



**CONTRATO MODIFICATORIO No. 6 AL CONTRATO
DE CONCESIÓN No. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GIT
MASIVO S.A.**



I. PARTES

- 1.1. METRO CALI S.A., sociedad constituida mediante escritura pública número 580 del día 25 de febrero de 1999, otorgada en la Notaría Novena de Cali, domiciliada en la misma ciudad, todo lo anterior de conformidad con el certificado de existencia y representación legal expedido por la Cámara de Comercio de Cali que se anexa, representada legalmente por LUÍS FERNANDO SANDOVAL MANRIQUE, mayor de edad, domiciliado y residente en Cali, identificado con cédula de ciudadanía número 16641875, actuando en su condición de presidente (en adelante "Metro Cali").
- 1.2. GRUPO INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. – GIT MASIVO S.A. sociedad constituida mediante escritura pública número 2638 del 4 de agosto de 2006, otorgada en la Notaría Octava del Circuito de Cali, domiciliada en la misma ciudad, todo lo anterior de conformidad con el certificado de existencia y representación legal expedido por la Cámara de Comercio de Cali que se anexa, representada legalmente por ENRIQUE WOLFF MARULANDA, mayor de edad, domiciliado y residente en Cali, identificado con cédula de ciudadanía número 16.837.964 (en adelante el "Concesionario").

II. CONSIDERACIONES

2.1. Consideraciones Generales:

- 2.1.1. Que el artículo 365 de la Constitución Política consagra que los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado y es deber de éste garantizar su eficiente prestación, conforme al régimen jurídico establecido en la ley.
- 2.1.2. Que de conformidad con el artículo 3º de la Ley 80 de 1993, es deber de las entidades estatales asegurar la continua y eficiente prestación de los servicios públicos y la efectividad de los derechos e intereses de los administrados que colaboran con ellas en la consecución de dichos fines.
- 2.1.3. Que en el mismo sentido, el artículo 26 ibídem establece que los servidores públicos están obligados a buscar el cumplimiento de los fines de la contratación, a vigilar la correcta ejecución del objeto contratado y a proteger los derechos de la entidad, del contratista y de los terceros que puedan verse afectados por la ejecución del contrato.
- 2.1.4. Que el numeral 8 del artículo 4 de la Ley 80 de 1993, establece como derechos y deberes de las entidades estatales adoptar las medidas necesarias para mantener durante el desarrollo y ejecución del contrato las condiciones técnicas, económicas y financieras existentes al momento de proponer, en los casos en que se hubiere realizado licitación.
- 2.1.5. Que el numeral 1 del artículo 14 de la Ley 80 de 1993, establece que las entidades estatales al celebrar un contrato tienen la dirección general y la responsabilidad de ejercer el control y vigilancia de la ejecución del contrato, orientadas a asegurar la inmediata, continua y adecuada prestación de los servicios públicos y evitar su paralización o afectación grave.

A

Handwritten signature or stamp in the bottom right corner.



**CONTRATO MODIFICATORIO No. 6 AL CONTRATO
DE CONCESIÓN No. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GIT
MASIVO S.A.**

MIO

- 2.1.6. Que el marco normativo de los sistemas de transporte masivo en Colombia, está constituido fundamentalmente por las Leyes 86 de 1989, 105 de 1993, 310 de 1996, 336 de 1996 y el Decreto Reglamentario 3109 de 1997, normas mediante las cuales se definen las condiciones y características de los mismos, así como los requisitos de participación de la Nación en estos proyectos.
- 2.1.7. Que mediante documento CONPES 3166 de mayo de 2002, se recomendó para el municipio de Santiago de Cali un sistema basado en buses de alta capacidad, adecuado en términos de costo y cubrimiento a las condiciones de este municipio.
- 2.1.8. Que el documento CONPES 3369 del día 1 de agosto de 2005 –seguimiento-, declaró el sistema integrado de transporte masivo para el municipio de Santiago de Cali como un proyecto de importancia estratégica, de acuerdo con lo estipulado en el artículo 10 de la Ley 819 de 2003, y aprobó la nueva definición del proyecto y el nuevo alcance para la utilización de los recursos del mismo, sin perjuicio del cumplimiento de las recomendaciones establecidas en los demás documentos CONPES pertinentes sobre la materia.
- 2.1.9. Que mediante Resolución número 205 del día 21 de junio de 2006 Metro Cali convocó a la Licitación Pública número MC-DT-001 de 2006, para la celebración de contratos de *"Concesión para la prestación del servicio público de transporte masivo de pasajeros dentro del Sistema Integrado de Transporte Masivo de Santiago de Cali – Operación de Transporte de Servicio Troncal, Auxiliar y Alimentador del Sistema MIO"* (en adelante la "Licitación").
- 2.1.10. Que la Licitación tuvo por objeto *"seleccionar cinco (5) concesionarios que celebrarán el contrato estatal de concesión cuyo objeto es otorgar en concesión no exclusiva, conjunta y simultánea con otros concesionarios, y exclusiva respecto de otros Operadores de Transporte Colectivo, la explotación del Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros del Sistema MIO, en los términos, bajo las condiciones y con las limitaciones previstas en el contrato"* (Pliego, número 1.2.).
- 2.1.11. Que la Licitación fue adjudicada mediante Resolución número 415 del día 16 de noviembre de 2006 así:

Concesión No.	"Concesionarios"
1	GIT MASIVO S.A.
2	BLANCO Y NEGRO MASIVO S.A.
3	ETM S.A.
4	UNIMETRO S.A.

- 2.1.12. Que el día 15 de diciembre de 2006, Metro Cali y los Concesionarios, suscribieron los Contratos de Concesión No. 1, No. 2, No. 3 y No. 4 para la prestación del servicio público de transporte masivo de pasajeros dentro del sistema integrado de transporte masivo del municipio de Santiago de Cali (en adelante los "Contratos de Concesión").
- 2.1.13. Que el Contrato de Concesión No. 1 se ha modificado hasta la fecha por los siguientes otrosíes (en adelante el "Contrato de Concesión"):

[Handwritten signature]



**CONTRATO MODIFICATORIO No. 6 AL CONTRATO DE
CONCESIÓN No. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GIT
MASIVO S.A.**



(i) Otrosí No. 1 al Contrato de Concesión No. 1 que modifica la calificación del índice de accidentalidad celebrado entre Metro Cali y GIT MASIVO S.A., el día 2 de junio de 2011; (ii) Adición No.1 al Contrato de Concesión No. 1, del día 16 de septiembre de 2011; (iii) Otrosí No. 2 al Contrato de Concesión No. 1 celebrado entre Metro Cali y GIT MASIVO S.A., el día 23 de diciembre de 2011; (iv) Otrosí No. 3 al Contrato de Concesión celebrado entre Metro Cali y GIT MASIVO S.A. que modifica aspectos del fondo de reconversión empresarial social y ambiental – FRESA, el día 7 de diciembre de 2012; (v) Otrosí No. 4 al Contrato de Concesión No. 1 celebrado entre Metro Cali y GIT MASIVO S.A., por el cual se establecen las directrices para la destinación y uso de los recursos provenientes de las culminadas concesiones de patios talleres Valle del Lili, Aguablanca y Guadalupe, el día 4 de diciembre de 2013; y, (vi) Otrosí No. 5 al Contrato de Concesión No. 1 celebrado entre Metro Cali y GIT MASIVO S.A., que modifica transitoriamente el contrato de Concesión número 1, en lo relativo al porcentaje de pignoración de participación económica, otorgado por el derecho del concesionario consignado en el numeral 7.5 de la cláusula 7, el día 3 de diciembre de 2013.

- 2.1.14. Que el documento CONPES 3504 del día 17 diciembre de 2007 –seguimiento– aprobó las modificaciones propuestas por Metro Cali en relación con los alcances del proyecto, para hacerlo extensivo a la totalidad del transporte público de la ciudad.
- 2.1.15. Que el documento CONPES 3767 del día 16 de septiembre de 2013 –seguimiento y modificación de lo establecido en los documentos CONPES 2932 de 1997, 3166 de 2002, 3369 de 2005 y 3504 de 2007– determinó la necesidad de ampliar el alcance de obras del sistema integrado de transporte masivo del municipio de Santiago de Cali, como respuesta a la necesidad de establecer un sistema destinado a estructurar el ordenamiento de la ciudad.
- 2.1.16. Que durante el tiempo de ejecución de los Contratos de Concesión se ha evidenciado que no se dieron algunas de las circunstancias que inicialmente fueron estimadas por las partes en cuanto a diversos aspectos y que otras de ellas se han producido en condiciones y momentos diferentes, especialmente, en aspectos relacionados con la culminación de las obras de construcción de infraestructura, la fecha de inicio de operación regular de los Contratos de Concesión, el esquema tarifario, la reducción de oferta, el incumplimiento de los Programas de Servicio de Operación, la obtención de la demanda esperada, la incorporación de la Flota de Referencia y de la Flota de Reserva, entre otros, por lo que de la misma manera, aquellos tampoco se han desarrollado en las condiciones contractualmente previstas por las partes.
- 2.1.17. Que Metro Cali inició un proceso de revisión de los Contratos de Concesión, a través del cual se buscaron alternativas de ajuste y modificación que pudieran resultar en mejoras del servicio para los usuarios del Sistema MIO y un replanteamiento de algunas de las condiciones pactadas en aquellos, tanto para Metro Cali, como para los Concesionarios, las cuales se contemplan en el presente documento, y se hacen necesarias para la debida prestación del servicio público de transporte en el municipio de Santiago de Cali.



**CONTRATO MODIFICATORIO No. 6 AL CONTRATO
DE CONCESIÓN No. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GIT
MASIVO S.A.**



- 2.1.18. Que dentro del aludido proceso las partes han planteado los diversos aspectos que a juicio de Metro Cali y de cada Concesionario ameritan modificación de estipulaciones contractuales, los cuales han sido sustentados y debatidos ampliamente por las comisiones encargadas de cada tema, por lo cual más adelante se resumen las consideraciones que soportan cada una de las modificaciones contractuales que se pactan.
- 2.1.19. Que por otra parte, Metro Cali suscribió el día 11 de febrero de 2003 un Convenio Interadministrativo de Utilización de Vías y Operación del Sistema MIO con la Secretaría de Tránsito y Transporte del municipio de Santiago de Cali (el "Convenio Interadministrativo"), que hasta la fecha ha tenido dos otrosíes modificatorios, a través del cual, entre otros: (i) se estableció que a esta secretaría le corresponde regular la salida del transporte público colectivo en el municipio de Cali, (ii) se reconoció que la competencia para fijar la Tarifa al Usuario por el servicio público de transporte corresponde a esta secretaría; (iii) se convino que el municipio de Santiago de Cali y esta secretaria, asumirían la responsabilidad patrimonial cuando por el incumplimiento de su obligación de actualización o ajuste de la Tarifa al Usuario, se causen perjuicios a Metro Cali o a los Concesionarios.
- 2.2. **Consideraciones especiales relacionadas con la salida del transporte colectivo y la obligación de operar la flota vinculada:**
- 2.2.1. Que diferentes circunstancias han dificultado la salida del transporte público colectivo, entre otras, la presentación de acciones judiciales en contra de los actos administrativos emitidos por el municipio de Santiago de Cali y la falta de resultados frente a los operativos realizados por las autoridades competentes.
- 2.2.2. Que por otro lado, los Concesionarios han encontrado dificultades en operar con la totalidad de los vehículos requeridos por el Sistema MIO, toda vez que manifiestan que no han contado con los recursos económicos necesarios para ello, entre otras razones, porque no se ha contado con la demanda de pasajeros esperada.
- 2.2.3. Que con el fin de facilitar la salida del transporte colectivo del municipio de Santiago de Cali, en la fecha de suscripción del presente contrato modificatorio, la Secretaría de Tránsito y Metro Cali celebran un otrosí al Convenio Interadministrativo en el cual se fija a través de un anexo el cronograma pertinente a dicha actividad.
- 2.2.4. Que en virtud de lo dispuesto en dicho otrosí al Convenio Interadministrativo, el Municipio se compromete a realizar el retiro progresivo de las rutas del servicio de transporte público colectivo que funcionan en el municipio y a realizar controles al transporte no autorizado a través de operativos, exceptuando el transporte de la zona de ladera que opera con vehículo tipo campero.
- 2.2.5. Que teniendo en cuenta lo anterior, se hace necesario establecer unas fechas para la vinculación de la Flota de Referencia por parte de los Concesionarios, para poder suplir el servicio público actualmente prestado por el transporte público colectivo.

A

[Handwritten signature]



**CONTRATO MODIFICATORIO No. 6 AL CONTRATO
DE CONCESIÓN No. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GIT
MASIVO S.A.**



2.2.6. Que como consecuencia de todo lo anterior, el Concesionario debe obligarse a operar la totalidad de la Flota de Referencia ya vinculada al Sistema MIO, a partir de la fecha de firma del presente contrato modificatorio.

2.3. Consideraciones especiales relacionadas con la reducción de oferta:

2.3.1. Que según la cláusula 58 del Contrato de Concesión, los Concesionarios tienen a su cargo el compromiso de reducción de la oferta de transporte público colectivo.

2.3.2. Que los Concesionarios argumentan que no han podido cumplir totalmente con dicho compromiso debido a diversas razones, entre ellas, a la falta de recursos económicos que no han permitido lograr los niveles de chatarrización a cargo de los Concesionarios; a las dificultades que ha tenido la Administración para lograr la salida del transporte público; y, a inconvenientes en la negociación para la compra de los vehículos a chatarrizar.

2.3.3. Que la Alcaldía del municipio de Santiago de Cali ha expedido diversos actos administrativos que autorizaron la vinculación de la flota de referencia restante del SITM-MIO y fijaron equivalencias para la reducción de oferta de transporte público colectivo de pasajeros de la ciudad de Santiago de Cali.

2.3.4. Que teniendo en cuenta que los decretos aludidos generaron situaciones particulares para los Concesionarios que modificaron la obligación a su cargo de reducción de oferta y es necesario hacer cumplir los términos del Contrato de Concesión, con la suscripción del presente modificatorio se entiende concedida la autorización de las partes para modificar dicha obligación mediante el acto administrativo correspondiente.

2.3.5. Que los documentos técnicos de estructuración del SITM MIO preveían que el seis por ciento (6%) de la demanda de transporte público del municipio de Santiago de Cali circunscrita a la ladera fuera atendida por camperos, y que el noventa y cuatro por ciento (94%) restante fuera atendido por un sistema moderno con vehículos articulados, padrones y complementarios.

2.3.6. Que de acuerdo con la información de la Secretaria de Tránsito y Transporte Municipal se debería reemplazar dicho noventa y cuatro por ciento (94%) de los vehículos de transporte colectivo en la ciudad, que correspondía a 4940 vehículos.

2.3.7. Que se considera necesario modificar la fórmula para aclarar la cantidad de buses a reducir por cada concesionario de dicho total, y el tiempo para exigir el cumplimiento de la reducción.

2.3.8. Que pudiera llegar a ser inconveniente impedir la vinculación de vehículos al Sistema MIO o suspender la vigencia de los certificados de cumplimiento legal, por el incumplimiento del compromiso de reducción de oferta del Concesionario.

2.3.9. Que como consecuencia de lo anterior, se hace necesario modificar la cláusula 58 y el Apéndice No. 7 del Contrato de Concesión, de manera tal que sea potestativo para Metro Cali autorizar la vinculación de vehículos al Sistema MIO y/o suspender la vigencia de los certificados de cumplimiento legal, cuando el

[Handwritten mark]

[Handwritten signature]



**CONTRATO MODIFICATORIO No. 6 AL CONTRATO DE
CONCESIÓN No. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GIT
MASIVO S.A.**



Concesionario se encuentre en incumplimiento del compromiso de oferta, para lo cual Metro Cali tendrá en cuenta lo que sea más conveniente para el Sistema MIO, sin perjuicio de la facultad de Metro Cali de imponer las sanciones a que haya lugar por dicha causa.

2.4. Consideraciones especiales relacionadas con la vinculación de Flota de Referencia:

2.4.1. Que la cláusula 57 del Contrato de Concesión establece la obligación a cargo del Concesionario de vincular los autobuses de acuerdo con la Flota de Referencia de la concesión que le fue adjudicada en la Licitación Pública.

2.4.2. Que a su vez, la cláusula 59 del Contrato de Concesión señala la responsabilidad del Concesionario de mantener un tamaño de la flota adecuado a las necesidades de la operación de transporte del Sistema MIO que le permita cumplir con los estándares de operación establecidos en el Contrato de Concesión.

2.4.3. Que esta misma cláusula establece la obligación para los Concesionarios de vincular la Flota prevista en el "Compromiso de Vinculación de Flota" que hizo parte de su propuesta y solicitada por Metro Cali.

2.4.4. Que los Concesionarios han vinculado la siguiente flota:

Concesionario	FLOTA DE REFERENCIA				FLOTA VINCULADA				FLOTA PENDIENTE			
	ART	PAD	COM	Total	ART	PAD	COM	Total	ART	PAD	COM	Total
GIT	66	174	61	301	66	174	51	291	0	0	10	10
BNM	58	153	53	264	58	153	53	264	0	0	0	0
ETM	35	109	38	182	35	82	38	155	0	27	0	27
UNM	31	99	34	164	31	99	34	164	0	0	0	0
TOTAL	190	535	186	911	190	508	176	874	0	27	10	37

2.4.5. Que según se indica en el cuadro anterior, a la fecha, los Concesionarios ETM y GIT, aún tienen pendiente de vincular 27 padrones y 10 complementarios, respectivamente, de acuerdo con el compromiso contractual.

2.4.6. Que dicha situación ha generado inconvenientes graves en la operación del Sistema MIO y en la prestación del servicio público de transporte a cargo del Concesionario.

Q.



**CONTRATO MODIFICATORIO No. 6 AL CONTRATO
DE CONCESIÓN No. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GIT
MASIVO S.A.**



- 2.4.7. Que teniendo en cuenta lo anterior, se hace indispensable definir nuevas fechas para que los Concesionarios correspondientes cumplan las obligaciones pendientes, con el fin de garantizar una adecuada prestación del servicio.
- 2.5. **Consideraciones especiales relacionadas con las reformas estatutarias al objeto social único del Concesionario:**
- 2.5.1. Que para efectos de la acreditación de la aptitud legal de los proponentes, el Pliego de Condiciones de la Licitación fijó las estructuras jurídicas admisibles para proponentes en la Licitación y la forma de acreditación de cada una de ellas (Pliego, numerales 4.1.1. y 4.1.2.).
- 2.5.2. Que para el caso de sociedades cuyo objeto único fuera el de participar en la licitación, el Pliego de Condiciones estableció responsabilidad solidaria para los accionistas de las mismas, en los términos de la Ley 80 de 1993 (Pliego de Condiciones, numeral 4.1.2.1.3).
- 2.5.3. Que varios de los Concesionarios son sociedades cuyo objeto único es la operación del Sistema MIO y contemplan en sus estatutos la responsabilidad solidaria de sus accionistas por todas y cada una de las obligaciones y sanciones derivadas de los Contratos de Concesión.
- 2.5.4. Que a lo largo del proceso de revisión de los Contratos de Concesión, algunos de los Concesionarios manifestaron su interés en que se les permitiera incluir en su objeto social la posibilidad de invertir en otros esquemas asociativos.
- 2.5.5. Que al respecto, el Consejo de Estado ha manifestado que los principales objetivos de las sociedades concesionarias con objeto único es brindar mayores garantías a las entidades estatales, de manera tal que la responsabilidad por el cumplimiento de la propuesta y del contrato recaiga tanto sobre la sociedad, como sobre los accionistas, en caso de que el patrimonio de aquella no sea suficiente para pagar las multas, sanciones, penalidades o indemnizaciones causadas por el incumplimiento de la propuesta o el contrato (Consejo de Estado –Sala de Consulta y Servicio Civil- en concepto emitido el día 4 de septiembre del año 2000).
- 2.5.6. Que asimismo, el Consejo de Estado ha manifestado que adicionar al objeto social de las sociedades de objeto único un acto relacionado con la actividad de la sociedad no implica la desnaturalización de aquel (Consejo de Estado –Sala de Consulta y Servicio Civil- en concepto emitido el 4 de septiembre del año 2000).
- 2.5.7. Que teniendo en cuenta lo anterior, se ha evaluado por las partes el que los Contratos de Concesión permitan a los Concesionarios modificar su objeto social o adicionarlo con la posibilidad de realizar inversiones en esquemas asociativos que estén relacionados con la actividad principal del Concesionario, siempre que éstos no comprometan ilimitadamente el patrimonio de la sociedad, para lo cual estaría expresamente prohibida la participación de los Concesionarios en entes o asociaciones de cualquier tipo en los cuales resulte comprometida su responsabilidad solidaria.
- 2.5.8. Que por consiguiente, cualquier modificación o adición al objeto social del Concesionario deberá ser autorizada previamente por Metro Cali, quien la



**CONTRATO MODIFICATORIO No. 6 AL CONTRATO
DE CONCESIÓN No. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GIT
MASIVO S.A.**



impartirá siempre que la nueva actividad pretendida no ponga en riesgo de manera sustancial el patrimonio de éste, ni comprometa su responsabilidad solidaria, ni ponga en riesgo la prestación del servicio público a su cargo.

2.5.9. Que el Contrato de Concesión debe modificarse para reflejar lo pretendido por las partes en las consideraciones anteriores.

2.6. Consideraciones especiales relacionadas con las auditorías que deben practicarse al SIUR:

2.6.1. Que la cláusula 7 del Contrato de Concesión establece dentro de los derechos del Concesionario el de obtener información del sistema de recaudo del SIUR, en los términos y condiciones que para el efecto determine Metro Cali.

2.6.2. Que dentro de las obligaciones de Metro Cali contenidas en la cláusula 10 del Contrato de Concesión están, entre otras, la de adelantar la planeación y control del Sistema MIO para permitir a los Concesionarios el desarrollo de su actividad, lo mismo que poner a disposición de éstos la infraestructura física y tecnológica necesaria para adelantar la operación.

