

PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE LARGO PLAZO (PPS) PARA PONER A DISPOSICIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO UN LOTE DE 30 TRENES DE RODADURA FÉRREA QUE CIRCULARÁN EN LA LÍNEA 12 DEL METRO DE LA CIUDAD DE MÉXICO.

PROPUESTA ECÓNOMICA



México, D.F. a 23 de Noviembre del 2009

SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO
LIC. JOSÉ MANUEL CABRERA DOMINGUEZ
GERENTE DE ADQUISICIONES Y CONTRATACION DE SERVICIOS
Delicias No. 67, Col. Centro
C.P. 06070, México, D.F.

Ref: SGAF/50000/0224/09 (Oct 12 2009)

Estimado Lic. Cabrera Dominguez:

Una vez analizada la documentación facilitada para el Sondeo de Mercado para la Provisión del Material Rodante para la Línea 12, Tláhuac – Mixcoac, y conscientes de que el interés principal del Sistema de Transporte Colectivo (STC) es disponer de los trenes cuanto antes, nos gustaría hacerles llegar una serie de reflexiones y consideraciones sin las cuales vemos complicado llevar a término la financiación del Proyecto.

En este sentido, esta carta forma parte de los documentos que se presentan para el Sondeo de Mercado, y los puntos que se detallan más adelante, son condiciones que CAF necesita cumplir para implementar un plan de negocio como el que les estamos facilitando

Como bien saben, los Contratos de Prestación de Servicios o Contratos PPS se vienen financiando mediante estructuras de *Project Finance*, en donde cada una de las partes intervinientes toman el riesgo que pueden soportar.

En relación con la parte financiera, el deterioro de los mercados financieros del último año y medio ha llevado a las Entidades Financieras a desplazar los estándares de medida del riesgo hacia posiciones más conservadoras.

La falta de liquidez en los mercados, está llevando a que las Entidades Financieras sean más selectivas a la hora de decidir qué proyectos financian, asignando sus recursos a los proyectos con un nivel de riesgo más bajo.

Las Entidades Financieras han venido financiando proyectos similares a la Línea 12, en cuanto a volumen de inversión requerida y estructura de ingresos, si bien, en el caso de la Línea 12 los términos contractuales y la asignación de riesgos derivados de los documentos del Sondeo de Mercado distan bastante de las condiciones que han hecho financiable otros proyectos.

Por su parte, las empresas industriales, entre las que se encuentra CAF, intentamos también importar las experiencias y modelos exitosos anteriores, en los que hemos participado en otros concursos del mundo.

Por último, las Administraciones, conscientes de la importancia de la Participación Público Privada para continuar con el desarrollo de las infraestructuras locales, motores del crecimiento del país, han optado por estructuras extrapresupuestarias de compartición de riesgos.

Para el caso del Sondeo de Mercado que nos ocupa, y después de trabajar los documentos Contractuales con las principales Entidades Financieras expertas en este tipo de financiaciones, se ha llegado a la conclusión de que el modelo actual no distribuye de manera suficiente los riesgos. Esta afirmación se ve reforzada si observamos el elevado número de preguntas aclaratorias realizadas por

Eje 1 Norte Mosqueta, Edificio Oriente Piso 1, Col. Buenavista, Delegación Cuauhtémoc, C.P. 06350, México, D.F.

Teléfonos: 5604-1001, 5688-7543, 5688-3531, 5688-1156 Fax ext 239



CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL



los interesados en el proceso, todas ellas en la misma dirección, lo que viene a corroborar la idea anterior de que los proyectos deben incluir una distribución adecuada de los riesgos.

Por todo lo expuesto, y como indicábamos anteriormente, toda la documentación entregada por CAF respondiendo a la solicitud del STC para el Sondeo de Mercado para la Provisión del Material Rodante para la Línea 12, queda sujeta a que se vean modificados satisfactoriamente a petición de las Entidades Financieras, los siguientes puntos:

1.- Mecanismo adecuado de retribución al Prestador de los servicios.

La estructura de fideicomisos actual no permite asegurar que los recursos destinados a pagar al Prestador, recursos provenientes del STC y del Gobierno del Distrito Federal a través del Fideicomiso Maestro, sean suficientes en el largo plazo. Una alternativa válida podría ser, por ejemplo, destinar a un nuevo fideicomiso, constituido expresamente para este Proyecto, el dinero recibido de los impuestos sobre nóminas recaudados por el Distrito Federal. En este caso, si el STC no atendiera por alguna causa sus obligaciones de pago, las Entidades Financieras tendrían el suficiente soporte crediticio como para financiar el Proyecto.

