



OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN
NÚM. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO
INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. –
GIT MASIVO S.A.



81

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 y residente en Cali, identificado con cédula de ciudadanía núm. 16285618, actuando en su condición de presidente (en adelante, "Metro Cali", "Metro Cali S.A.", o la "Entidad").
- 1.2. GRUPO INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO GIT MASIVO S.A., sociedad constituida mediante escritura pública núm. 2638 del día 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 Bogotá D.C., identificado con cédula de ciudadanía núm. 16837964 (en adelante el "CONCESIONARIO" o "GIT MASIVO").

2. 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 "prestación eficiente", 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 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", "con el exclusivo objeto de evitar la paralización y la afectación grave de los servicios públicos a su cargo y asegurar la inmediata, continua y adecuada prestación de los servicios públicos y evitar su paralización o afectación grave."
- 2.1.4. 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, 1753 de 2015, y el Decreto



OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN
NÚM. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO
INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. –
GIT MASIVO S.A.



Único Reglamentario 1079 de 2015, normas mediante las cuales se definen las condiciones y características de los estos sistemas.

- 2.1.5. Que mediante Resolución núm. 205 del día veintiuno (21) de junio de 2006, Metro Cali convocó a la Licitación Pública núm. 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").
- 2.1.6. 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, núm. 1.2.).
- 2.1.7. Que la Licitación fue adjudicada mediante Resolución núm. 415 del día dieciséis (16) de noviembre de 2006 así:

Concesión Núm.	"Concesionarios"
1	GIT MASIVO S.A.
2	BLANCO Y NEGRO MASIVO S.A.
3	ETM S.A.
4	UNIMETRO S.A.

- 2.1.8. Que el día quince (15) de diciembre de 2006, Metro Cali y los Concesionarios suscribieron los Contratos de Concesión Núm. 1, Núm. 2, Núm. 3 y Núm. 4 para la prestación del servicio público de transporte masivo de pasajeros dentro del Sistema MIO (en adelante los "Contratos de Concesión").
- 2.1.9. Que el Contrato de Concesión Núm. 1 se ha modificado hasta la fecha por los siguientes otrosíes (en adelante el "Contrato de Concesión"):
- (i) Otrosí No. 1 al Contrato de Concesión No. 1 del día 2 de junio de 2011.
 - (ii) Contrato Adicional 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 del día 23 de diciembre de 2011.
 - (iv) Otrosí No. 3 al Contrato de Concesión No. 1 del día 7 de diciembre de 2012.
 - (v) Otrosí No. 4 al Contrato de Concesión No. 1, del día 4 de diciembre de 2013.
 - (vi) Otrosí No. 5 al Contrato de Concesión No. 1 del día 3 de diciembre de 2013.



OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN
NÚM. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO
INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. –
GIT MASIVO S.A.

82
MIO

- (vii) Contrato Modificadorio No. 6 al Contrato de Concesión No. 1 del día 18 de diciembre de 2014 (en adelante, el "Contrato Modificadorio").
- (viii) Otrosí No. 7 al Contrato de Concesión No. 1 del día 30 de julio de 2018, que se dio por resuelto (en adelante, el "Otrosí No. 7").

2.1.10. Que en el Contrato Modificadorio las partes indicaron que durante el tiempo de ejecución de los Contratos de Concesión se había 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 produjeron 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 no reducción de oferta, el incumplimiento de los PSO, entre otros, por lo que, de la misma manera, los Contratos de Concesión tampoco se habían desarrollado en las condiciones contractualmente previstas por las partes"*

2.1.11. Que, paso seguido, el Contrato Modificadorio indicó *"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 quedaron incluidas en el Contrato Modificadorio.*

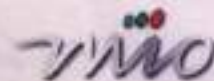
2.1.12. Que las partes acordaron *"que con el objeto de establecer la eventual necesidad de revisar la estructura tarifaria y la participación de los Concesionarios en la Bolsa del Sistema, y aspectos tales como, la forma de fijación de la tarifa técnica y de la tarifa al usuario y la estructura de costos 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."*

2.1.13. Que los asuntos relacionados con la eventual necesidad de revisar la estructura tarifaria y la participación de los Concesionarios en la Bolsa del Sistema fueron expresamente tratados en el Contrato Modificadorio tal como versa en las consideraciones desarrolladas en los numerales 2.19.6, 2.19.7, 2.19.8, 2.19.9 y 2.19.10; las modificaciones contractuales prefijadas en el PARÁGRAFO QUINTO de la cláusula 23 contenida en el numeral 3.10, el PARÁGRAFO PRIMERO de la cláusula 29.2.4 contenido en el numeral 3.12, la cláusula 29.4.4 contenida en el numeral 3.13., el PARÁGRAFO de la cláusula 43 contenido en el numeral 3.16.; y, las disposiciones contractuales desarrolladas en el numeral 4.1.

2.1.14. Que con base en las anteriores disposiciones, Metro Cali recibió oficialmente por parte del Departamento Nacional de Planeación el día primero (1) de abril de 2016 los productos de la consultoría cuyo objeto fue "Diagnosticar la sostenibilidad financiera de las concesiones de operación de transporte del Sistema MIO y proponer ajustes a la



OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN
NÚM. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO
INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. –
GIT MASIVO S.A.



estructura tarifaria y fuentes de remuneración" (en adelante "Estudio DNP").

2.1.15. Que el Estudio DNP fue revisado por Metro Cali, y las principales conclusiones técnicas y financieras son las siguientes:

- Teniendo en cuenta los objetivos de la optimización operacional relacionados con la mejora del nivel de servicio que se le presta a los usuarios actuales, la competitividad del Sistema MIO con los otros modos de transporte público colectivo y la calidad que se debe ofrecer a los nuevos usuarios, los principales ítems donde se identifican oportunidades de mejora son: 1. Intervalos 2. Cobertura espacial del sistema 3. Tipologías vehiculares 4. Tamaño de la flota 5. Integración transitoria con el transporte público colectivo 6. Integración con los camperos 7. Integración con los intermunicipales 8. Implementación de infraestructura de integración 9. Implementación de infraestructura que ayude a mejorar la velocidad del Sistema MIO.
- Los ingresos actuales del Sistema MIO no son suficientes para cubrir los costos operacionales de este.
- Es necesario contar con fuentes de recursos adicionales para mantener la sostenibilidad financiera del Sistema MIO.

2.1.16. Que continuando con el compromiso de revisar la viabilidad y situación de sostenibilidad del Sistema MIO, y por ende de los Concesionarios de la Operación de Transporte, en el segundo semestre del año 2016, Metro Cali S.A. adoptó una estrategia denominada SINERGIA, la cual contó con insumos jurídicos, financieros y operacionales y el análisis del estudio entregado por el DNP.

2.1.17. Que este proyecto definió una serie de acciones que se deben realizar de forma sincronizada entre distintos actores con el fin de lograr la sostenibilidad del Sistema MIO.

2.1.18. Que dentro de las acciones mencionadas se encuentran que:

- El Municipio debe aportar recursos para la recuperación y adecuación de flota, crear y gestionar las fuentes de financiación y controlar la ilegalidad.
- El Gobierno Nacional debe apoyar los esfuerzos de la ciudad para liberación de componentes de la Tarifa técnica del Sistema MIO.
- Los bancos necesitan renegociar las condiciones financieras de los Concesionarios de la Operación de Transporte para que puedan ser viables financieramente.
- Metro Cali S.A. debe mejorar el control del servicio en el marco de su responsabilidad como gestor y supervisor del Sistema MIO.

2.2. Consideraciones Frente al Cambio en la Regulación Relacionada con los Sistemas de Transporte Masivo en Colombia:



OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN
NÚM. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO
INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. –
GIT MASIVO S.A.