2.6.3. Que los Concesionarios han solicitado a Metro Cali la práctica de auditorías adicionales a las actividades involucradas con el subsistema de recaudo y la entrega a aquellos de copia de los informes que contengan los planes de mejoramiento, con el fin de que exista un control más efectivo del subsistema aludido.

2.6.4. Que aunque Metro Cali viene ejerciendo cada vez controles más adecuados sobre todos los sistemas, considera que es legítimo que los Concesionarios pretendan contar con auditorías adicionales al subsistema de recaudo.

2.6.5. Que el contrato de concesión del SIUR faculta a Metro Cali para realizar en cualquier momento, durante la operación del Sistema MIO, la auditoría en informática del SIUR en tiempo real y de manera automática.

2.6.6. Que no obstante lo anterior, en la medida en que los controles actuales resulten adecuados a juicio de Metro Cali para los efectos que con ellos se persiguen, no resulta razonable que ésta deba incurrir en mayores costos para el control de los sistemas de recaudo.

2.6.7. Que teniendo en cuenta lo anterior, las partes han acordado la realización eventual de auditorías adicionales al SIUR a llevarse a cabo de común acuerdo entre ellas y a costo de los Concesionarios.

2.7. Consideraciones especiales relacionadas con la participación de pequeños propietarios transportadores:

2.7.1. Que el Pliego de Condiciones requirió la participación de pequeños propietarios transportadores en el Sistema MIO mediante su vinculación societaria en los proponentes, como factor de elegibilidad y democratización de la Licitación, en atención a lo dispuesto en los documentos CONPES 3260 del día 15 de diciembre de 2003 y 3368 del día 1 de agosto de 2005.

A



**CONTRATO MODIFICATORIO No. 6 AL CONTRATO
DE CONCESIÓN No. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GIT
MASIVO S.A.**



- 2.7.2. Que para el efecto, el Pliego de Condiciones previó que la participación de pequeños propietarios transportadores en los proponentes debía seguir unos parámetros específicos entre los cuales se encontraban el contar con un mínimo de pequeños propietarios transportadores con participación mínima en el capital social del proponente, y una participación porcentual en el capital social del proponente que no podría cambiar desde la Adjudicación del Contrato de Concesión hasta los primeros ocho (8) años de la etapa de operación regular de la Concesión (Pliego, numeral 4.4.2.3.i.) todo lo cual se encuentra incluido en el Contrato de Concesión en la cláusula 8°.
- 2.7.3. Que la posibilidad de aumentar el capital social de los Concesionarios les permitirá contar con recursos económicos importantes para la adecuada operación del Sistema MIO, alternativa que según el decir de algunos Concesionarios se dificulta ante la necesidad de mantener la participación y proporción de pequeños propietarios antes mencionada.
- 2.7.4. Que Metro Cali ha suscrito con algunos Concesionarios otrosíes contractuales a través de los cuales, en aras de evitar la paralización del Sistema MIO y una afectación grave del servicio público en la ciudad, se autorizó la disminución de la participación accionaria de los pequeños propietarios transportadores en el Concesionario, previa solicitud motivada por éste y la correspondiente autorización expresa de Metro Cali, en los términos allí señalados.
- 2.7.5. Que los Concesionarios han informado a Metro Cali que varios pequeños propietarios transportadores han manifestado su interés de vender su participación accionaria en aquellos, lo cual se ve limitado en detrimento de los derechos de éstos por la estipulación contractual aludida.
- 2.7.6. Que los Concesionarios igualmente han invocado ante Metro Cali y para los efectos antes dichos, diversos conceptos de la Superintendencia de Sociedades en los que se señala que cualquier cláusula tendiente a limitar el derecho a la libre negociabilidad de las acciones en las sociedades anónimas previsto en el artículo 379 del Código de Comercio, no produce efecto (Concepto 220-074333 del día 28 de diciembre de 2005).
- 2.7.7. Que por razones de índole diversa, la implementación del Sistema MIO ha sufrido una variación en los tiempos inicialmente previstos, generándose diferentes hitos y momentos en la puesta en marcha del mismo, por lo que se requiere ajustar el término previsto en el Contrato de Concesión para la permanencia de los pequeños propietarios transportadores en el Concesionario.
- 2.7.8. Que dentro del proceso de renegociación de los Contratos de Concesión se ha visto conveniente modificar la regulación atinente a pequeños propietarios tanto en los términos de su proporción como en su permanencia, siempre que ella obedezca a una decisión libre y espontánea de cada uno de ellos y previa autorización de Metro Cali.
- 2.8. **Consideraciones especiales relacionadas con la metodología de pago de sus remuneraciones a los Concesionarios:**
- 2.8.1. Que el numeral 26.5. de la cláusula 26 del Contrato de Concesión sobre disposición y destinación de los recursos generados -remuneración del Concesionario-, establece que el pago a cada uno de éstos y a otros agentes



**CONTRATO MODIFICATORIO No. 6 AL CONTRATO
DE CONCESIÓN No. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GIT
MASIVO S.A.**



del Sistema MIO se realizará periódicamente los viernes cada quince (15) días, señalando la metodología de pago respectiva.

- 2.8.2. Que los Concesionarios han solicitado a Metro Cali acortar la periodicidad de los pagos aludidos con el fin de contar con mayores recursos de caja para la operación o que en su defecto, se establezca un mecanismo de liquidación parcial semanal.
- 2.8.3. Que sin embargo, la periodicidad de los pagos y el pago de la liquidación parcial no dependen de la voluntad de Metro Cali toda vez que el plazo actualmente pactado en el numeral 26.5. del Contrato de Concesión corresponde a las condiciones tecnológicas actuales, así como a los procedimientos acordados con la UTRYT en el contrato correspondiente.
- 2.8.4. Que no obstante lo anterior, Metro Cali está dispuesta a contribuir a establecer procedimientos que permitan acortar el período de quince (15) días actualmente acordado o el establecimiento de un mecanismo de liquidación parcial semanal y en consecuencia, está dispuesta a buscar un acuerdo con la UTRYT para elevar a modificación contractual con aquella la periodicidad semanal para los pagos o la implementación de un mecanismo de liquidación parcial semanal, siempre que esto no resulte en mayores costos y gastos para Metro Cali.
- 2.8.5. Que incluso sin que se consiga la modificación contractual con la UTRYT y mientras ésta así lo adelante en la práctica, Metro Cali aceptará que se realicen pagos parciales semanalmente con liquidación preliminar de kilómetros.
- 2.9. **Consideraciones especiales relacionadas con las cuestiones ambientales:**
 - 2.9.1. Que los artículos 79 y 80 de la Constitución Política establecen como deber del Estado la protección del ambiente y la prevención y control de los factores de deterioro ambiental.
 - 2.9.2. Que mediante Decreto 203 de 2001, se creó en el municipio de Santiago de Cali, el Departamento Administrativo de Gestión del Medio Ambiente –DAGMA- con funciones de máxima autoridad y control ambiental en el municipio, de acuerdo con las normas de carácter superior, conforme a los criterios y directrices trazados por el Ministerio del Medio Ambiente.
 - 2.9.3. Que de acuerdo con lo previsto en el documento CONPES 3166 del día 23 de mayo de 2002, la disminución de la sobreoferta de vehículos de transporte público y la sustitución de estos vehículos con buses modernos de mejores especificaciones técnicas y ambientales, contribuye a la reducción de los niveles de emisiones contaminantes.
 - 2.9.4. Que el Apéndice No. 1 del Contrato de Concesión en su Capítulo 2, numeral 2.1.4. establece los Programas del Plan de Manejo Ambiental, donde se indican los tiempos de revisión, monitoreos que deben hacerse, etc.
 - 2.9.5. Que el Protocolo del Plan de Manejo Ambiental señala que la frecuencia de los esquemas de monitoreo que caracterizan la generación de ruido, las aguas residuales generadas en las instalaciones y la calidad del aire en los Patios y Talleres del Sistema MIO, será de seis (6) meses.



**CONTRATO MODIFICATORIO No. 6 AL CONTRATO
DE CONCESIÓN No. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GIT
MASIVO S.A.**

- 2.9.6. Que dicho Protocolo del Plan de Manejo Ambiental establece también acciones preventivas, correctivas y de seguimiento que buscan minimizar y controlar cualquier efecto negativo de la operación de los Patios y Talleres sobre el medio ambiente.
- 2.9.7. Que los operadores han manifestado su interés en que dichos monitoreos se practiquen únicamente una vez al año, a menos que circunstancias especiales justifiquen o recomienden una mayor frecuencia, con el fin de no tener que asumir los sobrecostos que ello implica.
- 2.9.8. Que Metro Cali acepta disminuir la frecuencia con que se deben practicar los monitoreos aludidos, en la medida en que con ello no se desconozcan y/o vulneren los requerimientos legales mínimos, ni se afecten el funcionamiento del Sistema MIO, ni la calidad del servicio.
- 2.10. **Consideraciones especiales relacionadas con las cuestiones ambientales referentes a los Patios y Talleres pendientes:**
- 2.10.1. Que el Apéndice No. 1 del Contrato de Concesión tiene unos requerimientos y obligaciones de los Concesionarios, relativas a los Patios y Talleres, que partía de la base de que éstos habrían de ser los destinados para todo el período de la Concesión.
- 2.10.2. Que los patios y talleres de Aguablanca y Valle del Lili que debían corresponder a los concesionarios ETM S.A y GIT MASIVO S.A. no han podido ser entregados hasta la fecha.
- 2.10.3. Que los concesionarios ETM S.A. y GIT MASIVO S.A. se encuentran prestando su servicio actualmente en los patios y talleres Pizamos y Socoreval, respectivamente, con el carácter de provisionales.
- 2.10.4. Que no es razonable exigir los mismos niveles de cumplimiento para un patio taller provisional que para uno definitivo.
- 2.10.5. Que no obstante lo anterior, así se trate de un patio taller provisional, éste debe cumplir con los requisitos y estándares adecuados para la prestación del servicio que con él se persigue.
- 2.10.6. Que en razón de lo anterior, se hace necesario efectuar algunos ajustes al Apéndice No. 1 del Contrato de Concesión.
- 2.10.7. Que debido a que ETM S.A. y GIT MASIVO S.A. cuentan con un patio taller provisional, no ha sido posible para éstos dar cumplimiento a las obligaciones a su cargo contenidas en el numeral 79.10 del Contrato de Concesión, para lo cual han solicitado la fijación de un nuevo plazo, que empiece a contar a partir de la fecha en la que cuenten con un patio definitivo.
- 2.10.8. Que teniendo en cuenta que se han presentado actualizaciones respecto de las certificaciones que los Concesionarios deben obtener en virtud de lo dispuesto por el numeral 79.10 del Contrato de Concesión, es conveniente actualizar la denominación de las certificaciones para adoptar la terminología vigente.



**CONTRATO MODIFICATORIO No. 6 AL CONTRATO
DE CONCESIÓN No. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GIT
MASIVO S.A.**



2.11. Consideraciones especiales relacionadas con el Manual de Operaciones y su régimen sancionatorio:

- 2.11.1. Que la cláusula 71 del Contrato de Concesión, sobre al régimen de la operación Troncal, Auxiliar y Alimentadora, indica que Metro Cali establecerá los reglamentos, manuales o instructivos que regulan la operación del Sistema MIO, entre los cuales se encuentra el Manual de Operaciones.
- 2.11.2. Que los Concesionarios han manifestado a Metro Cali que están interesados en poder presentar observaciones a las modificaciones que esta última proyecte efectuar al Manual de Operaciones o incluso poder hacer sugerencias respecto de aspectos del mismo que consideren susceptibles de modificación.
- 2.11.3. Que Metro Cali ha considerado pertinente establecer un medio a través del cual se permita a los Concesionarios presentar sus observaciones no vinculantes a las modificaciones proyectadas, y que incluso permita sugerir modificaciones no proyectadas por la entidad, todo dentro del marco del Comité de Operadores existente de conformidad con el Contrato de Concesión.
- 2.11.4. Que teniendo en cuenta lo anterior, se propone incluir en el Contrato de Concesión un derecho del Concesionario que recoja lo pretendido por las partes de conformidad con las anteriores consideraciones, que a su vez deberá resultar en gestiones conjuntas para conseguir una modificación posterior al reglamento del Comité de Operadores, de manera tal que éste cuente con los instrumentos correspondientes para la materialización de lo acordado.

2.12. Consideraciones especiales relacionadas con el capítulo de multas establecido en el Contrato de Concesión:

- 2.12.1. Que el Capítulo 12 del Contrato de Concesión regula las multas que pueden ser impuestas por Metro Cali a los Concesionarios relacionadas con obligaciones de carácter institucional, administrativo o ambiental y en general, por infracciones a las obligaciones contractuales de los Concesionarios y el procedimiento a seguir por las partes para su causación, imposición, liquidación y pago.
- 2.12.2. Que en la cláusula 94 del Contrato de Concesión se definen las multas que serán aplicables durante su ejecución y se señala que se podrán modificar las causales y los montos de las mismas, así como también adicionar nuevas o suprimir algunas de las existentes, sin que ello afecte las que se hayan impuesto hasta el día en que aquellas sean vinculantes y exigibles.
- 2.12.3. Que de igual manera el Contrato de Concesión establece que las multas estarán expresadas en salarios mínimos legales mensuales vigentes que para ese momento se estén aplicando, certificados por el DANE.
- 2.12.4. Que los Concesionarios han solicitado que las sanciones establecidas en los Contratos de Concesión sean objetivas, medibles, pertinentes y que no se castigue doblemente por la misma conducta a los Concesionarios.
- 2.12.5. Que los Concesionarios consideran que la facultad otorgada a Metro Cali en el numeral 94.2. del Contrato de Concesión que le permite modificar, adicionar y suprimir multas es antitécnica, toda vez que, por una parte, la cláusula 95 contempla las conductas específicas que a juicio de Metro Cali ameritan sanción



**CONTRATO MODIFICATORIO No. 6 AL CONTRATO
DE CONCESIÓN No. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GIT
MASIVO S.A.**



especial, y por la otra, la cláusula 96 establece una facultad residual para la entidad de sancionar con multa cualquier otra conducta constitutiva de incumplimiento.

- 2.12.6. Que complementariamente a lo anterior, el Consejo de Estado ha conceptuado que las entidades públicas no pueden ejercer potestad sancionatoria, ni siquiera en ejercicio de los poderes exorbitantes de la administración, como ocurriría, por ejemplo, en el caso de una eventual modificación unilateral (Concepto de la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, del día 10 de octubre de 2013, Consejero Ponente Álvaro Namén).
- 2.12.7. Que adicionalmente se ha realizado la revisión de aspectos relacionados con la definición, medición y aplicación de los niveles de servicio, encontrándose que algunos ítems tipificados como generadores de multas hacen parte y son más pertinentes para medir niveles de servicio y viceversa.
- 2.12.8. Que los Contratos de Concesión establecen multas operativas derivadas de estipulaciones contractuales de derecho privado, diferentes de las multas de naturaleza conminatoria de que trata el artículo 17 de la Ley 1150 de 2007, y que de aplicar a ellas el procedimiento de imposición establecido en la Ley 1474 de 2011, podrían resultar en una declaratoria de inhabilidad a los Concesionarios que en principio no les sería aplicable.
- 2.12.9. Que la circunstancia descrita en el considerando anterior tendría efectos desproporcionados y adicionalmente atentaría contra la obligación de Metro Cali de garantizar la prestación continua del servicio de transporte urbano masivo de pasajeros.
- 2.12.10. Que algunas multas parecían repetirse o no estaban claramente definidas, como el caso de las relacionadas con la capacitación, por lo cual debe aclararse en el texto de las mismas a qué personal se refiere cada una.
- 2.12.11. Que de modificarse la periodicidad de la remuneración de los Concesionarios, será necesario ajustar el número de períodos en los cuales mantenerse en bajos niveles de servicio conllevaría la aplicación de multas.
- 2.12.12. Que los mecanismos contractualmente previstos, no resultaron eficientes en la práctica para manejar adecuadamente el régimen sancionatorio y que hasta la fecha, a pesar de haberlo intentado, las partes no han logrado un acuerdo para adecuar las cláusulas respectivas.
- 2.12.13. Que con la expedición de la Ley 1474 de 2011, "Por la cual se dictan normas orientadas a fortalecer los mecanismos de prevención, investigación y sanción de actos de corrupción y la efectividad del control de la gestión pública", se regularon algunos aspectos sobre la imposición de multas y sanciones por las entidades estatales sometidas al estatuto general de contratación de la administración pública, y en especial, se establece un procedimiento para su imposición.
- 2.12.14. Que Metro Cali es una entidad sometida al estatuto general de la contratación de la administración pública y por consiguiente, debe aplicar el procedimiento para la imposición de multas previsto en la ley aludida.

[Handwritten mark]

[Handwritten signature]



**CONTRATO MODIFICATORIO No. 6 AL CONTRATO
DE CONCESIÓN No. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GIT
MASIVO S.A.**

- 2.12.15. Que de conformidad con lo previsto en la Ley 1474 de 2011, algunos aspectos relacionados con la imposición de multas, sanciones y declaratorias de incumplimiento contractual fueron modificados, señalando en su artículo 86 un nuevo procedimiento, e incluyendo en su artículo 90 causales adicionales de inhabilidad, derivadas de lo que la Ley denomina "*Inhabilidad por incumplimiento reiterado*" del contratista.
- 2.12.16. Que por lo anterior, es evidente la necesidad de aclarar la estructura sancionatoria de los Contratos de Concesión, para adecuarla a las condiciones de la nueva normatividad (Concepto de la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, del día 10 de octubre de 2013, Consejero Ponente Álvaro Namén).
- 2.12.17. Que teniendo en cuenta lo anterior, el procedimiento para la imposición de multas establecido en el Capítulo 12 del Contrato de Concesión debe modificarse para reflejar el nuevo procedimiento previsto en el artículo 86 de la Ley 1474 de 2011.
- 2.13. **Consideraciones especiales relacionadas con los niveles de servicio e indicadores de calidad:**
- 2.13.1. Que según el numeral 26.6. de la cláusula 26 del Contrato de Concesión, el pago a cada uno de los Concesionarios depende de los cinco (5) rangos de Niveles de Servicio establecidos en dicho numeral y en el Apéndice No. 3, que van desde A, con 97% o más hasta E, con 91% o menos, de acuerdo con la medición del Indicador de Calidad del Sistema.
- 2.13.2. Que el mismo Apéndice No. 3 establece un Índice de Calidad de Desempeño (en adelante "ICD") compuesto a su vez por ocho (8) índices, con sus correspondientes definiciones, cálculos y ponderaciones, cuyo resultado define en cuál Nivel de Servicio se ubica cada Concesionario en un período determinado.
- 2.13.3. Que atendiendo las solicitudes de los Concesionarios y después de un análisis técnico y operativo interno, se encontró que algunos de ellos están estructurados de manera compleja haciendo difícil su comprensión y dispendiosa su medición, al tiempo que otros no reflejan la realidad de la operación o hacen referencia a conductas más bien relacionadas con multas del Contrato de Concesión, por lo que las partes han acordado introducir modificaciones al aludido esquema, a fin de que los Niveles de Servicio puedan operar como incentivos y desincentivos para una buena prestación del servicio del Sistema MIO.
- 2.13.4. Que para el efecto, Metro Cali modificó el Apéndice No. 3, disminuyendo la cantidad de índices, simplificando las fórmulas, modificando los pesos y ajustando éstos para que comprendan estándares de calidad del servicio prestado asociados a las condiciones actuales del Sistema MIO.
- 2.13.5. Que uno de los índices que será suprimido de la medición del ICD establecida en el Apéndice No. 3 es el índice de desempeño ambiental, al considerarse que el incumplimiento al buen desempeño ambiental del Concesionario ya está penalizado en las multas del Contrato de Concesión.



