metrocali

TABLA DE CONTENIDO

1. CAPÍTULO UNO: PARTES 6

2. CAPÍTULO DOS: ANTECEDENTES Y CONSIDERACIONES 6

2.1. Antecedentes generales 6

2.2. Antecedentes relativos a la fórmula de arreglo que permite la sostenibilidad del contrato 11

2.3. Antecedentes relativos a la renuncia por parte de la UTR&T al Acuerdo de Voluntades 13

2.4. Antecedentes relativos al desarrollo del punto 4 del Acuerdo de Entendimiento 13

2.5. Antecedentes relativos a la negociación por parte de METRO CALI S.A. del crédito que el fideicomiso denominado: PA UTR&T 2 tiene con los Bancos 14

2.6. Antecedentes relativos a la forma de terminación del tribunal de arbitraje 15

3. CAPITULO TRES: MODIFICACIONES AL CONTRATO DE CONCESIÓN DEL SIUR CON OCASIÓN DE LA MODIFICACIÓN DE LOS PRINCIPIOS BÁSICOS DEL MARCO ECONÓMICO DEL SISTEMA MIO Y DE LA FÓRMULA DE ARREGLO QUE PERMITE LA SOSTENIBILIDAD DEL CONTRATO 15

3.1. Sustitución del numeral 3 de la cláusula 1 del Contrato, sobre INTERPRETACIÓN DEL CONTRATO Y DEFINICIONES 15

3.2. Sustitución del numeral 5 de la cláusula 1 del Contrato, sobre INTERPRETACIÓN DEL CONTRATO Y DEFINICIONES 16

3.3. Sustitución del numeral 6 de la cláusula 1 del Contrato, sobre INTERPRETACIÓN DEL CONTRATO Y DEFINICIONES 16

3.4. Sustitución del numeral 43 de la cláusula 1 del Contrato, sobre INTERPRETACIÓN DEL CONTRATO Y DEFINICIONES 16

3.5. Sustitución del numeral 59 de la cláusula 1 del Contrato, sobre INTERPRETACIÓN DEL CONTRATO Y DEFINICIONES 16

3.6. Sustitución del numeral 62 de la cláusula 1 del Contrato, sobre INTERPRETACIÓN DEL CONTRATO Y DEFINICIONES 16

3.7. Eliminación del numeral 104 de la cláusula 1 del Contrato, sobre INTERPRETACIÓN DEL CONTRATO Y DEFINICIONES 17

3.8. Eliminación del numeral 105 de la cláusula 1 del Contrato, sobre INTERPRETACIÓN DEL CONTRATO Y DEFINICIONES 17

3.9. Sustitución del numeral 107 de la cláusula 1 del Contrato, sobre INTERPRETACIÓN DEL CONTRATO Y DEFINICIONES 17

3.10. Sustitución del numeral 112 de la cláusula 1 del Contrato, sobre INTERPRETACIÓN DEL CONTRATO Y DEFINICIONES 17

3.11. Sustitución del numeral 119 de la cláusula 1 del Contrato, sobre INTERPRETACIÓN DEL CONTRATO Y DEFINICIONES 17

3.12. Sustitución del numeral 121 de la cláusula 1 del Contrato, sobre INTERPRETACIÓN DEL CONTRATO Y DEFINICIONES 18

3.13. Adición de veintinueve (29) nuevos numerales (del 133 al 161) a la cláusula 1 del Contrato, sobre INTERPRETACIÓN DEL CONTRATO Y DEFINICIONES 18

3.14. Sustitución de la cláusula 4 del Contrato, sobre MONEDA DEL CONTRATO 21

3.15. Adición de un (1) numeral 6.4. y dos (2) parágrafos a la cláusula 6 del Contrato, sobre FASES EN LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO 22

3.16. Sustitución del numeral 8.1. de la cláusula 8 del Contrato, sobre OBLIGACIONES DE METRO CALI S.A. 23

3.17. Sustitución del numeral 8.3 de la cláusula 8 del Contrato, sobre OBLIGACIONES DE METRO CALI S.A. 23

3.18. Sustitución del numeral 8.4 de la cláusula 8 del Contrato, sobre OBLIGACIONES DE METRO CALI S.A. 23

3.19. Sustitución del numeral 8.7 de la cláusula 8 del Contrato, sobre OBLIGACIONES DE METRO CALI S.A. 24

3.20. Sustitución del numeral 8.8 de la cláusula 8 del Contrato, sobre OBLIGACIONES DE METRO CALI S.A. 24

3.21. Sustitución del numeral 8.9 de la cláusula 8 del Contrato, sobre OBLIGACIONES DE METRO CALI S.A. 24

3.22. Adición de tres nuevos numerales a la cláusula 8 del Contrato, sobre OBLIGACIONES DE METRO CALI S.A. 24

3.23. Sustitución de la cláusula 9 del Contrato, sobre DERECHOS DEL CONCESIONARIO 24

3.24. Sustitución del numeral 10.1.6 de la cláusula 10 del Contrato de Concesión, sobre obligaciones del Concesionario 25

3.25. Eliminación de los numerales 10.1.7, 10.1.8, y 10.1.9 de la cláusula 10 del Contrato, sobre OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO 25

3.26. Sustitución del numeral 10.1.10 de la cláusula 10 del Contrato, sobre OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO 25

3.27. Sustitución del numeral 10.1.11 de la cláusula 10 del Contrato, sobre OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO 26

3.28. Sustitución del numeral 10.1.12 de la cláusula 10 del Contrato, sobre OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO 26

3.29. Sustitución del numeral 10.1.16 de la cláusula 10 del Contrato, sobre OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO 26

metrocali

3.30. Sustitución del numeral 10.1.21 de la cláusula 10 del Contrato, sobre OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO 26

3.31. Sustitución del numeral 10.1.30 de la cláusula 10 del Contrato de Concesión, sobre OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO 26

3.32. Sustitución del numeral 10.1.35 de la cláusula 10 del Contrato, sobre OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO 26

3.33. Sustitución del numeral 10.1.48 de la cláusula 10 del Contrato, sobre OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO 27

3.34. Sustitución del numeral 10.1.49 de la cláusula 10 del Contrato, sobre OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO 27

3.35. Adición de tres nuevos numerales al numeral 10.1 de la cláusula 10 del Contrato, sobre OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO 27

3.36. Sustitución de los numerales 10.2.3 de la cláusula 10 del Contrato, sobre OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO 27

3.37. Sustitución del numeral 10.2.6.2 de la cláusula 10 del Contrato, sobre OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO 28

3.38. Sustitución del numeral 10.2.6.3 de la cláusula 10 del Contrato, sobre OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO 28

3.39. Sustitución del numeral 10.4 de la cláusula 10 del Contrato, sobre OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO 29

3.40. Adición de un nuevo subnumeral a la cláusula 10 del Contrato, sobre OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO 29

3.41. Adición de tres (3) parágrafos a la cláusula 10 del Contrato, sobre OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO 30

3.42. Sustitución de la cláusula 12 del Contrato, sobre SEGURIDAD E HIGIENE INDUSTRIAL 31

3.43. Eliminación del numeral 14.2 de la cláusula 14 del Contrato, sobre INDEMNIDAD 31

3.44. Sustitución en su integridad del capítulo IV del Contrato, sobre DERECHOS OPCIONALES DEL CONCESIONARIO 31

3.45. Sustitución de la cláusula 21 del Contrato, sobre ENTREGA DE BIENES AL CONCESIONARIO 32

3.46. Sustitución de la cláusula 22 del Contrato, sobre RESPONSABILIDAD DEL CONCESIONARIO POR LOS BIENES UTILIZADOS PARA CUMPLIR CON EL OBJETO DEL CONTRATO DE CONCESIÓN 33

3.47. Sustitución de la cláusula 23 del Contrato, sobre ADECUACIÓN Y DOTACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA ENTREGADA EN ADMINISTRACIÓN 34

3.48. Sustitución de la cláusula 24 del Contrato, sobre PLAN DE ADECUACIÓN Y DOTACIÓN 34

3.49. Sustitución del numeral 26.1 de la cláusula 26 del Contrato, sobre PROCEDIMIENTO PARA DEVOLVER Y REVERTIR LOS BIENES AFECTOS A LA CONCESIÓN 35

3.50. Adición al Contrato de un nuevo capítulo sexto, sobre ASPECTOS ECONÓMICOS MARCO DE LA CONCESIÓN 35

3.51. Sustitución de la cláusula 27 (a partir de este otrosí cláusula 36) del Contrato, sobre CONTRAPRESTACIONES ECONÓMICAS 39

3.52. Eliminación de la antigua cláusula 28 del Contrato, sobre ADMINISTRADOR DE LOS RECURSOS DEL SISTEMA 42

3.53. Eliminación de la antigua cláusula 28A del Contrato, sobre DISPOSICIÓN Y DESTINACIÓN ESPECÍFICA DE LOS RECURSOS GENERADOS POR EL SISTEMA 42

3.54. Sustitución de la cláusula 40 (a partir de este otrosí cláusula 48) del Contrato, sobre CAUSALES DE TERMINACIÓN ANTICIPADA 42

3.55. Sustitución de la cláusula 57 (a partir de este otrosí cláusula 66) del Contrato, sobre CESIÓN Y SUBCONTRATOS 42

3.56. Adición de una nueva cláusula al Contrato (cláusula 74), sobre EXPANSIÓN DEL SISTEMA MIO 43

3.57. Adición de una nueva cláusula al Contrato (cláusula 75), sobre EVOLUCIÓN DE NUEVOS MEDIOS DE PAGO 44

3.58. Adición de una nueva cláusula al Contrato (cláusula 76), sobre ACTUALIZACIÓN DE LA PLATAFORMA TECNOLÓGICA DEL SIUR POR CAMBIOS REGULATORIOS 44

3.59. Adición de una nueva cláusula al Contrato (cláusula 77), sobre INTEGRACIÓN AL SISTEMA INTELIGENTE E INTEGRADO DE INFORMACIÓN DE TRANSPORTE DE CALI 45

3.60. Sustitución del Apéndice 1 del Contrato, sobre ARQUITECTURA GENERAL DEL SISTEMA DE INFORMACIÓN UNIFICADO DE RESPUESTA MIO – SIUR 45

3.61. Sustitución del Apéndice 2 del Contrato, sobre FUNCIONALIDADES DEL SISTEMA DE INFORMACION UNIFICADO DE RESPUESTA MIO – SIUR 45

3.62. Sustitución del Apéndice 3 del Contrato, sobre NIVELES DE SERVICIO DEL SISTEMA DE INFORMACIÓN UNIFICADO DE RESPUESTA MIO – SIUR 45

3.63. Sustitución del Apéndice 8 del Contrato, sobre INVENTARIO GENERAL DE BIENES A ENTREGAR AL CONCESIONARIO DEL SISTEMA DE INFORMACION UNIFICADO DE RESPUESTA MIO – SIUR 45

4. CAPÍTULO 4: RENUNCIA POR PARTE DE LA UTR&T AL ACUERDO DE VOLUNTADES45

5. CAPÍTULO 5: DESARROLLO DEL CUARTO PUNTO ESTIPULADO EN LA CLÁUSULA SEGUNDA DEL ACUERDO DE ENTENDIMIENTO - MODIFICACIONES Y AJUSTES AL CONTRATO DE CONCESIÓN DEL SIUR 46

metrocali

6. CAPÍTULO 6: CESACIÓN DE LAS FUNCIONES DEL TRIBUNAL DE ARBITRAJE INICIADO POR LA UTR&T EN CONTRA DE METRO CALI S.A. 46

7. CAPÍTULO 7: NUEVA NUMERACIÓN DEL CONTRATO 47

8. CAPÍTULO 8: ANEXOS 52

9. CAPÍTULO 9: FIRMAS 53

1. CAPÍTULO UNO

PARTES

Por una parte:

METRO CALI S.A. ACUERDO DE REESTRUCTURACIÓN (en adelante, METRO CALI), sociedad por acciones constituida entre entidades públicas del orden municipal bajo la forma de sociedad anónima de carácter comercial con aportes públicos, autorizada mediante el Acuerdo número 16 del día 27 de noviembre de 1998 del Concejo Municipal de Cali, dotada de personería jurídica, autonomía administrativa y capital independiente, constituida mediante escritura pública número 580 del día 25 de febrero de 1999 otorgada en la Notaría Novena del círculo de Cali, con domicilio principal en la ciudad de Santiago de Cali, representada legalmente por el señor OSCAR JAVIER ORTÍZ CUÉLLAR, mayor de edad, identificado con la cédula de ciudadanía número 14897881, en su carácter de presidente, nombrado con el Decreto número 4112.010.20.0853 de abril 29 de 2020 y Acta de Posesión número 0260 del 4 de mayo de 2020, domiciliado también en esta ciudad, tal como consta en el certificado de existencia y representación legal expedido por la Cámara de Comercio de Cali que se adjunta a este documento. (**Anexo 1**).

De otra parte:

UNIÓN TEMPORAL RECAUDO Y TECNOLOGÍA, UT R&T (en adelante, la UTR&T y/o el Concesionario), unión temporal debidamente conformada por documento privado suscrito el día 17 de octubre del 2007, modificado por medio de otrosí número 2, domiciliada en la ciudad de Bogotá, representada legalmente por el señor ARTURO VILLAREAL NAVARRO, mayor de edad, identificado con cédula de ciudadanía número 19168602 y domiciliado en la ciudad de Bogotá.

La persona jurídica y la unión temporal arriba identificadas conforman, conjuntamente, las partes (en adelante, las PARTES).

2. CAPÍTULO DOS

ANTECEDENTES Y CONSIDERACIONES

Las consideraciones y antecedentes en las cuales se sustenta la formación del consentimiento de las PARTES respecto a la celebración de este otrosí son las que se detallan en este capítulo; ellas, revelan de manera expresa los móviles o motivos determinantes que han inducido a las PARTES a celebrar este otrosí y, su manifestación explícita, tiene como finalidad la de que sean tenidas en cuenta en los siguientes casos: **i.** En el evento de que se trate de aplicar o interpretar alguna cláusula, regla o estipulación de este otrosí; **ii.** En el evento de que se trate de solucionar alguna diferencia entre las PARTES y; **iii.** En el evento de que se trate de fijar o determinar derechos u obligaciones debido a las relaciones que este documento regula entre ellas:

2.1. Antecedentes generales

2.1.1 El día 1° de julio del 2008, habiéndose surtido todas las etapas legales del proceso de selección objetiva denominado: "Licitación SIUR", METRO CALI, en ejercicio de sus facultades conferidas por los estatutos sociales contenidos en la escritura pública número 0580 otorgada el día 25 de febrero de 1999 en la Notaría Novena del círculo de Cali y, de conformidad con la Ley 80 de 1993, METRO CALI adjudicó a la UTR&T un contrato de concesión, cuyo objeto es: el otorgamiento a la UTR&T de "...una concesión para que por su cuenta y riesgo, realice el diseño, implementación, integración, financiación, puesta en marcha, operación y mantenimiento del Sistema de Información Unificado de Respuesta del Sistema MIO...".

2.1.2 El día 8 de julio de 2008, METRO CALI y la UTR&T suscribieron un contrato de concesión que fue rotulado como: "CONTRATO DE CONCESIÓN PARA EL DISEÑO, IMPLEMENTACIÓN, INTEGRACIÓN, FINANCIACIÓN, PUESTA EN MARCHA, OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DEL SISTEMA DE INFORMACIÓN UNIFICADO DE RESPUESTA DEL SISTEMA MIO – "SIUR". (En adelante, el Contrato).

2.1.3 El día 12 de agosto del 2008, METRO CALI y la UTR&T suscribieron el "ACTA DE INICIO DEL CONTRATO – CONTRATO DE CONCESIÓN SIUR DEL SISTEMA MIO".

2.1.4 El día 26 de diciembre del 2008, METRO CALI y la UTR&T celebraron el otrosí número uno del Contrato. El objeto de este primer otrosí fue realizar las siguientes modificaciones contractuales: a. Numeral 5 de la cláusula 1; b. La cláusula 28 y; c. La inclusión de la cláusula número 28A.

2.1.5 En el año 2009, METRO CALI y la UTR&T celebraron el otrosí número dos del Contrato. El objeto de este segundo otrosí fue modificar la cláusula cuarta del Contrato.

2.1.6 El día 20 de agosto del 2010, METRO CALI y la UTR&T, en ejecución del Contrato, suscribieron un documento denominado: **"ACUERDO DE VOLUNTADES ENTRE METRO CALI S.A. y la UNIÓN TEMPORAL RECAUDO Y TECNOLOGÍA SOBRE LA EXPLOTACIÓN ECONÓMICA DE PUBLICIDAD, ALIMENTOS Y FIBRA ÓPTICA EN EL SISTEMA MIO"** (en adelante, el Acuerdo de Voluntades). Este acuerdo se celebró en desarrollo de lo estipulado en la cláusula 19 del Contrato de Concesión SIUR.

2.1.7 El día 30 de diciembre del 2010, METRO CALI y la UTR&T celebraron el otrosí número tres del Contrato. El objeto de este tercer otrosí fue modificar nuevamente la cláusula cuarta del Contrato.

2.1.8 El día 17 de noviembre del 2011, METRO CALI y la UTR&T suscribieron el otrosí número 4 del Contrato, otrosí que tuvo por objeto modificar la cláusula quinta y el numeral 6.3 de la cláusula sexta del Contrato.

2.1.9 El día 6 de diciembre del 2013, METRO CALI y la UTR&T suscribieron el otrosí número 5 del Contrato, otrosí que tuvo por objeto permitir que los recursos de la participación económica de las concesiones de patios talleres Aguablanca, Valle del Lili y Guadalupe que, pertenecen a todos los agentes del Sistema MIO, fuesen destinados, transitoriamente, para pagar el crédito DEBCA.

2.1.10 Durante el segundo semestre del año 2015, METRO CALI y la UTR&T iniciaron **un primer proceso de negociación** con el fin de buscar, de consuno, fórmulas de arreglo financieras y técnicas que permitiesen una debida ejecución del Contrato en aras de lograr mejoras para los usuarios del Sistema MIO.

Este primer proceso de negociación del Contrato entre METRO CALI y la UTR&T, se adelantó cuando regía aun el principio de autosostenibilidad de los sistemas de transporte masivo de pasajeros.

2.1.11 Este proceso de negociación, tras 8 meses de mesas de trabajo llevadas a cabo entre METRO CALI y la UTR&T, culminó sin éxito alguno, toda vez que, el mismo, no desembocó en ningún tipo de acuerdo.

2.1.12 El día 9 de junio del 2015, ante la profunda problemática por la que atravesaba, no solo el Sistema MIO, sino también los demás sistemas de transporte masivo del país en cuanto a su implementación, el Estado, a través de la Ley 1753 del 2015, modificó el principio de

autosostenibilidad económica con base en el cual fueron fundados dichos sistemas de transporte.

Por medio de esta ley, el Estado reemplazó el principio de autosostenibilidad de los sistemas de transporte masivo de pasajeros, por el principio de sostenibilidad, de conformidad con lo prescrito en artículo 31 de la Ley 1753 del 2015, modificado por el artículo 98 de la Ley 1955 del 2019.

Es así que, los sistemas de transporte masivo de pasajeros para garantizar su sostenibilidad, ya no solo cuentan con la tarifa, sino además con otras fuentes de financiación de origen territorial, todo de conformidad con el artículo 33 de la Ley 1753 del 2015, modificado por el artículo 97 de la Ley 1955 del 2019. Asimismo, los sistemas de transporte masivo cuentan, hoy en día, también con el apoyo técnico y financiero del Gobierno Nacional para su diseño e implementación, de conformidad con lo prescrito en el artículo 99 de la Ley 1955 del 2019.

2.1.13 El día 30 de septiembre del 2016, en desarrollo del principio de la sostenibilidad de los sistemas de transporte masivo de pasajeros, el Ministerio de Transporte, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, la Superintendencia de Puertos y Transporte, la Procuraduría General de la Nación, y el Departamento Nacional de Planeación, emitieron lo que se ha denominado como: la "CIRCULAR CONJUNTA SOSTENIBILIDAD DE LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE MASIVO INTEGRADO Y ESTRATÉGICO NÚMERO 20161010404321".

2.1.14 El objetivo de esta circular fue "plantear algunas recomendaciones y acciones que permitan la continuidad y la sostenibilidad de [...]" los sistemas masivos de transporte "[...] así como el éxito de los que se encuentran en fase de implementación".

Lo anterior: "en aras de garantizar el acceso y la calidad del servicio público de transporte terrestre de pasajeros".

2.1.15 La mencionada circular conjunta, entre otras recomendaciones, determinó que "[R]respecto de las posibles acciones de reestructuración de los sistemas, se debe procurar hacerlas a través de procesos concertados para la modificación de los contratos vigentes."[1]

2.1.16 En el mes de agosto del año 2017, en plena vigencia del principio económico de sostenibilidad de los sistemas de transporte masivo, METRO CALI y la UTR&T dieron inicio a un **segundo proceso de negociación** con el fin de buscar, de consuno, fórmulas de arreglo financieras y técnicas que permitiesen una debida ejecución del Contrato en aras de lograr mejoras para los usuarios del Sistema MIO.