83
VINO

- 2.2.1. Que los Contratos de Concesión se estructuraron bajo la premisa esbozada en el artículo 14 de la Ley 86 de 1989, la cual implicaba que solo con las tarifas que se cobraran por la prestación del servicio de transporte público de pasajeros (i.e., la Tarifa al usuario) debía *"ser suficiente para cubrir los costos de operación, administración, mantenimiento y reposición de los equipos"*, es decir, debían ser autosostenibles, y por tanto cubrir plenamente los costos de operación y adquisición de los vehículos y equipos.
- 2.2.2. Que por lo antes mencionado y, desde la suscripción del Contrato Modificatorio, la regulación relacionada con los sistemas de transporte masivo en Colombia, consciente de esta situación nacional, ha experimentado cambios significativos que han buscado mecanismos *"que permitan la continuidad y sostenibilidad de los mismos"*.
- 2.2.3. Que, primero, el Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018 (Ley 1753 de 2015) introdujo una modificación con relación a uno de los principios rectores de la concepción de los sistemas de transporte masivo en Colombia. Definió en su artículo 31 que estos sistemas debían ser *"sostenibles"*, lo cual, en sus palabras significa lo siguiente:

"Para ello las tarifas que se cobren por la prestación del servicio de transporte público de pasajeros, sumadas a otras fuentes de financiación de origen territorial si las hubiere, deberán ser suficientes para cubrir los costos de operación, administración, mantenimiento, y reposición de los equipos. En ningún caso el Gobierno nacional podrá realizar transferencias para cubrir estos costos. Lo anterior, sin perjuicio de que las entidades territoriales y/o el Gobierno nacional, dentro del Marco de Gasto de Mediano Plazo, en los casos en que cofinancie estos sistemas, puedan realizar inversiones en la etapa preoperativa en infraestructura física y adquisición inicial total o parcial de material rodante de sistemas de metro o de transporte férreo interurbano de pasajeros incentivando la incorporación de tecnologías limpias y la accesibilidad a los vehículos para personas con movilidad reducida, estrategias de articulación y fomento de la movilidad en medios no motorizados, así como implementación de sistemas de recaudo, información y control de flota que garanticen la sostenibilidad del Sistema".

Para el caso de cofinanciación de sistemas de metro, el Confis podrá autorizar vigencias futuras hasta por el plazo del servicio de la deuda del proyecto de conformidad con la Ley 310 de 1996, dentro del límite anual de autorizaciones para comprometer vigencias futuras establecidas en el artículo 26 de la Ley 1508 de 2012." (Negritas y subrayas por fuera del original).

- 2.2.4. Que, segundo, en desarrollo del mencionado principio, el artículo 33 de la aludida Ley 1753 de 2015 indicó que:

"Con el objeto de contribuir a la sostenibilidad de los sistemas de transporte y contar con mecanismos de gestión"



de la demanda, las entidades territoriales podrán determinar, definir y establecer nuevos recursos de financiación públicos y/o privados que permitan lograr la sostenibilidad económica, ambiental, social e institucional de los sistemas SITM, SETP, SITP y Sitr, a través de los siguientes mecanismos:

*1. Fondos de estabilización y subsidio a la demanda. En desarrollo de una política de apoyo y fortalecimiento al transporte público en las ciudades del país, los alcaldes de los municipios, distritos o áreas metropolitanas, donde se implementen o estén en operación sistemas de transporte público, **podrán establecer fondos de estabilización o compensación tarifaria, que cubran el diferencial entre la tarifa técnica y la tarifa al usuario.** La decisión anterior se adoptará mediante decreto municipal, distrital o mediante acuerdo metropolitano, el cual deberá estar soportado en un estudio técnico en el que se demuestre que el fondo de estabilización contribuye a la sostenibilidad del Sistema de Transporte, en términos de eficiencia económica, sostenibilidad financiera, eficacia en la prestación del servicio e impactos esperados.*

*Dicho acto administrativo deberá describir la aplicación del fondo o subsidio de forma tal que **se garantice su efectividad, establecer los indicadores que permitan evaluar los resultados de dicha medida, contener la fuente presupuestal y la garantía de la permanencia en el tiempo de los recursos que financiarán los fondos de estabilización o subsidio a la demanda, con criterios de sostenibilidad fiscal de la entidad territorial.** Para el efecto, deberán contar con previo concepto del Confis municipal o distrital o de la entidad que haga sus veces, en la que se indique que el fondeo es sostenible en el tiempo y se encuentra previsto en el Marco Fiscal de Mediano Plazo del ente territorial.*

2. Contribución por el servicio de garajes o zonas de estacionamiento de uso público. Cuando los Alcaldes municipales o distritales regulen el cobro por el servicio de garajes o zonas de estacionamiento de uso público, incluyendo estacionamiento en vía, las entidades territoriales que cuenten con un sistema de transporte masivo, estratégico, integrado o regional, en concordancia con las competencias de los Concejos Municipales o Distritales, podrán incorporar en las tarifas al usuario de los estacionamientos, una contribución que incentive la utilización de los sistemas de transporte público.

Serán sujetos pasivos los usuarios del servicio en predios de personas naturales o jurídicas que ofrezcan a título oneroso el estacionamiento de vehículos. El factor adicional se calculará así: la base gravable será dos (2) veces el valor del pasaje promedio del servicio de transporte público (SITM, SETP, SITP o Sitr, según sea el caso) en el municipio o distrito; esta base se multiplicará por factores inferiores a uno (1) en función de los



OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN
NÚM. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO
INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. –
GIT MASIVO S.A.

84
T/MO

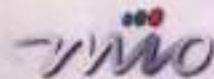
critérios de oferta de transporte público en la zona, uso del servicio en horas pico y estrato del predio. La contribución se cobrará en forma adicional al total del valor al usuario por parte del prestador del servicio, quien tendrá la condición de agente retenedor. Se exceptúa de este cobro las bicicletas y las motocicletas cilíndradas de 125 cm³ e inferiores.

3. Cobros por congestión o contaminación. Los municipios o distritos mayores a 300.000 habitantes, en concordancia con las competencias de los concejos municipales o distritales, podrán establecer tasas, diferentes a los peajes establecidos en la Ley 105 de 1993, por acceso a áreas de alta congestión, de infraestructura construida para evitar congestión urbana, así como por contaminación, con base en la reglamentación que el Gobierno nacional expida para el efecto. Los recursos obtenidos por concepto de las tasas adoptadas por las mencionadas entidades territoriales, se destinarán a financiar proyectos y programas de infraestructura vial, transporte público y programas de mitigación de contaminación ambiental vehicular." (Negritas y subrayas por fuera del original).

- 2.2.5. Que las bases del mencionado Plan Nacional de Desarrollo, en el literal h del Objetivo 4 "Proveer la infraestructura y servicios de logística y transporte para la integración territorial", fijó que *"la estrategia de transporte público de calidad tiene tres elementos: 1) el fortalecimiento de la operación de transporte, 2) el financiamiento de los sistemas de transporte, y 3) fortalecimiento institucional"*.
- 2.2.6. Que con relación al primer elemento, las bases del mencionado Plan Nacional de Desarrollo establecieron que *"el Gobierno nacional realizará una revisión detallada del estado y condiciones de implementación de los sistemas de transporte que cofinancia, desde el punto de vista de infraestructura, financiera, operacional e institucional, con el objeto de definir para cada uno el plan de acción correspondiente, que logre su operación de manera eficiente, sostenible y en condiciones adecuadas para los usuarios."* (Negritas y subrayas por fuera del original).
- 2.2.7. Que con relación al segundo elemento, señaló que *"en los últimos años los Gobiernos locales, de la mano del Gobierno nacional, han invertido enormes esfuerzos para poner en marcha diferentes sistemas de transporte públicos. Tras su entrada en operación, se ha hecho evidente la necesidad de evaluar nuevas estrategias que garanticen la sostenibilidad financiera de los sistemas y reconozcan las externalidades positivas que estos le generan a la sociedad, con el fin de garantizar un sistema de transporte público eficiente y de calidad"*. En conclusión, dicho documento indicó que *"se propenderá por contar con diferentes fuentes de financiamiento complementarias a las tarifas, buscando sistemas sostenibles, en donde se generen recursos para cubrir costos de operación, administración, mantenimiento, reposición de equipos y beneficios tarifarios para los usuarios."* (Negritas y subrayas por fuera del original).



OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN
NÚM. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO
INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. –
GIT MASIVO S.A.



- 2.2.8. Que adoptando los referidos elementos de las bases del Plan Nacional de Desarrollo y el Plan mismo, el día treinta (30) de septiembre de 2016, el Ministerio de Transporte, Ministerio de Hacienda y Crédito Público, la Superintendencia de Puertos y Transportes, la Procuraduría General de la Nación y el Departamento Nacional de Planeación (en adelante, las "Autoridades Competentes"), dirigieron una circular denominada "Circular Conjunta – Sostenibilidad de los Sistemas de Transporte Masivo, Integrado y Estratégico" (en adelante, la "Circular Conjunta") a los alcaldes municipales y a los entes gestores de dichos sistemas, por medio de la cual promulgaron una serie de directrices que tienen como norte la "continuidad", "sostenibilidad", "acceso y calidad del servicio público de transporte terrestre de pasajeros" brindado por de estos sistemas.
- 2.2.9. Que dentro de dichas directrices, además de ordenar el inicio de unas mesas extraordinarias e inmediatas para el diseño de acciones de mejoramiento, instruyeron a los municipios y a los entes gestores de estos sistemas a llevar a cabo una evaluación detallada del servicio actual; un plan de choque que garantice la atención de la demanda insatisfecha de pasajeros; *"un plan de mejoramiento que permita mejorar la calidad del servicio y sostenibilidad de la operación" ("detallando las acciones necesarias para iniciar los procesos de redefinición de los aspectos técnicos, operativos, financieros y de gobierno corporativo que resulten indispensables, e indicando las condiciones que desde los aspectos legales requieran consideración"); "la reestructuración técnica, legal y financiera de los sistemas"* (indicando que en caso de que esto fuera necesario dicho proceso debía llevarse a cabo de la mano de las entidades de la Nación competentes para estos efectos y fijando como meta el *"establecimiento de políticas, metas y/o acciones que mitiguen las condiciones actuales de los sistemas y mejoren el panorama de la sostenibilidad y del servicio al usuario que proveen dichos sistemas"*); la garantía de que los entes gestores cuenten con gobierno corporativo; y, finalmente, en *"consideraciones finales"*, un listado de directrices sobre la perentoriedad de la aplicación de estas acciones, el establecimiento de mesas de trabajo entre estas entidades del orden nacional y el municipio con los entes gestores, y la necesidad de crear fuentes complementarias de financiación en el marco de los esquemas de reestructuración técnica, legal y financiera arriba mencionados.
- 2.2.10. Que tomando como base el Contrato Modificatorio, el Estudio DNP, la estrategia SINERGIA, el Plan Nacional de Desarrollo en los apartes mencionados, y las directrices definidas por las Autoridades Competentes de la Circular Conjunta, Metro Cali presentó a las mesas de trabajo de la aludida Circular Conjunta los días veinticuatro (24) de marzo y seis (6) de julio de 2017, el documento "Plan de Acción SITM MIO", el cual contenía lo siguiente:

- Evaluación del servicio.
- Plan de choque.



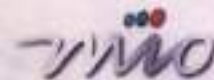
OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN
NÚM. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO
INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. –
GIT MASIVO S.A.

85
MIO

- Plan de mejoramiento.
- 2.2.11. Que tras recibir retroalimentación por parte de las Autoridades Competentes en las mesas de trabajo consignadas en el oficio de asunto "Seguimiento mesas de trabajo y documentos entregados circular sostenibilidad de Sistemas de Transporte Masivo" y con número de radicado 20178000537121 del día dos (2) de junio 2017, Metro Cali inició la redacción de los capítulos faltantes exigidos por la Circular (i.e., "Plan de reestructuración técnica, legal y financiera" y "Plan de implementación de Gobierno Corporativo") y, particularmente, el día treinta (30) de junio de 2017 inició mesas de concertación con los Concesionarios de la Operación de Transporte de acuerdo con lo instruido por el literal h de la Circular Conjunta.
- 2.2.12. Que dichas mesas de trabajo generaron una agenda que cubría todos los asuntos necesarios para la reestructuración técnica, legal y financiera del Sistema MIO de acuerdo con los parámetros del Plan Nacional de Desarrollo y de la Circular Conjunta, motivo por el cual se sostuvieron reuniones divididas en los siguientes tres (3) capítulos: Sostenibilidad; Servicio; y, Legalidad.
- 2.2.13. Que tanto Metro Cali como los Concesionarios de la Operación de Transporte fueron acompañados en este proceso por asesores financieros, técnicos y jurídicos, internos y externos.
- 2.2.14. Que a la fecha Metro Cali y el CONCESIONARIO sostuvieron múltiples reuniones de trabajo en donde todas las tesis, posiciones y propuestas fueron discutidas y revisadas por ambos.
- 2.2.15. Que la conclusión es que para que el concepto de sostenibilidad sea cumplible y aplicable al Sistema MIO en los términos expuestos por la Ley 1753 de 2015, en la Circular Conjunta, en el Estudio DNP y en la estrategia SINERGIA (i.e., que las tarifas que se cobren por la prestación del servicio de transporte público de pasajeros, sumadas a otras fuentes de financiación de origen territorial sean suficientes para cubrir los costos de operación, administración, mantenimiento, y reposición de los equipos), al menos se requiere de una combinación de acciones dentro de las cuales se identifican las siguientes:
- Mecanismos de mejoramiento del servicio del Sistema MIO, medidos en términos de vinculación de flota, implementación de servicios, cobertura, desmonte de las rutas del transporte público colectivo, reducción de oferta, y niveles de servicio.
 - Revisión y ajuste de la Tarifa técnica del Sistema MIO.
 - Análisis financiero sobre la diferencia que se presentaría entre la nueva Tarifa técnica del Sistema MIO y la Tarifa al usuario, con el objetivo de establecer los valores a ser fondeados y pagados por el Municipio de Santiago de Cali.



OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN
NÚM. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO
INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. –
GIT MASIVO S.A.