**CONTRATO MODIFICATORIO No. 6 AL CONTRATO
DE CONCESIÓN No. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GIT
MASIVO S.A.**



- 2.13.6. Que dicho índice, de acuerdo con lo establecido en el numeral 29.5.2 del Contrato de Concesión, constituye un factor de distribución de los descuentos efectuados a los Concesionarios, resultante de las deducciones aplicadas al pago por efectos de los Niveles de Servicio.
- 2.13.7. Que en el Apéndice No. 1 del Contrato de Concesión se menciona la afectación de dicho índice, acorde con las mediciones de desempeño ambiental que se realizan a partir del plan de manejo ambiental.
- 2.13.8. Que el numeral 26.6. del Contrato de Concesión antes citado, establece que durante los tres (3) primeros meses de la Etapa de Operación Regular del Sistema, el pago correspondiente a la operación de los Concesionarios no se sujetará a los niveles de servicio, permitiendo a Metro Cali verificar con el SIUR las constantes de calificación de dichos niveles, situación que se prorrogó en razón de lo estipulado en el Acta de Acuerdo al Contrato de Concesión No. 2 con el Objeto de Facilitar el Inicio de la Etapa de Operación Regular, suscrita el día 11 de junio de 2010 donde se señaló, en el numeral segundo, que el pago a cada uno de los Concesionarios no estaría sujeto a los Niveles de Servicio hasta tanto Metro Cali hiciera entrega de los patios y talleres Sur y Aguablanca.
- 2.13.9. Que resulta fundamental para el cumplimiento de los objetivos del Contrato de Concesión y la adecuada prestación del servicio, iniciar la aplicación de los Niveles de Servicio para efectos de la remuneración pactada por las partes.
- 2.13.10. Que por otro lado, una de las herramientas que contempla el Contrato de Concesión para garantizar el cumplimiento de los niveles de servicio en la prestación del servicio es la flota de reserva a cargo de los Concesionarios.
- 2.13.11. Que en ese sentido, la cláusula 60 del Contrato de Concesión establece la obligación en cabeza de los Concesionarios de mantener los autobuses necesarios al tamaño de la flota de operación regular, como reserva técnica que asegure la cobertura y disponibilidad permanente de Flota en el Sistema MIO y adicionalmente, permita cubrir las contingencias en la operación y las necesidades de mantenimiento de la Flota.
- 2.13.12. Que no obstante lo anterior, esta cláusula no establece un porcentaje mínimo de flota de reserva que permita cumplir con dichas necesidades.
- 2.13.13. Que Metro Cali considera necesario establecer un porcentaje mínimo de flota de reserva que garantice el cumplimiento de los Niveles de Servicio, la cobertura y las necesidades operativas y de mantenimiento de la Flota a cargo de cada Concesionario, en los términos establecidos en la cláusula 60 del Contrato de Concesión.
- 2.13.14. Que para el efecto, se ha acordado establecer un porcentaje mínimo de tres por ciento (3%) de flota de reserva por cada tipología de vehículo, el cual corresponde a un porcentaje estándar aplicable a sistemas de transporte masivo como el Sistema MIO.
- 2.14. **Consideraciones especiales relacionadas con la infraestructura del Sistema MIO:**

\$



**CONTRATO MODIFICATORIO No. 6 AL CONTRATO
DE CONCESIÓN No. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GIT
MASIVO S.A.**

- 2.14.1. Que el Contrato de Concesión contiene diferentes definiciones sobre la Infraestructura del Sistema MIO y sobre la Infraestructura de Transporte del Sistema MIO, concretándose éstas, especialmente, al conjunto de bienes como Patios y Talleres, corredores, estaciones, etc., que se encuentren destinados a la operación del Sistema MIO o que tengan que ver con la movilidad de los autobuses y de los usuarios.
- 2.14.2. Que a lo largo del Contrato de Concesión hay un sinnúmero de disposiciones que de una u otra forma se refieren a la infraestructura, bien para aludir a derechos o a obligaciones de las partes o para regular cuestiones relativas a la operación del Sistema MIO.
- 2.14.3. Que dentro de los riesgos del Contrato de Concesión no atribuidos al Concesionario se encuentra el riesgo de la infraestructura, el cual corresponde a Metro Cali.
- 2.14.4. Que las partes son conscientes de que por razones diversas, la infraestructura que originalmente estaba programada para ciertos momentos de ejecución contractual, no pudo estar completa y disponible en la forma y tiempo inicialmente previstos.
- 2.14.5. Que por consiguiente, se hace necesario definir un cronograma de obras que comprenda las fases en que se encuentra cada una de ellas y los estimativos de concreción o finalización de éstas.
- 2.15. **Consideraciones especiales relacionadas con la diferencia tarifaria y tarifa técnica:**
- 2.15.1. Que desde la fecha de suscripción del Contrato de Concesión, se han presentado diversas vicisitudes en la ejecución del mismo, en especial, pero no exclusivamente, en la implantación del Sistema MIO, la no reducción de oferta, la no vinculación a tiempo de la Flota del Sistema MIO, la no entrega completa de la infraestructura, entre otros.
- 2.15.2. Que como consecuencia de las dificultades anteriores, el Sistema MIO no ha podido alcanzar un servicio óptimo, de acuerdo con los niveles de servicio contractualmente pactados y esperados.
- 2.15.3. Que por esa misma razón, tampoco se ha considerado conveniente reajustar la Tarifa al Usuario de la manera contractualmente pactada y, en consecuencia, los ingresos del Sistema MIO han sido insuficientes, poniéndose en grave riesgo la prestación del servicio público de transporte del municipio de Santiago de Cali.
- 2.15.4. Que por lo antes expuesto, el Fondo de Contingencias resulta insuficiente para cubrir contingencias derivadas de diferencias tarifarias, toda vez que el aludido fondo tiene como una de sus fuentes principales de ingresos los superávits por tarifa, situación que no se ha presentado, razón por la cual se hace necesario generar nuevas fuentes de ingresos al Fondo de Contingencias.
- 2.15.5. Que según el numeral 8 del artículo 4 de la Ley 80 de 1993, las entidades estatales están obligadas a adoptar *"las medidas necesarias para mantener durante el desarrollo y ejecución del contrato las condiciones técnicas, económicas y financieras existentes al momento de proponer en los casos en*



**CONTRATO MODIFICATORIO No. 6 AL CONTRATO DE
CONCESIÓN No. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GIT
MASIVO S.A.**



que se hubiere realizado licitación o de contratar en los casos de contratación directa. Para ello utilizarán los mecanismos de ajuste y revisión de precios, acudirán a los procedimientos de revisión y corrección de tales mecanismos si fracasan los supuestos o hipótesis para la ejecución...”.

- 2.15.6 Que la cláusula 22 del Contrato de Concesión señala que, “...corresponde al Alcalde Municipal de Santiago de Cali, establecer la Tarifa al Usuario...”.
- 2.15.7 Que la cláusula 23 del Contrato de Concesión estipula que el ajuste de la Tarifa al Usuario lo efectuará el Alcalde de acuerdo con lo establecido en el Convenio Interadministrativo, lo cual se producirá anualmente, en febrero de cada año, tomando como base el cálculo de la tarifa técnica del Sistema MIO realizado por Metro Cali, según la fórmula establecida en los Contratos de Concesión.
- 2.15.8 Que en ese orden de ideas y teniendo en cuenta los efectos del no reajuste de la Tarifa al Usuario y la obligación que tienen las entidades públicas de acuerdo con el ya citado numeral 8 del artículo 4 de la Ley 80 de 1993, se hace necesario identificar una contingencia específica por diferencia tarifaria, ocurrida en el pasado, la cual deberá ser atendida con cargo a los recursos del Fondo de Contingencias, de conformidad con las condiciones que se requieren para la disposición de los recursos del aludido fondo, en virtud de lo consagrado en la cláusula 31 de los Contratos de Concesión.
- 2.15.9 Que los efectos generados hacia el pasado por la contingencia de diferencia tarifaria arriba mencionada, ascienden a una suma que se ha estimado, para todos los agentes del Sistema MIO que participan de un porcentaje de la Tarifa al Usuario (Concesionarios, Metro Cali y el Fondo de Reconversión Social, Empresarial y Ambiental – FRESA), en un valor de ciento treinta y nueve mil ochocientos treinta millones doscientos treinta y seis mil ciento cuarenta y dos pesos (\$139.830.236.142), según el cálculo realizado por Metro Cali, de acuerdo con los estudios financieros contratados por ésta.
- 2.15.10 Que el porcentaje del valor anterior que corresponde a los Concesionarios se calculó según la liquidación de los kilómetros recorridos por cada uno en el último periodo liquidado antes de la firma del presente documento y debe ser cubierta de acuerdo con la metodología y condiciones establecidas en el numeral 3.40 del mismo, así

Concesionario	Km Equivalentes	% Km Equivalentes	Valor a Distribuir
GIT Masivo S.A.	96.954.554,79	30,44%	\$ 37.239.264.261
Blanco y Negro Masivo S.A.	104.670.537,30	32,86%	\$ 40.202.895.132
ETM S.A.	64.841.868,32	20,36%	\$ 24.905.106.056
UNIMETRO S.A.	52.082.056,07	16,35%	\$ 20.004.191.175
Total		100,00%	\$ 122.351.456.624



**CONTRATO MODIFICATORIO No. 6 AL CONTRATO DE
CONCESIÓN No. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GIT
MASIVO S.A.**



- 2.15.11 Que los efectos que se han generado hasta el momento de la firma del presente documento por dicha contingencia de diferencia tarifaria para todos los agentes del Sistema MIO que participan de un porcentaje de la Tarifa al Usuario (Concesionarios, Metro Cali y el Fondo de Reconversión Social, Empresarial y Ambiental – FRESA), serán cubiertos en la proporción que corresponde a cada uno, de acuerdo con el procedimiento y condiciones establecidas en los numerales 3.40.4. y 3.40.5. del presente documento.
- 2.15.12 Que para determinar el monto de las contingencias por diferencia tarifaria, las partes convienen en este documento el alcance e interpretación que deberá aplicarse para todos los efectos contractuales en relación con el cálculo de la tarifa técnica, de acuerdo con lo establecido en los párrafos que se incluyen en la cláusula 23 del Contrato de Concesión según el numeral 3.10. del presente documento.
- 2.15.13 Que con el fin de superar las diferencias tarifarias existentes y prever solución para las futuras que se pudieren llegar a presentar, Metro Cali ha propiciado la celebración de una modificación al Convenio Interadministrativo con la Secretaría de Tránsito y Transporte, en la cual se recoge la obligación a cargo de esta última de suplir las diferencias tarifarias generadas por el no reajuste de la Tarifa al Usuario que no puedan ser cubiertas por el Fondo de Contingencias y se establece un procedimiento para que el municipio de Santiago de Cali pueda atender dicha contingencia en caso de que los recursos del Fondo de Contingencias sean insuficientes, a cuya suscripción se procede en esta misma fecha.
- 2.15.14 Que así mismo, en dicha modificación al Convenio Interadministrativo se indica que el municipio de Santiago de Cali entregará recursos en cuantía de treinta mil millones de pesos (\$30.000.000.000), y gestionará la consecución de recursos adicionales en cuantía de doce mil millones de pesos (\$12.000.000.000) durante el segundo trimestre del año 2015, con el fin exclusivo de compensar la diferencia tarifaria pasada a la que se hace referencia en el numeral 2.15.9. para lo cual ingresarán al Fondo de Contingencias con dicha destinación específica.
- 2.15.15 Que así mismo, las partes acuerdan que es necesario precisar la definición de los Egresos Básicos del Sistema, para que se indique qué se tendrá en cuenta para el cálculo de los mismos.
- 2.15.16 Que en virtud de todo lo anterior y, siempre bajo la premisa fundamental de garantizar la prestación del servicio público de transporte de la ciudad, se hace imperativo velar por la sostenibilidad del Sistema MIO en el tiempo, lo cual no resulta en una alteración a la matriz de riesgos respecto del denominado riesgo tarifario asignado a Metro Cali, en los términos de la cláusula 92 del Contrato de Concesión.
- 2.16. **Consideraciones especiales relacionadas con las fuentes y usos de algunos de los fondos del Sistema MIO:**
- 2.16.1. Que la cláusula 29 del Contrato de Concesión se refiere a la disposición y destinación específica de los recursos generados por el Sistema MIO.



CONTRATO MODIFICATORIO No. 6 AL CONTRATO DE
CONCESIÓN No. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GIT
MASIVO S.A.



- 2.15.11 Que los efectos que se han generado hasta el momento de la firma del presente documento por dicha contingencia de diferencia tarifaria para todos los agentes del Sistema MIO que participan de un porcentaje de la Tarifa al Usuario (Concesionarios, Metro Cali y el Fondo de Reconversión Social, Empresarial y Ambiental - FRESA), serán cubiertos en la proporción que corresponde a cada uno, de acuerdo con el procedimiento y condiciones establecidas en los numerales 3.40.4. y 3.40.5. del presente documento.
- 2.15.12 Que para determinar el monto de las contingencias por diferencia tarifaria, las partes convienen en este documento el alcance e interpretación que deberá aplicarse para todos los efectos contractuales en relación con el cálculo de la tarifa técnica, de acuerdo con lo establecido en los párrafos que se incluyen en la cláusula 23 del Contrato de Concesión según el numeral 3.10. del presente documento.
- 2.15.13 Que con el fin de superar las diferencias tarifarias existentes y prever solución para las futuras que se pudieren llegar a presentar, Metro Cali ha propiciado la celebración de una modificación al Convenio Interadministrativo con la Secretaría de Tránsito y Transporte, en la cual se recoge la obligación a cargo de esta última de suplir las diferencias tarifarias generadas por el no reajuste de la Tarifa al Usuario que no puedan ser cubiertas por el Fondo de Contingencias y se establece un procedimiento para que el municipio de Santiago de Cali pueda atender dicha contingencia en caso de que los recursos del Fondo de Contingencias sean insuficientes, a cuya suscripción se procede en esta misma fecha.
- 2.15.14 Que así mismo, en dicha modificación al Convenio Interadministrativo se indica que el municipio de Santiago de Cali entregará recursos en cuantía de treinta mil millones de pesos (\$30.000.000.000), y gestionará la consecución de recursos adicionales en cuantía de doce mil millones de pesos (\$12.000.000.000) durante el segundo trimestre del año 2015, con el fin exclusivo de compensar la diferencia tarifaria pasada a la que se hace referencia en el numeral 2.15.9. para lo cual ingresarán al Fondo de Contingencias con dicha destinación específica.
- 2.15.15 Que así mismo, las partes acuerdan que es necesario precisar la definición de los Egresos Básicos del Sistema, para que se indique qué se tendrá en cuenta para el cálculo de los mismos.
- 2.15.16 Que en virtud de todo lo anterior y, siempre bajo la premisa fundamental de garantizar la prestación del servicio público de transporte de la ciudad, se hace imperativo velar por la sostenibilidad del Sistema MIO en el tiempo, lo cual no resulta en una alteración a la matriz de riesgos respecto del denominado riesgo tarifario asignado a Metro Cali, en los términos de la cláusula 92 del Contrato de Concesión.
- 2.16. **Consideraciones especiales relacionadas con las fuentes y usos de algunos de los fondos del Sistema MIO:**
- 2.16.1. Que la cláusula 29 del Contrato de Concesión se refiere a la disposición y destinación específica de los recursos generados por el Sistema MIO.



**CONTRATO MODIFICATORIO No. 6 AL CONTRATO
DE CONCESIÓN No. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GIT
MASIVO S.A.**



- 2.16.2. Que el numeral 29.3. establece un fondo denominado Fondo de Mantenimiento y Expansión del Sistema, FMES, discriminando sus fuentes de ingresos y señalando sus objetivos principales.
- 2.16.3. Que el FMES tiene diversas fuentes de ingresos como lo son, entre otros, los rendimientos generados por recursos acumulados en el Fondo de Contingencias, en el Fondo General, en el FRESA y en el FMES.
- 2.16.4. Que el numeral 29.4. establece un fondo denominado Fondo de Reconversión Empresarial, Social y Ambiental, FRESA, señalando también la finalidad del mismo.
- 2.16.5. Que a su vez, el numeral 29.4.4. establece que tan pronto como se cumpla con la totalidad de las obligaciones a cargo del FRESA, los recursos ingresarán directamente al FMES.
- 2.16.6. Que según el análisis realizado, las partes han considerado conveniente modificar parcialmente las fuentes del FMES, destinando al Fondo de Contingencias los recursos mencionados, una vez se cumplan las obligaciones a cargo del FRESA.
- 2.17. **Consideraciones especiales relacionadas con la extensión del plazo de la Etapa de Operación Regular:**
- 2.17.1. Que el inciso primero de la cláusula 120 del Contrato de Concesión, sobre duración de la Etapa de Operación Regular, establece para ésta una duración máxima de veinticuatro (24) años contados a partir de la fecha de inicio de la misma.
- 2.17.2. Que la cláusula 13 del Contrato de Concesión establece que se considerará iniciada la Etapa de Operación Regular a partir de la fecha determinada por Metro Cali para que el Concesionario inicie la operación de su Flota en el Sistema MIO.
- 2.17.3. Que los numerales 1.5. y 1.61. del prefacio del Contrato de Concesión, sobre Definiciones, señalaron como tales las correspondientes al "Acta de Inicio de Operación Regular" (1.5) y "Fecha de Iniciación de la Etapa de Operación Regular" (1.61.), que son el acta y la fecha a partir de la cual se contabiliza el término de la Etapa de Operación Regular.
- 2.17.4. Que el Acta de Inicio de Operación Regular se suscribió entre las partes el día 11 de junio de 2010, por lo que el término de duración de la Etapa de Operación Regular se debe contabilizar desde esa fecha, hasta el día 12 de junio de 2034.
- 2.17.5. Que los plazos inicialmente previstos para que Metro Cali pusiera a disposición de los Concesionarios la infraestructura a su cargo no pudieron cumplirse por diversas razones, y que igualmente se han presentado factores externos que han afectado la implantación del Sistema MIO.
- 2.17.6. Que todo lo anterior consta en el "Acta de Acuerdo al Contrato de Concesión No. 1 con el objeto de facilitar el Inicio de la Etapa de Operación Regular", suscrita el 11 de junio de 2010, documento en el cual debido a la ocurrencia de los factores enunciados en el numeral anterior, se suspendió la aplicación de los



**CONTRATO MODIFICATORIO No. 6 AL CONTRATO
DE CONCESIÓN No. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GIT
MASIVO S.A.**



niveles de servicio hasta tanto se hiciera entrega por Metro Cali de los patios y talleres Sur y Aguablanca, así como la contabilización de los kilómetros máximos recorridos por la Flota de los Concesionarios, en términos de su vida útil.

- 2.17.7. Que según lo expuesto por los Concesionarios, lo anterior ha impactado sus costos, el costo de oportunidad y el retorno de su inversión, por lo que han solicitado a Metro Cali una extensión en el término de duración de la Etapa de Operación Regular del Contrato de Concesión, lo cual ha sido considerado por ésta como razonable, según los estudios financieros contratados por la entidad.
- 2.17.8. Que la extensión del término de duración de la Etapa de Operación Regular puede implicar una segunda reposición de flota por parte de los Concesionarios cuya inversión eventualmente no se alcance a amortizar por completo en el tiempo restante de dicho término, por lo que se hace necesario establecer mecanismos complementarios para regular las condiciones de reversión y restitución de bienes y liquidación del Contrato de Concesión.
- 2.18. **Consideraciones especiales relacionadas con la vida útil de la Flota:**
- 2.18.1. Que el numeral 66.1. de la cláusula 66 del Contrato de Concesión establece las condiciones de kilometraje máximo y tiempo máximo de vida útil para cada uno de los tipos de autobuses que conforman la Flota.
- 2.18.2. Que teniendo en cuenta lo señalado en las consideraciones anteriores, las partes han acordado la extensión del término de duración de la Etapa de Operación Regular.
- 2.18.3. Que para que la extensión del término de duración de la Etapa de Operación Regular no afecte económicamente a los Concesionarios, se hace necesario ampliar la vida útil de la Flota.
- 2.18.4. Que asimismo, el interés del servicio está dado no tanto por mínimos y máximos de tiempo y/o de recorrido, sino principalmente por el estado y la funcionalidad de cada autobús.
- 2.18.5. Que por lo anterior, la aplicación de la ampliación de la vida útil de la Flota implica que los Concesionarios cumplan a cabalidad con los requerimientos de mantenimiento establecidos en el Contrato de Concesión para una adecuada prestación del servicio.
- 2.18.6. Que es necesario garantizar de manera permanente y continua la disponibilidad suficiente de la flota para cumplir las exigencias de Metro Cali, durante los procesos de mantenimiento y Overhaul.
- 2.19. **Consideraciones especiales relacionadas con la participación de los Concesionarios en la Bolsa del Sistema:**
- 2.19.1. Que de conformidad con lo señalado en el numeral 2.1.16 de este documento, se han presentado algunas circunstancias que inicialmente no fueron estimadas por las partes y/o que se han producido en condiciones y momentos diferentes lo cual ha afectado la ejecución y proyección futura del Contrato de Concesión.

A



**CONTRATO MODIFICATORIO No. 6 AL CONTRATO
DE CONCESIÓN No. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GIT
MASIVO S.A.**



- 2.19.2. Que en virtud de lo anterior, Metro Cali inició un proceso de revisión de los Contratos de Concesión, a través del cual se buscaron alternativas de ajuste y modificación que pudieran resultar en mejoras del servicio para los usuarios del Sistema MIO y un replanteamiento de algunas de las condiciones pactadas en aquellos, tanto para Metro Cali, como para los Concesionarios, las cuales se contemplan en el presente documento.
- 2.19.3. Que los Concesionarios consideran que debido a los cambios asociados en la matriz de viajes, sistema de rutas y en la integración físico tarifaria del diseño operacional proyectado en la licitación, versus la realidad del Sistema MIO, en particular, los cambios necesarios para adecuarse a las necesidades actuales de movilidad del municipio de Santiago de Cali, se hace necesario tener en cuenta los aspectos operacionales vigentes.
- 2.19.4. Que con base en la anterior consideración, los Concesionarios manifiestan que se hace necesaria la realización de estudios financieros, que permitan revisar, entre otros aspectos, la estructura tarifaria y determinar la eventual necesidad de modificar su participación en la Bolsa del Sistema, toda vez que señalan que los ingresos que reciben son insuficientes para cubrir la totalidad de sus costos y gastos actuales.
- 2.19.5. Que Metro Cali, por su parte, considera que no tiene los elementos de juicio necesarios para determinar lo anterior y para adoptar los correctivos que eventualmente pudieran derivarse de ello, pues cualquier modificación que pretenda hacerse al esquema de la Bolsa del Sistema o a su distribución, sólo podrá hacerse soportada en estudios financieros y jurídicos que lo justifiquen, recomienden y viabilicen, sin que dicha modificación pueda afectar o alterar la matriz de riesgos del Contrato de Concesión.
- 2.19.6. Que las partes han sido informadas acerca de que el Departamento Nacional de Planeación adelantará en fecha próxima un estudio que tiene por objeto la *"Aplicación de la metodología de estimación de capacidad de pago y propuesta de estructura tarifaria para el SITM MIO de Santiago de Cali"*, según oficio No. 20148641088011 de fecha 3 de diciembre de 2014, y que podría adelantar otros estudios relacionados con la estructura tarifaria del MIO durante el primer semestre del año 2015.
- 2.19.7. Que una vez entregados los estudios por el Departamento Nacional de Planeación, Metro Cali contratará estudios jurídicos que le indiquen la forma en que se pueden implementar los resultados de los estudios del Departamento Nacional de Planeación.
- 2.19.8. Que por otra parte, tal y como se indicó en el numeral 2.1.4. del presente documento, las entidades estatales están en la obligación legal de adoptar las medidas necesarias y utilizar los mecanismos de ajuste y revisión de precios, acudir a los procedimientos de revisión y corrección de tales mecanismos si fracasan los supuestos o hipótesis para la ejecución del contrato (numeral 8 del artículo 4 de la Ley 80 de 1993).
- 2.19.9. Que las anteriores consideraciones no implican el reconocimiento por parte de Metro Cali de un desequilibrio económico del Contrato de Concesión que haya afectado a los Concesionarios, ni posibles alteraciones en la matriz de riesgos de éste.