2.1.17 Después de quince meses de mesas de trabajo, este segundo proceso de negociación, al igual que el primero, también finalizó sin éxito, toda vez que el mismo no desembocó en ningún tipo de acuerdo.

2.1.18 El día 6 de septiembre del 2019, ante el fracaso de los procesos de negociación antes mencionados; y, por tanto, ante la no concreción de ninguna fórmula de arreglo financiera y técnica que permitiese una debida ejecución del Contrato, la UTR&T formuló en contra de METRO CALI una demanda de arbitraje ante el Centro de Conciliación, Arbitraje y Amigable Composición de la Cámara de Comercio de Cali.

2.1.19 El día 9 de marzo del 2020, los tres árbitros designados de común acuerdo por las PARTES declararon en audiencia pública la instalación de un tribunal de arbitraje (en adelante, el Tribunal de Arbitraje). El Tribunal de Arbitraje tiene por objeto el reconocimiento judicial de

[1] Texto literalmente trascrito del tercer inciso del literal d de la "CIRCULAR CONJUNTA SOSTENIBILIDAD DE LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE MASIVO INTEGRADO Y ESTRATÉGICO".

una compensación económica a favor de la UTR&T como consecuencia de la materialización de la teoría de la imprevisión de la que trata la Ley 80 de 1993.

2.1.20 El día 27 de mayo del 2020, las PARTES, de común acuerdo, suspendieron el Tribunal de Arbitraje. Lo anterior, con el fin de dar inicio a un tercer proceso de negociación,[2] proceso de negociación que, como se verá en el siguiente punto, tuvo por objeto la disputa extrajudicial de un derecho absolutamente diferente al derecho que se buscaba disputar judicialmente en el Tribunal de Arbitraje.

2.1.21 En efecto, el día 7 de julio del 2020, las PARTES iniciaron un tercer proceso de negociación en virtud de la suscripción de un acuerdo de entendimiento (en adelante, el Acuerdo de Entendimiento), proceso de negociación que, como se mencionó anteriormente, no tuvo por objeto la disputa extrajudicial de la materialización o no de la teoría imprevisión en el Contrato, sino la disputa de otros derechos con el objeto de lograr los siguientes fines, tal y como consta en el Acuerdo de Entendimiento:

> **i.** Definir si actualmente la UTR&T es o no sostenible en los términos dispuestos en el artículo 31 de la Ley 1753 del 2015 (Plan Nacional de Desarrollo 2014 – 2018); **ii.** De no ser sostenible la UTR&T en los términos del artículo 31 de la Ley 1753 del 2015, definir fórmulas de arreglo destinadas a que la UTR&T logre ser sostenible en los términos prescritos en el artículo 31 de la Ley 1753 del 2015, siempre en procura de no solo garantizar sino mejorar el servicio público de transporte masivo de la ciudad de Cali; **iii.** Solucionar las diferencias que las PARTES puedan tener en relación con la ejecución del Contrato de Concesión SIUR; **iv.** Definir los ajustes y/o las modificaciones del Contrato de Concesión SIUR, si fuese necesario y; **v.** Definir la forma en la que se daría por terminado el proceso de arbitraje que hoy adelantan las PARTES ante la Centro de Conciliación, Arbitraje y Amigable Composición de la Cámara de Comercio de Cali, mediante cualquiera de los mecanismos de autocomposición del conflicto trabado en dicho proceso.

2.1.22 Habiendo iniciado el tercer proceso de negociación y, después de varios meses de análisis, reuniones de trabajo, conversaciones entre las PARTES y de estudios realizados por terceros especializados en asuntos financieros, las PARTES lograron el primer fin convenido en el Acuerdo de Entendimiento, esto es: se definió que, en los términos y condiciones en que la UTR&T viene ejecutando el Contrato, este contrato **no es sostenible** en los términos dispuestos en el artículo 98 de la Ley 1955 del 2019 (Plan Nacional de Desarrollo 2018 – 2022).

2.1.23 La insostenibilidad del Contrato definida por las PARTES se exacerbó aún más debido a la materialización de dos hechos que pusieron, prácticamente, en jaque al sistema integrado de transporte masivo de la ciudad de Santiago de Cali – Sistema MIO, cuales fueron: (i) La crisis económica y la emergencia sanitaria derivadas de la pandemia causada por la Covid-19 y, más grave todavía; (ii) La crisis de orden público y social que padeció la ciudad de Santiago de Cali en el desarrollo de las protestas sociales llevadas cabo en el marco del paro nacional durante los meses de abril, mayo, junio y julio del año 2021 la anterior situación paro completamente la operación del sistema, durante casi 15 días y propicio una reactivación progresiva mientras se recuperaba el 90% de infraestructura que fue destruida.

2.1.24 A pesar de que el Gobierno Nacional constituyó unos fondos con el fin de que sus recursos fueran destinados a mitigar los efectos económicamente adversos que padeció el Sistema

[2] La suspensión inicial del Proceso de Arbitraje se prorrogó en tres ocasiones, así: **i.** Desde el día el 24 de noviembre de 2020 hasta el 30 de marzo de 2021; **ii.** Desde el día 30 de marzo del 2020 hasta el día 30 de abril del 2021 y; **iii.** Desde el día 30 de abril del 2020 hasta el día 30 de junio del 2021. El día 24 de mayo del 2021, los tres árbitros designados de común acuerdo por las PARTES presentaron a los apoderados de estas su carta de renuncia a su condición de árbitros, renuncia que tuvo como efecto la suspensión legal inmediata e indefinida del proceso de arbitraje hasta tanto las partes designen de común acuerdo nuevos árbitros, situación en la que actualmente se encuentra el Proceso de Arbitraje.

MIO debido a los hechos catastróficos arriba descritos, tales recursos tuvieron como beneficiarios, únicamente, a los concesionarios de operación de transporte masivo, mas no a los otros agentes del sistema ni a la UTR&T.

2.1.25 En concreto, los efectos económicos adversos que afectaron el Contrato debido a la materialización de los hechos catastróficos (pandemia y estallido social) descritos en el numeral 2.1.23, consistieron en una disminución de los ingresos operacionales de la UTR&T, expresados en COP del 2022, así: **i.** Para el año 2020, los ingresos operacionales se redujeron en un valor equivalente al 48% en comparación con los ingresos operacionales de la UTR&T percibidos en el año 2019. Asimismo, durante este mismo periodo, los costos operacionales de la UTR&T se redujeron solo en un 1%, y; **ii.** Para el año 2021, los ingresos operacionales se redujeron en un valor equivalente al 65% en comparación con los ingresos operacionales de la UTR&T percibidos en el año 2019. De igual forma, durante este mismo periodo, los costos operacionales de la UTR&T presentaron un incremento equivalente al 6%, lo cual genero una alta afectación financiera del concesionario

2.1.26 Dadas las anteriores circunstancias, las PARTES se concentraron entonces en trabajar en el logro del segundo fin convenido en el Acuerdo de Entendimiento, esto es: definir fórmulas de arreglo destinadas a que el Contrato sea efectivamente sostenible en los términos prescritos en el artículo 98 de la Ley 1955 del 2019, siempre en procura de, no solo garantizar, sino mejorar el servicio público de transporte masivo de la ciudad de Santiago de Cali.

2.1.27 Continuando con el proceso de renegociación y después de más de veintiocho meses de análisis, reuniones de trabajo, conversaciones entre las PARTES y de estudios realizados por terceros especializados en asuntos financieros y técnicos, las PARTES, finalmente, lograron el segundo fin pactado en el Acuerdo de Entendimiento, esto es: definieron una fórmula de arreglo destinada a que el Contrato sea sostenible en los términos prescritos en el artículo 98 de la Ley 1955 del 2019, siempre en procura, no solo garantizar, sino de mejorar el servicio público de transporte masivo de la ciudad de Santiago de Cali.

2.1.28 La ley 2299 del 10 de julio de 2023, en el parágrafo segundo del artículo 4 señala la necesidad de renegociar las condiciones económicas de los contratos, hasta el 31 de diciembre de 2023:

"Las autoridades territoriales que cuenten con SITM y SETP determinarán los efectos económicos adversos derivados de costos actuales, número de usuarios, riesgos operacionales y los que se generaron por la pandemia por Covid-19, entre otros, que hayan afectado de manera grave el equilibrio económico de los contratos de concesión y operación en perjuicio de las entidades territoriales y los usuarios.

Lo anterior, con el fin de adelantar, hasta el 31 de diciembre de 2023, las renegociaciones de las condiciones económicas y de distribución de riesgos de esos contratos con los operadores y concesionarios privados y de esa manera garantizar la reducción de los costos, y la continua y eficiente prestación del servicio público de transporte.

2.1.29 El 26 de julio de 2023 se suscribió Otrosí No. 7 al Convenio Interadministrativo de Utilización de Vías y Operación del Sistema Integrado de Transporte Masivo de Cali, mediante el cual, en línea con el Acuerdo 0563 de 2023, se viabiliza la destinación de recursos del FESDE para cubrir los costos operativos de los agentes del Sistema.

2.1.30 La fórmula de arreglo definida por las PARTES consiste, fundamentalmente, en la modificación de la contraprestación económica a favor de la UTR&T, la modificación del término de duración de la Sub-etapa de Operación Fase II, así como de otras modificaciones contractuales relativas a algunas obligaciones de la UTR&T, modificaciones contractuales que, a la postre, permiten que el Contrato sea sostenible. Esta fórmula de arreglo cuenta con sus propios antecedentes en el numeral 2.2 de este capítulo de antecedentes y consideraciones.

2.1.31 Con la concertación de esta fórmula de arreglo no fue necesario que las PARTES desarrollaran el tercer fin del Acuerdo de Entendimiento, como quiera que, solucionado el asunto relativo a la sostenibilidad del Contrato, las Partes no tenían diferencia contractual alguna respecto a la ejecución del Contrato.

2.1.32 En relación con el cuarto fin estipulado en el Acuerdo de Entendimiento, las PARTES desarrollaron este punto parcialmente, logrando concertar varios ajustes y modificaciones al contrato, todo en procura de mejorar el servicio público de transporte masivo de la ciudad de Cali. En efecto, las PARTES lograron un acuerdo en relación con la modificación de los niveles de servicio del contrato, modificación que, sin lugar a dudas, garantizará un mejor servicio del Sistema MIO. Para terminar íntegramente el desarrollo del cuarto fin del Acuerdo de Entendimiento, las PARTES actuarán de conformidad con lo estipulado en el capítulo seis de este otrosí.

2.1.33 Por último, en lo que tiene que ver con el quinto fin del Acuerdo de Entendimiento, las PARTES definieron la forma en que se dará por terminado el Tribunal de Arbitraje, esto es: mediante la aplicación de la institución procesal de la cesacón de funciones del Tribunal de Arbitraje regulada en el numeral 2 del artículo 35 de la Ley 1563 del 2013 , mecanismo de terminación que será regulado en el capítulo cinco de este otrosí, y que cuenta con sus propios antecedentes en el numeral 2.6 de este capítulo de antecedentes y consideraciones.

2.2. <u>Antecedentes relativos a la fórmula de arreglo que permite la sostenibilidad del Contrato</u>

2.2.1. Como ya se mencionó en el numeral 2.1.22 de este capítulo de antecedentes y consideraciones, las PARTES, después de varios meses de análisis, reuniones de trabajo, conversaciones entre estas y de estudios realizados por terceros especializados en asuntos financieros, lograron el primer fin convenido en el Acuerdo de Entendimiento, esto es: se definió que, en los términos y condiciones en que la UTR&T viene ejecutando el Contrato, este contrato no es sostenible en los términos prescritos en el artículo 98 de la Ley 1955 de 2019 (Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022).

2.2.2. El hecho de que la UTR&T durante la ejecución del Contrato no haya logrado cubrir plenamente sus costos de operación, administración y mantenimiento, ha conllevado a que tampoco haya podido cubrir plenamente los costos de adquisición, es decir, los costos asociados con la inversión realizada durante la ejecución del Contrato, lo cual, como es apenas lógico, impide que la UTR&T esté en la capacidad de solventar los costos asociados con la reposición de equipos.

2.2.3. Debido a lo anterior, la UTR&T, a la fecha en que se suscribe este otrosí, no ha podido amortizar el capital de su servicio de deuda, ha venido acumulando intereses por pagar, y no ha repartido utilidades entre sus asociados durante la ejecución del Contrato.

2.2.4. La UTR&T durante la ejecución del Contrato ha demostrado un esfuerzo en seguir operando de acuerdo con las condiciones de funcionalidad pactados para la ejecución del Contrato.

No obstante, estas condiciones económicas han generado un impacto en las condiciones del servicio e insatisfacción de los usuarios

2.2.5. Las especialísimas circunstancias financieras en que se encuentra la UTR&T, no van en consonancia con el principio legal de sostenibilidad que ha definido el Plan Nacional de Desarrollo respecto de los sistemas de transporte público de pasajeros. En efecto, el Plan Nacional de Desarrollo definió que, un transporte público de pasajeros será sostenible siempre que cuente con los ingresos suficientes que permitan "cubrir los costos de operación, administración, mantenimiento, y reposición de equipos".

2.2.6. En aplicación del precepto legal indicado en el numeral anterior, METRO CALI, definió que, el SITM MIO, "no es sostenible en los términos dispuestos por el Plan Nacional de Desarrollo".[3] Lo cual por ende hace que la operación del SIUR no sea sostenible.

2.2.7. Asimismo, y, teniendo en cuenta la entrada en vigor del nuevo principio legal de sostenibilidad de los sistemas de transporte público de pasajeros, METRO CALI modificó los principios básicos del marco económico del Sistema MIO, así como otros aspectos económicos del Sistema MIO.

2.2.8. Teniendo en consideración el nuevo principio de sostenibilidad de los sistemas de transporte público de pasajeros prescrito en el artículo 98 de la Ley 1955 de 2019, a los ajustes realizados por METRO CALI a los principios básicos del marco económico del Sistema MIO, así como a otros aspectos económicos del Sistema MIO, resulta evidente que, el Contrato, no es sostenible, pues, los ingresos percibidos por la UTR&T en ejecución del mismo, no han sido suficientes para "cubrir los costos de operación, administración, mantenimiento, y reposición de equipos". Asimismo, dichos ingresos tampoco han permitido que la UTR&T haya logrado recuperar las inversiones realizadas.

2.2.9. Seguir ejecutando el Contrato bajo el actual esquema de remuneración del Concesionario, vulnera lo preceptuado en el artículo 98 de la Ley 1955 del 2019 (Plan Nacional de Desarrollo (2018-2022), así como los principios básicos del marco económico del Sistema MIO.

2.2.10. Dado el anterior panorama, las PARTES, en desarrollo del proceso de negociación y, con fundamento en los nuevos principios básicos del marco económico del Sistema MIO, han logrado definir una fórmula de arreglo que permite que el Contrato sea sostenible, según el principio legal de sostenibilidad prescrito en el artículo 98 de la Ley 1955 del 2019.

2.2.11. Dicha fórmula de arreglo consiste, fundamentalmente, en: **i.** Incluir en el Contrato los nuevos principios básicos del marco económico del Sistema MIO; **ii.** Establecer nuevas condiciones para la contraprestación económica del Contrato; **iii.** La liberación por parte de la UTR&T de un porcentaje de la contraprestación económica otorgada al Concesionario por la ejecución del Contrato, a partir de una demanda acordada, atendiendo las proyecciones de demanda del ente gestor. **iv.** Liberar al PA UTR&T 2, la UTR&T y a sus integrantes del pago del crédito que el PA UTR&T 2 tiene a su cargo con los siguientes establecimientos bancarios: Scotiabank Colpatria, Bank of América, Banco Pichincha S.A. y GNB Banco Sudameris (en adelante, los Bancos); **v.** Reconocer a la UTR&T una compensación por los efectos económicos adversos que afectaron al Contrato por la materialización de los hechos catastróficos de que tratan los numerales 2.1.23, 2.1.24 y 2.1.25 de los antecedentes y consideraciones de este otrosí; **vi.** Modificar el término de duración de la Sub-etapa de Operación Fase II; **vii.** Modificar lo referente al Subsistema de Seguridad Física al Cliente y

[3] Esta posición se encuentra contenida en el numeral 2.3.19 del otrosí número 8 del contrato de concesión núm. 1 celebrado entre Metro Cali S.A. y Grupo Integrado de Transporte Masivo S.A. – Git Masivo S.A.

a las Instalaciones del Sistema MIO – SSFCI, para que el Ente Gestor asuma la administración de la infraestructura y ejerza la explotación comercial de la misma; **viii.** Modificar el Apéndice 3 del Contrato correspondiente a los Niveles de Servicio, buscando un mejor impacto en el usuario; i**x.** La renuncia por parte del Concesionario al Acuerdo de Voluntades.

2.2.12. La fórmula de arreglo definida por las PARTES para que el Contrato sea sostenible no puede ser entendida como una compensación por incumplimientos atribuibles a METRO CALI, ni tampoco como el reconocimiento de un desequilibrio económico del Contrato a favor del Concesionario, sino debe entenderse como el acatamiento del cambio regulatorio antes expuesto que, las PARTES, entienden integrado al Contrato.

2.2.13. La fórmula de arreglo definida por las PARTES para que el Contrato sea sostenible no implica la modificación al régimen de distribución de riesgos estipulado en el parágrafo segundo de la cláusula 2 del Contrato.

2.3. Antecedentes relativos a la renuncia por parte de la UTR&T al Acuerdo de Voluntades

2.3.1. Las PARTES, en la cláusula 19 del Contrato, estipularon a favor de la UTR&T la facultad de ejercer derechos opcionales durante la ejecución del Contrato. Tales derechos opcionales, consisten, concretamente, en el otorgamiento de un permiso por parte de METRO CALI a la UTR&T para explotar económicamente la infraestructura del Sistema MIO.

2.3.2. Las PARTES, en desarrollo de lo estipulado en la cláusula 19 del Contrato, suscribieron el día 20 de agosto del 2010 el Acuerdo de Voluntades.

2.3.3. Mediante el Acuerdo de Voluntades, METRO CALI autorizó a la UTR&T para llevar a cabo "...la explotación económica exclusiva en el Sistema MIO..." de los siguientes aspectos: **i.** Publicidad; **ii.** Alimentos y; **iii.** Fibra óptica.

2.3.4. Según la fórmula de arreglo pactada por las PARTES, la UTR&T se obliga a renunciar al Acuerdo de Voluntades.

2.3.5. Para la instrumentalización de la renuncia por parte de la UTR&T al Acuerdo de Voluntades, se realizarán los siguientes actos jurídicos: **i.** La sustitución del capítulo IV del Contrato; **ii.** La resciliación del Acuerdo de Voluntades y; **iii.** La cesión por parte de la UTR&T a METRO CALI de los contratos que se encuentren vigentes con terceros con los cuales la UTR&T venía ejecutando el Acuerdo de Voluntades. De igual manera la UTRYT se compromete a entregar saneados los contratos; Cualquier controversia contractual sobre estos por hechos anteriores a la firma de este otro si deberán ser asumidos de manera integral por la UTRYT.

2.3.6. Los puntos ii y iii se encuentran desarrollados en el capítulo cuatro de este otrosí.

2.4. Antecedentes relativos al desarrollo del punto 4 del Acuerdo de Entendimiento

2.4.1. Las partes en las mesas de negociación han realizado una revisión de las obligaciones contractuales y las necesidades actuales de la operación del sistema, con el fin de establecer las líneas de negociación pactadas en el presente modificatorio.

2.4.2. Dichas revisiones contemplaron los aspectos, técnicos, financieros y jurídicos, de acuerdo a lo definido en la "CIRCULAR CONJUNTA SOSTENIBILIDAD DE LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE MASIVO INTEGRADO Y ESTRATÉGICO NÚMERO 20161010404321"

del30 de septiembre del 2016, emitida en desarrollo del principio de la sostenibilidad de los sistemas de transporte masivo de pasajeros, por el Ministerio de Transporte, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, la Superintendencia de Puertos y Transporte, la Procuraduría General de la Nación, y el Departamento Nacional de Planeación,

2.4.3. El análisis de los posibles escenarios para la continuidad del componente de recaudo y tecnología, 1. continuar en las actuales condiciones contractuales; 2. terminar el contrato de manera anticipada y continuar el trámite de la demanda arbitral; y 3. renegociar las condiciones del contrato para hacer sostenible la operación del sistema con desistimiento del tribunal de arbitramento promovido por el concesionario, arroja que resulta más benéfico para la entidad y el sistema el escenario número tres, como se puede apreciar en el estudio desarrollado y que evalúa cada escenario ponderando el impacto financiero en la entidad como también la afectación consecuente en el servicio.

2.5. Antecedentes relativos a la negociación por parte de METRO CALI S.A. del crédito que el fideicomiso denominado: PA UTR&T 2 tiene con los Bancos

2.5.1. En virtud de la fórmula de arreglo a la que han llegado las PARTES para hacer sostenible el Contrato, estas, en aras de la sostenibilidad del mismo, han determinado que es necesario que el fideicomiso denominado: PA UTR&T 2, la UTR&T y sus integrantes, sean liberados del pago del crédito que el PA UTR&T 2 tiene a su cargo con los Bancos (en adelante, el Crédito), sin importar que el Crédito sea restructurado o no en virtud de la negociación que METRO CALI y/o quien este delegue adelantarán con los Bancos dirigida a reestructurar o pagar el Crédito.