- 2.2.16. Que el día doce (12) de octubre de 2017 (previo a un documento de seguimiento presentado el día 2 de agosto de 2017) Metro Cali presentó a las Autoridades Competentes los capítulos restantes del plan de acción (i.e., reestructuración técnica, legal y financiera, y plan de gobierno corporativo), tomando como base las conclusiones de las mesas de concertación con los Concesionarios de la Operación de Transporte.
- 2.2.17. Que como respuesta al plan de acción presentado por el Municipio de Santiago de Cali y Metro Cali, las Autoridades Competentes en cabeza del Ministerio de Transporte y la Superintendencia de Puertos y Transporte, dirigieron los documentos "RECOMENDACIONES AL PLAN DE ACCIÓN DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO DE SANTIAGO DE CALI" el día ocho (8) de noviembre de 2017 (en adelante, "Recomendaciones Plan de Acción") y el documento de "aclaraciones relacionadas con la Circular Conjunta" (este sólo suscrito por el Ministerio de Transporte) el día diez (10) de noviembre de 2017 (en adelante, "Aclaraciones Circular Conjunta").
- 2.2.18. Que las Aclaraciones Circular Conjunta indican que *"el espíritu de la Circular es garantizar la prestación del servicio de transporte público, bajo los principios rectores consagrados en las Leyes 105 de 1996 y 336 de 1996. Si para lograr el propósito referido, las entidades territoriales consideran que deben modificar los contratos vigentes, en nuestra opinión, podrían hacerlo en aquellos casos en que dichos contratos impidan alcanzar dichos propósitos (...)."*
- 2.2.19. Que las Aclaraciones Circular Conjunta en lo referente a su interpretación del Plan Nacional de Desarrollo indicó que el artículo 31 de la mencionada Ley 1753 de 2015 *"insta a las ciudades a adoptar las medidas necesarias para garantizar que el sistema de transporte de su jurisdicción sea sostenible en el tiempo, aún si ello implica acudir a fuentes de financiación de origen territorial, distintas a la tarifa usuario, toda vez que el Estado, a través de las distintas entidades competentes, es responsable frente a la planeación y garantía de una adecuada prestación del servicio de transporte público para toda la población"*.
- 2.2.20. Que el entendimiento de las Autoridades Competentes de la Circular Conjunta (en cabeza del Ministerio de Transporte y la Superintendencia de Puertos y Transporte) frente al cambio de regulación es igual que el que tienen las partes.
- 2.2.21. Que Metro Cali acatará las recomendaciones emitidas en los mencionados documentos de seguimiento a la Circular Conjunta relacionadas con la interpretación legal del concepto de sostenibilidad de los sistemas de transporte (i.e., *"una autorización para que los entes territoriales puedan utilizar varias fuentes de financiación, si ello es requerido, para garantizar el cumplimiento del principio de sostenibilidad del sistema, en atención a que la tarifa del servicio al usuario no permite cubrir con suficiencia los costos de operación, administración, mantenimiento y reposición de los equipos"*).



OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN
NÚM. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO
INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. –
GIT MASIVO S.A.

86
VINO

- 2.2.22. Que, por lo antes expuesto, las partes modificarán el Contrato con el fin de incluir el cambio de regulación arriba descrita y lograr los fines pretendidos en el numeral 1 del artículo 14 de la Ley 80 de 1993, artículo 3 de la Ley 105 de 1993, el artículo 3 de la Ley 336 de 1996, y el 31 y 33 de la Ley 1753 de 2015.
- 2.2.23. Que dentro del proceso de modificación del Contrato de Concesión, las partes han planteado diversos aspectos que a juicio de Metro Cali y de cada Concesionario ameritan modificación de estipulaciones contractuales, por lo cual más adelante se resumen las consideraciones que soportan cada una de los cambios contractuales que se pactan.
- 2.2.24. Que conviene resaltar que, las modificaciones contractuales que más adelante se detallarán, son de vital importancia para salvaguardar derechos constitucionalmente establecidos y protegidos, además de cumplir con las precisiones que en torno de los mismos ha hecho la jurisprudencia de la Corte Constitucional.
- 2.2.25. Que, en efecto, el artículo 24 de la Carta Política fundamental proclama que *"Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia. El Gobierno Nacional podrá establecer la obligación de llevar un informe de residencia de los habitantes del territorio nacional, de conformidad con la ley estatutaria que se expida para el efecto."*
- 2.2.26. Que, con sustento en esta norma, la Corte Constitucional en Sentencia C-439 de 2011 prefijó que *"A partir del Artículo 24 Superior todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por todo el territorio nacional, de forma que con fundamento en el mismo la ley define el servicio público de transporte como "... una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector (aéreo, marítimo, fluvial, férreo, masivo y terrestre), en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios sujeto a una contraprestación económica..."*
- 2.2.27. Que, de igual manera, la Corte Constitucional en Sentencia C-604 de 1992 estableció que *"La trascendental importancia económica y social del transporte se refleja en el tratamiento de los servicios públicos hecha por el constituyente. Los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado - uno de cuyos fines esenciales es promover la prosperidad general-, factor que justifica la intervención del Estado en la actividad transportadora con miras a "racionalizar la economía con el fin de conseguir el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, la distribución equitativa de las oportunidades y los beneficios del desarrollo ..." A nivel del individuo, el transporte es un instrumento de efectividad de los derechos fundamentales. La íntima conexidad entre el derecho al servicio público del transporte con los derechos al trabajo a la enseñanza, a la libre circulación y, en general, al libre desarrollo de la personalidad, hace predicable a éstos últimos la protección constitucional del artículo*



OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN
NÚM. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO
INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. –
GIT MASIVO S.A.



86 de la Constitución cuando su desconocimiento se traduce en una inmediata vulneración o amenaza de los mencionados derechos".

- 2.2.28. Que, en la medida de que el transporte público ha sido entendido, desde el punto de vista constitucional, como un servicio público y un instrumento de efectividad de derechos fundamentales, resulta además útil resaltar que, la Corte Constitucional en Sentencia C-450 de 1995, afirmó que:

"El carácter esencial de un servicio público se predica, cuando las actividades que lo conforman contribuyen de modo directo y concreto a la protección de bienes o a la satisfacción de intereses o a la realización de valores, ligados con el respeto, vigencia, ejercicio y efectividad de los derechos y libertades fundamentales. Ello es así, en razón de la preeminencia que se reconoce a los derechos fundamentales de la persona y de las garantías dispuestas para su amparo, con el fin de asegurar su respeto y efectividad."

- 2.2.29. Que, teniendo estos conceptos constitucionales claros, igual se hace imperioso señalar que, tras el análisis legal realizado por las partes, las modificaciones contractuales que más adelante se detallarán, de ninguna manera transgreden los límites que la Ley y la jurisprudencia han establecido para la modificación de contratos de concesión.

- 2.2.30. Que, al respecto, la Corte Constitucional en Sentencia C-300 de 2012, indicó que:

"Las concesiones son por naturaleza contratos incompletos, debido a la incapacidad que existe de prever y redactar una consecuencia contractual para todas y cada uno de las posibles variables y contingencias que pueden surgir en el desarrollo del objeto, lo que impone un límite a las cláusulas contractuales efectivamente redactadas. Por ello adquiere especial relevancia la posibilidad de renegociar y modificar los contratos con el fin, entre otros, (i) de recuperar el equilibrio económico, en los eventos en los que se materializan obstáculos no previsibles, extraordinarios y no imputables al contratista, o (ii) de adecuar la prestación del servicio a las nuevas exigencias de calidad, por ejemplo, desde el punto de vista tecnológico. Además, debe tenerse en cuenta que los contratos de concesión tienen características de contratos relacionales. Estos contratos se caracterizan por ser a largo plazo y por ello la relación entre las partes se fundamenta en la confianza mutua que se desprende (i) de la interacción continuada entre ellas, y (ii) de que su interés por cumplir lo pactado no se fundamenta exclusivamente en la verificación de un tercero sino en el valor mismo de la relación. Esto hace que el gobierno de la transacción sea diferente, pues los procesos de ajuste a circunstancias imprevistas no se limitan a una simple renegociación de los términos contractuales, sino que comprenden una redefinición de las estructuras administrativas de gobernación dispuestas para evitar conflictos en la relación a largo plazo." (Negritas y subrayas por fuera del original).

- 2.2.31. Que, es precisamente ese carácter incompleto del contrato de concesión es lo que hace casi inevitable el que, en el proceso de su ejecución,



OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN
NÚM. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO
INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. –
GIT MASIVO S.A.