**CONTRATO MODIFICATORIO No. 6 AL CONTRATO
DE CONCESIÓN No. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GIT
MASIVO S.A.**

2.19.10. Que el solo hecho de que los estudios financieros a los que se hace referencia arrojen como recomendaciones o resultados una modificación en la participación de los Concesionarios en la Bolsa General del Sistema no se considera en sí mismo una alteración en la matriz de riesgos del Contrato de Concesión. Sin perjuicio de lo anterior, los estudios financieros no podrán variar la matriz de riesgos de los Contratos de Concesión.

2.20. Consideraciones especiales relacionadas con las mutuas reclamaciones de las partes:

2.20.1. Que los Concesionarios han manifestado a Metro Cali que las demoras en el Inicio de la Etapa de Operación no fueron imputables a ellos y que como consecuencia de las mismas sufrieron un desequilibrio económico que les debe ser compensado.

2.20.2. Que de la misma manera, los Concesionarios han manifestado que la demora de Metro Cali en entregar la totalidad de la infraestructura a su cargo, ha contribuido a que el Sistema MIO no se haya podido implementar y desarrollar adecuadamente, implicando también cuantiosas pérdidas para aquellos.

2.20.3. Que los Concesionarios manifiestan que el no reajuste de la tarifa por parte de la Alcaldía del municipio de Cali ha derivado en falta de ingresos para los Concesionarios con una incidencia directa en la operación del Sistema MIO.

2.20.4. Que los Concesionarios han tasado en distintas ocasiones los perjuicios que dicen haber tenido, dentro de los cuales se destacan:

- (i) ETM, al formular convocatoria y demanda arbitral ante la Cámara de Comercio de Cali, con pretensiones que en su momento cuantificó en \$71.916.000.000;
- (ii) UNIMETRO, por su parte, ha presentado dos (2) reclamaciones directas, a través de las cuales ha estimado perjuicios así: a) reclamación del 29 de julio de 2013, por concepto de diferencia tarifaria, \$68.885.671.000; y, b) reclamación del 22 de mayo de 2014, por concepto de riesgos de infraestructura e implantación a cargo de Metro Cali, \$93.340.000.000; y,
- (iii) Finalmente, dentro del proceso de renegociación de los Contratos de Concesión, los Concesionarios manifestaron que las cuantificaciones de sus reclamos eran las siguientes: a) ETM, \$226.786.000.000; b) GIT, \$283.504.000.000; c) BLANCO & NEGRO, \$244.934.000.000; para un total respecto de estos tres (3) Concesionarios de \$755.224.000.000.

2.20.5. Que Metro Cali no ha estado de acuerdo con las cifras que han planteado en sus reclamaciones los Concesionarios.

2.20.6. Que Metro Cali reconoce las dificultades que se presentaron inicialmente en la implantación del Sistema MIO y los retrasos que se han presentado para entregar parte de la infraestructura a su cargo, lo mismo que los impactos que ha podido tener en el sistema y en los Concesionarios, el no ajuste de la Tarifa al Usuario en los términos inicialmente convenidos.



**CONTRATO MODIFICATORIO No. 6 AL CONTRATO
DE CONCESIÓN No. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GIT
MASIVO S.A.**



- 2.20.7. Que Metro Cali también imputa a los Concesionarios diversas fallas en el servicio e incumplimientos de las obligaciones a cargo de éstos, en especial, la no vinculación de flota, la no reducción de oferta y el no cumplimiento de los PSO, que a su juicio han contribuido sensiblemente a las dificultades de implantación aludidas y al funcionamiento mismo de la operación del Sistema MIO.
- 2.20.8. Que en diversos escenarios Metro Cali ha aducido que buena parte de las consecuencias negativas adversas que se han presentado en la operación del Sistema MIO y en sus resultados derivan de problemas de demanda del servicio, riesgo que en el Contrato de Concesión se pactó como a cargo del Concesionario, por lo cual su ocurrencia e impacto no están llamados a ser objeto de reclamación por desequilibrio económico.
- 2.20.9. Que las partes son conscientes de que las mutuas responsabilidades que puedan caberle a cada una de ellas implicaría una ardua discusión jurídica y cualquier eventual cuantificación resultaría excesivamente difícil y subjetivo dados todos los factores involucrados.
- 2.20.10. Que no obstante lo anterior, las partes consideran que deben replantearse muchos aspectos del Contrato de Concesión y del negocio sin que ello, de manera alguna, afecte o modifique en ningún sentido los riesgos del Contrato de Concesión, los cuales deben mantenerse.
- 2.20.11. Que por lo expuesto, todo el nuevo clausulado pactado en el presente documento implica directa o indirectamente un reconocimiento que se hacen las partes entre sí para compensar y superar los desequilibrios e incumplimientos, ciertos o eventuales alegados por todos los intervinientes, por lo cual aquél busca dejar zanjadas hasta la fecha las mutuas reclamaciones que por cualquier conducta o mecanismo se hubieran formulado Metro Cali y los Concesionarios.

III. CLÁUSULAS

- 3.1. **Sustitúyase el numeral 1.56. al prefacio del Contrato de Concesión, sobre Definiciones, por el siguiente texto:**

"1.56. Estándares de operación de transporte: Son el conjunto de parámetros asociados con un determinado nivel de servicio entre los cuales se incluyen cumplimiento, regularidad, estado de la Flota, accidentalidad, entre otros, de conformidad con el Apéndice No. 3 (Indicadores de Desempeño) del presente Contrato de Concesión y las demás disposiciones que para el efecto expida Metro Cali S.A."

- 3.2. **Adiciónase un nuevo numeral al prefacio del Contrato de Concesión, sobre Definiciones, con el siguiente texto:**

"1.176. Overhaul: Se entiende por Overhaul la revisión total y detallada de las condiciones mecánicas y técnicas del vehículo, así como las reparaciones que deben realizarse producto de ésta. Esta revisión se hará con participación de un tercero idóneo en el momento en que cada vehículo que se encuentre operando en el Sistema MIO llegue a los siguientes kilometrajes, medidos por odómetro:

TIPO DE AUTOBUS	KILOMETROS MAXIMOS
Articulados	1.100.00

[Handwritten mark]

[Handwritten signatures]



**CONTRATO MODIFICATORIO No. 6 AL CONTRATO
DE CONCESIÓN No. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GIT
MASIVO S.A.**

MIO

Padrones	850.000
Complementarios	650.000

Lo anterior, se hará sin perjuicio del mantenimiento de los autobuses del Sistema MIO ni de las revisiones requeridas para mantener el certificado de operación, establecidas en el Contrato de Concesión. La revisión a que se refiere la presente cláusula será obligatoria para obtener la renovación anual del certificado de operación."

3.3. Adiciónanse tres nuevos numerales a la cláusula 7 del Contrato de Concesión, sobre derechos del Concesionario, con los siguientes textos:

"7.12. El derecho a solicitar, conjuntamente con los demás Concesionarios, a través de un escrito motivado dirigido a Metro Cali, la práctica de auditorías adicionales en el subsistema de recaudo del SIUR, que se realizarán a través de la decisión adoptada de común acuerdo entre Metro Cali y los Concesionarios, y para lo cual Metro Cali procederá a contratar a la firma que deba adelantarla, siendo los costos de la misma a cargo de todos los Concesionarios en proporción a sus participaciones contractuales en el Sistema MIO, auditorias que deberán adelantarse de conformidad con lo establecido en el Manual de Auditorías del Sistema MIO – Tomo I."

7.13. El derecho a presentar, de manera conjunta con los demás integrantes del Comité de Operadores y de conformidad con el reglamento de éste último, observaciones no vinculantes a las modificaciones que Metro Cali pretenda realizar al Manual de Operaciones, antes de que éstas sean adoptadas por Metro Cali quien, por su parte, hará llegar al Comité de Operadores las modificaciones proyectadas, indicando el plazo máximo para que aquel haga sugerencias respecto de las mismas. El silencio del Comité de Operadores, o el hecho de que no se reúna dentro del plazo fijado para su pronunciamiento, se entenderán como falta de interés en la presentación de observaciones.

7.14. El derecho a presentar, de manera conjunta con los demás integrantes del Comité de Operadores, sugerencias al Manual de Operaciones, no vinculantes para Metro Cali. Las partes acuerdan el adelantamiento de gestiones de modificación al reglamento del Comité de Operadores, de manera tal que éste contemple en su numeral 5 una facultad para sugerir, de forma no vinculante para Metro Cali S.A., modificaciones al Manual de Operaciones, las cuales deberán encontrarse debidamente sustentadas."

3.4. Sustitúyase el numeral 8.3. de la cláusula 8 del Contrato de Concesión, sobre obligaciones de los Concesionarios, por los siguientes textos:

"8.3. Obligaciones respecto de la participación de pequeños propietarios transportadores

8.3.1. No disminuir el número y la participación de los pequeños propietarios transportadores que hayan sido accionistas del CONCESIONARIO al momento de la adjudicación, desde la Adjudicación del Contrato de Concesión y hasta pasado los primeros ocho (8) años contados a partir de la suscripción del Contrato de Concesión, salvo que Metro Cali S.A. lo autorice previa y expresamente por escrito, para lo cual el CONCESIONARIO acreditará el interés de cada propietario en ceder total o parcialmente su participación accionaria en el Concesionario. Metro Cali S.A. deberá pronunciarse al respecto dentro de los treinta (30) días hábiles siguientes a la solicitud debida y completamente formulada.

A

[Handwritten signature]



**CONTRATO MODIFICATORIO No. 6 AL CONTRATO
DE CONCESIÓN No. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GIT
MASIVO S.A.**

8.3.2. Conceder y respetar el derecho de preferencia que tienen los pequeños propietarios accionistas en cualquier aumento de capital.

8.3.3. Remitir anualmente a Metro Cali S.A. una certificación suscrita por el representante legal y por el revisor fiscal, en la cual conste la composición de la estructura societaria del CONCESIONARIO. Cada una de las personas jurídicas compuestas por propietarios transportadores, que conforman o hacen parte del CONCESIONARIO, deberán anualmente remitir certificación suscrita por el Representante Legal y el Revisor Fiscal en la cual conste su composición societaria. La sociedad fiduciaria vocera del patrimonio autónomo constituido por propietarios transportadores, que conforman o hacen parte del CONCESIONARIO, deberá anualmente remitir certificación suscrita por el Representante Legal de la sociedad fiduciaria en la cual conste la participación de cada uno de los propietarios transportadores, en el patrimonio autónomo. Las obligaciones precedentes regirán desde la adjudicación y hasta los primeros ocho (8) años contados a partir de la suscripción del Contrato de Concesión."

3.5. **Adiciónase un párrafo al final del numeral 8.4.19. de la cláusula 8 del Contrato de Concesión, sobre Obligaciones del Concesionario referentes a los Patios y Talleres, con el siguiente texto:**

"PARÁGRAFO: El CONCESIONARIO tendrá a su cargo y a su costa efectuar las mediciones y contratar los monitoreos que se requieran para todos los aspectos relacionados con el medio ambiente, con la periodicidad y en las condiciones mínimas que en cada momento establezcan las normas legales pertinentes y/o las autoridades ambientales, reservándose Metro Cali S.A. el derecho de exigir controles o verificaciones adicionales cuando se presenten incumplimientos en la ejecución del Plan de Manejo Ambiental que no hubieren sido solucionados satisfactoriamente por EL CONCESIONARIO, los cuales también serán de obligatorio cumplimiento para éste en las condiciones aludidas."

3.6. **Adiciónase un nuevo numeral a la cláusula 8 del Contrato de Concesión, sobre Obligaciones de los Concesionarios, con el siguiente texto:**

"8.6. Obligaciones respecto de reformas estatutarias al objeto social único del CONCESIONARIO.

En caso de que el CONCESIONARIO sea una sociedad de objeto social único, podrá adicionar y/o modificar su objeto social con el fin de participar en esquemas asociativos que tengan relación con las actividades de la sociedad, siempre que no se comprometa en ellos su responsabilidad solidaria, ni se ponga en riesgo la prestación del servicio público y previa autorización expresa y escrita de Metro Cali S.A."

3.7. **Adiciónanse dos nuevos numerales a la cláusula 9 del Contrato de Concesión, sobre derechos de Metro Cali, con los siguientes textos:**

"9.16. El derecho de disponer o no la práctica de auditorías adicionales al subsistema de recaudo del SIUR, según lo considere necesario, previa solicitud motivada de los Concesionarios a través del Comité de Operadores y en caso afirmativo, definir previamente con ellos el presupuesto asignado para estas auditorías, seleccionar autónomamente a quien deba realizarlas, celebrar los contratos a que haya lugar para



**CONTRATO MODIFICATORIO No. 6 AL CONTRATO
DE CONCESIÓN No. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GIT
MASIVO S.A.**



el efecto y obtener de los Concesionarios los recursos necesarios para sufragar el costo de las mismas.”

9.17. El derecho de exigir al CONCESIONARIO en cualquier momento, en caso de que se presenten incumplimientos en la ejecución del Plan de Manejo Ambiental que no hubieren sido solucionados satisfactoriamente por el CONCESIONARIO, la realización, práctica o contratación de mediciones o monitoreos ambientales en los Patios y Talleres a su cargo, adicionales a los legalmente exigidos y/o a los requeridos en cualquier momento por la autoridad ambiental, los cuales serán obligatorios para aquel, a su costa y a su cargo.”

3.8. Adiciónanse cinco nuevos numerales a la cláusula 10 del Contrato de Concesión, sobre obligaciones de Metro Cali, con los siguientes textos:

“10.13. Disponer la práctica de auditorías adicionales al subsistema de recaudo del SIUR cuando lo considere necesario, previa solicitud motivada de todos los Concesionarios de operación, y según la decisión adoptada de común acuerdo con éstos, las cuales serán a costa de todos los Concesionarios de operación en proporción a sus participaciones contractuales en el mismo, obligándose a compartir con éstos los resultados de la misma y a implementar los correctivos que resultan recomendables según el resultado de aquellas.

10.14. Adelantar gestiones con la UTRYT encaminadas a que ésta adecúe permanentemente su plataforma tecnológica para facilitar que el sistema pueda permitir pagos semanales o liquidaciones parciales semanales. En este sentido, la periodicidad contractualmente pactada en el numeral 26.5. se mantiene nominalmente como tope hasta cuando la plataforma tecnológica lo permita.

10.15. Celebrar en la fecha de suscripción del presente documento y en conjunto con la Secretaría de Tránsito y Transporte, la modificación al Convenio Interadministrativo de Utilización de Vías y Operación del Sistema MIO para regular lo relativo a los ajustes de tarifa en el sentido previsto en el presente documento, sin que esto altere la asignación de riesgos establecida en el Contrato de Concesión.

10.16. Velar por la correcta ejecución del otrosí al Convenio Interadministrativo que en esta misma fecha se celebrará con la Secretaría de Tránsito y Transporte, en el que entre otras cosas, se adopta un cronograma de la salida del transporte colectivo del municipio de Santiago de Cali.

10.17. Adoptar de ser el caso, las medidas necesarias para revisar y ajustar el Contrato de Concesión, de acuerdo con las recomendaciones y resultados de los estudios mencionados en el numeral 2.19 de las consideraciones de este contrato modificatorio, en consonancia con lo establecido en los numeral 8 del artículo 4 y numeral 1 del artículo 5 de la Ley 80 de 1993, cuando haya lugar a la aplicación de este último artículo.”

3.9. Adiciónase un párrafo al final de la cláusula 10 del Contrato de Concesión, sobre obligaciones de Metro Cali, con el siguiente texto:

“PARÁGRAFO: Las partes convienen en adoptar un “Cronograma de obras”, (Anexo1), el cual identifica las obras en ejecución y a ejecutar; las terminales de cabecera e intermedias; pretruncas y complementarias; y, los Patios y Talleres, donde se indican las actividades y los tiempos para su ejecución.

A



**CONTRATO MODIFICATORIO No. 6 AL CONTRATO
DE CONCESIÓN No. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GIT
MASIVO S.A.**



En dicho cronograma se establece el plazo máximo para la ejecución de las obras que allí se mencionan. No obstante lo anterior, y por un plazo máximo de tres (3) meses, adicionales aplicable a la(s) obra(s) de infraestructura respectiva(s), no se considera que haya incumplimiento de Metro Cali, cuando no se haya podido ejecutar una o más obras dentro del plazo de tres (3) años, como consecuencia de decisiones judiciales debidamente ejecutoriadas, correspondientes a acciones de tutela, acciones populares, acciones de grupo, medidas cautelares u órdenes judiciales que impidan la ejecución de la obra específica. Lo anterior, sin perjuicio de la diligencia que deberá ejercer Metro Cali a la hora de defenderse de las anteriores acciones judiciales."

3.10. Adiciónanse cinco (5) parágrafos a la cláusula 23 del Contrato de Concesión, sobre la Tarifa al Usuario, con el siguiente texto:

"PARÁGRAFO PRIMERO: Los egresos del Fondo de Contingencias en ningún caso podrán ser entendidos como un Egreso Básico del Sistema MIO, con excepción de aquellos recursos que salgan del aludido fondo por concepto de gastos del Sistema MIO, esto es, que su naturaleza no permita el reintegro de los mismos al mencionado fondo y las sumas destinadas a la atención de contingencias por diferencia tarifaria.

PARÁGRAFO SEGUNDO: Para todos los efectos legales y contractuales, se entenderá que constituyen Egresos Básicos del Sistema MIO, los recursos que salgan del Fondo de Contingencias por reconocimiento de diferencia tarifaria, excepto aquellos recursos que regresen a dicho fondo con ocasión del pago que el patrimonio autónomo denominado "DESINTEGRACIÓN DE BUSES DE CALI" haga al mismo por concepto del pago de crédito "DESINTEGRACIÓN DE BUSES DE CALI".

PARÁGRAFO TERCERO: Para el cálculo de la tarifa técnica, únicamente se tendrán en cuenta los egresos básicos del Sistema MIO generados en el año inmediatamente anterior, independientemente de que se hayan causado y/o pagado en el mismo. Metro Cali certificará los egresos generados en el año inmediatamente anterior al inicio del siguiente año, teniendo en cuenta, entre otros, los reportes que emita la fiduciaria.

Para efectos de lo anterior, se entenderá por "generado" lo que se liquidó para el periodo respectivo independientemente de que se haya causado o pagado en ese periodo.

PARÁGRAFO CUARTO: Las partes acuerdan que la tarifa técnica para el año 2015 será mil setecientos sesenta pesos (\$1760).

PARÁGRAFO QUINTO: Se ha identificado que el Departamento Nacional de Planeación adelantará estudios financieros relacionados con la estructura tarifaria para el municipio de Santiago de Cali, y que los mismos podrán tener una incidencia respecto a lo pactado en la presente cláusula y sus parágrafos, en cuyo caso Metro Cali deberá actuar en concordancia con lo establecido en el numeral 4.1.2. del presente modificatorio."

3.11. Sustitúyase el numeral 26.6. de la cláusula 26 del Contrato de Concesión, sobre disposición y destinación de los recursos, por el siguiente texto:

"26.6. El pago a cada uno de los Concesionarios de Transporte está supeditado al Índice de Calidad de Desempeño, de acuerdo con lo establecido en el Apéndice No. 3, Niveles de Servicio, y en la cláusula 43, a partir de la primera quincena del cuarto mes siguiente a aquel en que se suscriba el presente contrato modificatorio."

A



**CONTRATO MODIFICATORIO No. 6 AL CONTRATO
DE CONCESIÓN No. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GIT
MASIVO S.A.**

- 3.12. Adiciónanse dos párrafos al numeral 29.2.4. de la cláusula 29 del Contrato de Concesión, sobre la disposición y destinación específica de los recursos generados por el Sistema MIO, con el siguiente texto:**

"PARÁGRAFO PRIMERO: El Fondo de Contingencias se incrementará con los recursos del Fondo FRESA tan pronto como se cumpla con la totalidad de las obligaciones de este último. Ahora bien, se ha identificado que el Departamento Nacional de Planeación adelantará estudios financieros relacionados con la estructura tarifaria para el municipio de Santiago de Cali, y que los mismos podrán tener una incidencia respecto a lo pactado en el presente párrafo, en cuyo caso Metro Cali deberá actuar en concordancia con lo establecido en el numeral 4.1.2. del presente modificatorio."

PARÁGRAFO SEGUNDO: El Fondo de Contingencias se podrá incrementar adicionalmente con los recursos que aporte el municipio de Santiago de Cali para superar contingencias relacionadas con diferencia tarifaria por no reajuste de la Tarifa al Usuario, en la medida en que los recursos que se encuentren depositados en dicho fondo no sean suficientes para superar la diferencia tarifaria arriba mencionada."

- 3.13. Sustitúyase el numeral 29.4.4 de la cláusula 29 del Contrato de Concesión, sobre la disposición y destinación específica de los recursos generados por el Sistema MIO, por el siguiente texto:**

"29.4.4. Tan pronto como se cumpla con la totalidad de las obligaciones del FRESA los recursos ingresarán directamente al Fondo de Contingencias. El Departamento Nacional de Planeación ha informado que adelantará estudios financieros relacionados con la estructura tarifaria para el municipio de Santiago de Cali, cuyos resultados podrán tener una incidencia respecto a lo pactado en el presente numeral, en cuyo caso Metro Cali deberá actuar en concordancia con lo establecido en el numeral 4.1.2. del presente modificatorio."