2.5.2. La tarifa que hoy se le paga al concesionario contempla el Capex, es decir el costo de la inversión, considerando los costos financieros y el servicio de la deuda, por lo que asumir el pago de la deuda mediante la negociación de esta con la banca, impacta de manera directa el costo de operación en condiciones de sostenibilidad, en los términos de la Ley del Plan de Desarrollo y tal como fue definido en las estrategias de sostenibilidad de que trata el Acuerdo No. 563 de 2023.

2.5.3. Para llevar a cabo la respectiva negociación con los Bancos, las PARTES han definido un periodo de tiempo de seis [06] meses, contados a partir de la firma de este otrosí, con el fin de que METRO CALI y/o quien este delegue, inicien, lleven a cabo y culminen una negociación con los Bancos encaminada a lograr, cualquiera de los siguientes fines: **i.** La liberación del PA UTR&T 2, la UTR&T y de sus integrantes del Crédito mediante el pago total del Crédito por parte de METRO CALI o quien delegue o; **ii.** La liberación del PA UTR&T 2, la UTR&T y de sus integrantes del Crédito mediante la sustitución del PA UTR&T 2 de su posición de deudor del Crédito y de la sustitución de la UTR&T y de sus integrantes de sus respectivas posiciones de garantes en el Crédito. En ambos casos, los recursos necesarios para obtener la liberación del PA UTR&T 2, la UTR&T y de sus integrantes del Crédito mediante el pago total del Crédito o la sustitución de los referidos deudores por parte de METRO CALI o quien delegue, tendrán como fuente de pago los recursos aprobados por el Concejo de Cali mediante el Acuerdo número 563 del 21 de Febrero del 2023, en virtud del cual se destinan determinados ingresos distritales para contribuir a la sostenibilidad económica del Sistema Integrado de Transporte Masivo MIO. Por lo tanto, tales ingresos distritales al estar destinados a contribuir a la sostenibilidad del Sistema Integrado de Transporte Masivo MIO, tal y como lo prescribe el mencionado Acuerdo número 0563 del 21 de febrero de 2023, servirán entonces para los fines indicados en los numerales i y ii del antecedente y consideración 2.5.2 anterior.

2.6. Antecedentes relativos a la forma de terminación del Tribunal de Arbitraje

2.6.1. El Tribunal de Arbitraje tiene por objeto principal la disputa judicial del siguiente derecho: el reconocimiento de una compensación económica a favor de la UTR&T, derivada de la materialización de la teoría de la imprevisión de que trata la Ley 80 de 1993.

2.6.2. Tal y como ya se expuso en los antecedentes 2.1.18, 2.1.19 y 2.2.20, es claro que: **i.** De una parte, el derecho descrito en el numeral anterior jamás fue disputado extrajudicialmente por las PARTES en desarrollo del tercer proceso de negociación, en su lugar, las PARTES se concentraron en lograr un gran objetivo, esto es: hacer sostenible el Contrato en los términos del artículo 98 de la Ley 1955 del 2019 y; **ii.** De otra parte, la fórmula de arreglo acordada por las PARTES en desarrollo del tercer proceso de negociación no tiene, de ninguna manera, la naturaleza jurídica de una compensación por incumplimientos atribuibles a METRO CALI, ni tampoco, la de un reconocimiento de un desequilibrio económico del Contrato a favor del Concesionario por la materialización de la teoría de la imprevisión. Dicha fórmula, es, simplemente, el acatamiento del cambio regulatorio expuesto en el numeral 2.1.12, que, las PARTES, entienden integrado al Contrato.

2.6.3. Teniendo en cuenta lo anterior, lo legalmente conducente para dar por terminado el Tribunal de Arbitraje, es que las PARTES, con fundamento en el numeral 2 del artículo 35 de la Ley 1563 del 2012, manifiesten, de consuno, su voluntad de cesar las funciones del Tribunal de Arbitraje, habida especial consideración de que, el derecho identificado en el numeral 2.6.1, jamás fue disputado por las PARTES de manera extrajudicial, y en consecuencia, este derecho, jamás fue conciliado ni transado.

3. CAPÍTULO TRES

MODIFICACIONES AL CONTRATO DE CONCESIÓN DEL SIUR CON OCASIÓN DE LA MODIFICACIÓN DE LOS PRINCIPIOS BÁSICOS DEL MARCO ECONÓMICO DEL SISTEMA MIO Y DE LA FÓRMULA DE ARREGLO QUE PERMITE LA SOSTENIBILIDAD DEL CONTRATO

Con fundamento en lo expuesto en el numeral 2.2 de los antecedentes y consideraciones de este otrosí, las PARTES, por mutuo acuerdo, deciden modificar el Contrato, así:

3.1. Sustitúyase el numeral 3 de la cláusula 1 del Contrato, sobre INTERPRETACIÓN DEL CONTRATO Y DEFINICIONES, por el siguiente texto:

3. "Bienes Necesarios para la Ejecución del Contrato"
Son las áreas o espacios físicos de la Infraestructura Física Fija y de la Infraestructura Física Rodante del Sistema MIO que le sean entregadas, a título de tenencia, al Concesionario para la ejecución del Contrato de conformidad con el inventario de bienes contenido en el Apéndice 8 del Contrato.

En cualquier aparte del Contrato y/o de sus apéndices en el que se haga referencia a términos tales como, infraestructura, infraestructura entregada al Concesionario, infraestructura afecta a la concesión, infraestructura entregada en administración al Concesionario, infraestructura recibida por el Concesionario, y/o cualquier término equivalente, debe entenderse para todos los efectos contractuales que se está haciendo referencia a los Bienes Necesarios para la Ejecución del Contrato.

3.2. Sustitúyase el numeral 5 de la cláusula 1 del Contrato, sobre INTERPRETACIÓN DEL CONTRATO Y DEFINICIONES, por el siguiente texto:

5. "Administrador de los Recursos del Sistema MIO"
Es la sociedad fiduciaria debidamente autorizada para operar en la República de Colombia, encargada de administrar los principales recursos del Sistema MIO, que se encuentran definidos en la cláusula 28 del Contrato, sociedad fiduciaria que será contratada por el Concesionario dentro de un proceso de selección privada, conforme con los lineamientos que para el efecto defina Metro Cali S.A.

3.3. Sustitúyase el numeral 6 de la cláusula 1 del Contrato, sobre INTERPRETACIÓN DEL CONTRATO Y DEFINICIONES, por el siguiente texto:

6. "Agentes del Sistema"
Son todos los intervinientes en el Sistema MIO que, a partir del cumplimiento de sus obligaciones son remunerados y permiten que este opere (e.g., los Concesionarios de la Operación de Transporte, el Concesionario del Sistema de Información Unificado de Respuesta del Sistema MIO – SIUR, el Concesionario de Construcción de Patios y Talleres, el Administrador de Recursos, Metro Cali S.A., entre otros).

3.4. Sustitúyase el numeral 43 de la cláusula 1 del Contrato, sobre INTERPRETACIÓN DEL CONTRATO Y DEFINICIONES, por el siguiente texto:

43. "Equipos para el control de ingreso de pasajeros"
Se refiere a equipos electromecánicos instalados en estaciones, terminales o buses, que condicionen el acceso a la validación con tarjeta inteligente sin contacto, o cualquier otro medio de pago dispuesto para el uso del Sistema, que permiten controlar el ingreso y egreso de pasajeros. Se consideran equipos para el control de acceso los torniquetes, catracas, validadores, barreras y contadores de pasajeros.

3.5. Sustitúyase el numeral 59 de la cláusula 1 del Contrato, sobre INTERPRETACIÓN DEL CONTRATO Y DEFINICIONES, por el siguiente texto:

59. "Integración Tecnológica"
Es el diseño, suministro, instalación y puesta en funcionamiento de soluciones tecnológicas que incorporen múltiples componentes o subsistemas de terceros, con el objetivo de posibilitar su funcionamiento como un todo y la recolección de datos unificados.

3.6. Sustitúyase el numeral 62 de la cláusula 1 del Contrato (Sistema MIO), sobre INTERPRETACIÓN DEL CONTRATO Y DEFINICIONES, por el siguiente texto:

62. "Medio de Pago"
Son todos los mecanismos dispuestos por el Sistema para que los usuarios accedan al pago del pasaje.

3.7. Modifíquese el numeral 104 de la cláusula 1 del Contrato, sobre INTERPRETACIÓN DEL CONTRATO Y DEFINICIONES. el cual quedará así:

104. "Sistema Integrado de Transporte Público de Pasajeros"
Es el sistema organizado que permite la movilización de personas en forma masiva, utilizando diferentes modos de transporte, terrestre y aerosuspendido, dentro del perímetro urbano o metropolitano de la ciudad y su área de influencia."

3.8. Elimínese el numeral 105 de la cláusula 1 del Contrato (Sistema de Transporte Público Masivo de Pasajeros), sobre INTERPRETACIÓN DEL CONTRATO Y DEFINICIONES.

3.9. Sustitúyase el numeral 107 de la cláusula 1 del Contrato (Sistema MIO), sobre INTERPRETACIÓN DEL CONTRATO Y DEFINICIONES, por el siguiente texto:

107. "Sistema MIO"
Es el conjunto de recursos, infraestructura, predios, bienes, equipos, instalaciones, SIUR, Agentes del Sistema, usuarios, Administrador de los Recursos del Sistema, MIO CABLE, entre otros, que conforman el Sistema Integrado de Transporte Masivo de Pasajeros de Santiago de Cali.

3.10. Sustitúyase el numeral 112 de la cláusula 1 del Contrato ("SSFCI"), sobre INTERPRETACIÓN DEL CONTRATO Y DEFINICIONES, por el siguiente texto:

112. "SSMCI"
Es el "Subsistema de Monitoreo al Cliente y a las Instalaciones del Sistema MIO" o "SSMCI"

En cualquier aparte del Contrato y/o de sus apéndices en el que se haga referencia a la sigla SSFCI, debe entenderse para todos los efectos contractuales que se está haciendo referencia a la sigla SSMCI.

3.11. Sustitúyase el numeral 119 de la cláusula 1 del Contrato ("Subsistema de Seguridad Física al Cliente y a las Instalaciones del Sistema MIO" o "SSFCI"), sobre INTERPRETACIÓN DEL CONTRATO Y DEFINICIONES, por el siguiente texto:

119. "Subsistema de Monitoreo al Cliente y a las Instalaciones del Sistema MIO" o "SSMCI"
Es uno de los subsistemas del SIUR. Es el componente encargado de realizar los procesos, las actividades y las operaciones destinadas exclusivamente a la prestación de servicios de monitoreo y coordinar remotamente las situaciones de emergencia con las autoridades o entidades externas al Sistema MIO encargadas de su atención, incluidas cámaras y otras herramientas tecnológicas, en procura de velar por la seguridad física de las personas que se encuentren dentro de las instalaciones del Sistema MIO y de brindar protección a las instalaciones y equipos que formen parte del Sistema MIO, en los términos establecidos en el Contrato y en sus Apéndices.

Los procesos, las actividades, los servicios y las operaciones de monitoreo objeto del SSMCI no se podrán interpretar, en ningún caso, como servicios de vigilancia privada que requieran de licencias, permisos y/o cualquier habilitación estatal.

En cualquier aparte del Contrato y/o de sus apéndices en el que se haga referencia al Subsistema de Seguridad Física al Cliente y a las Instalaciones del Sistema MIO, debe entenderse para todos los efectos contractuales que se está haciendo referencia al Subsistema de Monitoreo al Cliente y a las Instalaciones del Sistema MIO" o "SSMCI.

3.12. Sustitúyase el numeral 121 de la cláusula 1 del Contrato, sobre INTERPRETACIÓN DEL CONTRATO Y DEFINICIONES, por el siguiente texto:

121. "Tarifa técnica del Sistema"
La Tarifa técnica del Sistema es el resultado de dividir la suma de las participaciones económicas y las Obligaciones Económicas cargadas a la Tarifa al usuario entre el total de viajes que constituyen pago, en un período de tiempo determinado.

3.13. Adiciónense treinta (30) nuevos numerales (del 133 al 162) a la Cláusula 1 del Contrato, sobre INTERPRETACIÓN DEL CONTRATO Y DEFINICIONES, con los siguientes textos:

133 "Convenio Interadministrativo de Utilización de Vías y de Operación del Sistema Integrado de Transporte Masivo de Cali"
Es el Convenio Interadministrativo suscrito el día 11 de febrero del 2003 modificado por sus respectivos otrosíes, si es del caso, entre la autoridad de transporte competente y Metro Cali S.A., mediante el cual se faculta a Metro Cali S.A. para adelantar la prestación del servicio público de transporte masivo en el Sistema MIO, directamente o indirectamente bajo la forma de concesiones de operación.

134 "Decreto Municipal del Fondo de Estabilización y Subsidio de la Demanda (FESDE)" Es el acto administrativo creado en virtud de lo dispuesto en el numeral 1 del artículo 33 de la Ley 1753 del 2015 modificado por el artículo 97 de la Ley 1955 de 2019, por medio del cual, previa a las autorizaciones y requisitos también indicados en dicho numeral de la Ley 1753 del 2015, fungirá como el vehículo jurídico para que el Distrito Especial, Deportivo, Cultural, Turístico, Empresarial y de Servicios de Santiago de Cali fondee al FESDE durante toda la ejecución del Contrato y establezca las condiciones para su funcionamiento. El citado numeral del artículo 33 de la ley ibídem, preceptúa:

> 1. Recursos propios territoriales. Las autoridades de los departamentos, municipios, distritos o áreas metropolitanas podrán destinar recursos propios, incluyendo rentas y recursos de capital. La decisión anterior se adoptará mediante decreto municipal, distrital o mediante acuerdo metropolitano, el cual deberá contener como mínimo la destinación de los recursos, la fuente presupuestal y la garantía de la permanencia en el tiempo de los recursos, así como contar con concepto del Confis territorial o quien haga sus veces, y estar previstos en el Marco de Gasto de Mediano Plazo territorial con criterios de sostenibilidad fiscal.

135. "Fondo de Estabilización y Subsidio a la Demanda (FESDE)"
Es un fondo cuya finalidad es cubrir oportunamente la diferencia negativa entre la Tarifa al Usuario y la Tarifa técnica del Sistema MIO con el fin de garantizar la sostenibilidad del Sistema MIO, de conformidad con los artículos 97 y 98 de la Ley 1955 de 2019.

136. "Obligaciones Económicas del Sistema MIO"
Son todas las participaciones económicas, distintas a las de los Agentes del Sistema, que se pagan a través de los Principales Ingresos del Sistema MIO.

137. "Principales Ingresos del Sistema MIO"
Corresponden a los ingresos definidos en la cláusula 28 del Contrato.

138. "Punto de Venta y Recarga del Sistema MIO"
Es el conjunto de equipos tecnológicos asistidos y no asistidos que permiten al usuario del Sistema MIO y del MIO CABLE a adquirir el medio de pago y/o recargarlo. Aplica para Red Interna y Red Externa.

139. "Medios Virtuales de Recarga del Sistema MIO"
Es cualquier mecanismo no asistido que permita al usuario del Sistema recargar sin el uso de dispositivos físicos, que le permita acceder a los diferentes modos que lo conforman, siempre que la seguridad del Sistema Recaudo no se vea afectada.

140. "Red Externa del Sistema MIO"
Los puntos de venta y/o recarga ubicados por fuera de la Infraestructura del Sistema MIO y del MIO CABLE.

141. "Red Interna del Sistema MIO"
Los puntos de venta y/o recarga ubicados al interior de la Infraestructura del Sistema MIO y del MIO CABLE.

142. "Zona No Paga del Sistema MIO"
Son los espacios físicos ubicados en la Infraestructura del Sistema y del MIO CABLE en donde el usuario no ha validado su pasaje.

143. "Medios de Pago Alternativo del Sistema MIO"
Conjunto de herramientas tecnológicas diferentes al Medio de Pago del Sistema MIO y del MIO CABLE TISC que permite al usuario acceder a los servicios de estos y de otros modso complementarios que se implementen

144. "Zona Paga del Sistema MIO"
Son los espacios físicos ubicados en la Infraestructura del Sistema MIO y/o del MIO CABLE en donde el usuario previamente ha validado su pasaje.

145. "Acceso a la Red Interna del Sistema MIO"
Son los espacios físicos por donde ingresan los usuarios del Sistema MIO y del MIO CABLE para utilizar los servicios de la Red Interna, validar el sistema y utilizar los servicios del Sistema MIO y del MIO CABLE.

146. "Capacidad Transaccional de Recaudo"
Es la cantidad máxima de transacciones en un periodo de tiempo por cada tipo de servicio de recaudo (asistido, no asistido).

147. "Terminal de Recarga del Sistema"
Equipos *hardware*, para la prestación del servicio de venta y recarga de los medios de pago del Sistema.

148. "Terminal de Recarga No Asistida"
Es la terminal de venta y recarga de medios de pago que no requiere asistencia de personal.

149. "Terminal de Recarga Asistida"
Es la terminal de venta y recarga de medios de pago que requiere asistencia de personal.

150. "Monedero Electrónico"
Sistema de micro pagos multipropósito que sirve para aquellas transacciones de bajo monto y alto volumen que requieren gran velocidad y seguridad. Consta de un chip electrónico que se recarga con dinero y permite pagar productos y servicio pasando la TISC sobre un lector

cuyo importe exacto se descargará o acreditará del chip. Se puede recargar en cualquier establecimiento que preste servicios de transacciones electrónicas.

151. "Modelo Operativo de Recaudo M.O.R. del Sistema."
Es el modelo matemático compuesto por la información de transacciones, perfiles horarios, niveles de servicio, los accesos a la red de ventas internas, la capacidad transaccional de recaudo, y las condicionales que permiten asignar la oferta de servicios de recaudo asistidos y no asistidos que se requiere para atender óptimamente cada uno de los accesos del Sistema MIO y del MIO CABLE, teniendo en cuenta los comportamientos de la demanda y/o requerimientos de Metro Cali S.A.

152. "Manual de Operaciones de Recaudo"
Documento maestro que contiene todos los procedimientos, instructivos, protocolos de toda la operación del recaudo, desde la compra y adquisición del medio de pago, hasta la consignación del recaudo en los medios establecidos. Tiene los siguientes componentes:

- Componente tecnológico
- Componente financiero
- Componente de servicio al cliente

153. "DAC"
El Dispositivo Antena de Carga (DAC) corresponde a un dispositivo esclavo capaz de interactuar con tarjetas *contactless*. El DAC maneja la relación y la seguridad con la tarjeta, realiza la interacción con un equipo maestro tipo POS o un tótem, actualiza y almacena los datos en forma permanente, maneja módulos SAMs y, finalmente, permite la actualización del *firmware* del DAC en forma remota.

154. "Fibra óptica" y / o "red de telecomunicaciones" y/ o "servicios de telecomunicaciones".
Para efectos del presente Otro si, se entiende por "fibra óptica" y / o "red de telecomunicaciones", y/ o "servicios de telecomunicaciones", acorde con los postulados de la UIT, como: Conjunto de nodos y enlaces alámbricos, radioeléctricos, ópticos u otros sistemas electromagnéticos, incluidos todos sus componentes físicos y lógicos necesarios, que proveen conexiones entre dos (2) o más puntos, fijos o móviles, terrestres o espaciales, para cursar telecomunicaciones. También se consideran como tal los servicios ofrecidos por los proveedores de redes y servicios para satisfacer una necesidad específica de telecomunicaciones de los usuarios. (RESOLUCIÓN 000202 DE 2010 (Marzo 08) del Mintic, Por la cual se expide el glosario de definiciones conforme a lo ordenado por el inciso 2° del artículo 6° de la Ley 1341 de 2009).

155. "POS PC (Taquillas)"
Aplicación de escritorio cuyo objetivo principal es realizar las cargas de tarjetas. El aplicativo POS PC en puntos estratégicos de alta afluencia opera en conjunto con un DAC para poder cargar/leer la tarjeta. Se usa principalmente en taquillas con atención presencial.

156. "Tótem o Saldomáticos"
Terminales de auto atención para realizar operaciones de consultas de saldos de tarjetas, descargas de productos y transacciones remotas.

157. "POS Móvil NFC"
Equipo móvil con DAC virtual incorporada, cuya funcionalidad permite realizar cargas de tarjetas en puntos de ventas.

158. "POS (Cadenas)"
Aplicación de caja de supermercado cuyo objetivo principal es realizar transacciones de recarga online para que el usuario pueda ir a un Tótem a descargar su saldo.

159. "Terminales de Autoservicio"
Son las terminales de auto atención para realizar operaciones de venta, carga y recargas de tarjetas, recibiendo el pago en efectivo o tarjetas de crédito/débito (tipo cajero automático).

160. "Sistema Integrado de Transporte Masivo de Pasajeros de Santiago de Cali"
Es el sistema organizado que permite la movilización de personas en forma masiva dentro del perímetro urbano o metropolitano de Santiago de Cali y su área de influencia, mediante diferentes modos de transporte, medios vehiculares y el SIUR.

