



## 1. PARTES

- 1.1. METRO CALI S.A., sociedad constituida mediante escritura pública núm. 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 NICOLÁS OREJUELA BOTERO, mayor de edad, domiciliado en Cali, identificado con cédula de ciudadanía número 16285618, actuando en su condición de representante legal (en adelante "Metro Cali", "Metro Cali S.A." o la "Entidad").
- 1.2. BLANCO Y NEGRO MASIVO S.A., sociedad constituida mediante escritura pública número 156 del día 28 de enero de 2005, otorgada en la Notaría Dieciocho 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 EDUARDO BELLINI AYALA, mayor de edad, domiciliado en Cali, identificado con cédula de ciudadanía número 16711181, actuando en su condición de representante legal (en adelante "Blanco y Negro", "Concesionario", o el "CONCESIONARIO").

## 2. CONSIDERACIONES

- 2.1. Que el día veinte (20) de marzo de 2018 Metro Cali y Blanco y Negro suscribieron el Otrosí Modificadorio núm. 8 (en adelante, "Otrosí Modificadorio") al Contrato de Concesión núm. 2 (en adelante, "Contrato de Concesión").
- 2.2. Que en la cláusula 7.65 del Otrosí Modificadorio se incluyó la cláusula 153 al Contrato de Concesión mediante la cual condicionaba la existencia y validez del Otrosí Modificadorio a lo siguiente:

*"153. Todos los derechos, obligaciones y, en general, todo lo contenido en el presente Otrosí está sujeto al acaecimiento de las siguientes condiciones:*

*Que todos los derechos y obligaciones que han sido objeto de modificaciones en el presente otrosí sean vertidos en un acuerdo conciliatorio y, que a su vez, dicho acuerdo conciliatorio sea avalado por alguno de los dos tribunales de arbitramento en curso (i.e., los convocados por Blanco y Negro y GIT), previo concepto favorable del Ministerio Público.*

*Así las cosas, este Otrosí sólo producirá efectos jurídicos y entrará en vigencia, no con la suscripción de este sino cuando, una vez suscrito, se cumplan las condiciones arriba indicadas."*

- 2.3. Que en ese sentido, la Procuraduría 165 Judicial II para la Conciliación Administrativa, en escrito del ocho (8) de agosto de 2018, emitió concepto favorable con relación al acuerdo conciliatorio presentado por Blanco y Negro (en adelante, el "Acuerdo Conciliatorio").
- 2.4. Que el Tribunal de Arbitramento del proceso de Blanco y Negro y Metro Cali S.A., en Auto No. 11 del día veintiuno (21) de septiembre de 2018 (quedando en firme el día 28 de septiembre de 2018), resolvió aprobar el Acuerdo Conciliatorio celebrado por Blanco y Negro y Metro Cali S.A, el cual, tal como se indicó, contenía los acuerdos alcanzados entre Blanco y Negro y Metro Cali vía otrosí, Acuerdo Conciliatorio y contrato de transacción y, entre ETM y Metro Cali, vía otrosí y contrato de transacción.



- 2.5. Que en el Otrosí Modificatorio las partes acordaron que la remuneración se pagaría en función de una gradualidad de las tarifas licitadas así: ochenta por ciento (80%) en el año 2018, ochenta y cinco por ciento (85%) en el año 2019, noventa por ciento (90%) en el año 2020, noventa y cinco por ciento (95%) en el año 2021 y cien por ciento (100%) desde el año 2022.
- 2.6. Que entre la suscripción del Otrosí Modificatorio y el Acuerdo Conciliatorio, las partes establecieron que a pesar de que el Otrosí Modificatorio contenía todos los elementos para dejar zanjadas todas las discusiones y controversias entre las partes, y que la mencionada gradualidad tronzó cualquier diferencia entre las partes, que era deseable que en la medida de que existiera capacidad presupuestal, se pudiera reconocer un mayor valor para acercarse al pago del 100% de la tarifa licitada.
- 2.7. Que en ese sentido, el Acuerdo Conciliatorio, a pesar de transcribir la gradualidad en el pago de la tarifa licita antes indicada, también prefijó en la CLÁUSULA CUARTA de la sección 7.31, que dicha gradualidad sería el "mínimo" valor a ser pagado al Concesionario, lo que implica que el mencionado valor podrá ser mayor.
- 2.8. Que tras un nuevo análisis presupuestal, Metro Cali estaría en capacidad de modificar la aludida gradualidad así: el noventa por ciento (90%) en el año 2019 y el cien por ciento (100%) desde el año 2020, siempre que dicho valor implique lo que se indica en el numeral 2.9 siguiente.
- 2.9. Que por lo anterior, y en el marco de las discusiones que han sostenido las partes con relación al acordado "mínimo" de la gradualidad que quedó plasmado y validado por el Ministerio Público y el tribunal arbitral de Blanco y Negro en el Acuerdo Conciliatorio, y teniendo en cuenta lo establecido en los considerandos 2.7. y 2.8 anteriores, las partes han definido adoptar esta nueva gradualidad (i.e., el noventa por ciento (90%) en el año 2019 y el cien por ciento (100%) desde el año 2020), a cambio de que en materia de niveles de servicio el Concesionario adopte a partir del año 2021 como Valor mínimo del FNS previsto en la Cláusula 7.39 del Otrosí Modificatorio (Cláusula 43 del Contrato de Concesión), el valor de 0,87.
- 2.10. Que, en todo caso, el cambio de la gradualidad arriba señalado de ninguna manera implica que las partes estén desconociendo los efectos de mérito ejecutivo y cosa juzgada que acordaron con la suscripción del contrato de transacción (y en el caso de Blanco y Negro, además, de la conciliación), motivo por el cual de manera explícita indican que el pago de la remuneración de acuerdo con lo prefijado en el presente otrosí (en adelante, el "Otrosí"), no puede, bajo ninguna circunstancia, ser considerada como un desequilibrio económico del Contrato de Concesión ni un incumplimiento de dicho Contrato de Concesión.
- 2.11. Que desde la suscripción del Otrosí Modificatorio las partes han identificado que para alinear aún más los incentivos de incremento de pasajeros dentro del Sistema MIO y con ello disminuir la Tarifa Técnica de Operación, crearán una quinta subcuenta del FMES denominada "INCENTIVO A LA EFICIENCIA DEL SISTEMA MIO Y EL INCREMENTO A LA DEMANDA", la cual se regirá en los estrictos términos acordados en este Otrosí.
- 2.12. Que desde la suscripción del Otrosí Modificatorio las partes, además, han identificado que la causal iii de caducidad acordadas en la Cláusula 7.61 del Otrosí Modificatorio (Cláusula 140 relativa a la Caducidad en el Contrato de Concesión), requiere un ajuste en la medida de que si el incumplimiento del Plan de Servicio de Operación obedece exclusivamente a una huelga, cese de actividades o paro del personal, esta situación no debe conducir a la caducidad del Contrato de Concesión puesto que se consideraría un evento



ilegal por parte de los trabajadores del Concesionario y escaparía del control del Concesionario.

- 2.13. Que, finalmente, las partes han decidido a través de este Otrosí hacer unos ajustes de forma a título de fé de erratas, con relación a las cláusulas 7.58 y 7.59 del Otrosí Modificadorio (relativa la Procedimiento y Plazo de Liquidación del Contrato).
- 2.14. Que, con los acuerdos aquí alcanzados, y en la medida de que las partes recíprocamente se están haciendo reconocimientos, deciden suscribir un nuevo contrato de transacción con el fin de indicar que no existe discusión o controversia alguna tras la suscripción del presente Otrosí al Contrato de Concesión. Lo anterior incluye, pero no se limita a cualquier discusión o controversia relacionada con la suscripción de otrosíes modificadorios con otros Concesionarios de la Operación de Transporte en términos y condiciones distintas a las acordadas por las partes a través del Otrosí Modificadorio y el presente Otrosí.
- 2.15. Que en todo caso, las partes explícitamente declaran que el contrato de transacción suscrito en el Otrosí Modificadorio y los efectos que presta además para Blanco y Negro el Acuerdo Conciliatorio, fueron y siguen siendo válidos, son reconocidos por las partes y de manera alguna puede entenderse como alterados por la suscripción de este nuevo contrato de transacción.
- 2.16. Que, en ese orden de ideas, las partes definen suscribir el presente Otrosí que contiene las siguientes:

### 3. CLÁUSULAS

- 3.1. **Modifíquese la variable  $G_i$  contenida en la Cláusula 29 del Contrato de Concesión (Cláusula 7.31 del Otrosí Modificadorio), sobre la "Disposición y Destinación Específica de los Recursos del Sistema", así:**

" $G_i$ : *Corresponde a un valor entre cero (0) y uno (1) de acuerdo con la siguiente tabla:*

Año (i)	$G_i$
2018	0.80
2019	0.90
2020 en adelante	1.00"

- 3.2. **Sustitúyase la Cláusula 32 del Contrato de Concesión sobre las "Condiciones para la Disposición de Recursos del Fondo de Mantenimiento y Expansión del Sistema MIO", por el siguiente texto:**

*"La disposición de los recursos del Fondo de Mantenimiento y Expansión del Sistema se someterá a las siguientes condiciones:*

*El FMES está conformado por cinco cuentas:*

32.1. *Los recursos de la primera cuenta se destinarán para el mantenimiento, mejoramiento y expansión de la infraestructura del Sistema MIO, siempre y cuando, estos recursos no se utilicen para suplir necesidades que hagan parte de las responsabilidades y obligaciones de otros agentes del Sistema MIO.*



32.2. Los recursos correspondientes a la segunda cuenta, serán utilizados para el desarrollo, mantenimiento y escalabilidad del subsistema de Información de gestión y control de la operación del Sistema MIO a cargo de Metro Cali S.A., siempre y cuando, estos recursos no se utilicen para suplir necesidades que hagan parte de las responsabilidades y obligaciones de otros agentes del Sistema MIO.