87

MIO

sucesiva (o tracto sucesivo), sea necesario modificarlo para adecuarlo a las nuevas y cambiantes circunstancias, como única forma de mantener y asegurar la continuidad del servicio que a través de él se garantiza.

2.2.32. Que, es este imperativo de adecuar los contratos de ejecución en el tiempo a las nuevas circunstancias sociales, tecnológicas o económicas ha sido reconocido y considerado constantemente por la doctrina y la jurisprudencia del derecho administrativo a lo largo del tiempo, y es lo que explica que, por razones de interés general, es decir, de servicio, sea posible incluso llegar a imponer la modificación unilateral a falta de acuerdo con el contratista, porque las necesidades sociales priman sobre las posiciones o los intereses particulares (así se consagró en la Ley 80 de 1993 a partir del artículo 14 y de las disposiciones que lo complementan).

2.2.33. Que, como lo resalta la Corte Constitucional, citando la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado (concepto del día 13 de agosto de 2009):

"(h)oy en día, la literatura jurídica habla de una cláusula presunta de progreso de los contratos de concesión de servicio público, haciendo especial énfasis en los cambios o adelantos tecnológicos. Como lo explica el profesor argentino Juan Carlos Casagne, en esta frase: 'En nuestra opinión, el principio de mutabilidad del servicio público debe desenvolverse con arreglo a los principios de calidad y eficiencia (...) y cláusula de progreso (...) que tipifica, positivamente, el objetivo de bien común como fin del Estado.'"

2.2.34. Que, con base en lo anterior, la Corte Constitucional en la ya citada Sentencia C-300 de 2012, precisa entonces, de la mano del Consejo de Estado, que *"la mutabilidad constituye un principio interpretativo de los contratos estatales de especial trascendencia en la concesión de servicio público"*.

2.2.35. Que, como se ha establecido anteriormente (i.e., tomando como insumo la Ley 1753 de 2015, la Circular Conjunta, el Estudio DNP, el Contrato de Concesión y la estrategia SINERGIA), y más adelante se detallará en los relativos a la "Sostenibilidad del Sistema MIO", la situación actual del Contrato de Concesión se ha hecho insostenible como mecanismo de prestación de un servicio público que es esencial como lo ha reconocido nuestro máximo tribunal constitucional y, por tanto, sin exceder ningún límite legal ni jurisprudencial, justifica todas las modificaciones contractuales que las partes acuerdan en el presente Otrosí.

2.3. **Consideraciones especiales relacionadas con la Sostenibilidad del Sistema MIO:**

2.3.1. Que el Contrato de Concesión estableció en la Cláusula 43, sobre el VALOR DE LOS DERECHOS DE PARTICIPACIÓN DEL CONCESIONARIO, que:



**OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN
NÚM. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO
INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. –
GIT MASIVO S.A.**



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 .

$TarPad_{j,i}$ 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 .



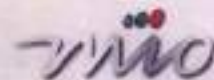
OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN
NÚM. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO
INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. –
GIT MASIVO S.A.

08
MIO

- 2.3.2. Que Metro Cali ha entendido que la anterior fórmula se puede resumir como el valor mínimo entre i) la Tarifa licitada para cada tipología multiplicada por los kilómetros en servicio de cada tipología y la aplicación de un descuento por niveles de servicio; y ii) la multiplicación de la participación de cada Concesionario de la operación de transporte dentro del Sistema MIO por el setenta por ciento (70%) del recaudo del Sistema MIO y la aplicación de un descuento por niveles de servicio.
- 2.3.3. Que Metro Cali ha considerado que la inclusión del término "mínimo" entre la Expresión A y Expresión B implicó establecer una fórmula de remuneración disociada de la estructura de costos del CONCESIONARIO, dado que la Expresión B es calculada en función de la demanda de pasajeros y la Tarifa al usuario, las cuales son independientes de la estructura de costos de operación, administración, mantenimiento y adquisición de los vehículos y equipos del CONCESIONARIO.
- 2.3.4. Que Metro Cali ha sostenido que para que los costos de operación, administración, mantenimiento y adquisición de los vehículos y equipos fueran completamente remunerados, se requería alcanzar una demanda de pasajeros.
- 2.3.5. Que, a juicio de Metro Cali, esta variable fue asumida por el CONCESIONARIO en el Contrato de Concesión, con el fin de que la demanda del Sistema MIO generara ingresos suficientes para pagar con base en la Expresión A, la cual, como se detallará más adelante, sí contempla la estructura de costos del CONCESIONARIO.
- 2.3.6. Que la adopción del Sistema MIO implicó un cambio en el esquema operativo del transporte urbano de la ciudad en la medida que se migró del transporte público colectivo que contaba con cerca de cinco mil (5.000) Autobuses, a un sistema de transporte masivo con novecientos once (911) Autobuses.
- 2.3.7. Que dado que el esquema de operación era nuevo, existía una carencia de información del comportamiento de la demanda bajo el nuevo esquema operativo.
- 2.3.8. Que, por lo antes mencionado, adicionado a una serie de situaciones en la movilidad de la ciudad indicadas en el estudio denominado "Encuesta de Movilidad", elaborado por Steer Davies Gleave y el Centro Nacional de Consultoría en diciembre de 2015 (e.g., la no salida de la totalidad del transporte público colectivo, la competencia del transporte informal, el crecimiento en el sector automotriz, entre otros), la demanda de



**OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN
NÚM. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO
INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. –
GIT MASIVO S.A.**



pasajeros, ha estado cercana al cincuenta por ciento (50%) de la demanda proyectada por el estructurador técnico de la Licitación, Grupo de Gestión y Tecnología S.A. (GGT) en enero de 2006.

- 2.3.9. Que, en virtud de lo anterior, a lo largo de la ejecución del Contrato de Concesión, Metro Cali ha calculado la remuneración del CONCESIONARIO con base en la Expresión B, es decir, la multiplicación de la participación del CONCESIONARIO dentro del Sistema MIO por el setenta por ciento (70%) del recaudo del Sistema.
- 2.3.10. Que, de acuerdo con los Estados Financieros de GIT Masivo, el EBITDA promedio desde el año 2009 hasta el año 2016 fue de tres mil ochocientos ochenta y tres millones doscientos treinta y siete mil doscientos ochenta y cuatro pesos (COP 3.883.237.285).
- 2.3.11. Que dichos EBITDA prueban que el CONCESIONARIO no ha podido cubrir plenamente los costos de operación, administración y mantenimiento durante la ejecución del Contrato de Concesión.
- 2.3.12. Que el hecho de no cubrir plenamente los costos de operación, administración y mantenimiento conlleva la disminución de los Autobuses disponibles, y con ello se pone en grave riesgo la prestación del servicio de transporte público.
- 2.3.13. Que prueba de lo anterior, Entre el segundo semestre de 2013 y el primer semestre de 2014, GIT Masivo redujo el cumplimiento los kilómetros programados hasta alcanzar un nivel de incumplimiento cercano al cincuenta por ciento (50%). Esta situación derivó en la necesidad de capitalizar la compañía por parte de un nuevo accionista.
- 2.3.14. Que además del EBITDA promedio del CONCESIONARIO considerado anteriormente parecerían implicar que no han podido remunerar plenamente los costos de adquisición, es decir, los costos asociados a la inversión realizada durante la ejecución del Contrato de Concesión, lo cual puede conllevar dificultades en el proceso de reposición.
- 2.3.15. Que prueba de lo anterior, hasta la fecha de suscripción del presente Otrosí el CONCESIONARIO no ha amortizado el capital de la deuda con los bancos acreedores, ha acumulado intereses por pagar, y no ha repartido dividendos en ningún momento de la ejecución del Contrato de Concesión.
- 2.3.16. Que como consecuencia de los resultados financieros el CONCESIONARIO ha acumulado pérdidas contables durante la ejecución del Contrato de Concesión, hasta el punto de que se encuentra



OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN
NÚM. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO
INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. –
GIT MASIVO S.A.