161. "MIO CABLE"
Es el sistema que funciona mediante un cable aéreo para transporte público de pasajeros de tipo mono-cable enganchable – desenganchable circulante que funciona en un circuito cerrado continuo que forma parte integrante del Sistema MIO, mediante el cual Sistema Integrado de Transporte Masivo de Pasajeros de Santiago de Cali atiende las necesidades de transporte públicos de personas en las las zonas de ladera de la ciudad.

162. "Sistema Inteligente e Integrado de Transporte Publico – SIITP". Es el sistema organizado que permite la movilización de personas en forma masiva dentro del perímetro urbano de Santiago de Cali y su área de influencia, mediante diferentes agentes (MIO, TPC, GUALAS u otros modos de transporte público y el SIUR), en el que el MIOI es el eje fundamental.

3.14. Sustitúyase la cláusula 4 del Contrato, sobre MONEDA DEL CONTRATO, con el siguiente texto:

Los valores contemplados en este contrato fueron definidos en pesos colombianos constantes del año 2008. No obstante, para efectos de la negociación contemplada en el otrosí No. 6 de 2023, se actualizaron los valores a pesos constantes del año 2023.

Para efectos de lo aquí estipulado, se aclara que la remuneración del Concesionario a la fecha de firma de este otrosí en pesos colombianos del año 2023 es la suma de COP353,83, cifra que será actualizada a partir del año 2024, de conformidad con la siguiente fórmula:

$$[T.SIUR]_t = [T.SIUR]_{(t-1)} \times (1+((IPC]_{(t-1)} + [\Delta SMMLV]_{(t-1)})/2)$$

Donde:

T.SIUR: corresponde a la tarifa pagada al SIUR como contraprestación de este contrato

t: corresponde al año al cual se actualizará la tarifa

IPCt-1: Corresponde al Índice de Precios a Consumidores del año inmediatamente anterior al cual se está indexando la tarifa

$[\Delta SMMLV]_{(t-1)}$: Corresponde al cambio porcentual del SMMLV del año aplicable y el año inmediatamente anterior descrito a continuación:

$$[\Delta SMMLV]_{(t-1)} = ([SMMLV]_t / [SMMLV]_{(t-1)} - 1)$$

La remuneración del Concesionario pactada en la cláusula 36, será indexada por periodos anuales a partir del día 1° de enero de cada anualidad.

PARÁGRAFO PRIMERO: El CONCESIONARIO cederá a METRO CALI el cuatro punto cuatro por ciento (4.4%) de su tarifa, los cuales serán destinados a cubrir necesidades propias del mantenimiento y/o administración de la infraestructura física del SITM-MIO.

3.15. Adiciónese un numeral 6.4. y dos (2) parágrafos a la cláusula 6 del Contrato, sobre FASES EN LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO, con el siguiente texto:

6.4. Términos de ejecución de las etapas

6.4.1. Etapa de Implementación: Esta etapa estuvo finalmente comprendida, desde el inicio del cuarto mes contado a partir de la fecha de firma del Acta de Inicio de Ejecución del Contrato (12 de agosto del 2008) hasta el día 22 de septiembre del 2021.

a. Sub-etapa de Implementación de Operación Inicial: Esta sub-etapa estuvo comprendida entre el inicio del cuarto mes y el vencimiento del mes sexto, contados a partir de la fecha de la firma del Acta de Inicio de Ejecución del Contrato (12 de agosto del 2008).

b. Sub-etapa de Implementación de Operación Fase I: Esta sub-etapa estuvo comprendida, desde el inicio del cuarto mes contado a partir de la fecha de firma del Acta de Inicio de Ejecución del Contrato (12 de agosto del 2008) hasta el día 1° de marzo del 2009.

c. Sub-etapa de Implementación de Operación Fase II: Esta sub-etapa estuvo comprendida, desde el inicio del cuarto mes contado a partir de la fecha de firma del Acta de Inicio de Ejecución del Contrato (12 de agosto del 2008) hasta el día 21 de septiembre del 2021. El inicio de la Operación de la Fase II (22 de septiembre del 2021) que marca las necesidades de implementación de la Operación Fase II, fue definida por Metro Cali S.A. mediante comunicación del día 19 de agosto del 2021 identificada con número de radicación 911.102.1804.2021. En desarrollo de esta sub-etapa, el CONCESIONARIO deberá implementar la totalidad de los Sistemas y Subsistemas que componen el SIUR para la Fase II de operación del Sistema SITM-MIO con la que se pueda atender una cobertura del 100% de la demanda de Transporte Público Colectivo de la ciudad de Santiago de Cali, conforme a los requerimientos mínimos previstos en el Contrato y sus Apéndices.

6.4.2.Etapa de Operación: Esta etapa estará comprendida entre el inicio del séptimo mes contado a partir de la firma del Acta de Inicio de ejecución del Contrato (12 de agosto del 2008) y la fecha de terminación de la Sub-etapa de Operación de la Fase II.

a) Sub-etapa de Operación Inicial: Esta sub-etapa estuvo comprendida, desde el inicio del séptimo mes contado a partir de la fecha de firma del Acta de Inicio de Ejecución del Contrato (12 de agosto del 2008) hasta el día 22 de mayo del 2011.

b) Sub-etapa de Operación Fase I: Esta sub-etapa estuvo comprendida, desde la fecha en que quedó en firme la declaración de operación regular del Sistema SITM-MIO, es decir, desde el día 23 de mayo del 2011 hasta la fecha de inicio de la Sub-etapa de la Operación de la Fase II, es decir, hasta el día 21 de septiembre del 2021.

c) Sub-etapa de Operación Fase II: Esta sub-etapa será de veinte punto cinco (20.5) años, a partir del día 22 de septiembre del 2021. En desarrollo de esta sub-etapa, el CONCESIONARIO deberá tener en funcionamiento todos los Sistemas y Subsistemas que componen el SIUR para la Fase II de operación del Sistema SITM-MIO, con la que

se pueda atender una cobertura del 100% de la demanda de Transporte Público Colectivo de la ciudad de Santiago de Cali. El CONCESIONARIO deberá realizar, como mínimo, las siguientes actividades:

a. Operar, administrar, mantener y mejorar el Sistema de Recaudo del SIUR.

b. Dar la asistencia técnica, el mantenimiento y el mejoramiento del Sistema de Gestión y Control de Operación.

c. Dar la asistencia técnica, el mantenimiento y el mejoramiento del Sub-sistema de Información al Usuario.

d. Dar el mantenimiento rutinario a las instalaciones (infraestructura dada por Metro Cali S.A. al CONCESIONARIO, las construidas y adecuadas por el CONCESIONARIO).

e. Prestar el servicio de comunicaciones requerido por los sistemas y subsistemas del SIUR, ya sea de manera directa, o a través de terceros.

f. Presentar los informes y reportes determinados en el Contrato y sus Apéndices.

PARÁGRAFO PRIMERO: Con el fin de garantizar el cumplimiento de la totalidad de las obligaciones establecidas en las diferentes etapas, el concesionario contará con un plazo de doce [12] meses, contados a partir de la firma del presente modificatorio.

PARÁGRAFO SEGUNDO: Para efetos contractuales se aclara que la flota de referencia contractual del Sistema MIO es de 931 vehículos.

3.16. Sustitúyase el numeral 8.1. de la cláusula 8 del Contrato, sobre OBLIGACIONES DE METRO CALI S.A., con el siguiente texto:

8.1 Reconocer y verificar la remuneración económica estipulada a favor del Concesionario en la cláusula 36 del Contrato. Lo anterior, con el fin de que el Administrador de los Recursos proceda a pagar al Concesionario dicha remuneración en los términos estipulados en la cláusula 36 del Contrato.

3.17. Sustitúyase el numeral 8.3 de la cláusula 8 del Contrato, sobre OBLIGACIONES DE METRO CALI S.A., con el siguiente texto:

8.3 Respecto a la remuneración económica estipulada a favor del Concesionario en la cláusula 36 del Contrato, autorizar la cesión de dicha remuneración a favor de los Prestamistas y aceptar dicha cesión en garantía a favor de los Prestamistas, siempre y cuando esta cesión no comprometa los recursos necesarios para garantizar la operación del sistema., así como certificar, en el momento de la firma de los respectivos contratos de crédito con los Prestamistas, sobre la vigencia del Contrato y respecto del nivel de cumplimiento del mismo por parte del Concesionario. En todo caso, estas obligaciones serán responsabilidad exclusiva del Concesionario.

3.18. Sustitúyase el numeral 8.4 de la cláusula 8 del Contrato, sobre OBLIGACIONES DE METRO CALI S.A., con el siguiente texto:

8.4 Entregar al Concesionario la tenencia de los Bienes Necesarios para la Ejecución del Contrato para que este los destine exclusivamente para la ejecución del mismo, de conformidad con lo previsto en el apéndice 8 del Contrato.

3.19. Sustitúyase el numeral 8.7 de la cláusula 8 del Contrato, sobre OBLIGACIONES DE METRO CALI S.A., con el siguiente texto:

8.7 Abstenerse de realizar actos de disposición sobre los derechos del Concesionario y los Bienes Necesarios para la Ejecución del Contrato, cuando con ellos se afecte los derechos o las facultades del Concesionario, salvo los casos específicos citados en este Contrato y sus Apéndices.

3.20. Sustitúyase el numeral 8.8 de la cláusula 8 del Contrato, sobre OBLIGACIONES DE METRO CALI S.A., con el siguiente texto:

8.8 Adoptar las medidas necesarias para garantizar la pacífica tenencia por parte del Concesionario de los Bienes Necesarios para la Ejecución del Contrato. Esta obligación se entiende únicamente respecto de la evicción. Igualmente, responderá por los vicios redhibitorios de los Bienes Necesarios para la Ejecución del Contrato.

3.21. Sustitúyase el numeral 8.9 de la cláusula 8 del Contrato, sobre OBLIGACIONES DE METRO CALI S.A., con el siguiente texto:

8.9 Adelantar la defensa judicial para obtener el saneamiento de los Bienes Necesarios para la Ejecución del Contrato, únicamente cuando se trate de evicción.

3.22. Adiciónense tres nuevos numerales a la cláusula 8 del Contrato, sobre OBLIGACIONES DE METRO CALI S.A., con los siguientes textos:

8.12. Asegurar la totalidad del área de los bienes que componen la Infraestructura Física Fija del Sistema MIO, de conformidad con lo previsto en el numeral ii del parágrafo segundo del apéndice 8 del Contrato.

8.13. Gestionar y tramitar oportunamente las apropiaciones presupuestales que se requieran para solventar las obligaciones económicas que surjan a favor del CONCESIONARIO en desarrollo del Contrato, con el fin de que a través de dichas apropiaciones se pueda pagar el diferencial entre la Tarifa al Usuario y la Tarifa Técnica del Sistema MIO, lo cual se hará a través de los recursos que se deben proveer a través del FESDE. En el evento de que el Distrito de Cali incumpla su obligación de proveer oportunamente los recursos necesarios para cubrir la diferencia entre la Tarifa al Usuario y la Tarifa Técnica del Sistema MIO, METRO CALI, se obliga a implementar las acciones necesarias para que la entidad territorial cumpla con dicha obligación.

8.14. Calcular la Tarifa técnica del Sistema MIO de acuerdo con lo definido en el numeral 36.1.9 de la cláusula 36 del Contrato.

3.23. Sustitúyase la cláusula 9 del Contrato, sobre DERECHOS DEL CONCESIONARIO, con el siguiente texto:

CLÁUSULA 9 DERECHOS DEL CONCESIONARIO

Metro Cali S.A. concede al CONCESIONARIO el diseño, integración, financiación puesta en marcha, operación y mantenimiento del Sistema de Información Unificado de Respuesta del Sistema MIO, de conformidad con lo establecido en el presente Contrato y en sus Apéndices, y a tal fin le concede el derecho de utilización del SIUR desde la suscripción del Acta de Inicio de Ejecución del Contrato y hasta la Fecha Efectiva de Terminación del Contrato, a cambio de la contraprestación pactada en la cláusula 36.

En consecuencia, corresponden al CONCESIONARIO en los términos y condiciones previstas en el Contrato y sus Apéndices, además de los derechos establecidos en la Ley 80 de 1993 y en las normas que la sustituyan o modifiquen para los contratistas de las entidades públicas, el derecho a operar el SIUR, el derecho a distribuir y vender los medios de pago en cualquier lugar de la ciudad de Santiago de Cali, el derecho de implementar los equipos y recursos tecnológicos a bordo de los Autobuses para llevar el registro y control automático de usuarios no autorizados o que acceden al Bus de manera irregular y el derecho de recibir el valor pactado y en las condiciones señaladas en este Contrato como contraprestación, y los demás derechos previstos en el Contrato y sus Apéndices.

De igual forma, el Concesionario adquiere durante el término de la Concesión el derecho a utilizar, a título de tenencia, los Bienes Necesarios para la Ejecución del Contrato, así como el derecho a utilizar todos aquellos bienes adquiridos, incorporados o construidos por el Concesionario para el adecuado cumplimiento del Contrato.

Mediante la suscripción de este Contrato, el Concesionario expresamente reconoce que, la propiedad de los Bienes Necesarios para la Ejecución del Contrato es de Metro Cali S.A., así como toda la información que se genere con ocasión o como consecuencia del presente Contrato de Concesión es de propiedad exclusiva de Metro Cali S.A.; en consecuencia, el Concesionario no podrá utilizar dichos bienes y/o información en su propio beneficio ni en el de terceros. En este entendido, el Concesionario no cobrará a Metro Cali S.A. por entregarle y/o suministrarle, previa solicitud de éste, la información que se genere con ocasión o como consecuencia del presente Contrato de Concesión.

La propiedad de los bienes que adquiera el Concesionario con destino a la Concesión se regula en el Capítulo V de este Contrato.

3.24. Sustitúyase el numeral 10.1.6 de la cláusula 10 del Contrato de Concesión, sobre obligaciones del Concesionario, por el siguiente texto:

10.1.6 En los Bienes Necesarios para la Ejecución del Contrato, la Unión Temporal de Recaudo y Tecnología - UTR&T deberá realizar las obras de adecuación y mantenimiento predictivo, preventivo y correctivo que requieran los Bienes Necesarios para la Ejecución del Contrato, así como dotarlos y equiparlos, además, en caso de ser necesario, la UTR&T deberá tramitar y obtener las licencias y permisos para las obras de adecuación y mantenimiento, asimismo realizar los planes de manejo ambiental, cuando se requiera.

Dichas obras de adecuación y mantenimiento, así como su dotación y equipamiento, deberán ser presentadas para aprobación de Metro Cali S.A., solicitud en la cual se deberá identificar de manera detallada las intervenciones que se efectuarán en los Bienes Necesarios para la Ejecución del Contrato, sus diseños constructivos y el programa o plan de ejecución y se requerirá de la autorización previa y expresa de Metro Cali S.A. para poder dar comienzo a la intervención en los Bienes Necesarios para la Ejecución del Contrato.

Metro Cali S.A. realizará la supervisión de las obras de adecuación y mantenimiento con el fin de verificar su ejecución de conformidad con lo aprobado.

3.25. Elimínese los numerales 10.1.7, 10.1.8, y 10.1.9 de la cláusula 10 del Contrato, sobre OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO.

3.26. Sustitúyase el numeral 10.1.10 de la cláusula 10 del Contrato, sobre OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO, con el siguiente texto:

10.1.10 Responder por los perjuicios que pudieren llegar a causar a Metro Cali S.A. o a terceros, en el evento de que se causen daños o perjuicios por incumplimiento de las

obligaciones derivadas del adecuado manejo y cuidado que el CONCESIONARIO debe dar a los Bienes Necesarios para la Ejecución del Contrato, sin perjuicio de la obligación de constituir la garantía por responsabilidad civil extracontractual de conformidad con la cláusula 14. Todo lo anterior, sin perjuicio de lo estipulado en el parágrafo primero de la cláusula 43 y en la cláusula 44.

3.27. Sustitúyase el numeral 10.1.11 de la cláusula 10 del Contrato, sobre OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO, con el siguiente texto:

10.1.11 Utilizar los Bienes Necesarios para la Ejecución del Contrato exclusivamente para el desarrollo de actividades propias del Contrato, salvo autorización previa, expresa y escrita de Metro Cali S.A.

3.28. Sustitúyase el numeral 10.1.12 de la cláusula 10 del Contrato, sobre OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO, con el siguiente texto:

10.1.12 Adelantar la defensa jurídica de los Bienes Necesarios para la Ejecución del Contrato, sin perjuicio de lo dispuesto en la cláusula 8.9 del presente contrato. Lo anterior, sin perjuicio de lo estipulado en el parágrafo primero de la cláusula 49 y en la cláusula 50.

3.29. Sustitúyase el numeral 10.1.16 de la cláusula 10 del Contrato, sobre OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO, con el siguiente texto:

10.1.16 Conservar la integridad física de los Bienes Necesarios para la Ejecución del Contrato, en los términos estipulados en el Contrato y sus Apéndices, sin perjuicio de lo estipulado en el parágrafo primero de la cláusula 49 y en la cláusula 50.

3.30. Sustitúyase el numeral 10.1.21 de la cláusula 10 del Contrato, sobre OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO, con el siguiente texto:

10.1.21 En ningún caso, el CONCESIONARIO podrá dar en garantía o pignorar los recursos generales de recaudo ni los Bienes Necesarios para la Ejecución del Contrato, sin perjuicio de la constitución de una garantía con su participación en dicho recaudo.

3.31. Sustitúyase el numeral 10.1.30 de la cláusula 10 del Contrato de Concesión, sobre OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO, con el siguiente texto:

10.1.30 Sin perjuicio de lo establecido en las demás disposiciones previstas en este Contrato, permitir a Metro Cali S.A., la adecuada supervisión de la actualización del inventario de activos, para lo cual deberá presentar a Metro Cali S.A., un inventario semestral de todos los Bienes Necesarios para la Ejecución del Contrato.

3.32. Sustitúyase el numeral 10.1.35 de la cláusula 10 del Contrato, sobre OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO, con el siguiente texto:

10.1.35 Pagar las obligaciones y prestaciones económicas a que haya lugar conforme con la ley y a las disposiciones de este Contrato, por concepto de la prestación periódica de los servicios públicos domiciliarios concernientes a la operación de la Plataforma Tecnológica del SIUR y los demás aspectos inherentes al ejercicio de su actividad.

La facturación de todos los servicios públicos domiciliarios que sean instalados para la operación de la Plataforma Tecnológica del SIUR y los demás aspectos inherentes al ejercicio de su actividad, los asumirá plenamente el CONCESIONARIO.

3.33. Sustitúyase el numeral 10.1.48 de la cláusula 10 del Contrato, sobre OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO, con el siguiente texto:

10.1.48 Cooperar con Metro Cali S.A. para que, de manera directa o a través de terceros, se realicen las actividades de estudio, análisis e inspección del SIUR, para lo cual deberá, entre otros, entregar la Información que se le solicite y que se refiera a la ejecución del Contrato.

3.34. Sustitúyase el numeral 10.1.49 de la cláusula 10 del Contrato, sobre OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO, con el siguiente texto:

10.1.49 Mantener en buen estado todos los Bienes Necesarios para la Ejecución del Contrato.

3.35. Adiciónense tres nuevos numerales al numeral 10.1 de la cláusula 10 del Contrato, sobre OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO, con el siguiente texto:

10.1.51 Restituir a Metro Cali S.A. las áreas de la Infraestructura Física Fija del Sistema MIO, de conformidad con lo estipulado en el parágrafo tercero del apéndice 8.

10.1.52 Cumplir con las obligaciones de carácter transitorio estipuladas en el numeral iv del parágrafo tercero del apéndice 8 del Contrato.

10.1.53 Proveer el servicio de conexión inalámbrica para acceso a internet (*Wi Fi*) en todas la Infraestructura Física Fija del Sistema MIO.

3.36. Sustitúyase el numerales 10.2.3 de la cláusula 10 del Contrato, sobre OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO, con el siguiente texto:

10.2.3. Son obligaciones especiales del Concesionario respecto del Subsistema de Recaudo, las siguientes:

10.2.3.1. Crear mecanismos, estrategias y planes de mercadeo que permitan (i) Difundir y dar mayor acceso a los usuarios o clientes hacia el Sistema MIO (ii) Introducir sistemas de subsidio a los sectores de la población que Metro Cali S.A. determine; (iii) Introducir descuentos en días u horas de menor demanda; (iv) Introducir tarifas diferenciales por recorrido; (v) Integración tarifaria con otros modos de transporte; (vi) Considerar esquemas promocionales y de lealtad de usuarios o clientes que proponga el CONCESIONARIO y que impliquen descuentos a la tarifa, siempre que estos esquemas sean para el beneficio general del Sistema MIO y estén acordes con las previsiones económicas pactadas con los demás Agentes del Sistema MIO. En todo caso, estos mecanismos, estrategias y planes deben contar con la aprobación previa, expresa y escrita de Metro Cali S.A.

10.2.3.2. Implementar los equipos y recursos tecnológicos necesarios para llevar el registro y control automático de usuarios, que permitan detectar y prevenir la evasión en el pago de la tarifa para acceder al sistema.