- 3.14. Sustitúyase el numeral 29.5.2 de la cláusula 29 del Contrato de Concesión, sobre la disposición y destinación específica de los recursos generados por el Sistema MIO, por el siguiente texto:**

"29.5.2. La segunda cuenta se conforma con los montos que se deduzcan por concepto de la aplicación de las deducciones en el pago resultantes del ICD de Concesionarios de transporte del Sistema MIO, conforme con lo dispuesto en los respectivos Contratos de Concesión, la cual se distribuirá de la siguiente manera:

- i. El 33.3% para el CONCESIONARIO que obtenga el mejor Índice de Accidentalidad (IA) cada seis (6) meses, cuyo mecanismo de medición se establecerá en el Manual de Operaciones.*
- ii. El 33.3% para el CONCESIONARIO que obtenga el mejor Índice de Operación cada tres (3) meses.*
- iii. El 33.3% para el CONCESIONARIO que obtenga el mejor Índice de Calidad de Desempeño (ICD), cada tres (3) meses."*

- 3.15. Adiciónase un numeral (vi) al numeral 31.2 de la cláusula 31 del Contrato de Concesión, sobre las condiciones para la disposición de los recursos del Fondo de Contingencias, con el siguiente texto:**



**CONTRATO MODIFICATORIO No. 6 AL CONTRATO
DE CONCESIÓN No. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GIT
MASIVO S.A.**



"(vi) Cuando se presente o se haya presentado una diferencia deficitaria entre la tarifa técnica y la Tarifa al Usuario por el no reajuste de esta última y ello pueda poner en grave riesgo la prestación del servicio público de transporte del SITM MIO."

3.16. Sustitúyase la cláusula 43 del Contrato de Concesión, sobre el valor de los derechos de participación del Concesionario, por el siguiente texto:

"CLÁUSULA 43. VALOR DE LOS DERECHOS DE PARTICIPACION DEL CONCESIONARIO

El CONCESIONARIO obtendrá a título de participación en los beneficios económicos derivados de la operación de transporte en el Sistema MIO, durante el término de vigencia del presente Contrato de Concesión, un valor que estará determinado en función de los kilómetros recorridos, de acuerdo con los tipos de autobuses que componen su Flota, y de acuerdo con las órdenes de servicio de operación impartidas por Metro Cali S.A. y efectivamente ejecutadas por cada uno de los autobuses que se encuentren vinculados a la operación del Sistema MIO, sujeto al nivel de ingresos generados por los viajes que constituyen pago.

El ingreso total del CONCESIONARIO j en el periodo i será el menor valor entre las expresiones $A_{j,i}$ y $B_{j,i}$:

$$A_{j,i} = ICD_{j,i} * (KmArt_{j,i} * TarArt_{j,i} + KmPad_{j,i} * TarPad_{j,i} + KmCom_{j,i} * TarCom_{j,i})$$

$$B_{j,i} = 0,7 * IS_i * \left(\frac{A_{j,i}}{\sum_{j=1}^N A_{j,i}} \right)$$

Donde,

$A_{j,i}$	Ingreso Máximo Posible para el CONCESIONARIO j en el periodo i.
$B_{j,i}$	Pago Máximo Posible para el CONCESIONARIO j en el periodo i.
N	Cantidad de CONCESIONARIOS operadores de transporte del SITM MIO.
$ICD_{j,i}$	Índice de Calidad de Desempeño del CONCESIONARIO j en el Periodo i.
$KmArt_{j,i}$	Kilómetros de tipología Articulado reconocidos al CONCESIONARIO j en el Periodo i.
$KmPad_{j,i}$	Kilómetros de tipología Padrón reconocidos al CONCESIONARIO j en el Periodo i.
$KmCom_{j,i}$	Kilómetros de tipología Complementario reconocidos al CONCESIONARIO j en el Periodo i.
$TarArt_{j,i}$	Tarifa por Kilómetro de tipología Articulado licitada por el CONCESIONARIO j actualizada para el Periodo i.

A

[Handwritten signature]



**CONTRATO MODIFICATORIO No. 6 AL CONTRATO
DE CONCESIÓN No. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GIT
MASIVO S.A.**

Handwritten signature

$TarPad_{j,i}$	Tarifa por Kilómetro de tipología Padrón licitada por el CONCESIONARIO j actualizada para el Periodo i .
$TarCom_{j,i}$	Tarifa por Kilómetro de tipología Complementario licitada por el CONCESIONARIO j actualizada para el Periodo i .
IS_i	Ingresos del Sistema MIO generados por los viajes efectivamente realizados y que constituyen pago de la tarifa de transporte en el periodo i .

En el caso de que el ingreso total del CONCESIONARIO j en el periodo i sea el calculado por la Fórmula de pago A ($A_{j,i}$), el mismo no podrá ser inferior a:

$$0,87 * (KmArt_{j,i} * TarArt_{j,i} + KmPad_{j,i} * TarPad_{j,i} + KmCom_{j,i} * TarCom_{j,i})$$

En el caso de que el ingreso total del CONCESIONARIO j en el periodo i sea el calculado por la Fórmula de pago B, ($B_{j,i}$), el desincentivo a aplicar será máximo el 4% del ingreso total que el CONCESIONARIO j hubiese recibido en el periodo i , si los $ICD_{j,i}$ fuesen iguales a 1

Con el objeto de determinar el consumo de vehículos que se ofrecerán al Sistema MIO con el propósito de obtener el incentivo por la utilización de vehículos a Gas Natural Vehicular, se utilizará la siguiente formulación:

$$\%GNV = \left(\frac{F_{gnv} \text{ Articulados} \times 118,66 + F_{gnv} \text{ Padrones} \times 55,43 + F_{gnv} \text{ Complementarios} \times 31,86}{11387,128} \right) \times 100$$

$\%GNV$ = Porcentaje de Consumo de Combustible de los autobuses a Gas Natural Vehicular en relación con su Flota de Referencia para la concesión promedio

$F_{gnv} \text{ Articulados}$ = Número de autobuses Articulados dedicados a Gas Natural Vehicular ofrecidos por el Concesionario.

$F_{gnv} \text{ Padrones}$ = Número de autobuses Padrones dedicados a Gas Natural Vehicular ofrecidos por el Concesionario.

$F_{gnv} \text{ Complementarios}$ = Número de autobuses Complementarios dedicados a Gas Natural Vehicular ofrecidos por el Concesionario."

PARÁGRAFO: Teniendo en cuenta que en el presente contrato modificadorio se ha identificado que el Departamento Nacional de Planeación adelantará estudios financieros relacionados con la estructura tarifaria para el municipio de Santiago de Cali, y que los mismos podrán tener una incidencia respecto a lo pactado en el presente parágrafo, en cuyo caso Metro Cali deberá actuar en concordancia con lo dispuesto en el numeral 4.1.2. del presente contrato modificadorio."

- 3.17. **Adiciónanse dos (2) parágrafos a la cláusula 57 del Contrato de Concesión, sobre la vinculación y operación de la Flota al servicio del Sistema MIO, con el siguiente texto:**

Handwritten mark

Handwritten signature



**CONTRATO MODIFICATORIO No. 6 AL CONTRATO
DE CONCESIÓN No. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GIT
MASIVO S.A.**

"PARÁGRAFO PRIMERO: El Concesionario se obliga a operar la totalidad de la Flota de Referencia ya vinculada al Sistema MIO, a partir de la fecha de firma del presente contrato modificatorio.

PARÁGRAFO SEGUNDO: El Concesionario se obliga a vincular el resto de su Flota de Referencia a más tardar dentro de los doce (12) meses siguientes a la fecha de suscripción del presente contrato modificatorio."

3.18. Sustitúyase la cláusula 58 del Contrato de Concesión, sobre el cumplimiento del compromiso de reducción de oferta de transporte público, con el siguiente texto:

"CLÁUSULA 58. CUMPLIMIENTO DEL COMPROMISO DE REDUCCIÓN DE OFERTA DE TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO

Para que Metro Cali S.A. autorice la operación de cada autobús en el Sistema MIO, será responsabilidad del CONCESIONARIO solicitar a Metro Cali S.A. el certificado de operación, para lo cual, deberá poseer los demás certificados exigidos en el presente Contrato de Concesión, que acreditan el cumplimiento de los respectivos protocolos.

Para la autorización de la vinculación de cada autobús Metro Cali S.A. podrá exigir que el CONCESIONARIO demuestre haber cumplido con el compromiso de reducción de oferta de transporte público colectivo que asumió con la presentación de su propuesta, de acuerdo con el Apéndice No. 7 Protocolo Legal.

58.1. Se establece el proceso de desintegración física total, para efectos del cumplimiento del compromiso de reducción de oferta de transporte público colectivo que el CONCESIONARIO asumió con la presentación de su propuesta. La reducción de oferta de transporte público colectivo se realizará de conformidad con las condiciones determinadas en el presente Contrato de Concesión, y de acuerdo con la solicitud de vinculación de flota.

58.2. Se entiende por reducción de oferta de transporte público colectivo, el compromiso asumido con la presentación de la propuesta que dio lugar a la suscripción del presente Contrato de Concesión. Así mismo, el procedimiento para su implementación, se hará conforme con lo estipulado en el Pliego de Condiciones, de la siguiente manera:

El proponente adjudicatario adquirió el compromiso de contribuir a la reducción de oferta de transporte público colectivo. Tal obligación puede cumplirse mediante alguna de las alternativas que adelante se detallan o una combinación de las mismas:

- i. La desintegración física de los vehículos de Transporte Público Colectivo de Santiago de Cali, de acuerdo con el procedimiento que para el efecto establezca la Secretaría de Tránsito y Transporte del Municipio de Santiago de Cali, previa demostración oficial y concreta mediante certificación de la Secretaría de Tránsito y Transporte Municipal antes de vincular flota al Sistema MIO.*
- ii. La desintegración física de vehículos que se encuentran matriculados en cualquier parte del país, de acuerdo con el procedimiento que para el efecto establezca la Secretaría de Tránsito y Transporte del Municipio de Santiago de Cali, previa la demostración oficial y concreta mediante certificación de la*



**CONTRATO MODIFICATORIO No. 6 AL CONTRATO
DE CONCESIÓN No. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GIT
MASIVO S.A.**



Secretaría de Tránsito y Transporte Municipal de que los citados vehículos están en reemplazo de igual número de vehículos del Sistema de Transporte Público Colectivo en Santiago de Cali. Igualmente, debe demostrarse también de manera oficial y concreta, que los vehículos del Sistema de Transporte Público Colectivo en Santiago de Cali reemplazados, hayan sido desvinculados del Sistema de Transporte Colectivo de la ciudad de Santiago de Cali, trasladados y se encuentren operando en otra ciudad, antes de vincular flota al Sistema MIO.

- iii. La desvinculación de los vehículos pertenecientes al Sistema de Transporte Público Colectivo de Santiago de Cali, y su incorporación al Sistema MIO, previo el cumplimiento de las tipologías y requerimientos técnicos y tecnológicos exigidos por Metro Cali S.A.
- iv. La desvinculación del Sistema de Transporte Público Colectivo de la ciudad de Santiago de Cali y su vinculación en otro municipio, lo cual deberá demostrarse de manera oficial y concreta mediante certificación de la Secretaría de Tránsito y Transporte Municipal.
- v. La desvinculación del Sistema de Transporte Público Colectivo de la ciudad de Santiago de Cali y su cambio de radio de acción lo cual deberá demostrarse de manera oficial y concreta mediante certificación de la Secretaría de Tránsito y Transporte Municipal.
- vi. La desvinculación del Sistema de Transporte Público Colectivo de la ciudad de Santiago de Cali lo cual deberá demostrarse de manera oficial y concreta mediante certificación de la Secretaría de Tránsito y Transporte Municipal.

En el caso específico de la desintegración física, se deberá acreditar que se efectuó de acuerdo con la Resolución que para el efecto expida la Secretaría de Tránsito y Transporte del Municipio de Santiago de Cali.

El compromiso de reducción de oferta de transporte público colectivo, se debe cumplir de acuerdo con la siguiente fórmula:

$$D_{ji} = \text{Redondear} \left[\left(FR_j * (\sum B + B2pos) + B1pos_j \right) * \frac{TOcan_{i-4}}{TOtot} \right]$$

D_{ji} Número de vehículos a acreditar como reducción de oferta por el concesionario j en el mes i . Para efectos de la reducción de la oferta de Transporte Público Colectivo de Santiago de Cali, se tomaran en cuenta la opción descrita en este numeral, literales (i), (ii), (iii), (iv) (v) y (vi).

FR_j Porcentaje de vehículos a ingresar al Sistema MIO por parte del concesionario j de acuerdo con la flota de referencia.

$\sum B$ Los vehículos incluidos en el Anexo 3.

$B1pos_j$ Vehículos ingresados al Sistema de Transporte Público de Cali con posterioridad a la Resolución 685 de 2004 de la Secretaría de Tránsito y Transporte por las empresas que forman parte del proponente j y que no habían sido desintegrados a la firma del contrato.



**CONTRATO MODIFICATORIO No. 6 AL CONTRATO DE
CONCESIÓN No. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GIT
MASIVO S.A.**



- B1pos_j** Vehículos ingresados al Sistema de Transporte Público de Cali con posterioridad a la Resolución 685 de 2004 de la Secretaría de Tránsito y Transporte por las empresas que forman parte del proponente j y que no habían sido desintegrados a la firma del contrato.
- B2pos** Los vehículos ingresados al Sistema de Transporte Público de Cali con posterioridad a la Resolución 685 de 2004 de la Secretaría de Tránsito y Transporte por las empresas que no forman parte de los proponentes adjudicatarios.
- TOtot** Las tarjetas de operación totales a cancelar pertenecientes a cada uno de los vehículos sujetos de reducción de oferta conforme a los parámetros ΣB , B2pos y B1pos_j.
- TOcan_{i-4}** Cantidad acumulada de Tarjetas de Operación canceladas hasta 4 meses antes del periodo i, pertenecientes a las tarjetas de operación conforme al parámetro TOtot.
- Redondear** Función que aproxima el resultado al entero más cercano.

PARÁGRAFO 1: Las tarjetas de operación canceladas que cuenten con procesos legales que hayan suspendido el acto administrativo de cancelación o vehículos que tengan pendientes judiciales o administrativos, no serán contabilizados para el cálculo del parámetro TOcan_{i-4}.

PARÁGRAFO 2: Una vez firmado el contrato modificatorio el concesionario operador de transporte contará con ciento veinte (120) días calendario para ponerse al día con el cumplimiento del compromiso de reducción de oferta descrito en la presente cláusula.

PARÁGRAFO 3: En el caso que el cupo del crédito DEBCA asignado a un concesionario en particular, no resulte suficiente para cumplir con la obligación calculada a partir de la fórmula del presente numeral, se recalculará la obligación considerando en el parámetro FR_j la flota vinculada por el concesionario y no la flota a vincular.

58.3. El cumplimiento de la obligación de hacer efectiva la eliminación de la oferta, en los términos previstos en la presente cláusula deberá acreditarse ante Metro Cali S.A.

Para que Metro Cali S.A. autorice la operación de cada autobús en el Sistema MIO, será responsabilidad del CONCESIONARIO solicitar a Metro Cali S.A. el certificado de operación, para lo cual, deberá poseer los demás certificados exigidos en el presente Contrato de Concesión."

3.19. Sustitúyase la cláusula 60 del Contrato de Concesión, sobre la flota de reserva, por el siguiente texto:

"CLÁUSULA 60. FLOTA DE RESERVA

El CONCESIONARIO deberá mantener los autobuses necesarios al tamaño de la flota de operación regular, como reserva técnica, que le asegure al Sistema MIO la cobertura y disponibilidad permanente de la flota adjudicada y que permita cubrir las contingencias del Sistema MIO en su operación de transporte y las necesidades de mantenimiento de la flota. El tamaño de la flota de reserva será determinado autónomamente por el CONCESIONARIO, pero en ningún caso será inferior al tres por ciento (3%) de la Flota de Referencia para cada tipología de bus, toda la cual deberá vincularse dentro de los dieciocho (18) meses a partir de la firma del presente documento."

3.20. Sustitúyase el numeral 66.1. de la cláusula 66 del Contrato de Concesión, sobre la exclusión de autobuses del Sistema MIO, con el siguiente texto:

(Handwritten mark)

(Handwritten signatures and marks)



**CONTRATO MODIFICATORIO No. 6 AL CONTRATO
DE CONCESIÓN No. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GIT
MASIVO S.A.**



"66.1. Haber recorrido un número de kilómetros superior o tener un tiempo de operación regular superior a lo establecido en la tabla siguiente, para cada uno de los tipos de autobuses que conforman la Flota. Este kilometraje será el resultante de la medición por odómetro, a partir de la expedición de su tarjeta de operación:

TIPO DE AUTOBÚS	KILÓMETROS MÁXIMOS	TIEMPO MÁXIMO
Articulados	1.400.000	15 años
Padrones	1.100.000	15 años
Complementarios	900.000	15 Años

- i) En este caso será obligatorio para el CONCESIONARIO proceder a la desintegración física de los respectivos Autobuses Articulados, Padrones o Complementarios, asumiendo todos los costos y riesgos que se deriven de este procedimiento. De la misma manera al finalizar la Etapa de Operación Regular, el CONCESIONARIO, procederá, previa autorización de Metro Cali S.A., a la desintegración física de los Autobuses vinculados al Sistema MIO, que hayan cumplido el ochenta por ciento (80%) o más de la condición de la tabla del presente numeral, asumiendo todos los costos y riesgos que se deriven de este procedimiento. En caso contrario, se procederá conforme al procedimiento de reversión establecido en el presente Contrato de Concesión.
- ii) Para efectos del presente Contrato de Concesión, se considerará que cada autobús usado en el sistema de transporte colectivo actual de la ciudad de Santiago de Cali, que sea incorporado por el CONCESIONARIO al Sistema MIO, ha recorrido cien mil (100.000) kilómetros por cada año, o la cantidad de kilómetros proporcional a la fracción de año, a partir de la fecha de expedición de la tarjeta inicial de propiedad, hasta la fecha de vinculación al Sistema MIO. A partir de este kilometraje recorrido, se adicionará el kilometraje resultante en la operación dentro del Sistema MIO, medido por odómetro, para la aplicación de la tabla contenida en este numeral.
- iii) Una vez los vehículos lleguen al siguiente kilometraje, resultante de la medición por odómetro a partir de la expedición de su tarjeta de operación:

TIPO DE AUTOBÚS	KILÓMETROS MÁXIMOS
Articulados	1.100.000
Padrones	850.000
Complementarios	650.000

El CONCESIONARIO deberá acreditar ante Metro Cali S.A., dentro de los setenta y cinco (75) días siguientes, mediante certificación de un tercero idóneo que los vehículos fueron sometidos al mantenimiento preventivo, correctivo y/o Overhaul, en la cual conste que el funcionamiento de los vehículos se encuentra adecuado y cumple en su totalidad con los términos exigidos en el presente Contrato de Concesión y el protocolo correspondiente. Asimismo, la certificación debe indicar que los mismos cumplen con condiciones de seguridad para los usuarios.

- iv) En el apéndice "Overhaul" se describirá de manera general dicho protocolo de Overhaul, con los parámetros generales necesarios para garantizar el adecuado cumplimiento del servicio y la seguridad de los usuarios. La operatividad del



**CONTRATO MODIFICATORIO No. 6 AL CONTRATO
DE CONCESIÓN No. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GIT
MASIVO S.A.**



protocolo se instrumentará en el Manual de Operaciones y en este marco, el Comité de Operadores podrá presentar recomendaciones a Metro Cali S.A."

- 3.21. **Adiciónanse un párrafo a la cláusula 66 del Contrato de Concesión, sobre la exclusión de autobuses del sistema MIO, con el siguiente texto:**

PARÁGRAFO: Dentro de los tres (3) meses siguientes a la fecha de EXCLUSIÓN DE AUTOBUSES DEL SISTEMA MIO, el CONCESIONARIO deberá presentar a Metro Cali S.A. la orden de compra en firme al proveedor, del autobús que reemplazará al autobús excluido."

- 3.22. **Sustitúyase la cláusula 78 del Contrato de Concesión, sobre indicadores de desempeño, con el siguiente texto:**

"CLÁUSULA 78. INDICADORES DE DESEMPEÑO

La operación Troncal, Auxiliar y Alimentadora desarrollada por el CONCESIONARIO deberá cumplir con el Índice de Calidad de Desempeño establecido en el Apéndice No. 3. Estos indicadores establecerán estándares mínimos respecto de la calidad del servicio prestado y permiten distribuir la cuenta correspondiente del Fondo de Niveles de Servicio. Los indicadores de desempeño se encuentran listado en el Apéndice No. 3 -Indicadores de Desempeño- del presente Contrato de Concesión."

- 3.23. **Sustitúyase el numeral 79.10 de la cláusula 79 del Contrato de Concesión, por el siguiente texto:**

"79.10. EL CONCESIONARIO debe cumplir con el control de calidad de los trabajos y procesos realizados de acuerdo con las leyes actualmente vigentes, o con las que la sustituyan, y obtener (i) antes del cumplimiento de un plazo de un año contado a partir de la entrega de los Patios Talleres definitivos, la certificación de cumplimiento de la norma ISO 9001 para las actividades objeto de la Concesión, expedida por una entidad debidamente autorizada al efecto; y (ii) antes del cumplimiento de un plazo de dieciocho (18) meses contados a partir de la entrega de los Patios Talleres definitivos, la certificación de cumplimiento de las normas ISO 9001 14001 y OSHA 18001 para las actividades objeto de la Concesión, expedida por una entidad debidamente autorizada para el efecto."

- 3.24. **Sustitúyase el numeral 94.1. de la cláusula 94 del Contrato de Concesión, sobre multas, por el siguiente texto:**

"94.1. Si el CONCESIONARIO no cumple con cualquiera de los parámetros, requisitos, obligaciones y responsabilidades que ha asumido y que le han sido asignados en el presente Contrato de Concesión, se causarán las multas correspondientes de conformidad con lo previsto en este capítulo."

- 3.25. **Elimínanse los numerales 94.2., 94.3. y 94.4. de la cláusula 94 del Contrato de Concesión, sobre multas.**

- 3.26. **Sustitúyase la cláusula 95 del Contrato de Concesión, sobre multas relacionadas con las obligaciones del Concesionario, por el siguiente**

A

[Handwritten signature]



**CONTRATO MODIFICATORIO No. 6 AL CONTRATO
DE CONCESIÓN No. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GIT
MASIVO S.A.**



texto:

**"CLÁUSULA 95. MULTAS RELACIONADAS CON LAS OBLIGACIONES DEL
CONCESIONARIO**

Si el CONCESIONARIO incumpliére cualquiera de los parámetros, requisitos, obligaciones y responsabilidades previstos a su cargo en el presente Contrato de Concesión, Metro Cali S.A. impondrá la multa correspondiente a cada parámetro, requisito, obligación, o responsabilidad incumplida, por el número de salarios mínimos legales mensuales vigentes que a continuación se relaciona, previo agotamiento del procedimiento establecido en la cláusula 97 del Contrato de Concesión. Si el incumplimiento subsiste, Metro Cali S.A., en su calidad de gestor del Sistema MIO, podrá exigir del CONCESIONARIO la sustitución del responsable administrativo del incumplimiento, lo cual éste deberá contemplar dentro de los estatutos o manuales de trabajo.