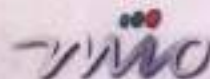
89
VIVO

en causal de disolución, en los términos previstos en el numeral 2 del artículo 457 del Código de Comercio y tuvo que acogerse al procedimiento de reorganización empresarial en los términos de la Ley 1116 de 2006.

- 2.3.17. Que el Plan Nacional de Desarrollo definió que un sistema de transporte masivo es sostenible si se cubren *"los costos de operación, administración, mantenimiento, y reposición de los equipos"*.
- 2.3.18. Que en términos financieros la definición de sostenibilidad del Plan Nacional de Desarrollo implica que un sistema de transporte masivo es sostenible siempre que exista margen operacional positivo suficiente para remunerar tanto los créditos financieros como el capital.
- 2.3.19. Que en consideración a lo anteriormente expuesto, los ingresos percibidos por el CONCESIONARIO no han sido suficientes para cubrir *"los costos de operación, administración, mantenimiento, y reposición de los equipos"* y, por tanto, el Sistema MIO no es sostenible en los términos dispuestos por el Plan Nacional de Desarrollo.
- 2.3.20. Que, de acuerdo con las proyecciones de demanda de pasajeros de Metro Cali S.A., basadas en la Encuesta de Movilidad del año 2015, y en la interpretación que esta ha venido dando a la Cláusula 43 citada anteriormente, la remuneración del CONCESIONARIO continuaría siendo con base en la Expresión B, es decir, la multiplicación de la participación del CONCESIONARIO dentro del Sistema MIO por el setenta por ciento (70%) del recaudo del Sistema.
- 2.3.21. Que bajo dicho mecanismo de remuneración no sería posible pagar la totalidad de los costos y gastos operacionales y la inversión en activos del proyecto.
- 2.3.22. Que bajo dicho esquema de remuneración y de las proyecciones de demanda de pasajeros de Metro Cali S.A., la fórmula de remuneración actual (i.e., Expresión B) no será suficiente para cubrir plenamente costos de operación, administración y mantenimiento, lo cual replicaría la situación experimentada en los años 2012, 2013, 2014, 2015 y 2016 en los cuales disminuyeron los Autobuses operativos, y con ello se pondría en grave riesgo la prestación del servicio de transporte público.
- 2.3.23. Que bajo dicho esquema de remuneración y de las proyecciones de demanda de pasajeros de Metro Cali S.A., el CONCESIONARIO no podrá cumplir el servicio de su deuda (i.e., no podrá pagar la totalidad de la inversión en los buses vinculados actualmente).



**OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN
NÚM. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO
INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. –
GIT MASIVO S.A.**



2.3.24. Que bajo dicho esquema de remuneración y de las proyecciones de demanda de pasajeros de Metro Cali S.A., no sería posible recuperar una eventual inversión adicional, y por lo tanto ni las entidades financieras ni los accionistas financiarían la reposición de la flota vinculada, lo cual implicaría una disminución de los Autobuses operativos, y con ello se pondría en grave riesgo la prestación del servicio de transporte público.

2.3.25. Que, adicionalmente, bajo dicho esquema de remuneración, el CONCESIONARIO continuaría acumulando pérdidas, permaneciendo en la referida causal de disolución, sin posibilidad de revertirla, lo cual derivaría en su liquidación.

2.3.26. Que, en virtud de lo anteriormente expuesto, se debe reestructurar la fórmula de remuneración, de manera que cumpla con la definición de sostenibilidad del Plan Nacional de Desarrollo (tomando como insumo la Ley 1753 de 2015, la Circular Conjunta, el Estudio DNP, el Contrato de Concesión y la estrategia SINERGIA), con el objetivo de evitar una grave afectación del servicio de transporte público de la ciudad y de mejorar los niveles de servicio que el Sistema MIO le está ofreciendo a los usuarios.

2.3.27. Que, con el objetivo de establecer una fórmula de remuneración que cumpliera con las disposiciones del Plan Nacional de Desarrollo, Metro Cali analizó como alternativas de reestructuración financiera i) un cambio en la estructura tarifaria, ii) la estructuración de una nueva tarifa por kilómetro y iii) la remuneración a partir de las tarifas licitadas, y llegó a las siguientes conclusiones sobre cada posibilidad:

- Cambio en la estructura tarifaria: se analizó la posibilidad de migrar a un esquema de remuneración que diferenciara los costos fijos y los costos variables. Se desestimó dado que implicaría eliminar el riesgo de programación de kilómetros, aceptado por los Concesionarios, lo cual derivaría en la obligatoriedad de Metro Cali de reconocer una remuneración fija que no estaba contemplada dentro del Contrato de Concesión. Por lo tanto, se concluyó que la nueva fórmula de remuneración debía mantener la misma estructura tarifaria, es decir, la remuneración debía ser en función únicamente de los kilómetros en servicio.
- Estructuración de una nueva tarifa por kilómetro: se analizó la posibilidad de estructurar una nueva tarifa por kilómetro para cada tipología. Considerando que debe existir igualdad en la reestructuración de todos los Contratos de Concesión, esta posibilidad implicaba la necesidad de establecer una tarifa diferente para cada Concesionario de la operación de transporte debido a las particularidades en sus estructuras de costos y, por ende, en sus resultados financieros. Lo anterior, conducía a la

necesidad de utilizar la estructura de costos de cada Concesionario, lo cual, de una parte, atentaba contra el principio de eficiencia contenido en el numeral 1 del artículo 31 del Plan Nacional de Desarrollo toda vez que esto implicaba asumir las ineficiencias operativas de los Concesionarios, y, de otra, conducía a inacabables discusiones sobre los parámetros que definirían el valor de las nuevas tarifas (tiempo invertido que iría en detrimento de la consecución de un acuerdo que lograra la sostenibilidad del Sistema MIO y evitara una grave afectación del servicio).

- Remuneración a partir de las tarifas licitadas: Metro Cali concluyó que la alternativa adecuada para cumplir con los principios del Plan Nacional de Desarrollo (i.e., sostenibilidad, continuidad y eficiencia) constituye establecer la fórmula de remuneración en función de las tarifas licitadas¹ por los Concesionarios en la Licitación en 2006. Partiendo de la estimación de costos eficientes de terceros independientes (Estudio DNP y la estrategia SINERGIA), Metro Cali pudo establecer que las Tarifas licitadas cumplen con la definición de sostenibilidad del Plan Nacional de Desarrollo, es decir, son suficientes para cubrir los costos de operación, administración, mantenimiento y reposición de los equipos, viabilizando la continuidad de la operación y la reposición de la flota. Aunado a lo anterior, seleccionar este esquema resulta la decisión que, además de satisfacer técnicamente los parámetros del Plan Nacional de Desarrollo, resulta más oportuna en términos de tiempo, teniendo presente la imperiosa necesidad de buscar una solución estructural al Sistema MIO que evite la parálisis o afecte gravemente la prestación del servicio de transporte público. Finalmente, dichas tarifas fueron el resultado de la estructuración financiera del Contrato de Concesión, se sometieron a un proceso de selección objetivo en el marco de lo establecido en la Ley 80 de 1993 y fueron unas tarifas de competencia (dado que ETM y Unimetro ofertaron la Tarifa techo, mientras que GIT y Blanco y Negro la Tarifa piso).