10.2.3.3. Proveer funciones flexibles del Sistema de Recaudo para definir productos de transporte y tarifas, solamente con base en parametrizaciones, incluyendo los siguientes criterios:

- Tarifa por etapas de viaje, tarifa de inicio de viaje y combinación, permitiendo cualquier estructura de viaje, número de etapas y cobro por etapa.

- Tarifas por zonas geográficas en la ciudad.
- Tarifas por horario de inicio de viaje o de combinación.
- Tarifas diferenciadas por tipo de tarjeta y beneficio como estudiante, adulto mayor.
- Tarifas válidas por días específicos, por ejemplo, tarifas rebajadas o en cero en un periodo o día específico.
- Establecimiento de tarifas futuras con fecha de corte, que se difunden con anterioridad, asegurándose por diseño que todos los validadores cobrarán la tarifa nueva cuando se establezca.
- Actualización de tarifas durante la operación, sin desmedro del servicio al usuario.
- Sobregiro y viajes de emergencia paramétricos o pasaje a crédito, para tarjetas que estén debidamente personalizadas.
- Límites diarios, semanales, o por cualquier otro periodo de viajes o etapas para tarjetas con beneficio.

10.2.3.4. Permitir, a través de los productos de transporte, que se pueden asociar a los medios de acceso a través del sistema, funcionalidades como las siguientes:

- Tarifas para grupos de usuario con beneficios, con fecha de expiración y condiciones de uso.
- Pases diarios, semanales o mensuales o por otros periodos, que se pueden comprar a una cierta tarifa, con límite de viajes o validaciones por día, semana o mes.
- Pases libres por periodos de tiempo, con limitación de viajes por periodo.
- Establecimiento de un saldo de viajes que el usuario puede usar, compra de viajes o grupos de viajes en terminales asistidas.
- Sobregiro para "viajes de emergencia" o pasaje a crédito, para tarjetas que estén debidamente personalizadas.

3.37. Sustitúyase el numeral 10.2.6.2. de la cláusula 10 del Contrato, sobre OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO, por el siguiente texto:

10.2.6.2. Recoger, custodiar y trasladar, en la periodicidad indicada en el Modelo Operativo de Recaudo, todo el dinero bruto que se obtiene por la venta y recarga de medios de pago, y en general los dineros provenientes del pago de la tarifa al usuario, hasta la entrega que se realice al Administrador de los Recursos mediante la consignación en las cuentas dispuestas para este efecto.

3.38. Sustitúyase el numeral 10.2.6.3 de la cláusula 10 del Contrato, sobre OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO, por el siguiente texto:

10.2.6.3 Consolidar, validar y entregar diariamente la información sobre la totalidad bruta del dinero recaudado;

3.39. Sustitúyase el numeral 10.4 de la cláusula 10 del Contrato, sobre OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO, con el siguiente texto:

10.4 En cuanto al Subsistema de Monitoreo al cliente y a las instalaciones del Sistema MIO (SSMCI)

El CONCESIONARIO deberá cumplir con las funcionalidades estipuladas en el Contrato y sus Apéndices, en relación con el SSMCI, y además deberá:

10.4.1 Proveer el personal necesario e idóneo y las condiciones tecnológicas viables técnica y económicamente para actuar de manera confiable, oportuna, segura y en tiempo real, que le permita el óptimo funcionamiento del SSMCI para prevenir y mitigar los diferentes eventos que pongan en peligro la integridad física de los usuarios o clientes o de las instalaciones acorde a lo contemplado en el presente Contrato y sus Apéndices.

10.4.2 Proveer un adecuado y seguro sistema de identificación a quienes operen el servicio de monitoreo.

10.4.3 Coordinar con las entidades que prestan servicio en caso de emergencias (policía, bomberos, hospitales, entre otras entidades que prestan servicio de apoyo en casos de emergencia) el apoyo en la gestión del SSMCI.

10.4.4 Proporcionar constantemente información actualizada sobre los eventos que se estén presentado en los elementos del Sistema MIO relacionados con el SSMCI.

10.4.5 Alertar ante eventos que generen riesgos, alarmas, o situaciones que afecten o puedan afectar la integridad física de los usuarios o clientes, que se encuentren dentro de las instalaciones del Sistema MIO, y de igual manera, que puedan afectar los elementos de la infraestructura física a su cargo.

10.4.8. Disponer de al menos 60 Operadores de Servicio al Cliente –OSC-, los cuales serán dispuestos en las instalaciones del Sistema, de acuerdo al Modelo Operativo que se defina conjuntamente con Metro Cali

3.40. Adiciónese un nuevo subnumeral a la cláusula 10 del Contrato, sobre OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO, con el siguiente texto:

10.7 Respecto al MIO Cable

Para el cumplimiento de los objetivos del recaudo en el MIO Cable, el Concesionario adquiere las siguientes obligaciones, las cuales deberá cumplir considerando que cada una de las actividades enumeradas a continuación garanticen la interacción e integración tarifaria del Mío Cable con el Sistema MIO a través de la plataforma tecnológica del SIUR, y se desplieguen mediante el uso e implementación de equipos que sean interoperables, integrados y completamente compatibles con los sistemas tecnológicos del SIUR.

10.7.1. Operación de Recaudo: Las actividades de recaudo en la operación del MIO Cable deberá cumplir con las siguientes actividades:

10.7.1.1. Realizar el recaudo en las estaciones del MIO Cable.

10.7.1.2. Realizar el suministro y distribución del Medio de Pago.

10.7.1.3. Realizar el control de acceso de los usuarios que ingresan a las zonas pagas

10.7.1.4. Producir los registros electrónicos del recaudo de los usuarios que ingresan al MIO Cable.

10.7.1.5. Generar los reportes diarios del recaudo por estación originados en el MIO Cable.

10.7.1.6. Generar los reportes del recaudo por estación originados en el MIO Cable y las conciliaciones del mismo, con periodicidad quincenal para efectos de facilitar los procesos de cierre contable por la naturaleza de ser una cuenta bancaria con destinación específica.

10.7.1.7. Generar las condiciones para la integración del usuario del MIO Cable al Sistema MIO y viceversa.

10.7.1.8. Disponer el dinero recaudado en la cuenta que disponga Metro Cali S.A para el MIO Cable, dentro de las 24 horas siguientes al recaudo.

10.7.1.9. El Concesionario será responsable de la custodia y salvaguarda del dinero recaudado, desde los puntos de venta de medios de pago y/o recarga de los mismos, hasta las entidades bancarias, para su consignación.

10.7.1.10. Administración de las taquillas y cuartos de datos.

10.7.1.11. Los equipos para desarrollar las actividades de control de acceso y recaudo, serán puestos en funcionamiento por cuenta y riesgo del Concesionario, y deberán cumplir plenamente con las funcionalidades y estándares que le exija Metro Cali S.A. en todo momento.

10.7.1.12. En el evento en que Metro Cali S.A. deba ceder su papel como ente gestor asociado al MIO Cable, el Concesionario propiciará el escenario para que la prestación del servicio no sea interrumpida, garantizando, en todo caso, que las mismas se cumplan considerando que cada una de las actividades enumeradas en éste acápite garanticen la interacción e integración tarifaria del MIO Cable con el Sistema MIO a través de la plataforma tecnológica del SIUR, y se desplieguen mediante el uso e implementación de equipos que sean interoperables, integrados y completamente compatibles con los sistemas tecnológicos del Sistema MIO.

10.7.1.13 En el caso que por condiciones operativas o de seguridad requeridas por Metro Cali S.A. para el MIO Cable, el Concesionario podrá realizar ajustes a la instalación, como mover cámaras de segundad, validadores, torniquetes y otros elementos.

10.7.2. Seguridad electrónica y monitoreo:

10.7.2.1. Realizar el monitoreo de cada una de las estaciones.

10.7.2.2. Cada estación debe contar con dotación de cámaras de seguridad que permita el monitoreo de las zonas de abordaje, desabordaje y los accesos a las estaciones.

10.7.2.3. En los accesos, donde no se instalen torniquetes y donde sea requerido, deben existir cerramientos que impidan el acceso irregular de personas

3.41. Adiciónense tres (3) parágrafos a la cláusula 10 del Contrato, sobre OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO, con el siguiente texto:

PARÁGRAFO PRIMERO: Las PARTES acuerdan que existirá un periodo de transición de doce (12) meses contados a partir de la firma de este otrosí, para que el Concesionario se

ponga al día en el cumplimiento de las obligaciones contractuales que le son exigibles, independientemente a la fase a la cual pertenezcan.

PARÁGRAFO SEGUNDO: Las PARTES acuerdan que existirá un periodo de transición de hasta seis (6) meses contados a partir de la firma de este otrosí, para que METRO CALI asuma las obligaciones de administración, aseo y vigilancia de la infraestructura física del Sistema.

PARAGRAFO TERCERO: Las PARTES acuerdan que, las obligaciones respecto del MIO Cable que fueron integradas al Contrato mediante la adición del numeral 10.7., serán exigibles y remuneradas bajo este Contrato a partir de la firma del presente otrosí, siendo esta firma causal de terminación del contrato adicional suscrito con el concesionario para la *"Prestación de los servicios para realizar la administración y mantenimiento de la infraestructura de las estaciones del MIO CABLE, lo cual incluye, la seguridad física a la infraestructura, la seguridad electrónica, el aseo, personal operativo y administrativo y el subsistema de recaudo del MIO CABLE de manera totalmente integrada con el actual sistema de recaudo del MIO".*

3.42. Sustitúyase la cláusula 12 del Contrato, sobre SEGURIDAD E HIGIENE INDUSTRIAL, con el siguiente texto:

CLÁUSULA 12 SEGURIDAD E HIGIENE INDUSTRIAL.

Será responsabilidad del Concesionario el diseño del programa de higiene y seguridad industrial que aplicará durante la ejecución del Contrato. el Concesionario deberá presentar a la supervisión por parte de Metro Cali un programa con su manual de seguridad e higiene industrial, incluyendo un manual de aplicación que contenga las normas particulares aplicables a cada actividad específica, así como las regulaciones establecidas para cada caso en la legislación colombiana. El manual deberá actualizarse de acuerdo con los requerimientos de la regulación aplicable. Correrá por cuenta del Concesionario la implementación de dicho manual.

3.43. Elimínese el numeral 14.2 de la cláusula 14 del Contrato, sobre INDEMNIDAD

3.44. Sustitúyase en su integridad el capítulo IV del Contrato, sobre DERECHOS OPCIONALES DEL CONCESIONARIO, con el siguiente texto:

CAPÍTULO IV
DERECHOS OPCIONALES DEL CONCESIONARIO

CLÁUSULA 19 ACUERDO DE VOLUNTADES Y FIBRA ÓPTICA

19.1. A partir del presente modificatorio se termina de común acuerdo el Acuerdo De Voluntades mediante el cual el concesionario tenia de manera exclusiva la explotación de la publicidad, alimentos y fibra óptica. La explotación comercial de la Fibra Optica la realizará Metro Cali, de manera directa o a través de quién esta delegue. No obstante para garantizar la integridad de la red necesaria para los servicios del SIUR, la operatividad de la fibra óptica estará a cargo exclusivo de la UTR&T, para lo cual quien vaya a realizar la explotación deberá suscribir un acuerdo de operatividad con este concesionario previa la iniciación de la explotación comercial.

A través de la fibra óptica se garantizará el servicio de WiFi en las estaciones y terminales del SITM para uso de los usuarios.

19.2. METRO CALI S.A. exonera al Concesionario de la constitución de la caución y de la presentación del inventario previstas en el artículo 834 del Código Civil.

El Concesionario renuncia al derecho de retención de que trata el artículo 859 del Código Civil.

Estarán a cargo del Concesionario todas las expensas de que trata los artículos 856 y 857 del Código Civil.

3.45. Sustitúyase la cláusula 21 del Contrato, sobre ENTREGA DE BIENES AL CONCESIONARIO, con el siguiente texto:

CLÁUSULA 21 ENTREGA AL CONCESIONARIO DE LOS BIENES NECESARIOS PARA LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO

Metro Cali S.A. deberá entregar al Concesionario la tenencia de todos los Bienes Necesarios para la Ejecución del Contrato, bienes que se encuentran debidamente relacionados en el Apéndice 8 del Contrato.

El Concesionario utilizará los Bienes Necesarios para la Ejecución del Contrato exclusivamente para el cumplimiento del objeto del Contrato, y no estará facultado para variar su uso ni modificar su destinación, ni entregarlos en garantía, ni someterlos a gravámenes de ninguna clase.

La entrega de los Bienes Necesarios para la Ejecución del Contrato relacionados en el Apéndice 8, se hará mediante la suscripción por parte de las PARTES de un acta de entrega. La entrega por parte de Metro Cali S.A. al Concesionario de los Bienes Necesarios para la Ejecución del Contrato, no constituye de modo alguno transferencia del derecho de dominio y su propiedad seguirá siendo de Metro Cali S.A. El Concesionario los tendrá bajo su tenencia y será responsable por su existencia, integridad y utilidad, de conformidad con la ley y con lo previsto en este Contrato. Todo lo anterior, sin perjuicio de lo estipulado en el parágrafo primero de la cláusula 49 y en la cláusula 50.

Los bienes de cualquier naturaleza que adquiera adicionen, mejore o construya el Concesionario con la finalidad de cumplir con el objeto del Contrato, pasarán a ser propiedad de Metro Cali S.A., de conformidad con las condiciones señaladas en este Contrato.

La entrega de los Bienes Necesarios para la Ejecución del Contrato, además de realizarse mediante acta suscrita por las PARTES, irá acompañada, asimismo, de un inventario descriptivo de los bienes correspondientes, en el cual se precisará, que:

- Metro Cali S.A. otorga al Concesionario la tenencia, uso y goce de los Bienes Necesarios para la Ejecución del Contrato que se encuentran relacionados en el Apéndice 8.

- El Concesionario, al suscribir el acta de entrega, debe manifestar expresamente el estado en el que se encuentran los Bienes Necesarios para la Ejecución del Contrato que le son entregados por Metro Cali S.A., y asimismo, debe reconocer que tuvo, previo a su entrega, pleno acceso a los mismos para su inspección.

PARÁGRAFO PRIMERO: IMAGEN INSTITUCIONAL. El CONCESIONARIO deberá acatar las indicaciones de Metro Cali S.A. en relación con la imagen institucional, diseños

arquitectónicos, carteles de información del servicio comercial y señalización que pretenda utilizar en los Bienes Necesarios para la Ejecución del Contrato.

Metro Cali S.A. suministrará al CONCESIONARIO, las especificaciones de colores, logotipos y otras señales relacionadas con la imagen institucional del Sistema, que el CONCESIONARIO deberá seguir para la adecuación de los Bienes Necesarios para la Ejecución del Contrato.

Igualmente, el CONCESIONARIO sólo podrá implementar sus avisos corporativos bajo autorización previa expresa y escrita de Metro Cali S.A., en las áreas y bajo las condiciones que establezca Metro Cali S.A., y respetando en cualquier caso los avisos de imagen institucional del Sistema. Esta información que deberá ser suministrada por parte de la Dirección Comercial y de Servicio al Cliente de Metro Cali S.A.

PARÁGRAFO SEGUNDO: SERVICIOS PÚBLICOS DOMICILIARIOS. Los costos de instalación y la facturación de todos los servicios públicos domiciliarios para la operación de la Plataforma Tecnológica del SIUR y de las actividades inherentes al ejercicio de la actividad empresarial, los asumirá plenamente el CONCESIONARIO de manera oportuna, para lo cual, el concesionario dentro del periodo de transición deberá solicitar, a su costo y bajo su responsabilidad, la instalación de medidores que permitan cuantificar el valor de los consumos por parte del CONCESIONARIO y este a su vez podrá autorizar el descuento de los mismos de su remuneración.

Una vez concluido el plazo de transición de que trata el parágrafo segundo adicionado por el numeral 3.44 del presente Otrosí a la cláusula 10 del contrato, el CONCESIONARIO deberá hacer entrega a METRO CALI de la infraestructura que tenía bajo su administración, a paz y salvo por concepto de servicios públicos.

3.46. Sustitúyase la cláusula 22 del Contrato, sobre RESPONSABILIDAD DEL CONCESIONARIO POR LOS BIENES UTILIZADOS PARA CUMPLIR CON EL OBJETO DEL CONTRATO DE CONCESIÓN, con el siguiente texto:

CLÁUSULA 22 RESPONSABILIDAD DEL CONCESIONARIO POR LOS BIENES NECESARIOS PARA LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO

Desde la fecha de suscripción del acta de entrega, el Concesionario asume y será totalmente responsable por todos y cada uno de los perjuicios y/o pérdidas de los Bienes Necesarios para la Ejecución del Contrato, sin perjuicio de su facultad de exigir a terceros, diferentes de Metro Cali S.A., la reparación o indemnización de perjuicios cuando considere que haya lugar a ello. Todo lo anterior, sin perjuicio de lo estipulado en el parágrafo primero de la cláusula 49 y en la cláusula 50.

El Concesionario será responsable por los daños que llegaren a presentarse sobre los Bienes Necesarios para la Ejecución del Contrato. Todo lo anterior, sin perjuicio de lo estipulado en el parágrafo primero de la cláusula 49 y en la cláusula 50.

PARÁGRAFO PRIMERO: En el evento en que deba reponerse, sustituirse o reemplazarse cualquier bien afecto al Contrato, incluidos los de su propiedad, el Concesionario deberá hacerlo inmediatamente. Todo lo anterior, sin perjuicio de lo estipulado en el parágrafo primero de la cláusula 49 y en la cláusula 50.

Si los daños en cuestión son de aquellos cuya reparación le corresponde efectuar a Metro Cali S.A. de acuerdo con la repartición de riesgos de este Contrato, deberá facturar su costo, adjuntando los soportes que demuestren el alcance y costo del daño respectivo. Los bienes

así incorporados tomarán el lugar de los bienes inicialmente inventariados. Todo lo anterior, sin perjuicio de lo estipulado en el parágrafo primero de la cláusula 49 y en la cláusula 50.

PARÁGRAFO SEGUNDO: Si se tratare de daños en los equipos suministrados por el Concesionario deberá procederse a su reposición en forma inmediata por el mismo, independientemente de que se encuentren amparados por las garantías por éste contratadas o por las del fabricante. Los pagos que se obtengan por dichas garantías serán del Concesionario dentro de este Contrato. Todo lo anterior, sin perjuicio de lo estipulado en el parágrafo primero de la cláusula 49 y en la cláusula 50.

3.47. Sustitúyase la cláusula 23 del Contrato, sobre ADECUACIÓN Y DOTACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA ENTREGADA EN ADMINISTRACIÓN, con el siguiente texto:

CLÁUSULA 23 ADECUACIÓN Y DOTACIÓN DE LOS BIENES NECESARIOS PARA LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO

El CONCESIONARIO deberá equipar y dotar los Bienes Necesarios para la Ejecución del Contrato y los que hayan sido dispuestos para el desarrollo de las actividades del SIUR del Sistema, para garantizar el cumplimiento de los Indicadores de Desempeño, así como las condiciones de funcionalidad. Deberá cumplir con lo previsto en los Apéndices y lo que a título enunciativo se cite en este contrato de concesión.

3.48. Sustitúyase la cláusula 24 del Contrato, sobre PLAN DE ADECUACIÓN Y DOTACIÓN, con el siguiente texto:

CLÁUSULA 24 PLAN DE ADECUACIÓN Y DOTACIÓN

Cuando en cualquier momento durante la vigencia de este Contrato, el CONCESIONARIO requiera efectuar obras de adecuación o intervenir físicamente los Bienes Necesarios para la Ejecución del Contrato, el CONCESIONARIO deberá presentar para la aprobación de Metro Cali S.A. un plan de obras de adecuación y dotación, en el que identifique de manera detallada las intervenciones que efectuará a los Bienes Necesarios para la Ejecución del Contrato, sus diseños constructivos y el programa o plan de ejecución, y se requerirá de la autorización previa y expresa de Metro Cali S.A. para poder dar comienzo a la intervención de los Bienes Necesarios para la Ejecución del Contrato.

En desarrollo de dicho plan, el CONCESIONARIO podrá reasignar el uso o ubicación de los Bienes Necesarios para la Ejecución del Contrato a otras localizaciones, servicios y usos, siempre que no disminuya la capacidad y eficiencia de los servicios del Sistema y del SIUR.

Metro Cali S.A. podrá objetar el plan de obras de adecuación y dotación, en casos tales como los siguientes:

24.1. Cuando encuentre que su ejecución no resulta técnicamente viable.

24.2. Cuando encuentre que, con la obra, sus características técnicas. sus diseños constructivos o su plan de desarrollo se ponen en peligro la estabilidad de los Bienes Necesarios para la Ejecución del Contrato.