Para efectos de la imposición de las multas a que hace referencia la presente cláusula, la cuantificación de las específicas será la que se relaciona a continuación:

DESCRIPCIÓN DE LA INFRACCIÓN	Multa máxima (SMLM)
Omitir el envío de información solicitada por Metro Cali S.A., o enviarla por fuera de los plazos que Metro Cali S.A. establezca para el efecto.	30
Oponerse a recibir en sus instalaciones al personal de supervisión e inspección de Metro Cali S.A., ocultarle información o suministrar información parcial o equivocada.	50
Implementar prácticas administrativas y de registro contable que desvirtúen la confiabilidad de la información contable y financiera que el CONCESIONARIO se encuentra obligado a llevar conforme al presente Contrato de Concesión.	50
Cuando se evidencie el ejercicio de prácticas flagrantes o deliberadas restrictivas de la libre competencia, o que impliquen el abuso de la posición dominante que pueda haber obtenido el CONCESIONARIO como resultado del presente Contrato de Concesión, o de este en conjunto con otros contratos relacionados con la funcionalidad del Sistema MIO.	50
Omitir el cumplimiento de las obligaciones relacionadas con la capacitación de cada uno de los miembros del personal de su estructura organizacional y del personal diferente a los operadores de los buses, vinculado a través del CONCESIONARIO, para prestar oficios en el Sistema MIO, las que sobre el tema estén establecidas en el presente Contrato de Concesión.	20
Omitir el cumplimiento de las obligaciones establecidas por el régimen laboral y de seguridad social respecto del personal de su estructura organizacional y del personal vinculado a través del CONCESIONARIO para prestar oficios en el Sistema MIO.	50
Contravenir las disposiciones contractuales relacionadas con los mecanismos de financiación y gravámenes sobre los autobuses.	50



**CONTRATO MODIFICATORIO No. 6 AL CONTRATO
DE CONCESIÓN No. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GIT
MASIVO S.A.**



DESCRIPCIÓN DE LA INFRACCIÓN	Multa máxima (SMLM)
Disminuir la participación accionaria de pequeños propietarios transportadores en contravención a lo previsto en el Contrato de Concesión y sin contar con la previa autorización de Metro Cali S.A.	100
Transferir la propiedad de los autobuses sin autorización previa, expresa y escrita de Metro Cali S.A.	50
Operar durante seis (6) semanas consecutivas en Nivel de Servicio "E".	50
Operar durante diez (10) semanas en los últimos doce (12) meses en Nivel de Servicio "E".	100
Emplear combustibles de menor calidad de los exigidos por Metro Cali S.A. para la operación de la flota de autobuses, de muestra obtenida directamente de los autobuses o de la estación de combustible en los Patios y Talleres.	100
No cumplir con el Programa de Gestión Ambiental.	100
Emitir de gases por encima de la norma aplicable, expedida por la autoridad competente.	100
Operar con niveles de ruido por encima de las normas aplicables expedidas por la autoridad competente.	100
No cumplir con el Programa de Gestión Social.	100
Omitir el cumplimiento de las obligaciones relacionadas con la capacitación de los conductores y/o con el programa de capacitación autorizado para los operadores de los buses.	100
No cumplir con el Plan de Mantenimiento de la infraestructura a su cargo.	100
No responder en los términos de ley las quejas y reclamos de los usuarios.	50
Adicionar y/o modificar objeto social único del CONCESIONARIO sin cumplimiento de los requisitos previstos en este Contrato de Concesión.	100
No vincular la Flota de Referencia y la flota de reserva en los términos establecidos en el presente Contrato de Concesión.	100

La verificación de las conductas que comporten infracción a los parámetros, requisitos, obligaciones y responsabilidades, de acuerdo con lo dispuesto en la presente cláusula, se someterá a los procedimientos de revisión adelantados por Metro Cali S.A. y/o a quien se designe para tal efecto. Las revisiones serán adelantadas a través de supervisores del Sistema MIO e inspectores técnicos designados por Metro Cali S.A., bien sea de manera periódica o de forma esporádica, tanto mediante visitas a las sedes de administración de la empresa concesionaria, a cualquier otra instalación a cargo del CONCESIONARIO, como por cualquier otro medio, cuyos informes constituirán plena prueba de las conductas descritas."

3.27. Adiciónense dos párrafos a la cláusula 96 del Contrato de Concesión, sobre multas por incumplimientos de otras obligaciones contractuales, con los siguientes textos:

"PARÁGRAFO PRIMERO: En ningún caso Metro Cali S.A. impondrá multas en aplicación de esta cláusula por concepto de desincentivos operativos establecidos en el Apéndice No. 3, salvo aquellos señalados expresamente en la tabla prevista en la cláusula 95 del Contrato de Concesión.



**CONTRATO MODIFICATORIO No. 6 AL CONTRATO
DE CONCESIÓN No. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GIT
MASIVO S.A.**

Handwritten signature or mark.

PARÁGRAFO SEGUNDO: El procedimiento de imposición de las multas a que se refiere la presente cláusula será el señalado en este capítulo, particularmente en la cláusula 97. Dicho procedimiento se entenderá ajustado automáticamente y sin necesidad de la celebración de documentos de modificación al presente Contrato de Concesión, por cualquier norma que modifique, complemente, sustituya, desarrolle, subrogue o derogue el procedimiento establecido por la Ley 1474 de 2011."

3.28. Sustitúyase la cláusula 97 del Contrato de Concesión, sobre el procedimiento para la causación, imposición, liquidación y pago de las multas, por el siguiente texto:

"CLÁUSULA 97. PROCEDIMIENTO PARA LA CAUSACIÓN, IMPOSICIÓN, LIQUIDACIÓN Y PAGO DE MULTAS

La causación, imposición, liquidación y pago de las multas generadas por infracciones al presente Contrato de Concesión y previstas en éste, se sujetará a las siguientes condiciones:

Evidenciado un posible incumplimiento de las obligaciones a cargo del CONCESIONARIO, Metro Cali S.A. lo citará a audiencia para debatir lo ocurrido. En la citación remitirá al CONCESIONARIO un informe preliminar de los hechos identificados que puedan configurar un incumplimiento. Los informes preliminares enviados por Metro Cali S.A. al CONCESIONARIO podrán serlo automáticamente, mediante los sistemas del SIUR, o en medio físico e irán acompañados de un informe de interventoría o de supervisión en el que se sustente la actuación y enunciará las normas o cláusulas posiblemente violadas y las consecuencias que podrían derivarse para el CONCESIONARIO en desarrollo de la actuación. En la misma se establecerá el lugar, fecha y hora para la realización de una audiencia, que tendrá lugar dentro de los siete (7) días hábiles siguientes al recibo de la citación. En el evento en que la garantía de cumplimiento consista en póliza de seguros, el garante será citado de la misma manera;

En desarrollo de la audiencia, el Presidente de Metro Cali S.A. o su delegado, presentará las circunstancias de hecho que motivan la actuación, enunciará las normas o cláusulas posiblemente violadas y las consecuencias que podrían derivarse para el CONCESIONARIO en desarrollo de la actuación. Acto seguido se concederá el uso de la palabra al representante del CONCESIONARIO, y al del garante, para que presenten sus descargos, en desarrollo de lo cual podrán rendir las explicaciones del caso, aportar pruebas y controvertir las presentadas por Metro Cali S.A.;

Hecho lo precedente, mediante resolución motivada en la que se consigne lo ocurrido en desarrollo de la audiencia y la cual se entenderá notificada en dicho acto público, Metro Cali S.A. procederá a decidir sobre la imposición o no de la multa, sanción o declaratoria de incumplimiento. Contra la decisión así proferida sólo procede el recurso de reposición que se interpondrá, sustentará y decidirá en la misma audiencia. La decisión sobre el recurso se entenderá notificada en la misma audiencia;

En cualquier momento del desarrollo de la audiencia, el Presidente de Metro Cali S.A. o su delegado, podrá suspender la audiencia cuando de oficio o a petición de parte, ello resulte en su criterio necesario para allegar o practicar pruebas que estime conducentes y pertinentes, o cuando por cualquier otra razón debidamente sustentada, ello resulte necesario para el correcto desarrollo de la actuación administrativa. En todo caso, al adoptar la decisión, se señalará fecha y hora para reanudar la audiencia. Metro Cali S.A.

Handwritten mark or signature.

Handwritten signature or mark.



**CONTRATO MODIFICATORIO No. 6 AL CONTRATO
DE CONCESIÓN No. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GIT
MASIVO S.A.**

Handwritten signature or mark.

podrá dar por terminado el procedimiento en cualquier momento, si por algún medio tiene conocimiento de la cesación de la situación de incumplimiento.

Si el CONCESIONARIO se allanare a la sanción, deberá manifestarlo así a Metro Cali S.A. de manera expresa durante la audiencia y se beneficiará de un descuento equivalente hasta por el cincuenta por ciento (50%) del valor correspondiente, siempre que renuncie por escrito al ejercicio de cualquier recurso o acción contra la imposición de la multa. En todo caso, si el CONCESIONARIO se allanare al pago o compensación de la multa acogiéndose al beneficio previsto en el presente numeral, y posteriormente recurre o interpone acción alguna para debatir el informe o comunicaciones que hayan cuantificado o tasado la multa, se entenderá que el pago efectuado tiene el carácter de parcial, estando obligado el CONCESIONARIO a pagar la diferencia.

Todas las multas que se causen podrán ser pagadas a través de la figura de la compensación, descontándose el valor de las multas de la participación que el CONCESIONARIO tenga derecho a obtener derivado de la ejecución del presente Contrato de Concesión. Será función de Metro Cali S.A. verificar que se hagan los descuentos correspondientes, de manera oportuna, en los períodos de pago de las participaciones previstos en el presente Contrato de Concesión. En todo caso, el pago o la deducción de dichas multas no exonerarán al CONCESIONARIO de su obligación de cumplir plenamente con las responsabilidades y obligaciones que emanen del presente Contrato de Concesión.

Metro Cali S.A. tendrá la obligación de comunicar al administrador de los recursos del Sistema MIO la circunstancia de haberse hecho exigible una multa al CONCESIONARIO, así como su cuantificación y dentro del plazo que permita al administrador de los recursos del Sistema MIO, ordenará efectuar el descuento respectivo. En todo caso y para todos los efectos legales, las partes pactan que este Contrato de Concesión conjuntamente con el reporte o la comunicación que incorpora la tasación de la multa, prestarán mérito ejecutivo.

El procedimiento de imposición de multas aquí establecido, se entenderá ajustado automáticamente y sin necesidad de la celebración de documentos de modificación al presente Contrato de Concesión, por cualquier norma que modifique, complemente, sustituya, desarrolle, subrogue o derogue el procedimiento establecido por la Ley 1474 de 2011."

3.29. Sustitúyase el numeral 112.5. de la cláusula 112 del Contrato de Concesión, sobre la cesión de la posición contractual, por el siguiente texto:

"112.5. Que el cesionario se obligue a no modificar ni reducir la participación de los pequeños propietarios transportadores en el CONCESIONARIO, en términos diferentes a los previstos en la cláusula 8."

3.30. Sustitúyase el inciso primero de la cláusula 120 del Contrato de Concesión, sobre la Duración de la Etapa de Operación Regular, por el siguiente texto:

"CLÁUSULA 120. DURACIÓN DE LA ETAPA DE LA OPERACIÓN REGULAR

La Etapa de Operación Regular tendrá una duración de máximo treinta (30) años contados a partir de la Fecha de iniciación de la Etapa de Operación Regular."

Handwritten mark or signature.

Handwritten signature or mark.



**CONTRATO MODIFICATORIO No. 6 AL CONTRATO
DE CONCESIÓN No. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GIT
MASIVO S.A.**

Handwritten signature

- 3.31. Sustitúyanse los numerales 122.4. y 122.5. de la cláusula 122 del Contrato de Concesión, sobre terminación anticipada por causa o incumplimiento imputable al Concesionario, por los siguientes textos:**

"122.4. Cuando el CONCESIONARIO adicione y/o modifique su objeto social único, sin cumplimiento de los requisitos previstos en el presente Contrato de Concesión."

122.5. Cuando se genere un cambio en la propiedad del capital de la sociedad correspondiente a los pequeños propietarios transportadores desde la Adjudicación del Contrato de Concesión y hasta pasado los primeros ocho (8) años contados a partir de la suscripción del Contrato de Concesión o cuando sus accionistas o socios enajenen, transfieran, graven o en alguna forma generen un cambio en la propiedad de la sociedad en más del diez por ciento (10%) de las acciones en circulación o de las cuotas sociales, sin autorización previa, expresa y escrita de Metro Cali S.A., quien, a su libre criterio lo negará en el caso en que considere que con la fusión, escisión o transacción se desmejoren las condiciones de participación de los pequeños propietarios dentro de la estructura accionaria del CONCESIONARIO."

- 3.32. Adiciónase una cláusula al final del capítulo 18 del Contrato de Concesión, sobre etapa de reversión y restitución, bajo el número 134 BIS, con el siguiente texto:**

"CLÁUSULA 134 BIS. PROCEDIMIENTO DE LIQUIDACIÓN DEL CONTRATO EN EL CASO DE UNA SEGUNDA REPOSICIÓN DE VEHÍCULOS

En el evento que el CONCESIONARIO deba reponer vehículos por segunda vez en razón a que los ya repuestos por primera vez cumplieron su vida útil, en los términos del cláusula 66 del Contrato de Concesión, y los últimamente adquiridos aún tengan vida útil remanente no inferior al treinta por ciento (30%) y el CONCESIONARIO no haya podido recuperar aún su inversión en ellos, éste tendrá derecho a recibir el valor remanente de dichos vehículos, bien sea por parte de Metro Cali S.A., o por el nuevo concesionario de operación que resulte adjudicatario de alguno de los contratos de concesión que se liciten en ese momento.

Para el efecto, previo a la liquidación del Contrato de Concesión y a la apertura del proceso de licitación, Metro Cali S.A. deberá realizar los estudios, técnicos, operativos y financieros correspondientes que determinen el valor residual que corresponderá pagar a Metro Cali S.A. o al CONCESIONARIO que deba reemplazar al CONCESIONARIO saliente. Los términos de pago corresponderán a aquellos establecidos en la cláusula 135 del Contrato de Concesión."

- 3.33. Elimínanse el encabezado y los numerales 144.1., 144.2. y 144.3. de la cláusula 144 del Contrato de Concesión.**
- 3.34. Renumérense los numerales 144.4. a 144.8. de la cláusula 144 del Contrato de Concesión, para que queden en su orden con los números 144.1., 144.2., 144.3., 144.4. y 144.5.**
- 3.35. Sustitúyase el numeral 2.1.4.3. del Apéndice No. 1 del Contrato de Concesión, con el siguiente texto:**

"2.1.4.3. Programa de conservación, restauración y compensación de cobertura vegetal.

Handwritten mark

Handwritten signature



**CONTRATO MODIFICATORIO No. 6 AL CONTRATO
DE CONCESIÓN No. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GIT
MASIVO S.A.**

Handwritten signature

- Manejo de implementación del diseño paisajístico del proyecto.
- Medidas de conservación y mantenimiento de los cercos vivos perimetrales implementados para la mitigación del ruido
- Medidas de conservación y mantenimiento de las áreas verdes ubicadas en las instalaciones.
- Esquema de compensación ante pérdida de individuos y/o áreas empedradas

PARÁGRAFO: las obligaciones contenidas en este numeral, aplicarán solamente para Patios y Talleres definitivos."

- 3.36. **Sustitúyase el párrafo tercero del numeral 2.7 del Apéndice No. 1 del Contrato de Concesión, sobre calificación del desempeño ambiental, con el siguiente texto:**

"Dependiendo de la aprobación del desempeño ambiental, se le aplicarán al concesionario las multas a que hubiere lugar."

- 3.37. **Modifícase el último párrafo final del Apéndice No. 7 del Contrato de Concesión, sobre protocolo legal de flota, para que donde dice "Metro Cali S.A. suspenderá la vigencia del certificado..." quede "Metro Cali S.A. podrá suspender la vigencia del certificado..."**

- 3.38. **Déjese sin efectos los otrosíes No. 1 y 2 al Contrato de Concesión No. 1 celebrado entre Metro Cali y el Concesionario.**

- 3.39. **Sustitúyase el Apéndice No. 3 del Contrato de Concesión con el documento que hace parte de este documento.**

- 3.40. **De conformidad con el literal (vi) del numeral 31.2. de la cláusula 31 del Contrato de Concesión y habiéndose comprobado la existencia de las razones de hecho mencionadas en dicho numeral, según el estudio financiero contratado por Metro Cali, las partes acuerdan que:**

- 3.40.1. **Metro Cali, en aplicación de la cláusula 31 del Contrato de Concesión y en concreto del ya mencionado numeral (vi), declara la ocurrencia de una contingencia consistente en la existencia de una diferencia tarifaria causada por el no reajuste de la Tarifa al Usuario desde el momento de la firma del Inicio de la Etapa de Operación Regular, hasta la firma del presente documento.**

El valor total de la contingencia por no reajuste de la Tarifa al Usuario, tal como se establece en las consideraciones de este documento asciende a ciento treinta y nueve mil ochocientos treinta millones doscientos treinta y seis mil ciento cuarenta y dos pesos (\$139.830.236.142).

- 3.40.2. **La suma que le corresponde a cada Concesionario de acuerdo con la última liquidación de los kilómetros recorridos previa a la fecha de suscripción del presente documento, es de:**

Handwritten mark

Handwritten signatures



CONTRATO MODIFICATORIO No. 6 AL CONTRATO
DE CONCESIÓN No. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GIT
MASIVO S.A.



Concesionario	Km Equivalentes	% Km Equivalentes	Valor a Distribuir
GIT Masivo S.A.	96.954.554,79	30,44%	\$ 37.239.264.261
Blanco y Negro Masivo S.A.	104.670.537,30	32,86%	\$ 40.202.895.132
ETM S.A.	64.841.868,32	20,36%	\$ 24.905.106.056
UNIMETRO S.A.	52.082.056,07	16,35%	\$ 20.004.191.175
Total	318.549.016,48	100,00%	\$ 122.351.456.624

3.40.3. Para cubrir la contingencia que en el pasado se ha presentado por diferencia tarifaria, se hará uso de la totalidad de los recursos que para este propósito sean depositados en el Fondo de Contingencias por el municipio de Santiago de Cali, y a los cuales se hace referencia en el numeral 2.15.14 precedente. Para cubrir la suma restante, se hará uso de los recursos que sean depositados en dicho fondo por concepto del pago del servicio de la deuda del crédito "DESINTEGRACIÓN DE BUSES DE CALI" ("DEBCA") por parte del Concesionario.

3.40.4. El procedimiento aplicable para el desembolso al Concesionario de los recursos en cuestión, será el siguiente:

Una vez ingrese al Fondo de Contingencias la suma de treinta mil millones de pesos (\$30.000.000.000), a que hace referencia el numeral 2.15.14 precedente, a ser depositada por el municipio de Santiago de Cali a más tardar el día 31 de diciembre de 2014, Metro Cali procederá a dar instrucciones de giro a la fiduciaria que administra el PA FIDUMIO para su desembolso a los Concesionarios en las proporciones mencionadas previamente. Adicionalmente, la Alcaldía del municipio de Santiago de Cali gestionará la consecución de recursos adicionales por un monto de doce mil millones de pesos (\$12.000.000.000) para el segundo trimestre del año 2015, suma ésta que una vez apropiada, será depositada en el Fondo de Contingencias.

La suma restante, será desembolsada del Fondo de Contingencias en los términos anteriores, hasta que se complete el monto de ciento veintidós mil trescientos cincuenta y un millones cuatrocientos cincuenta y seis mil seiscientos veinticuatro pesos (\$122.351.456.624), a medida que vayan ingresando a dicho fondo los dineros pagados por el Concesionario al patrimonio autónomo "DEBCA".

3.40.5. El pago al Concesionario de la contingencia por diferencia tarifaria aquí declarada, estará sujeto al cumplimiento de las siguientes condiciones:

- (i) Que existan recursos disponibles en el Fondo de Contingencias provenientes del pago de la deuda del crédito "DEBCA" por parte del Concesionario.

A

Handwritten signatures



**CONTRATO MODIFICATORIO No. 6 AL CONTRATO
DE CONCESIÓN No. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GIT
MASIVO S.A.**

7/11/10

- (ii) Que el Concesionario se encuentre al día en el pago de la deuda a su cargo del crédito "DEBCA".

3.40.6. Las partes manifiestan que el alcance e interpretación que han adoptado para efectuar el cálculo de la compensación es aquel expuesto en el mencionado estudio financiero que efectuó Metro Cali con sus asesores externos, y en ningún caso y bajo ningún criterio interpretativo, podrá ser utilizado después de la firma del presente documento.

3.40.7. Para cubrir contingencias que llegaren a presentarse después de la firma del presente documento, en los términos y condiciones del numeral (vi) de la cláusula 31.2 del Contrato de Concesión, se hará uso de los recursos residuales y de los recursos que por superávit tarifario ingresen al Fondo de Contingencias.