32.3. Los recursos de la tercera cuenta, se destinarán a la inversión en innovación, investigación, desarrollo y capacitación técnica especializada del personal técnico del ente gestor, para el mejoramiento de la gestión, el control y desarrollo del Sistema MIO.

32.4. Los recursos de la cuarta cuenta, se destinarán a la inversión en desarrollo y capacitación del personal del ente gestor, para el fortalecimiento de su gestión

32.5. Los recursos de la quinta cuenta se destinarán para el pago del "INCENTIVO A LA EFICIENCIA DEL SISTEMA MIO Y EL INCREMENTO A LA DEMANDA", de la siguiente manera:

En caso de que se genere una reducción en la Tarifa Técnica de Operación con respecto al año inmediatamente anterior calculada en pesos constantes de 2017 y, además, se presente un incremento en la demanda de pasajeros frente al año inmediatamente anterior, los Concesionarios de la Operación de Transporte que cumplan con las condiciones que se listan a continuación, podrán acceder a un valor del cincuenta por ciento (50%) de la reducción de la Tarifa Técnica de Operación por la cantidad de pasajeros movilizados sujeto a los recursos disponibles en esta cuenta.

- Si existen recursos disponibles en la quinta cuenta del FMES.
- Si la Tarifa Técnica de Operación del año anterior en pesos constantes de 2017 es menor a la Tarifa Técnica de operación de hace dos años en pesos constantes de 2017 y, si la demanda del año inmediatamente anterior es superior a la de hace dos años.
- Si el Concesionario de la Operación de Transporte en el año inmediatamente anterior hubiera tenido un Índice de Cumplimiento que lo ubique en el Nivel de Servicio A durante todo el año.

Para calcular el mencionado incentivo se surtirá el siguiente procedimiento:

Al día treinta y uno (31) de enero de cada año se verificará el número de pasajeros reales que tuvo el Sistema MIO en el año inmediatamente anterior (i.e., desde la primera quincena de enero hasta la última quincena de diciembre).

Al día treinta y uno (31) de enero de cada año se verificará el número de kilómetros ejecutados por tipología y concesionario ejecutados el año inmediatamente anterior (i.e., desde la primera quincena de enero hasta la última quincena de diciembre).

Al día treinta y uno (31) de enero de cada año se calculará la Tarifa Técnica de Operación del año anterior en pesos constantes de 2017, de acuerdo con la siguiente fórmula;

$$\frac{\sum_{q=1}^Q \sum_{j=1}^M (Km Art_{j,i,q} * TarArt_{j,2017,q} + Km Pad_{j,i,q} * TarPad_{j,2017,q} + Km Com_{j,i,q} * TarCom_{j,2017,q})}{Pax_i}$$

Donde:



$j$ : Corresponde a cada Concesionario de la Operación de Transporte

$i$ : Corresponde al año inmediatamente anterior

$q$ : Corresponde a los periodos en que se liquidan los pagos a cada uno de los Concesionarios de la Operación de Transporte y se refiere a cada quincena del año. La primera quincena de cada mes iniciaría el primer día calendario de cada mes y finalizará el día quince (15) del mismo mes. La segunda quincena de cada mes iniciará el día dieciséis (16) de cada mes y finalizará el último día calendario del mismo mes. Por consiguiente, cada mes tiene dos periodos de facturación, y en total en cada año tiene 24 quincenas.

$KmArt_{j,i,q}$ : Kilómetros en servicio ejecutados por los autobuses articulados del Concesionario  $j$  en la quincena  $q$  del periodo  $i$

$KmPad_{j,i,q}$ : Kilómetros en servicio ejecutados por los autobuses padrones del Concesionario  $j$  en la quincena  $q$  del periodo  $i$

$KmCom_{j,i,q}$ : Kilómetros en servicio ejecutados por los autobuses complementarios del Concesionario  $j$  en la quincena  $q$  del periodo  $i$

$TarArt_{j,i,q}$ : Tarifa por kilómetro en servicio ejecutado por autobús articulado, licitada por el concesionario  $j$ , vigente para la quincena  $q$  del periodo  $i$

$TarPad_{j,i,q}$ : Tarifa por kilómetro en servicio ejecutado por autobús padrón, licitada por el Concesionario  $j$  vigente para la quincena  $q$  del periodo  $i$

$TarCom_{j,i,q}$ : Tarifa por kilómetro en servicio ejecutado por autobús complementario, licitada por el Concesionario  $j$  vigente para la quincena  $q$  del periodo  $i$

Entonces, se resta a la Tarifa Técnica de operación de hace dos años en pesos constantes de 2017 la Tarifa Técnica de operación del año anterior en pesos constantes de 2017 y, se multiplica por la demanda del año inmediatamente anterior para calcular el beneficio por eficiencia del Sistema MIO e incremento en la demanda.

Se multiplica el beneficio por eficiencia del Sistema MIO e incremento en la demanda por el porcentaje al que podrán acceder los concesionarios, es decir el cincuenta por ciento (50%) determinando el valor máximo del incentivo para todos los concesionarios.

Para obtener el valor máximo de incentivo para el concesionario, se multiplica el valor máximo de incentivo para todos los concesionarios por el porcentaje de su participación en la cantidad de kilómetros ejecutados en el año inmediatamente anterior ponderada por la Tarifa Licitada Ajustada por Kilómetro.

En caso de que existan recursos en la quinta cuenta del FMES pero no sean suficientes para cubrir la totalidad del incentivo máximo para los concesionarios merecedores del incentivo, los recursos disponibles se distribuirán en proporción a la participación de cada Concesionario de la Operación de Transporte en los kilómetros



*ejecutados en el año inmediatamente anterior, ponderada por la Tarifa Licitada Ajustada por Kilómetro.*

*En todo caso el valor del incentivo que no se pague en un año determinado, se acumulará hasta que en la cuenta del FMES respectiva existan recursos para ir abonando el saldo pendiente. Cualquier abono de los incentivos acumulados se hará, del saldo más vencido, al saldo más reciente. Al final del Contrato de Concesión (i.e., por cualquier Terminación, anticipada o no anticipada), los valores no pagados no podrán ser reclamados por los Concesionarios de la Operación de Transporte por la no existencia de recursos en la cuenta respectiva del FMES. Si, con posterioridad a la firma del presente Otrosí, se encuentran otras fuentes para el pago del mencionado incentivo (que en ningún caso podrá provenir de Metro Cali o del Municipio), las partes acuerdan que se incorporarán al Contrato de Concesión mediante acuerdo entre las partes.*

*Dicho valor deberá ser pagado a los Concesionarios de la Operación de Transporte a más tardar el día veintiocho (28) de febrero del año en que se realizó el cálculo. En todo caso, el presente incentivo sólo empezará a calcularse en la vigencia 2018-2019 (i.e., no se utilizará como referencia el año 2017 para hacer este cálculo, sino, por el contrario, sólo empezará a calcularse cuando se comparen los resultados del año 2019 con el año 2018).*

*En todo caso, las cuentas, su distribución y el procedimiento para la disposición de los recursos que conforman el Fondo de Mantenimiento y Expansión del Sistema MIO, estarán sujetos al Reglamento que para el efecto expida Metro Cali S.A.”*

**3.3. Sustitúyase la Cláusula 33 del Contrato de Concesión (Cláusula 7.37 del Otrosí Modificatorio) sobre las “Condiciones para la Disposición de Recursos del Fondo de Niveles de Servicio”, por el siguiente texto:**

*“33. Se elimina el Fondo de Niveles de Servicio, motivo por el cual las partes acuerdan que llevarán esta modificación al contrato del Administrador de los Recursos.*

*Los recursos que llegaban a la primera cuenta (i.e., conformada por los montos que se deduzcan por concepto de multas a los Concesionarios del Sistema MIO), de ahora en adelante, serán trasladados directamente a Metro Cali S.A., no obstante, estos recursos no podrán ser utilizados para gastos de funcionamiento de Metro Cali S.A. y deberán ser utilizados únicamente para mantenimiento y expansión del Sistema MIO a través del FMES.*

*Los recursos que llegaban a la segunda cuenta (i.e., conformada por los montos que se deduzcan por la aplicación de las deducciones en el pago resultantes del nivel de servicio de los Concesionarios de la Operación Transporte), de ahora en adelante serán distribuidos así:*

- *Cuarenta por ciento (40%) al Fondo de Contingencias.*
- *Sesenta por ciento (60%) a la quinta cuenta del Fondo de Mantenimiento y Expansión del Sistema (FMES) hasta alcanzar un valor mayor o igual a 5.500 SMMLV, momento en el cual se dejará de alimentar esta cuenta e irán a otra cuenta del FMES que determine Metro Cali.*

*Los recursos que llegaban a la tercera cuenta (i.e., los recursos de la tercera cuenta conformada por los montos que se deduzcan al Concesionario del SIUR de acuerdo con lo estipulado en el correspondiente contrato de concesión), de ahora en adelante serán distribuidos así:*

- *Cuarenta por ciento (40%) al Fondo de Contingencias.*
- *Sesenta por ciento (60%) al Fondo de Mantenimiento y Expansión del*



Sistema (FMES).”