24.3. Cuando encuentre que, con la obra, sus características técnicas. sus diseños constructivos o su plan de desarrollo se puedan ver comprometidos la prestación del servicio, la utilización del Sistema, los niveles de servicios, la seguridad de los usuarios, o la funcionalidad en general del SIUR o de alguno de los subsistemas

La fecha de iniciación de la intervención en los Bienes Necesarios para la Ejecución del Contrato será determinada por el CONCESIONARIO y comunicada por escrito a Metro Cali S. A., la cual podrá verificar, durante o con posterioridad a su ejecución que la intervención se adecue a los términos y condiciones del plan de obras de adecuación y dotación que te fue autorizado.

3.49. Sustitúyase el numeral 26.1 de la cláusula 26 del Contrato, sobre PROCEDIMIENTO PARA DEVOLVER Y REVERTIR LOS BIENES AFECTOS A LA CONCESIÓN, con el siguiente texto:

26.1. BIENES A RESTITUIR: Teniendo en cuenta lo estipulado en la cláusula 25 del Contrato, el CONCESIONARIO en la Fecha de Terminación Efectiva del Contrato, restituirá los Bienes Necesarios para la Ejecución del Contrato.

3.50. Adiciónense al Contrato un nuevo capítulo VI, sobre ASPECTOS ECONÓMICOS MARCO DE LA CONCESIÓN, con el siguiente texto:

CAPÍTULO VI
ASPECTOS ECONÓMICOS MARCO DE LA CONCESIÓN

CLÁUSULA 27 PRINCIPIOS BÁSICOS ECONÓMICOS DEL SISTEMA MIO

La interpretación de las cláusulas que regulan el Contrato, el ejercicio de las facultades, obligaciones y derechos que el Contrato confiere a cada una de las Partes, estarán regidos por los siguientes principios:

27.1. Sostenibilidad del Sistema MIO en el tiempo: El Sistema MIO contemplará mecanismos que cubran el diferencial entre la Tarifa técnica del Sistema MIO y la Tarifa al usuario, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 98 de la Ley 1955 de 2019 y demás normas que la sustituyan o modifiquen, los cuales deben ser implementados por Metro Cali S.A. mediante su gestión y coordinación interinstitucional.

27.2. Sostenibilidad de servicios adicionales al Sistema MIO: Los servicios que se adicionen o coordinen al Sistema MIO para ser operados por los actuales o nuevos Agentes del Sistema, por efectos de aumento en la demanda, necesidad de mejorar la calidad del servicio, incorporación de nuevas vías, u otros efectos para el funcionamiento de servicios troncales, auxiliares o alimentadores, deberán ser económicamente sostenibles.

27.3. Sostenibilidad del Sistema MIO por integración de otros modos o modalidades del servicio de transporte público o Sistemas de transporte y/o tarifas diferenciales: La integración de otros modos o modalidades de transporte o sistemas de transporte al Sistema MIO y/o de tarifas diferenciales no podrán afectar la sostenibilidad del Sistema MIO, para lo cual, Metro Cali S.A. realizará los estudios pertinentes para la incorporación de un nuevo sistema. Para la implementación de tarifas diferenciales los estudios y conclusiones deberán ser revisados y avalados por parte del Comité de Planeación del Sistema MIO, previa a su aplicación.

27.4. Costeabilidad de la Tarifa al usuario: Con sujeción a la aplicación previa de los demás principios, la Tarifa al usuario deberá considerar la capacidad de pago de éstos, y ser competitiva con otros sistemas de transporte público de pasajeros en el área de influencia que se encuentren operando durante la vigencia del Contrato.

CLÁUSULA 28. PRINCIPALES INGRESOS DEL SISTEMA MIO

El Sistema MIO tiene como fuente principal de ingresos el recaudo de dinero correspondiente a los viajes realizados por los usuarios que constituyen pago por el uso del Sistema MIO, según la Tarifa al usuario que sea aplicable conforme a lo previsto en el Contrato. La Tarifa al usuario estará integrada dentro del Sistema MIO, independientemente del número de servicios que utilice, la longitud de los trayectos, y la zona en donde se utilice el servicio. Sin embargo, la tarifa podrá tener ajustes en su estructura de acuerdo con lo previsto en el Contrato, tal como en el caso de que se establezcan alternativas para la implementación de tarifas diferenciales al usuario, o integraciones tarifarias

Adicionalmente, de acuerdo con lo previsto en los artículos 97 y 99 de la Ley 1955 de 2019 y el Acuerdo Distrital 0563 de 2023, también serán fuente de ingresos del Sistema los siguientes: **i.** Los recursos que se transfieran al fideicomiso que administra el Administrador de los Recursos del Sistema en virtud de la diferencia entre la Tarifa al usuario y la Tarifa técnica del Sistema MIO, que son destinados por el Municipio de Santiago de Cali vía Decreto Municipal del Fondo de Estabilización y Subsidio a la Demanda (FESDE) y; **ii.** Los recursos que se transfieran al fideicomiso que administra el Administrador de los Recursos del Sistema en virtud de la diferencia entre la Tarifa al usuario y la Tarifa técnica del Sistema MIO, que son proveídos directamente por el Municipio de Santiago de Cali, desde las fuentes creadas para ello y/o el Gobierno Nacional vía Financiamiento para la Estabilización y Subsidio a la Demanda (FESDE); como también todas aquellas que se definan o aprueben para tal fin.

CLÁUSULA 29. COMPETENCIA PARA LA DETERMINACIÓN DE LA TARIFA AL USUARIO

Según lo previsto en las normas aplicables, corresponde al alcalde del distrito de Santiago de Cali establecer la Tarifa al usuario, con fundamento en el estudio técnico presentado por Metro Cali S.A. y lo estipulado en el Convenio Interadministrativo de Utilización de Vías y Operación del Sistema, o el que lo adicione o modifique.

CLÁUSULA 30. TARIFA DEL USUARIO

La definición de la tarifa al usuario se hará considerando los tres (3) siguientes aspectos:

a) Costeabilidad de la Tarifa al usuario: Con sujeción a la aplicación previa de los demás principios, la Tarifa al usuario deberá considerar la capacidad de pago de estos, y ser competitiva con otros sistemas de transporte público de pasajeros en el área de influencia que se encuentren operando durante la vigencia del Contrato.

b) La proyección de la Tarifa técnica del Sistema MIO correspondiente al año de ajuste.

c) La capacidad financiera del distrito de Santiago de Cali para cubrir la diferencia entre la Tarifa técnica del Sistema MIO y la Tarifa usuario.

CLÁUSULA 31. ALTERNATIVAS PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE TARIFAS DIFERENCIALES AL USUARIO

Con el objeto de maximizar los ingresos del Sistema MIO, Metro Cali S.A., en conjunto con el Comité de Planeación del Sistema de Transporte Masivo, podrán decidir realizar ajustes a la Tarifa al usuario para incorporar el efecto de modalidades o alternativas para uso del Sistema, tales como, cobros marginales por trasbordos o descuentos, que incidan en la posibilidad de mejorar el nivel de servicio y los ingresos totales del Sistema MIO.

31.1. Podrán establecerse dentro de este esquema tarifas especiales para: estudiantes, tercera edad, compras adelantadas de tarjetas personalizadas y otras que llegaren a definirse, siempre que se mantenga el principio de sostenibilidad del Sistema MIO en el tiempo, conforme a lo señalado en la cláusula 27 del Contrato, y así lo demuestren los estudios técnicos que soporten la decisión.

31.2. Para estos efectos, Metro Cali S.A. pondrá a consideración del Comité de Planeación del Sistema de Transporte Masivo las propuestas que considere se deban adoptar como modalidades o alternativas de tarifas integradas o diferenciales al usuario, para el uso del Sistema. El Comité de Planeación del Sistema de Transporte Masivo estudiará por su cuenta las propuestas recibidas de Metro Cali S.A., pudiendo modificar dichas propuestas o proponer nuevas modalidades.

31.3. Las decisiones que tome el Comité de Planeación del Sistema de Transporte Masivo en relación con la implementación de modalidades o alternativas de tarifas diferenciales al usuario, para el uso del Sistema, serán vinculantes y de obligatorio cumplimiento para todos los Agentes del Sistema, siempre que dichas decisiones hayan sido tomadas de conformidad con el Reglamento del Comité de Planeación y Operación del Sistema MIO, y siempre que Metro Cali S.A. haya aceptado tales decisiones.

31.4. Para la adopción de estas decisiones, el Reglamento del Comité de Planeación y Operación del Sistema establecerá la información técnica que debe ser considerada y evaluada en la cual se fundamenten las decisiones.

31.5. Si el Comité de Planeación del Sistema de Transporte Masivo aprueba sin modificaciones las propuestas presentadas por Metro Cali S.A., se entenderá que dichas propuestas han sido definitivamente adoptadas por las partes. Por el contrario, si las decisiones aprobadas por el Comité de Planeación del Sistema de Transporte Masivo difieren de las propuestas presentadas por Metro Cali S.A. se requerirá que Metro Cali S.A. les imparta su aprobación para que la decisión se entienda definitivamente adoptada.

31.6. En caso de que las condiciones comerciales lo requieran, Metro Cali S.A. podrá establecer una tarifa integrada para aquellos pasajeros que deseen viajar a través de más de uno de los modos de transporte incorporados al servicio de la ciudad de Santiago de Cali; no obstante, en este caso, el Sistema MIO recibirá un valor por pasajero transportado equivalente al valor de la Tarifa al usuario por pasajero menos los descuentos que hayan sido aprobados para el caso en particular.

CLÁUSULA 32. ADMINISTRACIÓN DE LOS PRINCIPALES INGRESOS DEL SISTEMA MIO

Los Principales Ingresos del Sistema MIO serán recibidos y administrados por un patrimonio autónomo administrado por el Administrador de los Recursos del Sistema MIO.

32.1. El Concesionario, los Concesionarios de Transporte y los concesionarios de patios y talleres transferirán de manera irrevocable sus derechos patrimoniales sobre la parte proporcional de los flujos futuros del Sistema MIO al patrimonio autónomo administrado por el Administrador de los Recursos del Sistema MIO. La administración de los Principales Ingresos del Sistema MIO se realizará en los términos previstos en el Contrato y en el contrato de fiducia mercantil que deberán suscribir el Concesionario y la sociedad fiduciaria que opere como Administrador de los Recursos del Sistema MIO y al que deberán adherirse como fideicomitentes los Concesionarios de Transporte y los concesionarios de patios y talleres. El contrato de fiducia mercantil formará parte integrante del Contrato, y se entenderá como un contrato accesorio para todos los efectos legales.

32.2. Metro Cali S.A. participará en la selección del Administrador de los Recursos del Sistema MIO mediante el señalamiento del alcance a tener en cuenta por el Concesionario para la elaboración de los términos de referencia y la minuta del contrato de fiducia mercantil, los cuales deberán ser presentados para la aprobación de Metro Cali S.A. Cualquier modificación de los términos de referencia aprobados, deberá ser previamente autorizada por Metro Cali S.A.

32.3. Metro Cali S.A. supervisará la evaluación de las propuestas recibidas dentro del proceso de selección privada para la contratación del Administrador de los Recursos del Sistema MIO y podrá presentar observaciones y recomendaciones motivadas al respecto, las cuales deberán ser acatadas por el Concesionario.

CLÁUSULA 33. DISPOSICIÓN Y DESTINACIÓN DE LOS PRINCIPALES INGRESOS DEL SISTEMA MIO

Los Principales Ingresos del Sistema MIO serán utilizados de conformidad con los mecanismos indicados a continuación:

33.1. La totalidad de los ingresos producidos por los viajes que constituyen pago en el Sistema MIO conformarán un fideicomiso denominado "Fondo General" (Bolsa del Sistema), que será administrado por el Administrador de los Recursos del Sistema MIO.

33.2. Los recursos con que cuente el Fondo General en cualquier momento durante la vigencia del Contrato, serán utilizados para atender los pagos de todos los Agentes del Sistema MIO y las Obligaciones Económicas del Sistema MIO cargadas a la Tarifa al usuario.

PARÁGRAFO: La diferencia entre la Tarifa técnica del Sistema MIO y la Tarifa al usuario será cubierta con los recursos económicos provenientes del FESDE u otros que determine el Distrito, recursos estos que también ingresarán al Fondo General.

CLÁUSULA 34. RESPONSABILIDAD DE METRO CALI S.A. EN LA DISPOSICIÓN DE LOS PRINCIPALES INGRESOS DEL SISTEMA MIO

Aunque Metro Cali S.A. no es fideicomitente en el fideicomiso administrado por el Administrador de los Recursos del Sistema MIO, teniendo en cuenta la responsabilidad que le compete como titular y Gestor del Sistema MIO, en el sentido de garantizar la adecuada administración de los Principales Ingresos del Sistema MIO utilizando para ello mecanismos financieros idóneos, Metro Cali S.A. participará entonces en el proceso de selección de la fiduciaria que administra los Principales Ingresos del Sistema MIO, mediante la fijación del alcance de los términos de referencia para la selección de la fiduciaria, la elección de la fiduciaria, la determinación del objeto del contrato de fiducia mercantil, su alcance y términos de disposición de los recursos fideicomitidos, y en general, las condiciones en las que deba suscribirse el contrato de fiducia.

Asimismo, vigilará de manera permanente la actividad del administrador fiduciario conforme con lo establecido en el contrato de fiducia mercantil que dé origen al fideicomiso que administre el Administrador de los Recursos del Sistema MIO.

CLÁUSULA 35. ADMINISTRACIÓN, DISPOSICION Y DESTINACION DE LOS RECURSOS DEL SISTEMA MIO

Los recursos que se produzcan por la prestación del servicio de transporte del Sistema MIO y aquellos que se transfieran del FESDE, con ocasión de la diferencia entre la Tarifa técnica y la Tarifa al usuario al Fondo General, serán recibidos y administrados por el fideicomiso que administre el Administrador de los Recursos del Sistema MIO.

La totalidad de los recursos que ingresen al Sistema MIO se depositarán en el fideicomiso que administra el Administrador de los Recursos del Sistema MIO.

El fideicomiso que administra el Administrador de los Recursos del Sistema MIO, para efectos del Contrato, estará constituido por los fondos establecidos en los contratos de concesión para la operación del Sistema y/o en sus correspondientes modificatorios.

3.51. Sustitúyase la cláusula 27 (a partir de este otrosí cláusula 36) del Contrato, sobre las CONTRAPRESTACIONES ECONÓMICAS, con el siguiente texto:

CLAUSULA 36: CONTRAPRESTACIONES ECONÓMICAS

36.1. De conformidad con lo establecido en el Pliego de Condiciones, en la Propuesta del Concesionario, en este Contrato y en sus Apéndices, el Concesionario obtendrá, a título de participación en los beneficios económicos derivados del diseño, implementación, integración, financiación, operación y mantenimiento del SIUR, la siguiente remuneración:

36.1.1. Hasta la suma de TRESCIENTOS CIENCUENTA Y TRES PESOS CON 83 CENTAVOS (COP353.83) del año 2023 por cada viaje pagado y efectivamente realizado en el Sistema MIO, para un Nivel de Servicio B. Esta remuneración será pagada quincenalmente al Concesionario y actualizada conforme a la formula establecida en la cláusula 4.

Las PARTES dejan constancia de que, la remuneración aquí pactada a favor del Concesionario, no será imputada, en ningún caso, a las remuneraciones adicionales estipuladas en los numerales 36.2, 36.3 y 36.4.

36.1.2. El Concesionario ha cedido a Metro Cali S.A. de la remuneración estipulada en el numeral 36.1.1, el equivalente al CUATRO PUNTO CUATRO POR CIENTO (4.4%) por cada viaje pago y efectivamente realizado dentro del Sistema MIO. Los recursos recaudados por este concepto serán trasladados por el Administrador de los Recursos directamente a Metro Cali S.A., que los destinará a actividades de beneficio para al Sistema MIO. En todo caso, estos recursos cedidos por el Concesionario son de propiedad exclusiva de Metro Cali S.A.

36.1.3. Sin perjuicio de lo estipulado en la cláusula 46 del Contrato y de la aplicación de los Niveles de Servicio, la remuneración quincenal del Concesionario por la ejecución del Contrato, en ningún caso podrá ser inferior al valor que resulte de la aplicación de la siguiente fórmula:

(337.720 pasajeros diarios x FEDHQ días) ***X*** *La totalidad de la remuneración del Concesionario, prevista por la obtención del factor de desempeño B*

En donde FEDHQ corresponde al factor de expansión día hábil de la quincena correspondiente a liquidar, el cual se calculara mediante la razón entre la sumatoria del total de pasajeros movilizados durante la quincena liquidada y el promedio de pasajeros movilizados en día hábil para el mismo periodo.

$$FEDHQ_i = \frac{Total\ pasajeros\ movilizados\ en\ quincena\ i}{Pasajeros\ promedio\ día\ hábil\ en\ quincena\ i}$$

Si al momento de liquidar la remuneración del Concesionario, la demanda de pasajeros del Sistema MIO es inferior a [337.720] pasajeros promedio día hábil, el porcentaje a aplicar a la remuneración del Concesionario por los Niveles del Servicio A, C o D, se hará únicamente al número de viajes pagados y efectivamente realizados en el Sistema MIO durante el periodo con base en la cual haya sido efectuada la liquidación de la remuneración del Concesionario. Para los pasajes que constituyan la diferencia entre estos y la cifra de remuneración mínima de [337.720] pasajeros promedio día hábil, será liquidada aplicando el porcentaje previsto para el factor de desempeño B.

36.1.4. En el evento de que la demanda de pasajeros del Sistema MIO sea superior a 400.000 pasajeros diarios, el Concesionario liberará de la remuneración estipulada en el numeral 36.1.1 una

porción equivalente al 15% de dicha remuneración, aplicable únicamente al número de pasajeros que exceda dicha demanda que será liquidado aplicando la siguiente fórmula:

$$Valor\ liberado_{Qi} = \left(\left(\left(\frac{Demanda\ total_{Qi}}{FE_{Qi}}\right) - 400.000\right) * FE_{Qi}\right) * T * 15\%$$

Donde:

$$Demanda\ total_{Qi} = Total\ pasajeros\ movilizados\ en\ la\ Quincena\ i$$

$$FE_{Qi} = Factor\ de\ expansión\ Qi$$

$$T = Tarifa\ concesionario\ con\ nivel\ de\ desempeño\ B$$

De conformidad con lo estipulado en el numeral 33.1 de la cláusula 33 del Contrato, el porcentaje de la remuneración aquí liberado deberá ingresar al Fondo General.

De conformidad con lo estipulado en el numeral 33.2 de la cláusula 33 del Contrato, una vez ingrese al Fondo General el porcentaje de la remuneración liberado conforme a lo aquí establecido, este será transferido a Metro Cali, para efectos de utilizarlo en temas atinentes a la administración y mantenimiento de la infraestructura física del Sistema.

36.1.5. De conformidad con lo estipulado en el parágrafo de la cláusula 33 del Contrato, el déficit que exista entre el número de viajes pagados y efectivamente realizados en el Sistema MIO durante el periodo con base en la cual haya sido efectuada la liquidación de la remuneración del Concesionario y la cifra de remuneración mínima de [337.720] pasajeros diarios estipulada en el numeral 36.1.4, será cubierto con los recursos provenientes del Fondo de Estabilización y Subsidio a la Demanda FESDE y/o de otros que pueda llegar a disponer el Distrito de Santiago de Cali.

36.1.6. Las PARTES acuerdan que, la remuneración estipulada en el numeral 36.1.1, es el valor de la participación del Concesionario en los beneficios económicos derivados del diseño, implementación, integración, financiación, operación y mantenimiento del SIUR, por lo tanto, dicha participación es variable, puesto que la misma se liquidará con base en los Niveles de Servicio de conformidad con lo estipulado en el Apéndice 3, según como se indica a continuación:

Niveles de Servicio	Factor de Variación de la Remuneración del Concesionario
A	104%
B	100%
C	96%
D	96%

El supervisor y/o Interventor del Contrato, dentro de los cinco (5) primeros días de cada bimestre deberá presentar a Metro Cali S.A. y al Administrador de los Recursos del Sistema MIO, un informe en el que se establezca con claridad el Nivel de Servicio que obtuvo el Concesionario en el período que corresponda al bimestre inmediatamente anterior, que será aplicable al bimestre siguiente y así sucesivamente.

Los recursos resultantes de la diferencia negativa entre el valor de la remuneración estipulada en el numeral 36.1.1 y el valor efectivamente devengado por el Concesionario en aplicación de los Niveles de Servicio C o D, serán depositados en los siguientes fondos del Fondo General, así: **i.** Cuarenta por ciento (40%) en el Fondo de Contingencias y; **ii.** Sesenta por ciento (60%) en el FMES.

36.2. Por los hechos descritos en los numerales 2.1.23, 2.1.24 y 2.1.25 del capítulo de antecedentes y consideraciones del presente otrosí, la UTR&T tendrá derecho a una remuneración adicional a la estipulada en el numeral 36.1.1., consistente en el reconocimiento retroactivo a favor de la UTR&T de la remuneración estipulada en el numeral 36.1.3. de esta cláusula, a partir del 01 de marzo de 2020.

36.3. Con el fin de hacer sostenible el Contrato, la UTR&T tendrá derecho en todo momento e incondicionalmente a otra remuneración adicional que tendrá por objeto que el PA UTR&T, la UTR&T y los miembros de la UTR&T sean liberados de pagar el Crédito, esto es, que el PA UTR&T 2 sea liberado de su posición de deudor del Crédito y la UTR&T y los miembros de la UTR&T sean liberados de sus respectivas posiciones de garantes del Crédito.