3.40.8. Para el efecto, se seguirá el siguiente procedimiento:

- (i) Metro Cali declarará la contingencia respectiva siempre que se cumplan los términos y condiciones consagrados en el Contrato de Concesión para poder hacer disposición del Fondo de Contingencias.
- (ii) Según lo establecido en el otrosí al Convenio Interadministrativo, presentada y declarada una contingencia por diferencia tarifaria, al vencimiento del mes en que se presente la misma, Metro Cali procederá a comunicar el monto de dicha diferencia tarifaria al municipio de Santiago de Cali, previo cumplimiento de lo dispuesto en la cláusula 31 del Contrato de Concesión y, una vez verificado que el Fondo de Contingencias no cuenta con la totalidad de los recursos para cubrir la aludida contingencia por diferencia tarifaria
- (iii) Desde el recibo de la comunicación arriba mencionada, el municipio gestionará la consecución de los recursos necesarios para atender dicha obligación, dentro de la vigencia fiscal correspondiente, con destino al Fondo de Contingencias del patrimonio autónomo FIDUMIO. Lo anterior, con excepción de la contingencia por diferencia tarifaria que se pueda llegar a presentar para los meses de noviembre y diciembre de cada año, la cual será atendida con recursos de la siguiente vigencia fiscal.

PARÁGRAFO: Las partes manifiestan que el alcance e interpretación que ellas se obligan a adoptar a partir de la firma del presente documento para efectuar el cálculo de la tarifa técnica, y con ello poder determinar si existe o no una contingencia por una diferencia tarifaria en los términos del numeral (vi) del numeral 31.2. de la cláusula 31 del Contrato de Concesión, sin excepción alguna, será la establecida en la cláusula 23 del Contrato de Concesión, con los ajustes pactados en este documento.

3.40.9. En el evento en que no hubiere recursos en el Fondo de Contingencias por los conceptos enunciados en el numeral anterior, o que éstos no fueren suficientes para cubrir la contingencia que llegare a presentarse tras la firma del presente documento por diferencia tarifaria por el no reajuste de la Tarifa al Usuario, dicha insuficiencia o diferencia, según sea el caso, será cubierta por el municipio de Santiago de Cali a través de la inyección de recursos al Fondo de Contingencias del Sistema MIO, dentro de los plazos establecidos y términos en el otrosí al Convenio Interadministrativo a suscribirse concomitantemente con el presente documento. Lo anterior, en virtud de lo consagrado en el otrosí número 1 del



**CONTRATO MODIFICATORIO No. 6 AL CONTRATO DE
CONCESIÓN No. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GIT
MASIVO S.A.**



Convenio Interadministrativo, el cual establece que el municipio y la Secretaría responderán patrimonialmente cuando se generen perjuicios a los concesionarios de Transporte y a Metro Cali por el no reajuste de la Tarifa al Usuario y, por tanto, están en la obligación de cubrir en su totalidad dichas diferencias o insuficiencias tarifarias.

IV. OTRAS DISPOSICIONES

- 4.1. De conformidad con las consideraciones establecidas en el numeral 2.19. de este documento, las partes acuerdan lo siguiente:
- 4.1.1. Las Partes han acordado que con el objeto de establecer la eventual necesidad de revisar la estructura tarifaria y la participación de los Concesionarios en la Bolsa del Sistema, y aspectos tales como, la forma de fijación de la tarifa técnica y de la tarifa al usuario y la estructura de costos de la operación, entre otros, harán uso de los estudios financieros a ser adelantados por el Departamento Nacional de Planeación a los que se ha hecho mención en el numeral 2.19.6. de las Consideraciones del presente documento.
- 4.1.2. En consonancia con lo establecido en el numeral 8 del artículo 4 de la Ley 80 de 1993, Metro Cali adoptará las medidas necesarias para revisar y ajustar el Contrato de Concesión, de acuerdo con las recomendaciones y resultados de los estudios mencionados en el numeral anterior.
- 4.1.3. Producidos los resultados correspondientes a los anteriores estudios, y en caso de que éstos recomienden la modificación de aspectos tales como los señalados en el numeral anterior, Metro Cali contará con un plazo de noventa (90) días calendario para obtener los estudios jurídicos correspondientes a su implementación.
- 4.1.4. Las partes han identificado inicialmente tres (3) posibles fuentes de ingreso y fechas de disponibilidad de las mismas, en caso de que los estudios financieros sugieran un aumento de la participación de los Concesionarios en la Bolsa del Sistema, a saber:
- 4.1.4.1. El porcentaje de participación del Fondo FRESA en la Bolsa del Sistema, una vez cumpla con la totalidad de las obligaciones a su cargo adquiridas hasta la fecha de suscripción del presente contrato modificatorio.
- 4.1.4.2. Cualquier porcentaje de participación en la Bolsa del Sistema destinado al pago de infraestructura que eventualmente sea liberado. Metro Cali radicará dentro de los diez (10) meses siguientes a la firma del presente contrato modificatorio, el borrador del documento Conpes que tenga como fin la liberación de recursos destinados al pago de proyectos de infraestructura del MIO, debidamente sustentado en los estudios y consideraciones pertinentes y realizará todas las gestiones orientadas a su aprobación.
- 4.1.4.3. El porcentaje de participación de la Bolsa del Sistema que actualmente garantiza el DEBCA, una vez cumpla con el pago de la totalidad del crédito DEBCA y lo que le corresponda a Metro Cali y al FRESA por compensación de la contingencia por diferencia tarifaria, según se indica en el numeral 3.40. anterior.



**CONTRATO MODIFICATORIO No. 6 AL CONTRATO DE
CONCESIÓN No. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GIT
MASIVO S.A.**



En el evento de que las fuentes de recursos mencionadas en los tres (3) numerales precedentes resulten liberadas anticipadamente por incrementos en la demanda de pasajeros del sistema que así lo permita o como consecuencia de mejoras en las condiciones de los créditos a los que se hace referencia como resultado de las gestiones de los Concesionarios, entre otras causas, dichos recursos incrementarán la participación de los Concesionario en la Bolsa del Sistema.

- 4.1.5. Las anteriores disposiciones no implican el reconocimiento por parte de Metro Cali de un desequilibrio económico del Contrato de Concesión que haya afectado a los Concesionarios, ni que los estudios financieros puedan resultar en posibles alteraciones en la matriz de riesgos del Contrato de Concesión.
- 4.1.6. El solo hecho de que los estudios financieros a los que se hace referencia arrojen como recomendaciones o resultados una modificación en la participación de los Concesionarios en la Bolsa General del Sistema no se considera en sí mismo una alteración en la matriz de riesgos del Contrato de Concesión. Sin perjuicio de lo anterior, los estudios financieros no podrán variar la matriz de riesgos de los Contratos de Concesión.
- 4.2. Las partes acuerdan que con la suscripción del presente contrato modificatorio, se considera superado satisfactoriamente cualquier eventual desequilibrio patrimonial e incumplimiento contractual alegado por las partes, relacionados con la culminación de las obras de construcción de infraestructura, la Fecha de Inicio de Operación Regular, diferencias tarifarias, la no reducción de oferta, el incumplimiento de los Programas de Servicio de Operación y vinculación de flota, sin que la anterior relación de incumplimientos sea taxativa. Por consiguiente, ambas se declaran recíprocamente paz y salvo por todo concepto y adicionalmente el Concesionario también al municipio de Santiago de Cali, renunciando cada una a cualquier reclamación presente o futura por hechos o actos anteriores a la fecha de suscripción del presente contrato modificatorio. Las partes acuerdan que todo lo pactado en este documento surte efectos de transacción y hace tránsito a cosa juzgada, en los términos del Artículo 2483 del Código Civil.
- 4.3. Déjese sin efectos el "Acta de Acuerdo al Contrato de Concesión No. 1 con el Objeto de Facilitar el Inicio de la Etapa de Operación Regular del 11 de junio de 2010".
- 4.4. Metro Cali informará al Administrador de los recursos del patrimonio autónomo, al Comité de Coordinación Fiduciario y a los demás agentes del Sistema MIO, el contenido del presente documento.
- 4.5. El Concesionario se obliga a notificar a la compañía de seguros de las modificaciones realizadas mediante el presente documento y presentar para la aprobación de Metro Cali los anexos modificatorios de las pólizas correspondientes, de acuerdo con lo estipulado en el Contrato de Concesión.
- 4.6. Las demás estipulaciones de todos los documentos contractuales que no hayan sido modificadas por el presente documento, continuarán vigentes en su tenor literal. En caso de presentarse conflicto entre lo dispuesto en este modificatorio y



**CONTRATO MODIFICATORIO No. 6 AL CONTRATO DE
CONCESIÓN No. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GIT
MASIVO S.A.**



cualquier otro documento contractual, entre los cuales se incluyen otrosíes, actas, reglamentos, apéndices, entre otros, prevalecerá lo dispuesto en este modificatorio

Para constancia de lo anterior, se firma el presente contrato modificatorio el día dieciocho (18) del mes de diciembre de dos mil catorce (2014) por las partes, en el municipio de Santiago de Cali, en dos (2) originales del mismo tenor.

Por Metro Cali,

Firma:

Nombre: LUIS FERNANDO SANDOVAL MANRIQUE

Identificación: C.C. No. 16641875

Calidad: Representante legal

Por el Concesionario,

Firma:

Nombre: ENRIQUE WOLFF MARULANDA

Identificación: C.C. No. 16.837.964

Calidad: Representante legal





CONTRATO MODIFICATORIO No. 6 AL CONTRATO DE
CONCESIÓN No. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GIT
MASIVO S.A.



APÉNDICE 3
INDICADORES DE CALIDAD DE DESEMPEÑO

CALIDAD DE SERVICIO EN EL SISTEMA MIO:

La operación del Sistema MIO, deberá cumplir con los estándares de calidad y eficiencia que defina METRO CALI S.A. Los parámetros para cuantificar y calificar la calidad del servicio del Sistema MIO, incluye múltiples variables relacionadas con el cumplimiento, regularidad, operación y estado de los vehículos. Estas variables se condensan en 4 **índices** que, ponderados, nos dan como resultado el **Indicador de Calidad de Desempeño**.

Dichos índices y su ponderación se desarrollan a lo largo del presente Apéndice.

Evaluación: La evaluación de estos **índices** se hará periódicamente conforme a los periodos de pago y a lo estipulado en el presente Apéndice. En el evento de no poseer información, ya sea por fallas en los equipos de toma de información o cualquier otra situación que sea responsabilidad de METRO CALI S.A, se realizará el cálculo de cada uno de los componentes de los **índices**, como el promedio aritmético de los seis (6) periodos anteriores. Por cada uno de los seis periodos anteriores que no posea información, se asignará un valor del 100% en el componente correspondiente.

Para efectos de la aplicación de multas asociadas al nivel de servicio, las mismas se aplicarán cuando el Concesionario permanezca en Nivel de Servicio E durante los periodos estipulados en el contrato, entendiéndose que el nivel de servicio E queda establecido como:

Tabla 1. Nivel de servicio para Formula de pago B

Nivel de servicio	ICD
E	Menor o igual a 0.80

Tabla 2. Nivel de servicio para Formula de pago A

Nivel de servicio	ICD
E	Menor o igual a 0.85

Ponderaciones: Para la calificación del Concesionario, tanto cuando la fórmula de pago aplicada sea la Formula A como cuando sea la Fórmula B, se establecen ponderaciones tal como se indica en la tabla siguiente:

[Handwritten signatures and initials]



CONTRATO MODIFICATORIO No. 6 AL CONTRATO DE
CONCESIÓN No. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GIT
MASIVO S.A.



Tabla 3. Parámetros para el cálculo de los índices de calidad del desempeño del concesionario (ICD)

Índice	Código	Ponderación
Índice de Cumplimiento	IC	35%
Índice de Regularidad	IR	25%
Índice de Operación	IO	25%
Índice de Estado de la Flota	IE	15%
TOTAL		100%

De acuerdo a lo anterior, el cálculo del Indicador de Calidad y Desempeño para cada Concesionario será la sumatoria de cada uno de los índices por su respectiva ponderación, como se indica en la siguiente ecuación:

$$ICD = 0.35 \times IC + 0.25 \times IO + 0.25 \times IR + 0.15 \times IE$$

Donde:

ICD es el Indicador de Calidad y Desempeño

IC es el Índice de Cumplimiento

IO es el Índice de Operación

IR es el Índice de Regularidad

IE es el Índice de Estado de la Flota

NOTA: Para la calificación del Concesionario, cuando la fórmula de pago aplicada sea la Fórmula B, **el ICD es un mecanismo de incentivos y desincentivos, ya que su aplicación es un factor de repartición de la bolsa, no un descuento a la remuneración del concesionario.**

Lo anterior implica que la comparación del ICD se hace frente al rendimiento de los mismos Concesionarios. En todo caso el desincentivo mayor a aplicar después de calcular con los ICD de cada periodo la repartición de la bolsa, nunca será superior al 4%.

Período de evaluación: El período de evaluación de todos los indicadores será igual al período de pago estipulado en el contrato.



**CONTRATO MODIFICATORIO No. 6 AL CONTRATO DE
CONCESIÓN No. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GIT
MASIVO S.A.**



Los valores de la ponderación y las ecuaciones de cálculo de la calificación, podrán ser ajustados por METRO CALI S.A. de acuerdo con la estadística generada por la calificación periódica de los indicadores y las encuestas de percepción de servicio o nivel de satisfacción de usuario que se realicen o en los siguientes casos.

- Cuando hallazgos de auditoria evidencien desmejoras en la prestación del servicio por parte del concesionario y el indicador no lo refleje.
- Cuando se evidencie una eficaz implementación de planes de mejora para la prestación de servicio por parte los concesionarios y los indicadores no lo reflejen.
- Cuando existan diferencias superiores a 2 veces el margen de error de las encuestas de percepción o nivel de satisfacción de usuario, entre los resultados del mismo indicador calificado por la encuesta y el calculado según las ecuaciones plasmadas en este apéndice.

Estos cambios en todo caso estarán siempre soportados en estudios técnicos previos que justifiquen la necesidad y razonabilidad de la decisión y serán presentados por Metro Cali al comité de operadores para su aprobación, por mayoría simple. En todo caso, Metro Cali y los Concesionarios se comprometen a hacer las gestiones necesarias para incluir esta función en el Reglamento del Comité de Operadores y el hecho de que la misma se toma por mayoría simple. El Comité de Operadores no podrá aprobar modificaciones a los valores de la ponderación y las ecuaciones de cálculo de la calificación, sino con estricta aplicación de este procedimiento.

Cada **índice** será determinado por METRO CALI S.A. con base en la información del SIUR y de los reportes de funcionarios e inspectores de la operación y del Sistema de Información. Para la determinación de los **índices**, también se hará uso de los reportes de la Autoridad de Transporte.

El cálculo de cada uno de los **índices** que conforman el Indicador de Calidad del desempeño, es como se indica a continuación:

1. ÍNDICE DE CUMPLIMIENTO DEL CONCESIONARIO (IC)

Es la relación entre los Kilómetros recorridos por el concesionario en el Sistema MIO y el Kilometraje programado a dicho concesionario, incluyendo las adiciones y cancelaciones autorizadas por METRO CALI S.A.

$$IC_i = \frac{KmE_i}{KmP_i}$$

Donde:

IC_i es el Índice de Cumplimiento del concesionario i

KmE_i es el Kilometraje ejecutado por el concesionario i

KmP_i es el Kilometraje programado al concesionario i en el PSO vigente.



**CONTRATO MODIFICATORIO No. 6 AL CONTRATO DE
CONCESIÓN No. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GIT
MASIVO S.A.**



(Incluye adiciones y cancelaciones autorizadas por METROCALI S.A.)

2. ÍNDICE DE OPERACIÓN (IO)

Refleja el comportamiento del concesionario *i* durante la operación y es el resultado de la relación entre el número de puntos acumulados por fallas en la operación, en relación al kilometraje efectivamente recorrido por el concesionario *i* en el período medido.

$$IO_i = 1 - \frac{PFO_i}{KS_i}$$

Donde:

IO_i Índice de Operación del concesionario *i*
 PFO_i Suma de puntos por fallas en la operación del operador *i* para el período de evaluación
 KS_i Kilómetros en servicio prestados por el operador *i*, en el periodo evaluado.

3. ÍNDICE DE REGULARIDAD (IR)

Es la razón entre los **pasos de vehículos regulares del concesionario** por las paradas de control, y la **cantidad total de pasos de vehículos del concesionario** por las paradas de control.

Se consideran **pasos de vehículos regulares del concesionario** si:

1. El **intervalo de paso del vehículo** es regular,
2. El **intervalo de paso del vehículo** anterior es irregular por atraso y el del vehículo evaluado es irregular por adelanto o
3. El **intervalo de paso del vehículo** anterior es irregular por adelanto y el del vehículo evaluado es irregular por atraso.

El **intervalo de paso del vehículo** es el tiempo transcurrido entre el paso del vehículo inmediatamente anterior y el paso del vehículo evaluado por la misma parada de control atendiendo la misma ruta en el mismo sentido.

Se considera **intervalo de paso de vehículo** como **regular** si es:

1. Mayor o igual a 0.5 veces el **intervalo esperado**,
2. Mayor o igual al **intervalo esperado** menos 5 minutos,
3. Menor o igual a 1.5 veces el **intervalo esperado** y
4. Menor o igual al **intervalo esperado** más 5 minutos.

Como **irregular por atraso** si es:

1. Mayor a 1.5 veces el **intervalo esperado** o
2. Mayor al **intervalo esperado** más 5 minutos.

Y como **irregular por adelanto** si es:

1. Menor a 0.5 veces el **intervalo esperado** o

[Handwritten signatures and initials]



CONTRATO MODIFICATORIO No. 6 AL CONTRATO DE
CONCESIÓN No. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GIT
MASIVO S.A.



2. Menor al **intervalo esperado** menos 5 minutos.

El **intervalo esperado** para el vehículo evaluado es la razón entre 1 hora y la cantidad de pasos de vehículos por la parada de control atendiendo la misma ruta en el mismo sentido de los vehículos que hayan sido despachados en la misma **franja horaria** que el vehículo evaluado.

Cuando el **tiempo de viaje** de por lo menos 3 vehículos consecutivos supere 1.3 veces el **tiempo de viaje programado** o el **tiempo de viaje programado** más 20 minutos, no se tendrán en cuenta en la medición los pasos de los 3 vehículos y el vehículo subsiguiente a los 3 referidos, únicamente en los viajes que se de esta condición.

Donde:

$$IR_i = \frac{CIR_i}{CT_i} + Fa$$

- IR_i Índice de regularidad del concesionario i
 CIR_i Cantidad de pasos de vehículos regulares del concesionario i por las paradas de control.
 CT_i Cantidad total de pasos de vehículos del concesionario i por las paradas de control.
 Fa Factor de ajuste en consideración a las externalidades que pudieran afectar este índice y que no estuvieran mitigadas dentro de las mismas consideraciones del índice, que se aplicará así:

Condición	Fa
$\frac{CIR_i}{CT_i} \leq 0.85$	0.15
$\frac{CIR_i}{CT_i} > 0.85$	$1.0 - \frac{CIR_i}{CT_i}$

4. ÍNDICE DE ESTADO DE LOS AUTOBUSES (IE)

La calificación de cada uno de los concesionarios para éste índice, se obtendrá de la relación entre el número de puntos acumulados por fallas en el estado de vehículos (aseo, fallas mecánicas, imagen, cumplimiento de normas ambientales, entre otros), en relación al kilometraje efectivamente recorrido por el concesionario i en el período medido. La relación es la siguiente:

\$



CONTRATO MODIFICATORIO No. 6 AL CONTRATO DE
CONCESIÓN No. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GIT
MASIVO S.A.



$$IE_i = 1 - \frac{PFE_i}{KS_i}$$

Donde:

IP_i	Índice de Estado de los Autobuses del concesionario i
PFE_i	Suma de puntos acumulados por fallas en el estado de vehículos del concesionario i, para el período evaluado.
KS_i	Kilómetros en servicio prestados por el operador i, en el periodo evaluado.

Metro Cali realizara la medición del IE por muestreo, la inspección se realizara por tipología de vehículo y concesionario, de la cantidad de la muestra se determinara el margen de error con un nivel de confianza de 95% y el resultado de la inspección se le aplicará a la totalidad de la flota en el porcentaje que la muestra refleje menos el margen de error calculado.

5. LISTADO DE PUNTOS ESTABLECIDOS POR FALLAS EN LA OPERACIÓN DEL SISTEMA MIO

Si el concesionario incumpliere cualquiera de los parámetros, requisitos, obligaciones y responsabilidades previstas en el Contrato de Concesión, relacionados con la obligación de brindar y mantener niveles de servicio y suministrar y mantener los autobuses y los equipos a bordo en las condiciones adecuadas, según los protocolos técnico y tecnológico requeridos por el sistema MIO, salvo que METRO CALI S.A. así lo hubiera autorizado en forma previa, expresa y escrita, METRO CALI S.A. asignará los puntos por fallas, bajo las condiciones que se establecen en el presente capítulo.

La verificación de las conductas que constituyan fallas en los parámetros, requisitos, obligaciones y responsabilidades, de acuerdo con lo dispuesto en el presente capítulo, se someterá a los procedimientos de revisión visual y de revisión técnica adelantados por Metro Cali S.A. y/ o quien designe para tal. **Para el caso del estado de la Flota, en el los ítems que sea posible, estas verificaciones se efectuarán a través de un muestreo estadístico¹** que sea representativo de toda la flota Estas revisiones serán efectuadas bien sea de manera periódica o de forma esporádica, tanto mediante visitas a la sede de la empresa concesionaria o a los patios, como de cualquier otro mecanismo que constituya plena prueba de las conductas descritas.