- 3.4. Modifíquense las variables  $G_i$  y  $FNS_{j,i,q}$  contenidas en Cláusula 43 del Contrato de Concesión (Cláusula 7.39 del Otrosí Modificatorio), sobre el “Valor de los Derechos de Participación del Concesionario”, así:

" $G_i$ : Corresponde a un valor entre cero (0) y uno (1) de acuerdo con la siguiente tabla:

Año (i)	G
2018	0.80
2019	0.90
2020 en adelante	1.00

$FNS_{j,i,q}$ : Factor de Nivel de Servicio del Concesionario j en la quincena q del periodo i. Tal como se establecerá en el Apéndice No. 3 de Niveles de Servicio, el menor valor que podrá tomar el FNS del periodo i será implementado de acuerdo con la siguiente gradualidad:

Año (i)	Valor mínimo del FNS
2018	0.96
2019	0.95
2020	0.94
2021 en adelante	0.87”

- 3.5. Sustitúyase la Cláusula 134 BIS (Cláusula 7.58 del Otrosí Modificatorio) sobre la Etapa de Reversión y Restitución del Contrato, por el siguiente texto (resaltado la fé de erratas):

En caso de que a la fecha de terminación de la Etapa de Operación Regular del Contrato de Concesión los Autobuses del CONCESIONARIO cuenten con: i) una vida útil mayor al veinte por ciento (20%) de acuerdo con lo establecido en el numeral i) de la Cláusula 66 del Contrato; ii) Certificado de Operación vigente a la fecha de terminación de la Etapa de Operación Regular del Contrato de Concesión y, iii) que en el último año no haya tenido suspendido el Certificado de Operación por más de noventa (90) días no necesariamente consecutivos, a menos que hubiera sido por causas no imputables al CONCESIONARIO (i.e., por no imputables al CONCESIONARIO se entiende inoperatividad del Autobús por problemas legales desencadenados por accidentes de tránsito, incumplimiento del Protocolo Tecnológico por parte del Concesionario del SIUR, inoperatividad prolongada del vehículo producto de actos vandálicos, asonadas o tiempos prolongados de importación de repuestos necesarios para la corrección de fallas o reparaciones, siempre que los mismos hayan sido pedidos al proveedor a más tardar 20 días calendario posteriores al incidente), el CONCESIONARIO, en el Procedimiento y Plazo de la Liquidación del Contrato de Concesión, recibirá (por parte de Metro Cali o del nuevo concesionario de transporte del Sistema MIO o del sistema de transporte que tenga la ciudad de Santiago de Cali), el valor residual por vehículo que resulte de la siguiente fórmula:

$$VS_j = \left( \sum_{a=1}^A ValArt_{a,j} + \sum_{p=1}^P ValPad_{p,j} + \sum_{c=1}^C ValCom_{c,j} \right)$$



Donde:

*j : Corresponde a cada Concesionario de la Operación de Transporte*

*a : Corresponde a cada uno de los Autobuses articulados del Concesionario j que cuenten con una vida útil mayor al veinte por ciento (20%) de acuerdo con lo establecido en el numeral i) de la Cláusula 66 del Contrato, que cuenten con Certificado de Operación vigente a la fecha de terminación de la Etapa de Operación Regular del Contrato de Concesión y que en el último año no haya tenido suspendido el Certificado de Operación por más de noventa (90) días no necesariamente consecutivos, a menos que hubiera sido por causas no imputables al CONCESIONARIO (i.e., por no imputables al CONCESIONARIO se entiende inoperatividad del Autobús por problemas legales desencadenados por accidentes de tránsito, incumplimiento del Protocolo Tecnológico por parte del Concesionario del SIUR, inoperatividad prolongada del vehículo producto de actos vandálicos, asonadas o tiempos prolongados de importación de repuestos necesarios para la corrección de fallas o reparaciones, siempre que los mismos hayan sido pedidos al proveedor a más tardar 20 días calendario posteriores al incidente).*

*A : Corresponde al menor valor entre los Autobuses articulados de referencia del Concesionario j más un cinco por ciento (5%) de reserva y la totalidad de autobuses articulados del Concesionario j que cuenten con una vida útil mayor al veinte por ciento (20%) de acuerdo con lo establecido en el numeral i) de la Cláusula 66 del Contrato, que cuenten con Certificado de Operación vigente a la fecha de terminación de la Etapa de Operación Regular del Contrato de Concesión y que en el último año no haya tenido suspendido el Certificado de Operación por más de noventa (90) días no necesariamente consecutivos, a menos que hubiera sido por causas no imputables al CONCESIONARIO (i.e., por no imputables al CONCESIONARIO se entiende inoperatividad del Autobús por problemas legales desencadenados por accidentes de tránsito, incumplimiento del Protocolo Tecnológico por parte del Concesionario del SIUR, inoperatividad prolongada del vehículo producto de actos vandálicos, asonadas o tiempos prolongados de importación de repuestos necesarios para la corrección de fallas o reparaciones, siempre que los mismos hayan sido pedidos al proveedor a más tardar 20 días calendario posteriores al incidente).*

*p : Corresponde a cada uno de los Autobuses padrones del Concesionario j que cuenten con una vida útil mayor al veinte por ciento (20%) de acuerdo con lo establecido en el numeral i) de la Cláusula 66 del Contrato, que cuenten con Certificado de Operación vigente a la fecha de terminación de la Etapa de Operación Regular del Contrato de Concesión y que en el último año no haya tenido suspendido el Certificado de Operación por más de noventa (90) días no necesariamente consecutivos, a menos que hubiera sido por causas no imputables al CONCESIONARIO (i.e., por no imputables al CONCESIONARIO se entiende inoperatividad del Autobús por problemas legales desencadenados por accidentes de tránsito, incumplimiento del Protocolo Tecnológico por parte del Concesionario del SIUR, inoperatividad prolongada del vehículo producto de actos vandálicos, asonadas o tiempos prolongados de importación de repuestos necesarios para la corrección de fallas o reparaciones, siempre que los mismos hayan sido pedidos al proveedor a más tardar 20 días calendario posteriores al incidente).*

*P : Corresponde al menor valor entre los Autobuses padrones de referencia del Concesionario j más un cinco por ciento (5%) de reserva y la totalidad de autobuses padrones del Concesionario j que cuenten con una vida útil mayor al veinte por ciento (20%) de acuerdo con lo establecido en el numeral i) de la Cláusula 66 del*





Contrato, que cuenten con Certificado de Operación vigente a la fecha de terminación de la Etapa de Operación Regular del Contrato de Concesión y que en el último año no haya tenido suspendido el Certificado de Operación por más de noventa (90) días no necesariamente consecutivos, a menos que hubiera sido por causas no imputables al CONCESIONARIO (i.e., por no imputables al CONCESIONARIO se entiende inoperatividad del Autobús por problemas legales desencadenados por accidentes de tránsito, incumplimiento del Protocolo Tecnológico por parte del Concesionario del SIUR, inoperatividad prolongada del vehículo producto de actos vandálicos, asonadas o tiempos prolongados de importación de repuestos necesarios para la corrección de fallas o reparaciones, siempre que los mismos hayan sido pedidos al proveedor a más tardar 20 días calendario posteriores al incidente).

*c*: Corresponde a cada uno de los Autobuses complementarios del Concesionario *j* que cuenten con una vida útil mayor al veinte por ciento (20%) de acuerdo con lo establecido en el numeral *i*) de la Cláusula 66 del Contrato, que cuenten con Certificado de Operación vigente a la fecha de terminación de la Etapa de Operación Regular del Contrato de Concesión y que en el último año no haya tenido suspendido el Certificado de Operación por más de noventa (90) días no necesariamente consecutivos, a menos que hubiera sido por causas no imputables al CONCESIONARIO (i.e., por no imputables al CONCESIONARIO se entiende inoperatividad del Autobús por problemas legales desencadenados por accidentes de tránsito, incumplimiento del Protocolo Tecnológico por parte del Concesionario del SIUR, inoperatividad prolongada del vehículo producto de actos vandálicos, asonadas o tiempos prolongados de importación de repuestos necesarios para la corrección de fallas o reparaciones, siempre que los mismos hayan sido pedidos al proveedor a más tardar 20 días calendario posteriores al incidente).