La liberación del Crédito consistirá en el pago directo del Crédito por parte de METRO CALI y/o el Distrito de Cali, o, en la sustitución del PA UTR&T 2 de su posición de deudor del Crédito y en la sustitución de la UTR&T y de los miembros de la UTR&T de sus respectivas posiciones de garantes del Crédito, por parte de METRO CALI y/o el Distrito de Cali.

Para efectos de lo aquí estipulado, el PA UTR&T 2 será liberado de su posición de deudor del Crédito y la UTR&T y los miembros de la UTR&T serán liberados de sus respectivas posiciones de garantes del Crédito, dentro de un plazo máximo de seis (6) meses contados a partir de la fecha de suscripción de este otrosí.

36.4. Por lo tanto, en el evento de que en desarrollo de la negociación a la que se hace referencia en el numeral 2.5 de los antecedentes y consideraciones, sea liberado el PA UTR&T 2 del pago del Crédito, como también sean liberados la UTR&T y los miembros de la UTR&T de sus respectivas posiciones de garantes en el Crédito, estas liberaciones del Crédito se entenderán como una remuneración adicional a la remuneración estipulada en el numeral 36.1.1 sin que implique pago alguno directo a la UTR&T.

36.5. Para efectos de lo estipulado en los numerales 36.3 y 36.4, las PARTES, convienen, que Metro Cali solicitará a los bancos la información sobre el estado de la deuda y adelantará las negociaciones necesarias sobre las condiciones para el pago de la obligación.

La remuneración adicional aquí pactada a favor del Concesionario tendrá como fuente los recursos aprobados por el Concejo de Cali mediante el Acuerdo número 563 de febrero de 2023, en virtud del cual se destinan determinados ingresos distritales para contribuir a la sostenibilidad económica del Sistema Integrado de Transporte Masivo MIO, e igualmente, cualquiera de las fuentes de financiación para los sistemas de transporte previstas en el artículo 33 de la Ley 1753 de 2015, modificado por el artículo 97 de la Ley 1955 del 2018.

PARÁGRAFO PRIMERO: Sin perjuicio de lo estipulado en la cláusula 46 del Contrato y, no obstante efectuar los reajustes a que hubiere lugar, en el evento de que Metro Cali S.A. requiera al Concesionario por haber cobrado, descontado o recibido valores superiores a los autorizados, se efectuará un reducción especial de la suma cedida a favor del Concesionario durante el año siguiente a aquel en el que se presentó dicha situación, en un porcentaje equivalente al doble del porcentaje que represente todas las sumas recibidas como diferencia entre los valores correctos y los que fueron efectivamente aplicados, cobrados o recibidos por el Concesionario.

PARÁGRAFO SEGUNDO: Sin perjuicio de lo estipulado en la cláusula 46 del Contrato, las Partes dejan constancia de que, de conformidad con lo pactado expresa y tácitamente por las Partes, durante el tiempo comprendido entre el Acta de Inicio de Ejecución del Contrato y hasta la fecha en que se suscribe este otrosí, no le fueron aplicados al Concesionario los niveles de servicio estipulados en el Contrato.

PARÁGRAFO TERCERO: Sin perjuicio de lo estipulado en la cláusula 46 del Contrato, las PARTES, con el fin ajustar los Niveles de Servicio aplicables a la operación actual del Sistema MIO, acuerdan que existirá un periodo de transición de seis [6] meses, contado a partir de la firma del presente otrosí, en el cual, para efectos de la remuneración del Concesionario, los Niveles de Servicio pactados en esta cláusula serán aplicados teniendo en cuenta las condiciones de servicio establecidas para el periodo de transición, las cuales

serán definidas por Metro Cali. De igual manera El CONCESIONARÍO deberá presentar dentro de los treinta (30) días siguientes a la firma de este otrosí, el plan de acción a ejecutar para efectos de mejorar los niveles de servicio.

3.52. Elimínese la antigua cláusula 28 del Contrato, sobre ADMINISTRADOR DE LOS RECURSOS DEL SISTEMA. (No obstante la eliminación de esta cláusula, se conserva su número para efectos de mantener la lógica secuencial de la numeración original de las cláusulas del Contrato)

3.53. Elimínese la antigua cláusula 28A del Contrato, sobre DISPOSICIÓN Y DESTINACIÓN ESPECÍFICA DE LOS RECURSOS GENERADOS POR EL SISTEMA.

3.54. Sustitúyase la cláusula 40 (a partir de este otrosí cláusula 48) del Contrato, sobre CAUSALES DE TERMINACIÓN ANTICIPADA, por el siguiente texto:

CLÁUSULA 48 CAUSALES DE TERMINACIÓN ANTICIPADA.
Este **Contrato podrá** terminarse anticipadamente en cualquiera de los siguientes casos:

Cuando en cualquier momento durante la ejecución del Contrato, el resultado de la aplicación de la fórmula aritmética estipulada en la cláusula 51 (antes cláusula 43), sea igual a cero (0). En este caso, no habrá lugar a compensación alguna a favor del Concesionario.

Cuando METRO CALI S.A. haya declarado la caducidad del Contrato, de conformidad con lo establecido en la cláusula 49 (antes cláusula 41).

Cuando METRO CALI S.A. haya dado por terminado unilateralmente el presente Contrato, según lo establecido en la cláusula 50 (antes cláusula 42).

Cuando se haya solicitado la terminación anticipada del Contrato por cualquiera de las Partes, por haber ocurrido la suspensión total del Contrato o de cualquiera de sus obligaciones que afecte de manera grave la ejecución del Proyecto, en los términos de la cláusula 48 (antes cláusula 40), durante un término continuo de más de tres (3) meses. En este caso, la Parte que solicita la terminación anticipada deberá notificar por escrito a la otra Parte con no menos de quince (15) Días Hábiles de anticipación a la fecha en que se pretenda la terminación. Si la otra Parte no accede a la terminación, la Parte que la pretenda podrá acudir al Tribunal de Arbitramento previsto en este Contrato para que éste la decrete, si es del caso

Cuando las Partes por mutuo acuerdo decidan terminar el presente Contrato.

Por incumplimiento de una Parte de sus obligaciones que hagan imposible la ejecución de las correspondientes a la otra, previa solicitud de la otra Parte.

3.55. Sustitúyase la cláusula 57 (a partir de este otrosí cláusula 66) del Contrato, sobre CESIÓN Y SUBCONTRATOS, por el siguiente texto:

CLÁUSULA 66 CESIÓN Y SUBCONTRATOS.

El CONCESIONARIO podrá ceder los derechos y obligaciones que surgen del presente Contrato a personas naturales o jurídicas, únicamente con el previo consentimiento escrito de METRO CALI S.A. No obstante, lo anterior, el CONCESIONARIO podrá ceder sus derechos bajo este Contrato a favor de los Prestamistas, y los Prestamistas podrán hacer

efectiva dicha cesión en su favor o en favor de cualquier otro tercero escogido por los Prestamistas, de acuerdo con lo estipulado en la cláusula 53. METRO CALI S.A. no podrá ceder el presente Contrato ni cualquiera de los derechos u obligaciones derivados del mismo sin el previo consentimiento escrito del CONCESIONARIO, salvo cuando la cesión ocurra como resultado de políticas de reestructuración o modernización del Estado colombiano y se mantengan las mismas garantías del presente Contrato.

El CONCESIONARIO podrá realizar las contrataciones que requiera para la ejecución del presente Contrato, con personas naturales o jurídicas, sin el consentimiento de METRO CALI S.A. No obstante, el CONCESIONARIO será el único responsable ante terceros de las obligaciones que se deriven de los contratos que celebre y ante METRO CALI S.A. por el cumplimiento de las obligaciones del presente contrato de concesión.

3.56. Adiciónese una nueva cláusula al Contrato, sobre EXPANSIÓN DEL SISTEMA MIO, con el siguiente texto:

CLÁUSULA 74. EXPANSIÓN DEL SISTEMA MIO

Una vez, el Municipio de Santiago de Cali tome la decisión de expandir el Sistema MIO en el sentido de integrar operacional, física y tarifariamente otros modos de transporte público, tales como transporte público colectivo, bicicletas, trenes, camperos, entre otros, estas nuevas modalidades sin importar, cuales sean, deberán ser integradas tecnológicamente al SIUR.

Para tales efectos, se entiende que cualquier expansión del Sistema MIO puede llevarse a cabo con las funcionalidades que tiene la plataforma tecnológica del SIUR, no obstante, se requerirá que los vehículos de cada medio de transporte que se va a integrar cuenten con los equipos necesarios para ser integrados. En este sentido, el concesionario presentará una propuesta técnica y económica de los equipos que deben ser instalados o en su defecto las condiciones técnicas de los mismos y el costo de su homologación para que sean compatibles con la plataforma del SIUR, En todo caso, los costos asociados a dichos equipos o su homologación no estarán a cargo del CONCESIONARIO.

Ahora bien, en el evento que, para realizar la expansión del Sistema MIO, se contemple el cambio y/o la modificación de las funcionalidades de la plataforma tecnológica actual del SIUR, METRO CALI solicitará al CONCESIONARIO, exclusivamente, una propuesta técnica y económica que comprenda las nuevas funcionalidades de la plataforma tecnológica del SIUR. Esta propuesta deberá ser presentada por el CONCESIONARIO en los términos y condiciones estipulados en la cláusula 76 de este contrato.

PARÁGRAFO PRIMERO: Para todos los efectos de este contrato, se considerará como una expansión del Sistema MIO cualquier decisión que adopte el Gestor del Sistema MIO, que tenga por objeto o efecto integrar a uno o más de los subsistemas que componen el SIUR, en una nueva modalidad de transporte, cualquiera que ella sea.

PARÁGRAFO SEGUNDO: La propuesta técnica y económica que será presentada por el Concesionario, deberá contemplar las condiciones de homologación de los equipos que pueden conectar al SIUR, en caso que estos no le sean comprados directamente al concesionario, bien sea con la plataforma tecnológica vigente o con el cambio en la plataforma tecnológica contemplada en la cláusula 76 adicionada por el presente otros

3.57. Adiciónese una nueva cláusula al Contrato, sobre EVOLUCIÓN DE NUEVOS MEDIOS DE PAGO, con el siguiente texto:

CLÁUSULA 75. EVOLUCIÓN DE NUEVOS MEDIOS DE PAGO

En el evento que METRO CALI tome la decisión de expandir la tecnología del Sistema MIO, posibilitando la incorporación de nuevos medios de pago, dicha integración la realizará el CONCESIONARIO sin que esta genere contraprestación económica adicional a su favor, siempre y cuando dicha incorporación no implique un cambio de la plataforma tecnológica del SIUR y/o la modificación de esta. Ahora bien, si para dicha expansión se requiere el cambio de la plataforma tecnológica del SIUR y/o la modificación de esta, METRO CALI solicitará al Concesionario, exclusivamente, una propuesta técnica y económica que comprenda los requerimientos técnicos y tecnológicos de la plataforma para incorporar al Sistema MIO los nuevos Medios de Pago. Esta propuesta deberá ser presentada por el Concesionario en los términos y condiciones estipulados en la cláusula 76 de este contrato. En todo caso, cualquier erogación económica que, por cualquier concepto se genere por la expansión tecnológica aquí descrita, no estará a cargo del Concesionario.

El Concesionario no asumirá ningún costo asociado a la transacción de validación y/o recarga de los nuevos medios de pago.

3.58. Adiciónese una nueva cláusula al Contrato, sobre ACTUALIZACIÓN DE LA PLATAFORMA TECNOLÓGICA DEL SIUR POR CAMBIOS REGULATORIOS, con el siguiente texto:

CLÁUSULA 76. ACTUALIZACIÓN DE LA PLATAFORMA TECNOLÓGICA DEL SIUR POR CAMBIOS REGULATORIOS

En el evento que METROCALI decida adicionar funcionalidades a la plataforma tecnológica del SIUR como consecuencia de cambios regulatorios, solicitará al Concesionario, exclusivamente, una propuesta que contemple la respectiva actualización de la plataforma tecnológica en los términos solicitados por el Gestor del Sistema.

La propuesta deberá ser presentada por el Concesionario dentro del mes siguientes a la fecha en que así se lo solicite el Gestor del Sistema y deberá incluir las condiciones técnicas que acrediten la implementación de las funcionalidades solicitadas, así como el tiempo y valor económico de dicha implementación.

En todo caso, cualquier erogación económica que, por cualquier concepto se genere por la actualización de la plataforma del SIUR como consecuencia de adición de funcionalidades al SIUR, no estará a cargo del Concesionario.

La obligación de actualizar la plataforma tecnológica del SIUR, como consecuencia de cambios regulatorios, será exigible al Concesionario, únicamente, una vez se haya perfeccionado entre las Partes el acuerdo que contenga las condiciones técnicas y económicas que implican dicha actualización, de conformidad con lo aquí estipulado.

PARÁGRAFO PRIMERO: La propuesta técnica y económica que será presentada por el Concesionario, deberá contemplar las condiciones de homologación de los equipos que harán parte de la nueva plataforma tecnológica.

3.59. Adiciónese una nueva cláusula al Contrato, sobre INTEGRACIÓN AL SISTEMA INTELIGENTE E INTEGRADO DE INFORMACIÓN DE TRANSPORTE DE CALI, con el siguiente texto:

CLÁUSULA 77. INTEGRACIÓN AL SISTEMA INTELIGENTE E INTEGRADO DE INFORMACIÓN DE TRANSPORTE DE CALI

En caso que el Ente Gestor y/o la alcaldía de Santiago de Cali a través de cualquiera de sus secretarias o sus descentralizadas implemente el Sistema Inteligente e Integrado de información de transporte de la ciudad de Cali, el Concesionario tendrá la obligación, a su costo, de integrarse a dicho sistema, garantizando la entrega de la información requerida en la forma y modo que sea definido por Metro Cali para dicho sistema inteligente de transporte.

3.60. Sustitúyase el Apéndice 1 del Contrato, sobre ARQUITECTURA GENERAL DEL SISTEMA DE INFORMACIÓN UNIFICADO DE RESPUESTA MIO – SIUR, por el nuevo Apéndice 1 contenido en el anexo 2 de este otrosí.

3.61. Sustitúyase el Apéndice 2 del Contrato, sobre FUNCIONALIDADES DEL SISTEMA DE INFORMACION UNIFICADO DE RESPUESTA MIO – SIUR, por el nuevo Apéndice 2 contenido en el anexo 3 de este otrosí.

3.62. Sustitúyase el Apéndice 3 del Contrato, sobre NIVELES DE SERVICIO DEL SISTEMA DE INFORMACIÓN UNIFICADO DE RESPUESTA MIO - SIUR, por el nuevo Apéndice 3 contenido en el anexo 4 de este otrosí.

3.63. Sustitúyase el Apéndice 8 del Contrato, sobre INVENTARIO GENERAL DE BIENES A ENTREGAR AL CONCESIONARIO DEL SISTEMA DE INFORMACION UNIFICADO DE RESPUESTA MIO – SIUR, por el nuevo Apéndice 8 contenido en el anexo 5 de este otrosí.

4. CAPÍTULO CUATRO

RENUNCIA POR PARTE DE LA UTR&T AL ACUERDO DE VOLUNTADES

Con fundamento en lo expuesto en el numeral 2.3 de los antecedentes y consideraciones de este otrosí, las PARTES regulan la renuncia por parte de la UTR&T al Acuerdo de Voluntades, de la siguiente manera:

4.1. Las PARTES, de consuno, han sustituido el capítulo IV del Contrato.

4.2. Las PARTES, en virtud de este otrosí, han suscrito, a su vez, un documento contentivo de la resciliación del Acuerdo de Voluntades, mediante el cual se da por terminado, de consuno, el Acuerdo de Voluntades. El documento contentivo de la resciliación del Acuerdo de Voluntades debidamente suscrito por las PARTES, hace parte integrante de este otrosí. **(Anexo 6).**

4.3. Cesión de los contratos que se encuentren vigentes con terceros con el fin de ejecutar el Acuerdo de Voluntades en sus componentes de publicidad y alimentos: La UTR&T se obliga a ceder a METRO CALI la posición contractual de contratante que ostenta en todos los contratos que se encuentren vigentes con terceros con el fin de ejecutar el componente de publicidad, alimentos y fibra ´óptica del Acuerdo de Voluntades. METRO CALI S.A., por su parte, se obliga a aceptar dicha cesión.

En todo caso y, de conformidad con lo previsto en el artículo 890 del Código de Comercio, la cesión aquí regulada se realizará por parte de la UTR&T dejando expresa constancia de que no responderá del cumplimiento de los contratos cedidos por parte del tercero cedido ni de sus garantes, únicamente responderá por la existencia y validez de los contratos y de sus respectivas garantías.

4.4. Indemnidad otorgada por parte de METRO CALI a favor de la UTR&T: METRO CALI amparará y mantendrá indemne a la UTR&T, sus asociados, representantes legales y/o sus trabajadores, de cualquier reclamación judicial y/o extrajudicial, requerimiento o procedimiento de cualquier índole iniciado por cualquiera de los terceros contratistas a los que se hace referencia en el numeral 4.3. de este otrosí, cuando tengan como origen hechos acaecidos con posterioridad a la cesión de los contratos.

4.5. Indemnidad otorgada por parte de la UTR&T a favor de METRO CALI: La UTR&T amparará y mantendrá indemne a METRO CALI, sus accionistas, representantes legales y/o sus funcionarios, de cualquier reclamación judicial y/o extrajudicial, requerimiento o procedimiento de cualquier índole iniciado por cualquiera de los terceros contratistas a los que se hace referencia en el numeral 4.3 de este otrosí, cuando tengan como origen hechos acaecidos con anterioridad a la cesión de los contratos.

5. CAPÍTULO CINCO

DESARROLLO DEL CUARTO PUNTO ESTIPULADO EN LA CLÁUSULA SEGUNDA DEL ACUERDO DE ENTENDIMIENTO - MODIFICACIONES Y AJUSTES AL CONTRATO DE CONCESIÓN DEL SIUR

Con fundamento en los antecedentes expuestos en el numeral 2.4 de los antecedentes y consideraciones, las PARTES, por mutuo acuerdo, definen que: **i.** Las PARTES, en desarrollo del cuarto punto estipulado en la cláusula segunda del Acuerdo de Entendimiento, únicamente se ocuparán de los siguientes dos asuntos: **a.** Modelo Operativo de Recaudo y; **b.** Funcionalidades del SIUR y; **ii.** En lo relacionado con las funcionalidades del SIUR, las partes establecen un término de tres [3] meses, contados a partir de la firma del presente otrosí para la revisión y ajuste del apéndice 2.

En relación con el Modelo Operativo de Recaudo, las PARTES han convenido los principios y las bases fundamentales sobre las cuales debe ser reglamentado el mismo. Los principios y bases del Modelo Operativo de Recaudo se encuentran contenidos en el **anexo 7** de este otrosí.

6. CAPÍTULO SEIS

CESACIÓN DE LAS FUNCIONES DEL TRIBUNAL DE ARBITRAJE INICIADO POR LA UTR&T EN CONTRA DE METRO CALI S.A.

Con base en los antecedentes expuestos en los numerales 2.1.18, 2.1.19, 2.1.20, 2.1.21, 2.1.31, 2.6.1, 2.6.2 y 2.6.3, las PARTES, para efectos de dar aplicación a la cesación de las funciones del Tribunal de Arbitraje con fundamento en el numeral 2 del artículo 35 de la Ley 1563 de 2012, se obligan a presentar conjuntamente ante el Centro de Conciliación, Arbitraje y Amigable Composición de la Cámara de Comercio de Cali, dentro de los tres (3) días hábiles siguientes a la fecha de firma de este otrosí, un memorial escrito a través del cual manifiesten su voluntad de que el Tribunal de Arbitraje cese sus funciones y, en consecuencia, se proceda al respectivo archivo del expediente.

Asimismo, la UTR&T declara que, en virtud de la firma de este otrosí: **i.** Desiste de iniciar en contra de Metro Cali, ante cualquier jurisdicción, una demanda judicial que tenga como fundamento los mismos hechos y pretensiones de la demanda que dio origen al Tribunal de Arbitraje y; **ii.** Renuncia a cualquier reclamación judicial y extrajudicial que tenga por objeto o efecto el reconocimiento y/o pago de compensaciones o indemnizaciones por incumplimiento del Contrato que pueda ser atribuible a METRO CALI S.A. o por el desequilibrio económico del Contrato que pudieren haber existido hasta la fecha de suscripción de este otrosí.