¹ La metodología para este muestreo estadístico se establecerá en el manual de operaciones

[Handwritten signatures and initials]



**CONTRATO MODIFICATORIO No. 6 AL CONTRATO DE
CONCESIÓN No. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GIT
MASIVO S.A.**



5.1. Puntos por deficiencias relacionadas con la operación de los servicios de transporte Troncal, Auxiliar y Alimentadora del Sistema MIO (IO)

Si el concesionario incumpliere cualquiera de los parámetros, requisitos y obligaciones y responsabilidades previstos en el presente contrato respecto de la operación del servicio de transporte público de pasajeros, dentro del Sistema MIO, METRO CALI S.A. asignará puntos por fallas como se indica a continuación:

Tabla 3 de Puntos Asociada al Índice de Operación (IO)

Descripción de la Falla	Puntos
Estacionar, sin previa autorización del Centro de Control, autobuses en las estaciones en cantidad y/o tiempo superior al permitido.	70
Mal alineamiento ² y/o mala aproximación ³ del Autobús en el momento de ascenso y descenso de pasajeros en las estaciones o mal alineamiento en el momento de ascenso y descenso de pasajeros en los paraderos establecidos para la pretroncal y alimentación.	70
Estacionar fuera de los lugares establecidos por Metro Cali S.A.	70
No parar en una estación establecida en el itinerario de operación de transporte programada de un servicio sin la previa autorización de Metro Cali S.A.	170
Parar en una estación y/o plataforma no establecida en el itinerario de operación programada de un servicio sin la previa autorización o instrucción de Metro Cali S.A.	170
Alterar el recorrido o las paradas de un servicio sin la previa autorización o instrucción de Metro Cali S.A. o de la autoridad Competente	170
Operar en horarios o servicios que no le hayan sido autorizados por Metro Cali S.A. al CONCESIONARIO.	200
Tener alguna puerta abierta con el Autobús en movimiento	185

² Se definirá este concepto en el Manual de Operaciones

³ Se definirá este concepto en el Manual de Operaciones

[Handwritten signatures and initials]



**CONTRATO MODIFICATORIO No. 6 AL CONTRATO DE
CONCESIÓN No. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GIT
MASIVO S.A.**



Descripción de la Falla	Puntos
Adelantar autobuses del mismo servicio (sin autorización del centro control)	170
Abandono y/o descenso del autobús por parte del conductor sin razón justificada y/o autorización de Metro Cali S.A.	170
Interrumpir los cruces semafóricos por cualquier evento	250
No reportar al Centro de Control eventos extraordinarios que se presenten durante la operación que representen riesgos para el Sistema.	170
Negarse a dar información al Centro de Control	170
No atender al llamado del Centro de Control	85
No reportarse al inicio y final de cada recorrido, mediante el equipo, los medios electrónicos suministrados o el código asignado por Metro Cali S.A.	170
Provocar o ignorar daños o insuficiencias sobre las comunicaciones o equipos a bordo que afecten al SIUR y no reportar las mismas al Centro de Control	170
Pasarse un semáforo en rojo	250
Dar reversa en corredores troncales, corredores auxiliares, corredores alimentadores y estaciones sin autorización del centro de control	170
Desacato a la autoridad	70
Intervención del autobús cuando presente fallas durante la operación, por parte del conductor o personal no autorizado	170
No usar el cinturón de seguridad	70
No acatar o desconocer las instrucciones dadas por el Centro de Control, por el personal de operaciones o las autoridades de tránsito	170
No portar documentación personal y/o del autobús.	70

[Handwritten signatures and initials]



**CONTRATO MODIFICATORIO No. 6 AL CONTRATO DE
CONCESIÓN No. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GIT
MASIVO S.A.**



Descripción de la Falla	Puntos
Portar armas de cualquier naturaleza	170
Presentarse en estado de embriaguez y/o bajo los efectos de sustancias psicoactivas y/o alucinógenas.	250
Transitar por encima de la velocidad máxima establecida. En todo caso no debe superar los 60 km.	170
Invasión de cebra	5
Llevar acompañantes ⁴	70
Maltrato verbal o físico hacia los pasajeros por parte del conductor	70
Ingerir alimentos durante la conducción del autobús	70
Uso de equipo electrónico no autorizado por parte del conductor (celulares, walkman etc.)	70
Transportar personas que ingresen al autobús de manera irregular, es decir, sin que se surtan los procedimientos de acceso y se efectúe el pago de la tarifa autorizada por Metro Cali S.A. y la validación del medio de acceso	70
No informar de manera inmediata al Sistema de Seguridad física del Sistema MIO y al Centro de Cómputo de Gestión del Concesionario del SIUR, mediante los recursos tecnológicos dispuestos en el autobús, sobre el ingreso de personas al autobús de manera irregular	100
No Informar de manera inmediata al Sistema de Seguridad física del sistema MIO y al Centro de Computo de Gestión del concesionario del SIUR, mediante los recursos tecnológicos dispuestos en el autobús, sobre anomalías presentadas a bordo del vehículo que representen riesgos para los clientes del sistema MIO, para el vehículo o cualquiera de los recursos humanos y/o tecnológicos a bordo.	120
Operar con luces interiores o exteriores apagadas durante el periodo nocturno.	50

⁴ Se definirá este concepto en el Manual de Operaciones



CONTRATO MODIFICATORIO No. 6 AL CONTRATO DE
CONCESIÓN No. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GIT
MASIVO S.A.



5.2. PUNTOS POR FALLAS EN EL ESTADO DE AUTOBUSES (IE)

Tabla 4 de Puntos Asociada al Índice de Estado de los Autobuses (IE)

Descripción de la Falla	Puntos COTs patios definitivos	Puntos COTs patios provisionales
Colocar cualquier tipo de aditamentos decorativos o no funcionales al interior o exterior del autobús, que no han sido instalados por el fabricante original del chasis o carrocería	85	35
Mal funcionamiento de ventanas, claraboyas, extractores, escotillas y/o escotillas de emergencia de los Autobuses Articulados, Padrones y Complementarios	85	30
Mal funcionamiento de equipos de aire acondicionado, controles, mantenimientos, filtros, ductos, rejillas, o del alguna parte del sistema de acondicionamiento de aire.	85	60
Polarizar total o parcialmente las ventanas laterales, frontales o posteriores	50	50
Utilizar o modificar colores y diseños de la pintura interna o externa del autobús por fuera de los parámetros estándar establecidos por Metro Cali S.A.	170	170
Instalar luces adicionales tales como exploradoras, iluminación de chasis o de decoración, que no sean reglamentarias o instaladas por el fabricante original	50	50
Colocar propaganda no autorizada por Metro Cali S.A. o infringir la regulación relativa a la publicidad en los autobuses	170	170
Instalar cualquier equipo o dispositivo al interior del autobús no autorizado por Metro Cali S.A.	170	170
Funcionamiento en el interior del autobús, de equipos de informaciones sonoras o de lectura no autorizado por Metro Cali S.A.	135	135
Operar con luces frontales, laterales y/o posteriores de iluminación o frenado (desperfectos)	50	50
Silla rota, rasgada o con falta de fijación al piso al inicio de la jornada	170	119



**CONTRATO MODIFICATORIO No. 6 AL CONTRATO DE
CONCESIÓN No. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GIT
MASIVO S.A.**



Sección de pasamanos desprendido, flojo o con aristas corto punzantes	200	140
Ventana lateral, frontal o posterior quebrada o fisurada	170	140
Autobús desaseado en su exterior o interior al inicio de la jornada	35	35
Carencia de iluminación o incorrecta disposición en términos de visibilidad de los rúters frontal, lateral o posterior	170	119
Carencia de extintores especificados, falta de carga en los mismos, término de vigencia expirado o sin la especificación de la vigencia	170	170
Operar el autobús con abolladuras o impactos después de 48 h de haber sido detectados, salvo eventos de fuerza mayor en los cuales Metro Cali autorice un plazo mayor para su reparación.	85	85
Inadecuado funcionamiento de las puertas de acceso de pasajeros y/o de emergencia, ya sea por daño u otro, que afecte los tiempos de embarque y desembarque de pasajeros	170	170
Frecuenciadores de las estaciones		
Mala disposición, mal funcionamiento de cinturones de seguridad o la carencia de los mismos	70	70
Mala disposición, mal funcionamiento de elementos de fijación o la carencia de los mismos, para la ubicación de sillas de ruedas	70	70
Utilización de llantas lisas sin especificaciones de mínimo labrado establecidas por el fabricante o proveedor.	170	170
Intervenir, manipular o adicionar elementos en los equipos a bordo que formen parte de la infraestructura tecnológica del Sistema MIO, sin previa autorización de Metro Cali S.A.	170	170
Operar el autobús sin los adecuados mecanismos para la expulsión de las ventanas de emergencia	170	170
No cumplir con las obligaciones contenidas en el Protocolo Tecnológico	170	170
Realizar mantenimiento al autobús en lugares no autorizados por Metro Cali S.A	70	70
Realizar lavado o actividades de aseo al autobús en lugares no autorizados por Metro Cali S.A.	70	70
Transitar derramando combustible y/o lubricantes estado de vehículo	75	75

[Handwritten signature]



CONTRATO MODIFICATORIO No. 6 AL CONTRATO DE
CONCESIÓN No. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GIT
MASIVO S.A.



No portar botiquín con la dotación reglamentaria	70	70
Autobús Articulado, Padrón o Complementario varado ⁵ en la vía	300	300

Nota 1. Si el concesionario incumpliére cualquiera de los parámetros, requisitos, obligaciones y responsabilidades, previstos en el presente contrato respecto del adecuado estado de los vehículos para prestar el servicio de transporte público de pasajeros, dentro del Sistema MIO, que no estuviesen reflejadas en la tabla anterior y salvo que METRO CALI S.A. lo hubiese autorizado, se asignarán 15 puntos por cada falla, parámetro, requisito, obligación o responsabilidad incumplida. Estos puntos se aplicarán por cada autobús que incumpliére.

Nota 2. Si el concesionario por alguna conducta incurriére simultáneamente en dos o más fallas de las estipuladas en el IO y/o el IE, se penalizará solamente con una, que será en todo caso la que mayor puntuación tenga.

⁵ Se definirá este concepto en el Manual de Operaciones

[Handwritten signatures and initials]



**CONTRATO MODIFICATORIO No. 6 AL CONTRATO DE
CONCESIÓN No. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GIT
MASIVO S.A.**



**APÉNDICE
PROTOCOLO DE OVERHAUL**

TABLA DE CONTENIDO

- 1. INTRODUCCION**
- 2. OBJETO.**
- 3. ALCANCE.**
- 4. RESPONSABLE.**
- 5. METODOLOGÍA.**
- 6. CONSIDERACIONES.**

1. INTRODUCCION

En el marco del presente contrato modificatorio al Contrato de Concesión, los Concesionarios han solicitado a Metro Cali. una extensión en el término de duración de la Etapa de Contrato de Concesión, lo cual ha sido considerado por ésta como razonable, según los estudios financieros contratados por la entidad, por lo cual se hace necesario ampliar la vida útil de la Flota, aspecto que también quedó pactado en el presente.

Siendo objetivo fundamental del sistema mantener niveles de servicio adecuados para sus usuarios garantizando el buen estado y la funcionalidad de cada autobús, esta ampliación de la vida útil de la Flota implica que los Concesionarios cumplan a cabalidad con los requerimientos de mantenimiento establecidos en el Contrato de Concesión para una adecuada prestación del servicio.

[Handwritten signatures and initials]



**CONTRATO MODIFICATORIO No. 6 AL CONTRATO DE
CONCESIÓN No. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GIT
MASIVO S.A.**



Así mismo, se ha definido en el mismo contrato modificatorio, establecer un protocolo de Overhaul que contenga los parámetros necesarios para garantizar el adecuado cumplimiento del servicio y la seguridad de los usuarios, el cual se desarrolla en el presente apéndice.

2. OBJETO.

El objeto del presente apéndice es establecer los parámetros necesarios para la revisión total y detallada de las condiciones mecánicas y técnicas de los vehículos, para efectuar las reparaciones que deben realizarse una vez los vehículos vinculados al Sistema MIO lleguen por odómetro a los siguientes kilometrajes, según la tipología

TIPO DE AUTOBUS	KILOMETROS MAXIMOS ANTES DE OVERHAUL
Articulados	1.100.00
Padrones	850.000
Complementarios	650.000

Con el fin de garantizar el adecuado cumplimiento del servicio público de transporte masivo urbano de pasajeros y la seguridad de los usuarios y en cumplimiento del contrato modificatorio del cual hace parte el presente apéndice, el concesionario deberá acreditar ante Metro Cali, dentro de los setenta y cinco (75) días siguientes, mediante certificación de un tercero idóneo que los vehículos fueron sometidos al mantenimiento preventivo, correctivo y/o Overhaul, en la cual conste que el funcionamiento de los vehículos se encuentra adecuado y cumple en su totalidad con los términos exigidos en el Contrato de Concesión y el protocolo correspondiente. Asimismo, la certificación debe indicar que los mismos cumplen con condiciones de seguridad para los usuarios.



**CONTRATO MODIFICATORIO No. 6 AL CONTRATO DE
CONCESIÓN No. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GIT
MASIVO S.A.**



Se entiende por Overhaul la revisión total y detallada de las condiciones mecánicas y técnicas del vehículo, así como las reparaciones que deben realizarse producto de ésta. Esta revisión se hará con participación de un **tercero idóneo** al momento en que cada vehículo que se encuentre operando en el Sistema MIO llegue a los kilometrajes mencionados previamente.

Lo anterior sin perjuicio del mantenimiento regular exigido en el Contrato de Concesión.

3. ALCANCE.

Este protocolo está dirigido a los concesionarios operadores del Sistema MIO que suscriben el contrato modificadorio a los Contratos de Concesión para la prestación del servicio público de transporte terrestre masivo urbano de pasajeros, del cual hace parte integral el presente apéndice.

El presente protocolo tiene como alcance establecer el procedimiento para la realización del "Overhaul" a los vehículos, en desarrollo de lo previsto en la cláusula 66.1 del Contrato de Concesión modificada a través del contrato modificadorio del cual hace parte este apéndice.

La Dirección operativa de Metro Cali, o la persona o entidad designada por ésta, velará por el estricto cumplimiento del presente Protocolo y estará a su cargo la operativización, actualización y modificación del presente documento. ,

La Dirección de Operaciones de Metro Cali S.A., o la persona o entidad designada por el Ente Gestor, elaborará los desarrollos del detalle de la operatividad para la aplicación del presente protocolo, los cuales se incluirán en el Manual de Operaciones, dentro de los 2 meses siguientes a la firma del contrato modificadorio.

4. RESPONSABLE.



**CONTRATO MODIFICATORIO No. 6 AL CONTRATO DE
CONCESIÓN No. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GIT
MASIVO S.A.**



El responsable de la operativización, actualización, implementación y estricto cumplimiento del presente protocolo, será el que designe Metro Cali S.A. para el efecto, en coordinación con la Dirección de Operaciones.

Los responsables de realizar el Overhaul a los autobuses en cumplimiento de lo estipulado en el Otrosí y el presente Apéndice serán los Concesionarios del Sistema MIO.

5. METODOLOGÍA.

- 5.1 El Concesionario, con el fin de garantizar la prestación del servicio presentará a Metro Cali. el cronograma con las fechas estimadas de la llegada de bus por bus a los kilómetros definidos por cada tipología en la Cláusula 66.1 numeral iii modificada a través del contrato modificadorio del cual hace parte el presente apéndice. Una vez cada bus llegue por odómetro a dicho numero de kilómetros, el concesionario deberá remitir a Metro Cali, comunicación formal del cumplimiento de dicho evento.
- 5.2 Cuando el vehículo cumpla según su tipología los kilómetros estipulados en el contrato modificadorio y en el presente apéndice, el operador mediante corte mensual deberá enviar a Metro Cali. el cronograma de intervención de dicho vehículo. Una vez llegado el vehículo a los kilómetros autorizados y efectuada la correspondiente revisión por el tercero idóneo, el Concesionario, acorde con el cronograma suministrado, debe especificar las intervenciones que requiere cada vehículo.
- 5.3 El tercero idóneo que certificará la revisión total y detallada de las condiciones mecánicas y técnicas de los vehículos (Chasis y Carrocería) a intervenir, será aprobado por Metro Cali y avalado por el fabricante.

Parágrafo Primero. En aras de garantizar la prestación del servicio, el Concesionario podrá programar la revisión de los vehículos a partir de los siguientes kilometrajes, medidos por odómetro:



**CONTRATO MODIFICATORIO No. 6 AL CONTRATO DE
CONCESIÓN No. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GIT
MASIVO S.A.**



TIPO DE AUTOBUS	KILOMETROS A PARTIR DE LOS QUE PUEDE PROGRAMAR REVISION
Articulados	1.080.00
Padrones	830.000
Complementarios	630.000

En el evento en que el certificado señale que el vehículo por razones mecánicas presenta riesgo para el usuario, éste deberá salir de manera inmediata del servicio, hasta tanto se le hayan realizado las reparaciones que permitan su operación.

Parágrafo Segundo. El cronograma presentado por el Concesionario podrá ser ajustado de común acuerdo entre las partes del Contrato de Concesión.

- 5.4 La certificación del tercero idóneo deberá indicar el estado técnico y mecánico de cada vehículo al momento de haber realizado la revisión y diagnóstico de éste por haber cumplido los kilómetros establecidos por cada tipología.
- 5.5 Una vez realizada la intervención, el Concesionario deberá presentar la certificación final del tercero idóneo del "Overhaul" realizado y de las condiciones de seguridad de cada vehículo para continuar prestando el servicio hasta el siguiente kilometraje, medido por odómetro, que ha sido autorizado en la Cláusula 66.1 del Contrato de concesión, modificada por el contrato modificadorio del hace parte este apéndice.

Lo anterior, se hará sin perjuicio del mantenimiento de los autobuses del



**CONTRATO MODIFICATORIO No. 6 AL CONTRATO DE
CONCESIÓN No. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GIT
MASIVO S.A.**



Sistema MIO ni de las revisiones requeridas para mantener el certificado de operación, establecidas en el Contrato de Concesión. La revisión a que se refiere este Apéndice será obligatoria para obtener la renovación anual del el certificado de operación.

- 5.6 La Dirección de Operaciones de Metro Cali, podrá realizar el acompañamiento en la inspección, diagnóstico e intervención detallada de las condiciones mecánicas y técnicas del vehículo. Se tomará como parámetro el formato de inspección técnica estipulada para cada tipología, desarrollada en el Manual de Operaciones.
- 5.7 El Concesionario informará a la Dirección de Operaciones los resultados de las pruebas de funcionamiento de los sistemas a los que haya lugar, mediante equipos de diagnóstico y herramienta especializada, con toda la documentación de soporte del diagnóstico respectivo, en la cual conste que los vehículos cumplen los términos exigidos en los contratos de concesión para la prestación del servicio público de transporte terrestre masivo urbano de pasajeros en el Sistema MIO y que garantice el adecuado cumplimiento del servicio y la seguridad de los usuarios.

6. CONSIDERACIONES.

- 6.1 Todas las inspecciones se basarán en los estándares establecidos en el manual de servicio definido por el fabricante.
- 6.2 Se deberán atender todas las recomendaciones de mantenimiento y conservación, realizadas por los fabricantes de chasis y carrocería o por el tercero idóneo, principalmente para las intervenciones en los sistemas de seguridad.
- 6.3 El **CONCESIONARIO** deberá diseñar la estrategia de rotación de flota, para minimizar el avance de kilometraje recorrido en los vehículos próximos a llegar



**CONTRATO MODIFICATORIO No. 6 AL CONTRATO DE
CONCESIÓN No. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GIT
MASIVO S.A.**



a los kilómetros estipulados en el Otrosí y el presente Apéndice, para la realización del Overhaul. Lo anterior con el objetivo de no afectar la operación del sistema y garantizar la prestación del servicio público de transporte en el Sistema MIO, mediante el cumplimiento de los servicios, frecuencias y horarios programados.

El presente protocolo hace parte integral del contrato modificadorio así como del Contrato de Concesión respectivo. De igual forma, cualquier vacío que se presente en este protocolo será interpretado conforme los Contratos de Concesión y sus otrosíes modificatorios.

- 6.4 El **CONCESIONARIO** deberá presentar ante Metro Cali en el momento en que Metro Cali lo solicite, los documentos que soporten la intervención realizada en los vehículos, los trabajos efectuados, repuestos utilizados, costos y en el que se detalle el respectivo procedimiento, el cual debe presentarse con la aprobación o el reconocimiento expreso y escrito del tercero idóneo o proveedor.

ADQUISICIONES PRINCIPALES DEL PROYECTO	AÑO 2014												AÑO 2015												AÑO 2016												AÑO 2017																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																									
	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO	AGOSTO	SEPTIEMBRE	OCTUBRE	NOVIEMBRE	DICIEMBRE	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO	AGOSTO	SEPTIEMBRE	OCTUBRE	NOVIEMBRE	DICIEMBRE	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO	AGOSTO	SEPTIEMBRE	OCTUBRE	NOVIEMBRE	DICIEMBRE																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																										
OBRAS EN EJECUCIÓN																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																														

NOTAS:

(1) Se habilita al servicio los carriles del SITM con tránsito restringido por efectos de la construcción de la terminal Calipso-Julio Rincon y PMT de contingencia por zonas verdes.

(2) Proyecto sujeto a una Gestión Predial a cargo de varias dependencias del Municipio debida a una invasión de mas de 200 asentamientos.

(3) Esta sujeto a la aprobación y suscripción con el INVÍAS de un convenio de comodato para el uso de la zona del corredor ferreo propiedad de la Nación.

(4) Esta condicionado a la conciliación judicial con el Consecionario Patios Sur.

En este cronograma se establece el plazo máximo para la ejecución de las obras que allí se mencionan. No obstante lo anterior, y por un plazo máximo de tres (3) meses, adicionales aplicable a la(s) obra(s) de infraestructura respectiva(s), no se considera que haya incumplimiento de Metro Cali, cuando no se haya podido ejecutar una o más obras dentro del plazo de tres (3) años, como consecuencia de decisiones judiciales debidamente ejecutoriadas, correspondientes a acciones de tutela, acciones populares, acciones de grupo, medidas cautelares u órdenes judiciales que impidan la ejecución de la obra específica. Lo anterior, sin perjuicio de la diligencia que deberá ejercer Metro Cali a la hora de defenderse de las anteriores acciones judiciales

ANEXO 1 - CRONOGRAMA DE OBRAS

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

GESTION Y ADQUISICION PREDIAL
ESTUDIOS Y DISEÑOS (TRAMITE APROBACION)
LICITACION DE OBRAS
CONSTRUCCION
LIQUIDACION DE CONTRATOS