*C*: Corresponde al menor valor entre los Autobuses complementarios de referencia del Concesionario *j* más un cinco por ciento (5%) de reserva y la totalidad de autobuses complementarios del Concesionario *j* que cuenten con una vida útil mayor al veinte por ciento (20%) de acuerdo con lo establecido en el numeral *i*) de la Cláusula 66 del Contrato, que cuenten con Certificado de Operación vigente a la fecha de terminación de la Etapa de Operación Regular del Contrato de Concesión y que en el último año no haya tenido suspendido el Certificado de Operación por más de noventa (90) días no necesariamente consecutivos, a menos que hubiera sido por causas no imputables al CONCESIONARIO (i.e., por no imputables al CONCESIONARIO se entiende inoperatividad del Autobús por problemas legales desencadenados por accidentes de tránsito, incumplimiento del Protocolo Tecnológico por parte del Concesionario del SIUR, inoperatividad prolongada del vehículo producto de actos vandálicos, asonadas o tiempos prolongados de importación de repuestos necesarios para la corrección de fallas o reparaciones, siempre que los mismos hayan sido pedidos al proveedor a más tardar 20 días calendario posteriores al incidente),

*VS<sub>j</sub>*: Corresponde al valor de salvamento de la flota del Concesionario *j* de acuerdo con lo establecido en la Cláusula 134 del presente Contrato.

*ValArt<sub>a,j</sub>*: Corresponde al valor del Autobús articulado a del Concesionario *j* definido de la siguiente manera:

$$ValArt_{a,j} = (ValChasis_{a,j} + ValCarrocería_{a,j}) * \frac{IPC_m}{IPC_{i,a,j}} * (1 - \frac{Km\ recorridos_{a,j}}{Vida\ útil\ Km_{a,j}})$$



*ValPad<sub>p,j</sub>*: Corresponde al valor del Autobús padrón *p* del Concesionario *j* definido de la siguiente manera:

$$ValPad_{p,j} = (ValChasis_{p,j} + ValCarrocería_{p,j}) * \frac{IPC_m}{IPC_{i,p,j}} * (1 - \frac{Km\ recorridos_{p,j}}{Vida\ útil\ Km_{p,j}})$$

*ValCom<sub>c,j</sub>*: Corresponde al valor del Autobús complementario *c* del Concesionario *j* definido de la siguiente manera:

$$ValCom_{c,j} = (ValChasis_{c,j} + ValCarrocería_{c,j}) * \frac{IPC_m}{IPC_{i,c,j}} * (1 - \frac{Km\ recorridos_{c,j}}{Vida\ útil\ Km_{c,j}})$$

Donde:

*ValChasis<sub>a,j</sub>*: Corresponde al valor del chasis en pesos colombianos del Autobús articulado a del Concesionario *j* contenido en la correspondiente factura. Si la factura llegase a ser en alguna otra moneda, se convertirá a pesos colombianos utilizando la tasa de cambio reportada por el Banco de la República para la fecha estipulada en la correspondiente factura.

*ValCarrocería<sub>a,j</sub>*: Corresponde al valor de la carrocería en pesos colombianos del Autobús articulado a del Concesionario *j* contenido en la correspondiente factura. Si la factura llegase a ser en alguna otra moneda, se convertirá a pesos colombianos utilizando la tasa de cambio reportada por el Banco de la República para la fecha estipulada en la correspondiente factura.

*Km recorridos<sub>a,j</sub>*: Corresponde al mayor valor entre el número de kilómetros medido por la plataforma tecnológica del Sistema MIO y el número de kilómetros medidos por odómetro del articulado a del Concesionario *j*.

*Vida útil Km<sub>a,j</sub>*: Para el Autobús articulado a del Concesionario *j* que no haya obtenido el Certificado de Operación con acreditación del proceso de Over Haul corresponde a los kilómetros máximos para la tipología articulados relacionados en la Tabla del numeral iii) del numeral 66.1 de la cláusula 66. Para el articulado a del Concesionario *j* que haya obtenido el Certificado de Operación con acreditación del proceso de overhaul corresponde a los kilómetros máximos para la tipología Articulados relacionado en la Tabla del numeral 66.1 de la cláusula 66.

*ValChasis<sub>p,j</sub>*: Corresponde al valor del chasis en pesos colombianos del Autobús padrón *p* del Concesionario *j* contenido en la correspondiente factura. Si la factura llegase a ser en alguna otra moneda, se convertirá a pesos colombianos utilizando la tasa de cambio reportada por el Banco de la República para la fecha estipulada en la correspondiente factura.

*ValCarrocería<sub>p,j</sub>*: Corresponde al valor de la carrocería en pesos colombianos del Autobús padrón *p* del Concesionario *j* contenido en la correspondiente factura. Si la factura llegase a ser en alguna otra moneda, se convertirá a pesos colombianos utilizando la tasa de cambio reportada por el Banco de la República para la fecha estipulada en la correspondiente factura.

*Km recorridos<sub>p,j</sub>*: Corresponde al mayor valor entre el número de kilómetros medido por la plataforma tecnológica del Sistema MIO y el número de kilómetros medidos por odómetro del padrón *p* del Concesionario *j*.

*Vida útil Km<sub>p,j</sub>*: Para el Autobús padrón *p* del Concesionario *j* que no haya obtenido el Certificado de Operación con acreditación del proceso de overhaul



corresponde a los kilómetros máximos para la tipología **padrón** relacionados en la Tabla del numeral iii) del numeral 66.1 de la cláusula 66. Para el padrón p del Concesionario j que haya obtenido el Certificado de Operación con acreditación del proceso de overhaul corresponde a los kilómetros máximos para la tipología Articulados relacionado en la Tabla del numeral 66.1 de la Cláusula 66.

$ValChasis_{c,j}$ : Corresponde al valor del chasis en pesos colombianos del Autobús complementario c del Concesionario j contenido en la correspondiente factura. Si la factura llegase a ser en alguna otra moneda, se convertirá a pesos colombianos utilizando la tasa de cambio reportada por el Banco de la República para la fecha estipulada en la correspondiente factura.

$ValCarrocería_{c,j}$ : Corresponde al valor de la carrocería en pesos colombianos del Autobús complementario c del Concesionario j contenido en la correspondiente factura. Si la factura llegase a ser en alguna otra moneda, se convertirá a pesos colombianos utilizando la tasa de cambio reportada por el Banco de la República para la fecha estipulada en la correspondiente factura.

$Km.recorridos_{c,j}$ : Corresponde al mayor valor entre el número de kilómetros medido por la plataforma tecnológica del Sistema MIO y el número de kilómetros medidos por odómetro del complementario c del Concesionario j.

$Vida\ útil\ Km_{c,j}$ : Para el Autobús complementario c del Concesionario j que no haya obtenido el Certificado de Operación con acreditación del proceso de overhaul corresponde a los kilómetros máximos para la tipología **complementario** relacionados en la Tabla del numeral iii) del numeral 66.1 de la cláusula 66. Para el complementario c del Concesionario j que haya obtenido el Certificado de Operación con acreditación del proceso de overhaul corresponde a los kilómetros máximos para la tipología Articulados relacionado en la Tabla del numeral 66.1 de la Cláusula 66.

$IPC_{i,a,j}$ : Corresponde al índice de precios al consumidor de la serie de empalme publicada por el DANE para el Mes en el cual se emitió el Certificado de Operación por parte de Metro Cali para el articulado a, del concesionario j.

$IPC_{i,p,j}$ : Corresponde al índice de precios al consumidor de la serie de empalme publicada por el DANE para el Mes en el cual se emitió el Certificado de Operación por parte de Metro Cali para el padrón p, del concesionario j.

$IPC_{i,c,j}$ : Corresponde al índice de precios al consumidor de la serie de empalme publicada por el DANE para el Mes en el cual se emitió el Certificado de Operación por parte de Metro Cali para el complementario c, del concesionario j.

$IPC_m$ : Corresponde al índice de precios al consumidor de la serie de empalme publicada por el DANE para el Mes en el cual se termina la etapa de Operación Regular del contrato.

**PARÁGRAFO PRIMERO:** Para los Autobuses que hayan tenido cancelación del Certificado de Operación o que cuenten con una vida útil menor o igual al 20% de acuerdo con lo establecido en el numeral i) de la Cláusula 66 del Contrato, 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.