2.3.28. Que, de acuerdo con lo pretendido por el citado numeral 1 del artículo 33 de la Ley 1753 de 2015, las Aclaraciones Circular Conjunta, la obligación contenida en el artículo 1 del Otrosí núm. 1 al Convenio Interadministrativo de Utilización de Vías y Operación del Sistema Integrado de Transporte Masivo de Cali suscrito por Municipio de Santiago de Cali y Metro Cali S.A. (en adelante, "Convenio Interadministrativo"), y la obligación prefijada en el artículo 1 del Otrosí núm. 4 al Convenio Interadministrativo (todo lo anterior, como se ha indicado, justificado por medio del Estudio DNP y la estrategia SINERGIA), en el evento en que la Tarifa al usuario no sea suficiente

¹ Indexadas de acuerdo a la fórmula de ajuste de los Contratos de Concesión.



OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN
NÚM. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO
INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. –
GIT MASIVO S.A.



para cubrir la remuneración de la Tarifa técnica del Sistema MIO el Municipio de Santiago de Cali debe cubrir dicho diferencial.

2.3.29. Que el mecanismo que el numeral 1 del artículo 33 de la Ley 1753 de 2015 creó para el pago del aludido diferencial tarifario entre la Tarifa al usuario y la Tarifa técnica del Sistema MIO, es el ya mencionado fondo de estabilización y subsidio a la demanda.

2.3.30. Que de acuerdo con lo prefijado por el numeral 1 del artículo 33 de la Ley 1753 de 2015, para cubrir dicho diferencial a través de un fondo de estabilización, es necesario lo siguiente:

La decisión anterior se adoptará mediante decreto municipal, distrital o mediante acuerdo metropolitano, el cual deberá estar soportado en un estudio técnico en el que se demuestre que el fondo de estabilización contribuye a la sostenibilidad del Sistema de Transporte, en términos de eficiencia económica, sostenibilidad financiera, eficacia en la prestación del servicio e impactos esperados.

Dicho acto administrativo deberá describir la aplicación del fondo o subsidio de forma tal que se garantice su efectividad, establecer los indicadores que permitan evaluar los resultados de dicha medida, contener la fuente presupuestal y la garantía de la permanencia en el tiempo de los recursos que financiarán los fondos de estabilización o subsidio a la demanda, con criterios de sostenibilidad fiscal de la entidad territorial. Para el efecto, deberán contar con previo concepto del Confis municipal o distrital o de la entidad que haga sus veces, en la que se indique que el fondeo es sostenible en el tiempo y se encuentra previsto en el Marco Fiscal de Mediano Plazo del ente territorial.

2.3.31. Que el Municipio de Santiago de Cali adelantó todos los trámites arriba mencionados con el fin de hacer las apropiaciones presupuestales necesarias y con ello asegurar la disponibilidad de recursos con estos fines durante toda la ejecución del Contrato de Concesión.

2.3.32. Que, de acuerdo con lo anterior, las partes acordarán una gradualidad en el pago de las tarifas licitadas, lo cual permitiría la consolidación de nuevas fuentes de financiación, también de acuerdo con lo previsto en el artículo 33 de la Ley 1753 de 2015.

2.3.33. Que a partir de las proyecciones realizadas por Metro Cali S.A., con el apoyo del equipo asesor, utilizando los supuestos de costos eficientes determinados en el Estudio DNP y SINERGIA, calculando la remuneración de los Concesionarios de la Operación de Transporte considerados en función de una gradualidad de las tarifas licitadas que



OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN
NÚM. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO
INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. –
GIT MASIVO S.A.

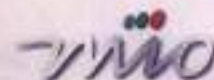
91
MIO

parte del ochenta por ciento (80%) en el año 2018, noventa por ciento (90%) en el año 2019, y cien por ciento (100%) desde el año 2020, el CONCESIONARIO podría obtener márgenes operacionales que viabilicen la sostenibilidad del Sistema MIO.

- 2.3.34. Que con el fin de cubrir las diferencias generadas por la aplicación de la mencionada gradualidad de las tarifas licitadas, las partes acordarán un aumento de la vida útil de la Flota del CONCESIONARIO estableciendo como límite a la ampliación de dicha vida útil las certificaciones emitidas por los proveedores de la Flota en el Contrato Modificatorio.
- 2.3.35. Que, adicionalmente a lo anterior, dentro de las negociaciones que las partes han venido adelantando, acordaron que, con el fin de cubrir cualquier diferencia que resulte de la aplicación de la aludida gradualidad, a través del aumento del porcentaje de gradualidad antes descrito (i.e., pagar un mayor porcentaje de dicha gradualidad), siempre que dichos recursos que resulten de reconocer un mayor porcentaje de la gradualidad cumplan con las siguientes condiciones: se destine a un "Plan de Recuperación y Puesta a Punto de los Autobuses" (en adelante, "PRPP") que se acordó con Metro Cali S.A. (y se anexa al presente Otrosí); que dichos recursos sean destinados del FESDE directamente al pago de proveedores del PRPP; y, que dicho valor no supere el cien por ciento (100%) de la Tarifa licitada.
- 2.3.36. Que mediante el pago de la Tarifa licitada con base en la anterior gradualidad (i.e., numeral 2.3.34 del Otrosí), el pago del PRPP (i.e., numeral 2.3.36 del Otrosí), y el aumento de vida útil (i.e., numeral 2.3.35 del Otrosí), están económica y financieramente cubiertos los riesgos asumidos por el CONCESIONARIO y el alea ordinario inherente a la actividad propia del desarrollo del objeto del Contrato de Concesión de tal manera que no procederán reclamaciones del CONCESIONARIO basadas en el acaecimiento de alguno de los riesgos que fueron asumidos, y consecuentemente que Metro Cali S.A. no hará reconocimiento ni compensación alguna, ni se entenderá que ofrece garantía al CONCESIONARIO que permita eliminar o mitigar los efectos causados por la ocurrencia de alguno de estos riesgos.
- 2.3.37. Que la remuneración al CONCESIONARIO con la gradualidad descrita anteriormente (i.e., numeral 2.3.34 del Otrosí), el pago del PRPP (i.e., numeral 2.3.36 del Otrosí) y la ampliación de la vida útil (i.e., numeral 2.3.35 del Otrosí), permite, en términos financieros, cumplir con los parámetros y principios previstos en la Ley 1753 de 2015 y por las recomendaciones impartidas por las Autoridades Competentes que componen las mesas de trabajo de la Circular Conjunta (todo de



OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN
NÚM. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO
INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. –
GIT MASIVO S.A.



conformidad con lo previsto en el Estudio DNP y en la estrategia SINERGIA).

2.3.38. Que dado que durante toda la ejecución del Contrato de Concesión Metro Cali considera que ha calculado correctamente la Tarifa técnica del Sistema MIO de acuerdo con las fórmulas previstas en el Contrato de Concesión, y por ello no ha reconocido recursos por desequilibrio económico del Contrato de Concesión, o daños generados por incumplimientos de Metro Cali S.A.

2.3.39. Que Metro Cali considera que la modificación contractual relacionada con el esquema de pago al CONCESIONARIO no puede ser entendida como una compensación por incumplimientos atribuibles a Metro Cali S.A. ni tampoco como el reconocimiento de un desequilibrio económico del Contrato de Concesión a favor del CONCESIONARIO, sino como el acatamiento del cambio regulatorio antes expuesto que las partes entienden incluido al Contrato de Concesión.

2.3.40. Que se entiende que modificar la fórmula de remuneración de tal manera que se cubran *“los costos de operación, administración, mantenimiento y reposición”* del CONCESIONARIO, no implica una modificación de la cláusula 89 RIESGOS DEL CONTRATO ATRIBUIDOS AL CONCESIONARIO ni de la cláusula 92 RIESGO DEL CONTRATO NO ATRIBUIDO AL CONCESIONARIO.