2.- Estructura de Contraprestaciones (Fija, Base y Variable) aceptable.

Con el esquema actual, no quedan claras las condiciones bajo las cuales el pago está asegurado. Para poder obtener los recursos financieros necesarios, el Prestador de los servicios debe tener derecho irrevocable de cobro de la Contraprestación Base en el momento en el que cada uno de los trenes ha sido recepcionado por el STC. A partir de este momento, la Contraprestación Base debe poder cobrarse de forma cierta, con independencia de cualquier situación o circunstancia de fuerza mayor que le pudiera ocurrir al tren. A modo de ejemplo, si el tren no prestara el servicio, el Prestador de los servicios debería seguir recibiendo la Contraprestación Base, con independencia de las penalidades a las que se podría ver expuesto y aunque se retirase el tren del lote, llegando en último caso a la rescisión del Contrato por alcanzarse un límite de las mismas.

La Contraprestación Base debe ser suficiente en importe para cubrir, al menos, el servicio de la deuda destinada a financiar la fabricación de los trenes.

El esquema de penalidades que aplica a la Contraprestación Variable debe ser más claro, de manera que tanto las Entidades Financieras como el Prestador de Servicios, puedan evaluar, en todo momento y de manera objetiva e inequívoca, su exposición de riesgo. Con el esquema de formulación de penalidades actual, las Entidades Financieras no pueden medir el riesgo de variabilidad de esta Contraprestación. El derecho a recibir la Contraprestación Variable debería ser por la medida de unos parámetros exclusivamente de disponibilidad ó fialbilidad, claramente medibles y objetivos. Adicionalmente, las penalidades deberían contar con un cap o límite máximo superior (en proyectos similares al que nos ocupa este límite se encuentra entre el 10%-15%), y no poder fluctuar entre el 0% y el 100%, no debiendo en ningún caso, como se ha comentado anteriormente, aplicar sobre la Contraprestación Base.

Por otra parte, las Contraprestaciones deberían actualizarse con el índice de precios anual de EEUU, ya que si no, no hay una cobertura natural frente a los costes a largo plazo, como son los del mantenimiento.

3.- Consecuencias de la terminación anticipada del Contrato PPS no aceptables para las Entidades Financieras.

En el mercado de financiación de proyectos mexicanos y en general en cualquier otro mercado, la existencia de una garantía del cliente sobre el 100% de la deuda en caso de terminación anticipada, se ha convertido en el estándar. En consecuencia, en el Proyecto de la Línea 12 el STC y el Gobierno del Distrito Federal deberían reconocer una obligación de repago del 100% de la financiación, así como los costes de ruptura de la misma, en el caso de producirse la terminación anticipada del Contrato PPS entre otros supuestos, por causas imputables al Prestador de Servicios y por ocurrencia de un evento de Caso Fortuito o Fuerza Mayor, según la definición que se recoge en el Contrato PPS.

4.- Fijar el Comienzo del Contrato al cierre satisfactorio de la financiación. El Contrato deberá tener una condición suspensiva de entrada en vigencia en el momento en el que el Prestador consiga cerrar la financiación. El tiempo estimado para este propósito no debería ser menor de 6 meses.

5.- Limitar la responsabilidad de los accionistas del Prestador de Servicios a la obligación de aportación de capital, sin menoscabo de la asunción del 100% del riesgo de fabricación de los trenes por el accionista suministrador de los mismos. La entidad responsable de la prestación del servicio será una sociedad de responsabilidad limitada y de propósito específico, por lo que el requerimiento de responsabilidad solidaria de los accionistas no nos parece aceptable.

6.- Cualquier modificación en las Leyes con impacto en el equilibrio económico financiero debe dar lugar a un derecho de reequilibrio del Contrato.

7.- El Prestador de los servicios debe estar totalmente exculpado de cualquier problema que pudiera ocurrir en los trenes, consecuencia de una mala praxis o hecho inadecuado del Contratista de la Línea 12.

Esperando contar con su aceptación a estos terminos quedamos de ustedes.

Atentamente



Ing. Maximiliano Zurita Llaca
Apoderado y Director General

C.c.p.: Archivo