**PARÁGRAFO SEGUNDO:** Para los Autobuses que cuenten con Certificado de Operación vigente a la fecha de terminación de la Etapa de Operación Regular del



Contrato de Concesión y que en el último año no haya tenido suspendido el Certificado de Operación por más de noventa (90) días no necesariamente consecutivos, a menos que hubiera sido por causas no imputables al CONCESIONARIO (i.e., por no imputables al CONCESIONARIO se entiende inoperatividad del Autobús por problemas legales desencadenados por accidentes de tránsito, incumplimiento del Protocolo Tecnológico por parte del Concesionario del SIUR, inoperatividad prolongada del vehículo producto de actos vandálicos, asonadas o tiempos prolongados de importación de repuestos necesarios para la corrección de fallas o reparaciones, siempre que los mismos hayan sido pedidos al proveedor a más tardar 20 días calendario posteriores al incidente), Metro Cali podrá ejecutar la reversión de dichos autobuses a cero pesos (COP 0) o solicitar al CONCESIONARIO proceder con la desintegración física de los respectivos Autobuses Articulados, Padrones o Complementarios, asumiendo todos los costos y riesgos que se deriven de este procedimiento.

**PARÁGRAFO TERCERO:** El reconocimiento del valor de salvamento estará limitado a la cantidad de autobuses de referencia por tipología más un cinco por ciento (5%) de reserva. En caso de que la totalidad de Autobuses que cuenten con una vida útil mayor al 20% de acuerdo con lo establecido en el numeral i) de la Cláusula 66 del Contrato, cuenten con Certificado de Operación vigente a la fecha de terminación de la Etapa de Operación Regular del Contrato de Concesión; en el último año no haya tenido suspendido el Certificado de Operación por más de noventa (90) días no necesariamente consecutivos, a menos que hubiera sido por causas no imputables al CONCESIONARIO (i.e., por no imputables al CONCESIONARIO se entiende inoperatividad del Autobús por problemas legales desencadenados por accidentes de tránsito, incumplimiento del Protocolo Tecnológico por parte del Concesionario del SIUR, inoperatividad prolongada del vehículo producto de actos vandálicos, asonadas o tiempos prolongados de importación de repuestos necesarios para la corrección de fallas o reparaciones, siempre que los mismos hayan sido pedidos al proveedor a más tardar 20 días calendario posteriores al incidente); y superen la cantidad de autobuses de referencia por tipología más un cinco por ciento (5%) de reserva, Metro Cali definirá a cuales vehículos de la tipología que cumplan con estas condiciones se les reconocerá valor de salvamento hasta completar una cantidad de vehículos con valor de salvamento reconocido igual al límite establecido y, con respecto a los demás vehículos, decidirá cuales revertirá a cero pesos (COP 0) o solicitará al CONCESIONARIO proceder con la desintegración física, asumiendo todos los costos y riesgos que se deriven de este procedimiento.

**3.6. Sustitúyase la Cláusula 135 (Cláusula 7.59 del Otrosí Modificatorio) relativa al Procedimiento y Plazo de la Liquidación del Contrato por el siguiente texto (resaltado la fé de erratas):**

*"135. El presente Contrato de Concesión será liquidado en un plazo máximo de cuatro (4) meses, contados desde la terminación de la Etapa de Reversión y Restitución.*

*Las partes aceptan que dentro de los montos que resulten de la aplicación de las de las fórmulas incluidas en los siguientes incisos, se entienden incluidas las indemnizaciones mutuas por concepto de todo perjuicio derivado de la terminación anticipada del Contrato, incluyendo pero sin limitarse a daño emergente, lucro cesante, perjuicios directos e indirectos, presentes y futuros, pérdidas o interrupciones en los negocios, y otros similares.*

*La liquidación se llevará a cabo mediante la suscripción de un acta por parte de los contratantes en la que se establecerán las sumas u obligaciones que resulten de la siguiente fórmula:*



- En caso en que ocurra la terminación anticipada del Contrato por causas imputables al CONCESIONARIO de acuerdo con lo previsto en la Cláusula 121, se causarán los pagos entre las partes que resulten de la siguiente fórmula:

$$VL_{(CIC),j} = \left( \sum_{a=1}^A ValArt_{a,j} + \sum_{p=1}^P ValPad_{p,j} + \sum_{c=1}^C ValCom_{c,j} \right) * 80\% - M_j - CP_j$$

Donde:

*j*: Corresponde a cada Concesionario de la Operación de Transporte.

*a*: Corresponde a cada uno de los Autobuses articulados del concesionario *j* que el día en que se declare la Terminación Anticipada del Contrato: cuenten con Certificado de Operación; y que en el último año no haya tenido suspendido el Certificado de Operación por más de noventa (90) días no necesariamente consecutivos, a menos que hubiera sido por causas no imputables al CONCESIONARIO (i.e., por no imputables al CONCESIONARIO se entiende inoperatividad del Autobús por problemas legales desencadenados por accidentes de tránsito, incumplimiento del Protocolo Tecnológico por parte del Concesionario del SIUR, inoperatividad prolongada del vehículo producto de actos vandálicos, asonadas o tiempos prolongados de importación de repuestos necesarios para la corrección de fallas o reparaciones, siempre que los mismos hayan sido pedidos al proveedor a más tardar 20 días calendario posteriores al incidente)

$VL_{(CIC),j}$ : Corresponde al valor de liquidación del presente Contrato del concesionario *j* cuando la terminación del contrato se produce por causas imputables al concesionario *j*.

*A*: Corresponde a la totalidad de Autobuses articulados del concesionario *j* que el día en que se declare la Terminación Anticipada del Contrato: cuenten con Certificado de Operación; y que en el último año no haya tenido suspendido el Certificado de Operación por más de noventa (90) días no necesariamente consecutivos, a menos que hubiera sido por causas no imputables al CONCESIONARIO (i.e., por no imputables al CONCESIONARIO se entiende inoperatividad del Autobús por problemas legales desencadenados por accidentes de tránsito, incumplimiento del Protocolo Tecnológico por parte del Concesionario del SIUR, inoperatividad prolongada del vehículo producto de actos vandálicos, asonadas o tiempos prolongados de importación de repuestos necesarios para la corrección de fallas o reparaciones, siempre que los mismos hayan sido pedidos al proveedor a más tardar 20 días calendario posteriores al incidente)

$VL_{(CIC),j}$ : Corresponde al valor de liquidación del presente Contrato del concesionario *j* cuando la terminación del contrato se produce por causas imputables al concesionario *j*.

*p*: Corresponde a cada uno de los Autobuses padrones del concesionario *j* que el día en que se declare la Terminación Anticipada del Contrato: cuenten con una vida útil mayor al veinte por ciento (20%) de acuerdo con lo establecido en el numeral i) de la Cláusula 66 del Contrato; cuenten con Certificado de Operación; y que en el último año no haya tenido suspendido el Certificado de Operación por más de noventa (90) días no necesariamente consecutivos, a menos que hubiera sido por causas no imputables al CONCESIONARIO (i.e., por no imputables al CONCESIONARIO se entiende inoperatividad del Autobús por problemas legales desencadenados por accidentes de tránsito, incumplimiento del Protocolo Tecnológico por parte del Concesionario del SIUR, inoperatividad



*prolongada del vehículo producto de actos vandálicos, asonadas o tiempos prolongados de importación de repuestos necesarios para la corrección de fallas o reparaciones, siempre que los mismos hayan sido pedidos al proveedor a más tardar 20 días calendario posteriores al incidente)*

*VL<sub>(CIC),j</sub> : Corresponde al valor de liquidación del presente Contrato del concesionario j cuando la terminación del contrato se produce por causas imputables al concesionario j.*

*P : Corresponde a la totalidad de Autobuses padrones del concesionario j que el día en que se declare la Terminación Anticipada del Contrato: cuenten con una vida útil mayor al veinte por ciento (20%) de acuerdo con lo establecido en el numeral i) de la Cláusula 66 del Contrato; cuenten con Certificado de Operación; y que en el último año no haya tenido suspendido el Certificado de Operación por más de noventa (90) días no necesariamente consecutivos, a menos que hubiera sido por causas no imputables al CONCESIONARIO (i.e., por no imputables al CONCESIONARIO se entiende inoperatividad del Autobús por problemas legales desencadenados por accidentes de tránsito, incumplimiento del Protocolo Tecnológico por parte del Concesionario del SIUR, inoperatividad prolongada del vehículo producto de actos vandálicos, asonadas o tiempos prolongados de importación de repuestos necesarios para la corrección de fallas o reparaciones, siempre que los mismos hayan sido pedidos al proveedor a más tardar 20 días calendario posteriores al incidente)*

*VL<sub>(CIC),j</sub> : Corresponde al valor de liquidación del presente Contrato del concesionario j cuando la terminación del contrato se produce por causas imputables al concesionario j.*