7. CAPÍTULO SIETE

NUEVA NUMERACIÓN DEL CONTRATO

Teniendo en cuenta todas las sustituciones, modificaciones y adiciones realizadas al Contrato en virtud de este otrosí, aplíquese para todos los efectos de la numeración secuencial de las cláusulas del Contrato, la siguiente tabla:

ORDEN SECUENCIAL ORIGINAL DE LAS CLÁUSULAS DEL CONTRATO	TÍTULO DE LA CLÁUSULA	NUEVO ORDEN SECUENCIAL DE LAS CLÁUSULAS DEL CONTRATO	TÍTULO DE LA CLÁUSULA
CAPÍTULO I	RÉGIMEN GENERAL DEL CONTRATO	CAPÍTULO I	RÉGIMEN GENERAL DEL CONTRATO
Cláusula 1	INTERPRETACIÓN DEL CONTRATO Y DEFINICIONES	Cláusula 1	INTERPRETACIÓN DEL CONTRATO Y DEFINICIONES
	Definición 1 hasta la definición 132		Coincide la numeración desde la definición 1 hasta la definición 132
			Del numeral 133 hasta el numeral 161 corresponden a nuevos numerales
Cláusula 2	OBJETO Y ALCANCE DEL CONTRATO	Cláusula 2	OBJETO Y ALCANCE DEL CONTRATO
Cláusula 3	REQUISITOS DE PERFECCIONAMIENTO, LEGALIZACIÓN Y EJECUCIÓN DEL CONTRATO	Cláusula 3	REQUISITOS DE PERFECCIONAMIENTO, LEGALIZACIÓN Y EJECUCIÓN DEL CONTRATO
Cláusula 4	MONEDA DEL CONTRATO	Cláusula 4	MONEDA DEL CONTRATO
Cláusula 5	TERMINACIÓN DE EJECUCIÓN Y VIGENCIA DEL CONTRATO	Cláusula 5	TERMINACIÓN DE EJECUCIÓN Y VIGENCIA DEL CONTRATO
Cláusula 6	FASES EN LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO	Cláusula 6	FASES EN LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO
CAPÍTULO II	DERECHOS Y OBLIGACIONES DE LAS PARTES	CAPÍTULO II	DERECHOS Y OBLIGACIONES DE LAS PARTES
Cláusula 7	DERECHOS DE METROCALI S.A.	Cláusula 7	DERECHOS DE METROCALI S.A.
Cláusula 8	OBLIGACIONES DE METROCALI S.A.	Cláusula 8	OBLIGACIONES DE METROCALI S.A.
	Del numeral 8.1 al 8.11		Coincide la numeración del 8.1 al 8.11
			Del numeral 8.12 hasta el numeral 8.14 corresponden a nuevos numerales
Cláusula 9	DERECHOS DEL CONCESIONARIO	Cláusula 9	DERECHOS DEL CONCESIONARIO

ORDEN SECUENCIAL ORIGINAL DE LAS CLÁUSULAS DEL CONTRATO	TÍTULO DE LA CLÁUSULA	NUEVO ORDEN SECUENCIAL DE LAS CLÁUSULAS DEL CONTRATO	TÍTULO DE LA CLÁUSULA
Cláusula 10	OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO Del numeral 10.1 al numeral 10.6	Cláusula 10	OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO Coincide la numeración del 10.1 al 10.6 Del numeral 10.1.51 hasta el numeral 10.1.53 corresponden a nuevos numerales
			Adición del numeral 10.7
Cláusula 11	RÉGIMEN LABORAL Y PERSONAL CALIFICADO	Cláusula 11	RÉGIMEN LABORAL Y PERSONAL CALIFICADO
Cláusula 12	SEGURIDAD E HIGIENE INDUSTRIAL	Cláusula 12	SEGURIDAD E HIGIENE INDUSTRIAL
Cláusula 13	CONDICIONES DE OPERACIÓN DEL SIUR	Cláusula 13	CONDICIONES DE OPERACIÓN DEL SIUR
Cláusula 14	INDEMNIDAD Numeral 14.2 eliminado (No obstante la eliminación de este numeral, consérvese su número para efectos de mantener la lógica secuencial de la numeración original de las cláusulas del contrato)	Cláusula 14	INDEMNIDAD
CAPÍTULO III	OTRAS OBLIGACIONES ESPECIALES A CARGO DEL CONCESIONARIO	CAPÍTULO III	OTRAS OBLIGACIONES ESPECIALES A CARGO DEL CONCESIONARIO
Cláusula 15	LIQUIDACIÓN Y CONCILIACIÓN DE LAS VENTAS Y CONSIGNACIONES DEL CONCESIONARIO	Cláusula 15	LIQUIDACIÓN Y CONCILIACIÓN DE LAS VENTAS Y CONSIGNACIONES DEL CONCESIONARIO
Cláusula 16	TRANSPORTE Y CONCILIACIÓN DEL EFECTIVO Y DE LAS TRANSFERENCIAS ELECTRÓNICAS	Cláusula 16	TRANSPORTE Y CONCILIACIÓN DEL EFECTIVO Y DE LAS TRANSFERENCIAS ELECTRÓNICAS
Cláusula 17	TRANSPORTE DE VALORES Y DEL DINERO RECAUDADO	Cláusula 17	TRANSPORTE DE VALORES Y DEL DINERO RECAUDADO
Cláusula 18	CONSIGNACIÓN DEL RECAUDO	Cláusula 18	CONSIGNACIÓN DEL RECAUDO
CAPITULO IV	DERECHOS OPCIONALES DEL CONCESIONARIO	CAPITULO IV	DERECHOS OPCIONALES DEL CONCESIONARIO
Cláusula 19	EL PERMISO DE EXPLOTACIÓN ECONÓMICA DE LA INFRAESTRUCTURA DEL SISTEMA MIO	Cláusula 19	ACUERDO DE VOLUNTADES Y FIBRA ÓPTICA
Cláusula 20	REMUNERACIÓN A METROCALI S.A. POR EL PERMISO DE EXPLOTACIÓN ECONÓMICA DE LA INFRAESTRUCTURA DEL SISTEMA MIO <u>Cláusula eliminada</u>	Cláusula 20	

ORDEN SECUENCIAL ORIGINAL DE LAS CLÁUSULAS DEL CONTRATO	TÍTULO DE LA CLÁUSULA	NUEVO ORDEN SECUENCIAL DE LAS CLÁUSULAS DEL CONTRATO	TÍTULO DE LA CLÁUSULA
	(No obstante la eliminación de esta cláusula, consérvese su número para efectos de mantener la lógica secuencial de la numeración original de las cláusulas del contrato)		
CAPÍTULO V	RÉGIMEN DE BIENES DEL CONTRATO	CAPÍTULO V	RÉGIMEN DE BIENES DEL CONTRATO
Cláusula 21	ENTREGA DE BIENES AL CONCESIONARIO	Cláusula 21	ENTREGA DE BIENES AL CONCESIONARIO
Cláusula 22	RESPONSABILIDAD DEL CONCESIONARIO POR LOS BIENES UTILIZADOS PARA CUMPLIR CON EL OBJETO DEL CONTRATO DE CONCESIÓN	Cláusula 22	RESPONSABILIDAD DEL CONCESIONARIO POR LOS BIENES UTILIZADOS PARA CUMPLIR CON EL OBJETO DEL CONTRATO DE CONCESIÓN
Cláusula 23	ADECUACIÓN Y DOTACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA ENTREGADA EN ADMINISTRACIÓN	Cláusula 23	ADECUACIÓN Y DOTACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA ENTREGADA EN ADMINISTRACIÓN
Cláusula 24	PLAN DE ADECUACIÓN Y DOTACIÓN	Cláusula 24	PLAN DE ADECUACIÓN Y DOTACIÓN
Cláusula 25	DEVOLUCIÓN Y REVERSIÓN DE LOS BIENES AFECTOS A LA CONCESIÓN	Cláusula 25	DEVOLUCIÓN Y REVERSIÓN DE LOS BIENES AFECTOS A LA CONCESIÓN
Cláusula 26	PROCEDIMIENTOS PARA DEVOLVER Y REVERTIR LOS BIENES AFECTOS A LA CONCESIÓN	Cláusula 26	PROCEDIMIENTOS PARA DEVOLVER Y REVERTIR LOS BIENES AFECTOS A LA CONCESIÓN
Cláusula 26A	CONTRAPRESTACIONES ECONÓMICAS	Cláusula 26ª	CONTRAPRESTACIONES ECONÓMICAS
		CAPÍTULO VI	ASPECTOS ECONÓMICOS MARCO DE LA CONCESIÓN
		Cláusula 27	PRINCIPIOS BÁSICOS ECONÓMICOS DEL SISTEMA MIO
		Cláusula 28	PRINCIPALES INGRESOS DEL SISTEMA MIO
		Cláusula 29	COMPETENCIA PARA LA DETERMINACIÓN DE LA TARIFA AL USUARIO
		Cláusula 30	TARIFA DEL USUARIO
		Cláusula 31	ALTERNATIVAS PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE TARIFAS DIFERENCIALES AL USUARIO
		Cláusula 32	ADMINISTRACIÓN DE LOS PRINCIPALES INGRESOS DEL SISTEMA MIO
		Cláusula 33	DISPOSICIÓN Y DESTINACIÓN DE LOS PRINCIPALES INGRESOS DEL SISTEMA MIO

ORDEN SECUENCIAL ORIGINAL DE LAS CLÁUSULAS DEL CONTRATO	TÍTULO DE LA CLÁUSULA	NUEVO ORDEN SECUENCIAL DE LAS CLÁUSULAS DEL CONTRATO	TÍTULO DE LA CLÁUSULA
		Cláusula 34	RESPONSABILIDAD DE METRO CALI S.A. EN LA DISPOSICIÓN DE LOS PRINCIPALES INGRESOS DEL SISTEMA MIO
		Cláusula 35	ADMINISTRACIÓN DE LOS RECURSOS POR EL ADMINISTRADOR DE LOS RECURSOS DEL SISTEMA MIO
Cláusula 27	CONTRAPRESTACIONES ECONÓMICAS	Cláusula 36	CONTRAPRESTACIONES ECONÓMICAS
Cláusula 28	ADMINISTRADOR DE LOS RECURSOS DEL SISTEMA <u>Cláusula eliminada</u> (No obstante la eliminación de esta cláusula, consérvese su número para efectos de mantener la lógica secuencial de la numeración original de las cláusulas del contrato).		
Cláusula 28A	DISIPOSICIÓN Y DESTINACIÓN ESPECÍFICA DE LOS RECURSOS GENERADOS POR EL SISTEMA <u>Cláusula eliminada</u> (No obstante la eliminación de esta cláusula, consérvese su número para efectos de mantener la lógica secuencial de la numeración original de las cláusulas del contrato)		
Cláusula 29	FIDEICOMISO - CONCESIONARIO PARA EL MANEJO DE LOS RECURSOS DE CAPITAL Y CRÉDITO Y DE LOS PROVENIENTES DE LA EXPLOTACIÓN ECONÓMICA DEL SIUR	Cláusula 37	FIDEICOMISO - CONCESIONARIO PARA EL MANEJO DE LOS RECURSOS DE CAPITAL Y CRÉDITO Y DE LOS PROVENIENTES DE LA EXPLOTACIÓN ECONÓMICA DEL SIUR
Cláusula 30	DESEMBOLSOS GRADUALES DE APORTES DE CAPITAL	Cláusula 38	DESEMBOLSOS GRADUALES DE APORTES DE CAPITAL
Cláusula 31	FINANCIACIÓN DEL PROYECTO	Cláusula 39	FINANCIACIÓN DEL PROYECTO
Cláusula 32	IMPUESTOS TASAS Y CONTRIBUCIONES	Cláusula 40	IMPUESTOS TASAS Y CONTRIBUCIONES
Cláusula 33	GARANTÍAS Y SEGUROS	Cláusula 41	GARANTÍAS Y SEGUROS
Cláusula 34	OTROS RIESGOS ASEGURABLES	Cláusula 42	OTROS RIESGOS ASEGURABLES
Cláusula 35	EVENTOS EXCUSABLES	Cláusula 43	EVENTOS EXCUSABLES
Cláusula 36	SUSPENSIÓN DEL CONTRATO	Cláusula 44	SUSPENSIÓN DEL CONTRATO
Cláusula 37	CLÁUSULA PENAL	Cláusula 45	CLÁUSULA PENAL

ORDEN SECUENCIAL ORIGINAL DE LAS CLÁUSULAS DEL CONTRATO	TÍTULO DE LA CLÁUSULA	NUEVO ORDEN SECUENCIAL DE LAS CLÁUSULAS DEL CONTRATO	TÍTULO DE LA CLÁUSULA
Cláusula 38	MULTAS	Cláusula 46	MULTAS
Cláusula 39	LÍMITE A LAS INDEMNIZACIONES	Cláusula 47	LÍMITE A LAS INDEMNIZACIONES
Cláusula 40	CAUSALES DE TERMINACIÓN ANTICIPADA	Cláusula 48	CAUSALES DE TERMINACIÓN ANTICIPADA
Cláusula 41	CADUCIDAD	Cláusula 49	CADUCIDAD
Cláusula 42	TERMINACIÓN UNILATERAL	Cláusula 50	TERMINACIÓN UNILATERAL
Cláusula 43	COMPENSACIÓN POR TERMINACIÓN ANTICIPADA	Cláusula 51	COMPENSACIÓN POR TERMINACIÓN ANTICIPADA
Cláusula 44	LIQUIDACIÓN DEL CONTRATO	Cláusula 52	LIQUIDACIÓN DEL CONTRATO
Cláusula 45	TOMA DE POSESIÓN	Cláusula 53	TOMA DE POSESIÓN
Cláusula 46	INTERESES DE MORA	Cláusula 54	INTERESES DE MORA
Cláusula 47	MODIFICACIÓN UNILATERAL	Cláusula 55	MODIFICACIÓN UNILATERAL
Cláusula 48	INTERPRETACIÓN UNILATERAL	Cláusula 56	INTERPRETACIÓN UNILATERAL
Cláusula 49	RESOLUCIÓN DE CONFLICTOS	Cláusula 57	RESOLUCIÓN DE CONFLICTOS
Cláusula 49 A	PROPIEDAD DE LA INFORMACIÓN	Cláusula 58	PROPIEDAD DE LA INFORMACIÓN
Cláusula 50	ACCESO A LA INFORMACIÓN	Cláusula 59	ACCESO A LA INFORMACIÓN
Cláusula 51	LICENCIAS DE USO DE SOFTWARE	Cláusula 60	LICENCIAS DE USO DE SOFTWARE
Cláusula 52	INTERVENTORÍA, VIGILANCIA, SUPERVISIÓN Y CONTROL	Cláusula 61	INTERVENTORÍA, VIGILANCIA, SUPERVISIÓN Y CONTROL
Cláusula 53	RÉGIMEN JURÍDICO	Cláusula 62	RÉGIMEN JURÍDICO
Cláusula 54	RESPONSABILIDAD	Cláusula 63	RESPONSABILIDAD
Cláusula 55	NOTIFICACIONES	Cláusula 64	NOTIFICACIONES
Cláusula 56	RELACIÓN ENTRE LAS PARTES	Cláusula 65	RELACIÓN ENTRE LAS PARTES
Cláusula 57	CESIÓN Y SUBCONTRATOS	Cláusula 66	CESIÓN Y SUBCONTRATOS
Cláusula 58	INFORMACIÓN Y CONOCIMIENTO DEL PROYECTO	Cláusula 67	INFORMACIÓN Y CONOCIMIENTO DEL PROYECTO
Cláusula 59	INHABILIDADES E INCOMPATIBILIDADES	Cláusula 68	INHABILIDADES E INCOMPATIBILIDADES
Cláusula 60	SUJECIÓN A LA LEY COLOMBIANA	Cláusula 69	SUJECIÓN A LA LEY COLOMBIANA
Cláusula 61	PROCEDIMIENTO PARA APROBACIÓN DE DOCUMENTOS Y DE LAS DEMÁS SOLICITUDES	Cláusula 70	PROCEDIMIENTO PARA APROBACIÓN DE DOCUMENTOS Y DE LAS DEMÁS SOLICITUDES
Cláusula 62	IDIOMA DEL CONTRATO	Cláusula 71	IDIOMA DEL CONTRATO
Cláusula 63	DOCUMENTOS DEL CONTRATO	Cláusula 72	DOCUMENTOS DEL CONTRATO
Cláusula 64	DOMICILIO DEL CONTRATO	Cláusula 73	DOMICILIO DEL CONTRATO
		Cláusula 74	EXPANSIÓN DEL SISTEMA MIO

ORDEN SECUENCIAL ORIGINAL DE LAS CLÁUSULAS DEL CONTRATO	TÍTULO DE LA CLÁUSULA	NUEVO ORDEN SECUENCIAL DE LAS CLÁUSULAS DEL CONTRATO	TÍTULO DE LA CLÁUSULA
		Cláusula 75	EVOLUCIÓN DE NUEVOS MEDIOS DE PAGO
		Cláusula 76	ACTUALIZACIÓN DE LA PLATAFORMA TECNOLÓGICA DEL SIUR POR CAMBIOS REGULATORIOS
		Claúsula 77	INTEGRACIÓN AL SISTEMA INTELIGENTE E INTEGRADO DE INFORMACIÓN DE TRANSPORTE DE CALI
Apéndice 1	ARQUITECTURA GENERAL DEL SISTEMA DE INFORMACIÓN UNIFICADO DE RESPUESTA MIO – SIUR	Apéndice 1	ARQUITECTURA GENERAL DEL SISTEMA DE INFORMACIÓN UNIFICADO DE RESPUESTA MIO – SIUR
Apéndice 2	FUNCIONALIDADES DEL SISTEMA DE INFORMACIÓN UNIFICADO DE RESPUESTA MIO – SIUR	Apéndice 2	FUNCIONALIDADES DEL SISTEMA DE INFORMACIÓN UNIFICADO DE RESPUESTA MIO – SIUR
Apéndice 3	NIVELES DE SERVICIO DEL SISTEMA DE INFORMACIÓN UNIFICADO DE RESPUESTA MIO – SIUR	Apéndice 3	NIVELES DE SERVICIO DEL SISTEMA DE INFORMACIÓN UNIFICADO DE RESPUESTA MIO – SIUR
Apéndice 4	OFERTA PARA PRESTAR LOS SERVICIOS DEL SUBSISTEMA INTELIGENTE DE COMUNICACIONES ÓPTICAS – SICO	Apéndice 4	OFERTA PARA PRESTAR LOS SERVICIOS DEL SUBSISTEMA INTELIGENTE DE COMUNICACIONES ÓPTICAS – SICO
Apéndice 5	PROTOCOLO TECNOLÓGICO DE FLOTA	Apéndice 5	PROTOCOLO TECNOLÓGICO DE FLOTA
Apéndice 6	PLAN DE PRUEBAS DEL SISTEMA DE INFORMACIÓN UNIFICADO DE RESPUESTA MIO – SIUR	Apéndice 6	PLAN DE PRUEBAS DEL SISTEMA DE INFORMACIÓN UNIFICADO DE RESPUESTA MIO – SIUR
Apéndice 7	PARÁMETROS DE DISEÑO DEL SISTEMA DE INFORMACIÓN UNIFICADO DE RESPUESTA MIO – SIUR	Apéndice 7	PARÁMETROS DE DISEÑO DEL SISTEMA DE INFORMACIÓN UNIFICADO DE RESPUESTA MIO – SIUR
Apéndice 8	INVENTARIO GENERAL DE BIENES A ENTREGAR AL CONCESIONARIO DEL SISTEMA DE INFORMACIÓN UNIFICADO DE RESPUESTA MIO – SIUR	Apéndice 8	INVENTARIO GENERAL DE BIENES A ENTREGAR AL CONCESIONARIO DEL SISTEMA DE INFORMACIÓN UNIFICADO DE RESPUESTA MIO – SIUR

8. CAPÍTULO OCHO

ANEXOS

Los siguientes documentos forman parte integrante de este otrosí:

ANEXO	DOCUMENTO
Anexo 1	Certificado de existencia y representación legal actualizado de Metro Cali S.A.
Anexo 2	Apéndice 1 del Contrato
Anexo 3	Apéndice 2 del Contrato
Anexo 4	Apéndice 3 del Contrato
Anexo 5	Apéndice 8 del Contrato
Anexo 6	Acuerdo de Resciliación del Acuerdo de Voluntades
Anexo 7	Bases y principios del Modelo Operativo de Recaudo

9. CAPÍTULO NUEVE

FIRMAS

Este documento se firma en la ciudad de Santiago de Cali, Valle del Cauca, República de Colombia, en dos (2) ejemplares de igual tenor y valor a los treinta y un (31) días del mes de Agosto del año dos mil veintitrés (2023).

METRO CALI S.A.

OSCAR JAVIER ORTIZ CUELLAR
Presidente
METRO CALI S.A.

UTR&T

ARTURO VILLARREAL NAVARRO
Representante legal
UNIÓN TEMPORAL RECAUDO Y TECNOLOGÍA, UT R&T

Revisó: ALBA LUCERO URREA GRISALES, Secretaria General y de Asuntos Jurídicos
JUAN CARLOS ECHEVERRY DIAZ, Director de Planeación
OSCAR MARINO RUIZ JIMENEZ, Director Financiero y Administrativo
GABRIEL FEDERMAN ORTIZ SEGURA, Jefe Oficina de Sistemas
OSCAR RICARDO MORAN VILLAREAL, Jefe Oficina de Servicio al Cliente y Mercadeo
HABLEMOS DE MOVILIDAD, Contratista Secretaria General y de Asuntos Jurídicos