*c : Corresponde a cada uno de los Autobuses complementarios del concesionario j que el día en que se declare la Terminación Anticipada del Contrato: cuenten con una vida útil mayor al veinte por ciento (20%) de acuerdo con lo establecido en el numeral i) de la Cláusula 66 del Contrato; cuenten con Certificado de Operación; y que en el último año no haya tenido suspendido el Certificado de Operación por más de noventa (90) días no necesariamente consecutivos, a menos que hubiera sido por causas no imputables al CONCESIONARIO (i.e., por no imputables al CONCESIONARIO se entiende inoperatividad del Autobús por problemas legales desencadenados por accidentes de tránsito, incumplimiento del Protocolo Tecnológico por parte del Concesionario del SIUR, inoperatividad prolongada del vehículo producto de actos vandálicos, asonadas o tiempos prolongados de importación de repuestos necesarios para la corrección de fallas o reparaciones, siempre que los mismos hayan sido pedidos al proveedor a más tardar 20 días calendario posteriores al incidente)*

*VL<sub>(CIC),j</sub> : Corresponde al valor de liquidación del presente Contrato del concesionario j cuando la terminación del contrato se produce por causas imputables al concesionario j.*

*C : Corresponde a la totalidad de Autobuses complementarios del concesionario j que el día en que se declare la Terminación Anticipada del Contrato: cuenten con una vida útil mayor al veinte por ciento (20%) de acuerdo con lo establecido en el numeral i) de la Cláusula 66 del Contrato; cuenten con Certificado de Operación; y que en el último año no haya tenido suspendido el Certificado de Operación por más de noventa (90) días no necesariamente consecutivos, a menos que hubiera sido por causas no imputables al CONCESIONARIO (i.e., por no imputables al CONCESIONARIO se entiende inoperatividad del Autobús por*



problemas legales desencadenados por accidentes de tránsito, incumplimiento del Protocolo Tecnológico por parte del Concesionario del SIUR, inoperatividad prolongada del vehículo producto de actos vandálicos, asonadas o tiempos prolongados de importación de repuestos necesarios para la corrección de fallas o reparaciones, siempre que los mismos hayan sido pedidos al proveedor a más tardar 20 días calendario posteriores al incidente)

$VL_{(CIC),j}$ : Corresponde al valor de liquidación del presente Contrato del concesionario  $j$  cuando la terminación del contrato se produce por causas imputables al concesionario  $j$ .

$CP_j$ : Corresponde al valor de la Cláusula Penal del concesionario  $j$  contenido en la cláusula 145 de Contrato de Concesión.

$M_j$ : Corresponde al valor de las multas en firme impuestas al Concesionario hasta el momento de terminación del Contrato de Concesión que no hubieren sido descontadas en los traslados efectuados hasta la fecha.

$ValArt_{a,j}$ : Corresponde al valor del Autobús articulado  $a$  del concesionario  $j$  definido de la siguiente manera:

$$ValArt_{a,j} = (ValChasis_{a,j} + ValCarrocería_{a,j}) * \left(1 - \frac{Km\ recorridos_{a,j}}{Vida\ útil\ Km_{a,j}}\right)$$

$ValPad_{p,j}$ : Corresponde al valor del Autobús padrón  $p$  del concesionario  $j$  definido de la siguiente manera:

$$ValPad_{p,j} = (ValChasis_{p,j} + ValCarrocería_{p,j}) * \left(1 - \frac{Km\ recorridos_{p,j}}{Vida\ útil\ Km_{p,j}}\right)$$

$ValCom_{c,j}$ : Corresponde al valor del Autobús complementario  $c$  del Concesionario  $j$  definido de la siguiente manera:

$$ValCom_{c,j} = (ValChasis_{c,j} + ValCarrocería_{c,j}) * \left(1 - \frac{Km\ recorridos_{c,j}}{Vida\ útil\ Km_{c,j}}\right)$$

Donde:

$ValChasis_{a,j}$ : Corresponde al valor del chasis en pesos colombianos del Autobús articulado  $a$  del Concesionario  $j$  contenido en la correspondiente factura. Si la factura llegase a ser en alguna otra moneda, se convertirá a pesos colombianos utilizando la tasa de cambio reportada por el Banco de la República para la fecha estipulada en la correspondiente factura.

$ValCarrocería_{a,j}$ : Corresponde al valor de la carrocería en pesos colombianos del Autobús articulado  $a$  del Concesionario  $j$  contenido en la correspondiente factura. Si la factura llegase a ser en alguna otra moneda, se convertirá a pesos colombianos utilizando la tasa de cambio reportada por el Banco de la República para la fecha estipulada en la correspondiente factura.

$Km\ recorridos_{a,j}$ : Corresponde a número de kilómetros recorridos del Autobús articulado  $a$  del Concesionario  $j$  medidos por odómetro.

$Vida\ útil\ Km_{a,j}$ : Corresponde a la vida útil del Autobús articulado  $a$  del Concesionario  $j$  expresada en el número de kilómetros máximos permitidos de conformidad con la Cláusula 66 del presente Contrato.



*ValChasis<sub>p,j</sub>*: Corresponde al valor del chasis en pesos colombianos del Autobús padrón *p* del Concesionario *j* contenido en la correspondiente factura. Si la factura llegase a ser en alguna otra moneda, se convertirá a pesos colombianos utilizando la tasa de cambio reportada por el Banco de la República para la fecha estipulada en la correspondiente factura.

*ValCarrocería<sub>p,j</sub>*: Corresponde al valor de la carrocería en pesos colombianos del Autobús padrón *p* del Concesionario *j* contenido en la correspondiente factura. Si la factura llegase a ser en alguna otra moneda, se convertirá a pesos colombianos utilizando la tasa de cambio reportada por el Banco de la República para la fecha estipulada en la correspondiente factura.

*Km recorridos<sub>p,j</sub>*: Corresponde a número de kilómetros recorridos del Autobús padrón *p* del Concesionario *j* medidos por odómetro.

*Vida útil Km<sub>p,j</sub>*: Corresponde a la vida útil del Autobús padrón *p* del Concesionario *j* expresada en el número de kilómetros máximos permitidos de conformidad con la Cláusula 66 del presente Contrato.

*ValChasis<sub>c,j</sub>*: Corresponde al valor del chasis en pesos colombianos del Autobús complementario *c* del Concesionario *j* contenido en la correspondiente factura. Si la factura llegase a ser en alguna otra moneda, se convertirá a pesos colombianos utilizando la tasa de cambio reportada por el Banco de la República para la fecha estipulada en la correspondiente factura.

*ValCarrocería<sub>c,j</sub>*: Corresponde al valor de la carrocería en pesos colombianos del Autobús complementario *c* del concesionario *j* contenido en la correspondiente factura. Si la factura llegase a ser en alguna otra moneda, se convertirá a pesos colombianos utilizando la tasa de cambio reportada por el Banco de la República para la fecha estipulada en la correspondiente factura.

*Km recorridos<sub>c,j</sub>*: Corresponde a número de kilómetros recorridos del Autobús complementario *c* del Concesionario *j* medidos por odómetro.

*Vida útil Km<sub>c,j</sub>*: Corresponde a la vida útil del Autobús complementario *c* del Concesionario *j* expresada en el número de kilómetros máximos permitidos de conformidad con la Cláusula 66 del presente Contrato.

Los Autobuses que tengan el certificado de operación suspendida o cancelada serán revertidos a Metro Cali S.A. con *ValArt<sub>a,j</sub>*, *ValPad<sub>p,j</sub>* y *ValCom<sub>c,j</sub>*, igual a cero pesos (COP0).

Si el cálculo de valor de la liquidación del Contrato de Concesión por causas imputables al CONCESIONARIO ( $VL_{(CIC)}$ ) calculado anteriormente es positivo, el pago estará a cargo de METRO CALI S.A. y a favor del Concesionario. Si el cálculo del valor de la liquidación del Contrato de Concesión por causas imputables al CONCESIONARIO ( $VL_{(CIC)}$ ) calculado anteriormente es negativo, el pago estará a cargo del Concesionario y a favor de METRO CALI S.A.

(A) Sumas a Cargo de METRO CALI S.A.: Cuando de la fórmula establecida anteriormente surja la obligación de pago a cargo de METRO CALI S.A. y a favor del CONCESIONARIO, en virtud de la terminación anticipada del Contrato, METRO CALI S.A. pagará esta obligación en un plazo máximo de dieciocho (18) meses. Durante este período se causarán intereses equivalentes a la tasa del DTF + 5% EA (dicho porcentaje se sumará a la DTF expresada en trimestre)





anticipado y este valor se reexpresará en efectivo anual). Vencidos estos términos se causarán intereses de mora a la tasa del DTF + 10% EA.

(B) Sumas a Cargo del CONCESIONARIO: Cuando de la fórmula establecida anteriormente surja la obligación de pago a cargo del CONCESIONARIO y a favor de METRO CALI S.A., en virtud de la terminación anticipada del Contrato, el CONCESIONARIO pagará esta obligación en un plazo de dieciocho (18) meses. Durante este término se causarán intereses equivalentes a la tasa del DTF + 5% EA (dicho porcentaje se sumará a la DTF expresada en trimestre anticipado y este valor se reexpresará en efectivo anual). Vencidos estos términos se causarán intereses de mora a la tasa del DTF + 10% EA.

- En caso en que ocurra la Terminación Anticipada del Contrato por la causa prevista en la Cláusula 121.3, Metro Cali S.A. reconocerá un valor por la inversión realizada según la fórmula establecida a continuación:

$$VL_j = \left( \sum_{a=1}^A \text{PagArt}_{a,j} + \sum_{p=1}^P \text{PagPad}_{p,j} + \sum_{c=1}^C \text{PagCom}_{c,j} \right)$$

Donde:

*j*: Corresponde a cada Concesionario de la Operación de Transporte.

*a*: Corresponde a cada uno de los Autobuses articulados del concesionario *j* que el día en que se declare la Terminación Anticipada del Contrato: cuenten con Certificado de Operación vigente o activo; y que en el último año no haya tenido suspendido el Certificado de Operación por más de noventa (90) días no necesariamente consecutivos, a menos que hubiera sido por causas no imputables al CONCESIONARIO (i.e., por no imputables al CONCESIONARIO se entiende inoperatividad del Autobús por problemas legales desencadenados por accidentes de tránsito, incumplimiento del Protocolo Tecnológico por parte del Concesionario del SIUR, inoperatividad prolongada del vehículo producto de actos vandálicos, asonadas o tiempos prolongados de importación de repuestos necesarios para la corrección de fallas o reparaciones, siempre que los mismos hayan sido pedidos al proveedor a más tardar 20 días calendario posteriores al incidente).

*A*: Corresponde a la totalidad de Autobuses articulados del concesionario *j* que el día en que se declare la Terminación Anticipada del Contrato: cuenten con Certificado de Operación vigente o activo; y que en el último año no haya tenido suspendido el Certificado de Operación por más de noventa (90) días no necesariamente consecutivos, a menos que hubiera sido por causas no imputables al CONCESIONARIO (i.e., por no imputables al CONCESIONARIO se entiende inoperatividad del Autobús por problemas legales desencadenados por accidentes de tránsito, incumplimiento del Protocolo Tecnológico por parte del Concesionario del SIUR, inoperatividad prolongada del vehículo producto de actos vandálicos, asonadas o tiempos prolongados de importación de repuestos necesarios para la corrección de fallas o reparaciones, siempre que los mismos hayan sido pedidos al proveedor a más tardar 20 días calendario posteriores al incidente).

*p*: Corresponde a cada uno de los Autobuses padrones del concesionario *j* que el día en que se declare la



*Vivio*

*Terminación Anticipada del Contrato: cuenten con Certificado de Operación vigente o activo; y que en el último año no haya tenido suspendido el Certificado de Operación por más de noventa (90) días no necesariamente consecutivos, a menos que hubiera sido por causas no imputables al CONCESIONARIO (i.e., por no imputables al CONCESIONARIO se entiende inoperatividad del Autobús por problemas legales desencadenados por accidentes de tránsito, incumplimiento del Protocolo Tecnológico por parte del Concesionario del SIUR, inoperatividad prolongada del vehículo producto de actos vandálicos, asonadas o tiempos prolongados de importación de repuestos necesarios para la corrección de fallas o reparaciones, siempre que los mismos hayan sido pedidos al proveedor a más tardar 20 días calendario posteriores al incidente).*

*P :* *Corresponde a la totalidad de Autobuses padrones del concesionario j que el día en que se declare la Terminación Anticipada del Contrato: cuenten con Certificado de Operación vigente o activo; y que en el último año no haya tenido suspendido el Certificado de Operación por más de noventa (90) días no necesariamente consecutivos, a menos que hubiera sido por causas no imputables al CONCESIONARIO (i.e., por no imputables al CONCESIONARIO se entiende inoperatividad del Autobús por problemas legales desencadenados por accidentes de tránsito, incumplimiento del Protocolo Tecnológico por parte del Concesionario del SIUR, inoperatividad prolongada del vehículo producto de actos vandálicos, asonadas o tiempos prolongados de importación de repuestos necesarios para la corrección de fallas o reparaciones, siempre que los mismos hayan sido pedidos al proveedor a más tardar 20 días calendario posteriores al incidente).*

*c :* *Corresponde a cada uno de los Autobuses complementarios del concesionario j que el día en que se declare la Terminación Anticipada del Contrato: cuenten con Certificado de Operación vigente o activo; y que en el último año no haya tenido suspendido el Certificado de Operación por más de noventa (90) días no necesariamente consecutivos, a menos que hubiera sido por causas no imputables al CONCESIONARIO (i.e., por no imputables al CONCESIONARIO se entiende inoperatividad del Autobús por problemas legales desencadenados por accidentes de tránsito, incumplimiento del Protocolo Tecnológico por parte del Concesionario del SIUR, inoperatividad prolongada del vehículo producto de actos vandálicos, asonadas o tiempos prolongados de importación de repuestos necesarios para la corrección de fallas o reparaciones, siempre que los mismos hayan sido pedidos al proveedor a más tardar 20 días calendario posteriores al incidente).*

*C :* *Corresponde a la totalidad de Autobuses complementarios del concesionario j que el día en que se declare la Terminación Anticipada del Contrato: cuenten con Certificado de Operación vigente o activo; y que en el último año no haya tenido suspendido el Certificado de Operación por más de noventa (90) días no necesariamente consecutivos, a menos que hubiera sido por causas no imputables al CONCESIONARIO (i.e., por no imputables al CONCESIONARIO se entiende inoperatividad del Autobús por problemas legales desencadenados por accidentes de tránsito, incumplimiento del Protocolo Tecnológico por parte del Concesionario del SIUR, inoperatividad prolongada del vehículo producto de actos vandálicos, asonadas o tiempos prolongados de importación de repuestos necesarios para la corrección de fallas o reparaciones, siempre que los mismos hayan sido pedidos al proveedor a más tardar 20 días calendario posteriores al incidente).*



$VL_j$ : Corresponde al valor de liquidación del Contrato de Concesión del concesionario  $j$ .

$PagArt_{a,j}$ : Corresponde al pago que deberá realizar Metro Cali por el Autobús articulado  $a$  del concesionario  $j$  definido de la siguiente manera:

$$PagArt_{a,j} = \sum_{t=1}^{TA} \frac{(TarArt_{m,j} * Km Servicio prom_{a,j} * \%EBITDA prom_j * FNS prom_j)}{(1+i)^t}$$

$PagPad_{p,j}$ : Corresponde al pago que deberá realizar Metro Cali por el Autobús padrón  $p$  del concesionario  $j$  definido de la siguiente manera:

$$PagPad_{p,j} = \sum_{t=1}^{TP} \frac{(TarPad_{m,j} * Km Servicio prom_{p,j} * \%EBITDA prom_j * FNS prom_j)}{(1+i)^t}$$

$PadCom_{c,j}$ : Corresponde al pago que deberá realizar Metro Cali por el Autobús complementario  $c$  del concesionario  $j$  definido de la siguiente manera:

$$PagCom_{c,j} = \sum_{t=1}^{TC} \frac{(TarCom_{m,j} * Km Servicio prom_{c,j} * \%EBITDA prom_j * FNS prom_j)}{(1+i)^t}$$

Donde:

$\%EBITDA prom_j$ : Corresponde al margen EBITDA promedio mensual del concesionario  $j$  de los sesenta (60) meses previos al mes de la fecha de liquidación del Contrato de Concesión. Si durante los aludidos sesenta (60) meses previos al mes de la fecha de liquidación del Contrato de Concesión, se cuentan meses liquidados con anterioridad a la aplicación del presente modificadorio, estos no serán tenidos en cuenta en el calculo de margen EBITDA promedio mensual. Si durante los aludidos sesenta (60) meses previos al mes de la fecha de liquidación del Contrato de Concesión, se cuentan meses liquidados con aplicación de la gradualidad prevista en la Cláusula 43, para efectos del cálculo del margen EBITDA promedio mensual, se recalculará el margen EBITDA para estos meses simulando un  $G_i$  igual a 1.00. En cualquier caso, para efectos del calculo del  $VL_j$  el margen EBITDA promedio mensual del concesionario  $j$  no podrá ser superior al 30%.

$FNS prom_j$ : Corresponde al Factor de Nivel de Servicio promedio quincenal del concesionario  $j$  de las ciento veinte (120) quincenas previas a la quincena de la fecha de liquidación del Contrato de Concesión. En el caso que a la fecha de la liquidación no hayan transcurrido ciento cuarenta y cuatro (144) quincenas desde la firma del presente Otrosí, sólo se tendrán en cuenta la cantidad de quincenas transcurridas desde un año después de la firma del modificadorio hasta la fecha de liquidación.



$i$  : corresponde a la tasa de descuento a la cual se descontarán cada uno de los valores para cada mes  $t$ , la cual será una tasa efectiva mensual (e.m) equivalente a una tasa efectiva anual (e.a) de  $DTF + 5$  e.a.

$TarArt_{m,j}$ : Corresponde a la Tarifa Licitada Ajustada para Autobús articulado del concesionario  $j$ , vigente en el mes  $m$  en que se liquida anticipadamente el Contrato.

$Km$  Servicio  $prom_{a,j}$ : Corresponde a los kilómetros en servicio ejecutados promedio mensual del Autobús articulado a del concesionario  $j$  en los sesenta (60) meses previos al mes de la fecha de liquidación del Contrato de Concesión. En el caso que a la fecha de la liquidación no hayan transcurrido setenta y dos (72) meses desde la firma del presente Otrosí, solo se tendrán en cuenta la cantidad de meses transcurridos desde un año después de la firma del modificatorio hasta la fecha de liquidación.

$TA$ : Corresponde a la cantidad total de meses a considerar en la liquidación del Autobús articulado a del Concesionario  $j$ , la cual se calcula de la siguiente manera:

$$TA_{a,j} = \text{Redondear} \left[ \frac{(Vida\ util\ Km_{a,j} - Km\ recorridos_{a,j}) * 90\%}{Km\ Servicio\ prom_{a,j}} \right]$$

$Km$  recorridos $_{a,j}$ : Corresponde al mayor valor entre el número de kilómetros medido por la plataforma tecnológica del Sistema MIO y el número de kilómetros medidos por odómetro del Autobús articulado a del concesionario  $j$ .

Vida útil  $Km_{a,j}$ : Para el Autobús articulado a del Concesionario  $j$  que no haya obtenido el Certificado de Operación con acreditación del proceso de overhaul corresponde a los kilómetros máximos para la tipología articulados relacionados en la Tabla del numeral iii) del numeral 66.1 de la Cláusula 66. Para el articulado a del concesionario  $j$  que haya obtenido el Certificado de Operación con acreditación del proceso de overhaul corresponde a los kilómetros máximos para la tipología Articulados relacionado en la Tabla del numeral 66.1 de la Cláusula 66.

$TarPad_{m,j}$ : Corresponde a la Tarifa Licitada Ajustada para Autobús padrón del concesionario  $j$ , vigente en el mes  $m$  en que se liquida el Contrato.

$Km$  Servicio  $prom_{p,j}$ : Corresponde a los kilómetros en servicio ejecutados promedio mensual del Autobús padrón  $p$  del concesionario  $j$  en los sesenta (60) meses previos al mes de la fecha de liquidación del Contrato de Concesión. En el caso que a la fecha de la liquidación no hayan transcurrido setenta y dos (72) meses desde la firma del presente modificatorio, solo se tendrán en cuenta la cantidad de meses transcurridos desde un año después de la firma del Otrosí hasta la fecha de liquidación.

$TP$ : Corresponde a la Cantidad total de meses a considerar en la liquidación del Autobús padrón  $p$  del concesionario  $j$ , la cual se calcula de la siguiente manera:

$$TP_{p,j} = \text{Redondear} \left[ \frac{(Vida\ util\ Km_{p,j} - Km\ recorridos_{p,j}) * 90\%}{Km\ Servicio\ prom_{p,j}} \right]$$



$Km\ recorridos_{p,j}$ : Corresponde al mayor valor entre el número de kilómetros medido por la plataforma tecnológica del Sistema MIO y el número de kilómetros medidos por odómetro del Autobús padrón p del concesionario j.

Vida útil  $Km_{p,j}$ : Para el Autobús padrón p del concesionario j que no haya obtenido el Certificado de Operación con acreditación del proceso de overhaul corresponde a los kilómetros máximos para la tipología padrón relacionados en la Tabla del numeral iii) del numeral 66.1 de la cláusula 66. Para el padrón p del concesionario j que haya obtenido el Certificado de Operación con acreditación del proceso de overhaul corresponde a los kilómetros máximos para la tipología articulados relacionado en la Tabla del numeral 66.1 de la cláusula 66.

$TarCom_{m,j}$ : Corresponde a la Tarifa Licitada Ajustada para Autobús complementario del concesionario j, vigente en el mes m en que se liquida el Contrato.

$Km\ Servicio\ prom_{c,j}$ : Corresponde a los kilómetros en servicio ejecutados promedio mensual del Autobús complementario c del concesionario j en los sesenta (60) meses previos al mes de la fecha de liquidación del Contrato de Concesión. En el caso que a la fecha de la liquidación no hayan transcurrido setenta y dos (72) meses desde la firma del presente modificatorio, sólo se tendrán en cuenta la cantidad de meses transcurridos desde un año después de la firma del Otrosí o hasta la fecha de liquidación.

TC: Corresponde a la cantidad total de meses a considerar en la liquidación del Autobús complementario c del concesionario j, la cual se calcula de la siguiente manera:

$$TC_{c,j} = \text{Redondear} \left[ \frac{(Vida\ util\ Km_{c,j} - Km\ recorridos_{c,j}) * 90\%}{Km\ Servicio\ prom_{c,j}} \right]$$

$Km\ recorridos_{c,j}$ : Corresponde al mayor valor entre el número de kilómetros medido por la plataforma tecnológica del Sistema MIO y el número de kilómetros medidos por odómetro del complementario c del concesionario j.

Vida útil  $Km_{c,j}$ : Para el Autobús complementario c del concesionario j que no haya obtenido el Certificado de Operación con acreditación del proceso de overhaul corresponde a los kilómetros máximos para la tipología **complementario** relacionados en la Tabla del numeral iii) del numeral 66.1 de la cláusula 66. Para el complementario c del concesionario j que haya obtenido el Certificado de Operación con acreditación del proceso de overhaul corresponde a los kilómetros máximos para la tipología Articulados relacionado en la Tabla del numeral 66.1 de la Cláusula 66.

**PARÁGRAFO:** Para los Autobuses que hayan tenido cancelación del Certificado de Operación, 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.”

3.7. Sustitúyase el numeral iii de Cláusula 140 (Cláusula 7.61 del Otrosí Modificatorio) relativa a la “Caducidad”, por el siguiente texto:



*“(iii) Cuando el CONCESIONARIO durante siete (7) días de operación en un periodo de catorce (14) días calendario, ejecute menos del setenta por ciento (70%) de los kilómetros programados de acuerdo con el Plan de Servicio de Operación de cada día. De esta causal se excluye cualquier situación relacionada con huelga, cese de actividades o paro de personal, en el entendido que se trata de un servicio público esencial, para el cual no se contempla este derecho y de presentarse, sería ilegal y un evento de fuerza mayor que se escapa al control del CONCESIONARIO.”*

**3.8. Inclúyase la siguiente Cláusula 154 “Contrato de Transacción”:**

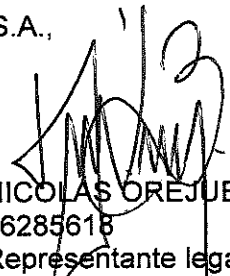
*Frente a los acuerdos contenidos en el Otrosí Modificadorio, las partes expresamente declaran que se encuentran incólumes, y explícitamente manifiestan que se encuentran transados desde el día veintiocho (28) de septiembre de 2018 de conformidad con la cláusula 7.63 del Otrosí Modificadorio (i.e., Contrato de Transacción).*

*A pesar de esto, las partes acuerdan que, ante las concesiones recíprocas que también se están haciendo a través de este Otrosí, y con el fin de zanjar cualquier controversia (las cuales incluyen pero no se limitan a cualquier discusión o controversia relacionada con la suscripción de otrosíes modificadorios con otros Concesionarios de la Operación de Transporte en términos y condiciones distintas a las acordadas por las partes a través del Otrosí Modificadorio y el presente Otrosí); con la suscripción del presente Otrosí, se declaran recíprocamente a paz y salvo por todo concepto y adicionalmente el CONCESIONARIO también declarará a paz y salvo al Municipio de Santiago de Cali (aunque no sea parte del Contrato de Concesión), renunciando cada una a cualquier reclamación presente o futura por hechos o actos anteriores a la fecha de suscripción del presente Otrosí. 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. La presente transacción incluye todas las controversias, reclamaciones, acciones judiciales y administrativas, procesos judiciales en curso entre las partes derivadas directa o indirectamente de la celebración o ejecución del Contrato de Concesión.”*

**3.9.** Frente a lo no expresamente modificado, sustituido o adicionado mediante el presente Otrosí al Contrato de Concesión (incluyendo todos sus otrosíes, anexos, apéndices y demás documentos contractuales), las partes explícitamente indican que no hay variación alguna, por lo cual se mantienen incólumes.

Para constancia de lo anterior, se firma el presente Otrosí el día catorce (14) del mes de enero de dos mil diecinueve (2019) por las partes, en el Municipio de Santiago de Cali, en dos (2) originales del mismo tenor.

Por Metro Cali S.A.,

Firma:   
Nombre: NICOLAS OREJUELA BOTERO  
Identificación: 16285618  
Calidad: Representante legal

Por el CONCESIONARIO,

Firma:   
Nombre: EDUARDO BELLINI AYALA  
Identificación: 16711181  
Calidad: Representante legal