2.3.41. Que las tarifas licitadas por tipología, para cada Concesionario de la operación de transporte, han sido ajustadas todos los años y, para el CONCESIONARIO su valor al mes de diciembre de 2017 es el siguiente:

	ARTICULADO	PADRÓN	COMPLEMENTARIO
GIT Masivo S.A.	COP10.711,26	COP6.545,60	COP4.611,70

2.4. **Consideraciones especiales relacionadas con el Servicio:**

2.4.1. Que la modificación del Contrato de Concesión tiene por objeto lograr la sostenibilidad del Sistema MIO en los términos previstos en los artículos 31 y subsiguientes de la Ley 1753 de 2015, lo cual sólo es posible si el servicio público de transporte es prestado de acuerdo con niveles de servicio e indicadores de calidad que puedan garantizar que los usuarios del Sistema MIO reciban un servicio idóneo en términos de los indicadores de cumplimiento, puntualidad, operación, y estado de los vehículos.

2.4.2. Que una de las herramientas que desarrolla el Contrato de Concesión con el fin de ofrecer el servicio de transporte idóneo de acuerdo con los



OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN
NÚM. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO
INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. –
GIT MASIVO S.A.

92
MIO

parámetros antes mencionados, es el denominado "Factor de Nivel de Servicio" que depende del nivel de servicio ofrecido por el CONCESIONARIO lo cual quedó prefijado en la cláusula 43 del Contrato de Concesión.

- 2.4.3. Que la cláusula 78 del Contrato de Concesión indica que *"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 (sic) en el Apéndice No. 3 –Indicadores de Desempeño- del presente Contrato de Concesión."*
- 2.4.4. Que, en efecto, el Apéndice No. 3 del Contrato de Concesión regula los indicadores de calidad de desempeño aplicables al CONCESIONARIO.
- 2.4.5. Que tras una revisión detallada del Apéndice No. 3 y con el objetivo de mejorar esta herramienta *sine qua non* para garantizar la calidad de la prestación del servicio del CONCESIONARIO, las partes han previsto modificar el aludido Apéndice.
- 2.4.6. Que dicha modificación pretende, fundamentalmente, reducir el tiempo de espera de los usuarios del Sistema MIO, mejorar el seguimiento de Metro Cali S.A. al desempeño de la prestación del servicio y del estado de la flota y ajustar la aplicación de los niveles de servicio a las realidades de la operación.
- 2.4.7. Que desde el punto de vista de la reducción de tiempos de espera de los usuarios del Sistema MIO, las partes definieron reemplazar el Índice de Regularidad por el Índice de Puntualidad, bajo la premisa de que este indicador, además de buscar que los Autobuses pasen de acuerdo con los itinerarios y frecuencias programadas en términos de regularidad, también lo hagan de acuerdo con los horarios establecidos para esos efectos, lo cual redundará en que el usuario del Sistema MIO programe su viaje de una manera más precisa.
- 2.4.8. Que con relación a la mejora del seguimiento de Metro Cali S.A. al desempeño de la prestación del servicio, las partes acordaron aclarar las responsabilidades que Metro Cali S.A. y el CONCESIONARIO tienen en lo relativo a la planeación, operación y programación del Sistema MIO.
- 2.4.9. Que en lo concerniente a los cambios para ajustar la aplicación de los niveles de servicio a las realidades de la operación, las partes definieron, dotar de mayor claridad tanto el Índice de Operación como el Índice de



OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN
NÚM. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO
INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. –
GIT MASIVO S.A.

11110

Estado de los Autobuses ajustando los parámetros medidos a las principales necesidades que se han detectado a lo largo de la ejecución del Contrato de Concesión y tipificando con mayor claridad los eventos que hacen parte de la medición de los aludidos índices; establecer una gradualidad en los descuentos previstos en el Apéndice No. 3, toda vez que, tras la revisión técnica expuesta en el documento denominado "Proyecto Sinergia Anexo 1 Técnico" del día dieciseis (16) de diciembre de 2016, no es posible el cumplimiento inmediato de los nuevos estándares de calidad que trae esta modificación contractual.

2.4.10. Que, adicionalmente, en lo concerniente a la aplicación de los niveles de servicio a las realidades de la operación, las partes identificaron que en el caso de GIT y ETM, los patios provisionales requieren de un tratamiento distinto que el de los patios definitivos, motivo por el cual, basados en las condiciones operativas de cada uno de los patios provisionales, se definieron unos estándares diferentes para la medición de los niveles de servicio.

2.4.11. Que, a pesar de lo anterior, Metro Cali S.A. fijará un nivel de servicio mínimo frente al cual, en caso de que el CONCESIONARIO incumpla, causará la aplicación de las sanciones existentes en el Contrato de Concesión y aquellas que específicamente se crean en el presente Otrosí para estos efectos, con el fin de cobrarlas gradualmente durante el año siguiente a la entrega del patio definitivo al CONCESIONARIO.

2.5. Consideraciones especiales relacionadas con el marco sancionatorio:

2.5.1. Que en el Contrato Modificadorio se revisó el capítulo de multas establecido en el Contrato de Concesión ya *"que los mecanismos contractualmente previstos, no resultaron eficientes en la práctica"*.

2.5.2. Que en dicho Contrato Modificadorio, se vio la necesidad de ajustar el procedimiento para la imposición de multas establecido en el Capítulo 12 del Contrato de Concesión para reflejar el procedimiento previsto en el artículo 86 de la Ley 1474 de 2011.

2.5.3. Que a pesar de lo anterior, aún persiste el problema detectado en el Contrato Modificadorio, dado que cualquier proceso de imposición de multas refleja los siguientes inconvenientes: los valores pactados para cada multa son máximos lo cual deja un grado de subjetividad a Metro Cali S.A. al momento de imponerla, y, tanto el lenguaje de la Cláusula 95 como 96 obedecen a la imposición de multas que parecieren no tener el carácter conminatorio sino resarcitorio (en los términos previstos en el artículo 17 de la Ley 1150 de 2011).



OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN
NÚM. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO
INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. –
GIT MASIVO S.A.

93
VINO

- 2.5.4. Que los asuntos arriba mencionados requieren ajuste con el fin de revestir el procedimiento de imposición de multas de un mayor grado de seguridad jurídica para la partes.
- 2.5.5. Que, adicionalmente, es necesario revisar el Capítulo 17 del Contrato de Concesión en lo referente a la Terminación del Contrato, muy a pesar de los múltiples pronunciamientos que el Consejo de Estado ha proferido con relación al mecanismo legal para la aplicación de la terminación unilateral como potestad exorbitante del Estado.
- 2.5.6. Que con relación a la posición que el Consejo de Estado ha adoptado en lo relativo a la terminación unilateral de un contrato estatal, ha quedado claro que para contratos de concesión *"resulta abiertamente improcedente incluir, por estipulación de las partes, cláusulas que de manera convencional habiliten a las partes para poner fin al vínculo contractual de forma unilateral en cualquier momento de su ejecución, distintas de las cláusulas excepcionales expresamente previstas y reguladas en la Ley 80 (...)"*. (Consejo de Estado. Sala de lo Contencioso Administrativo. Sección Tercera. Sentencia del día 8 de mayo de 2013. Rad. 24510. C.P. Jaime Orlando Santofimio Gamboa).
- 2.5.7. Que en ese mismo sentido y en sentencia más reciente, el Consejo de Estado ha reiterado su tesis de que la terminación unilateral anticipada no puede partir del incumplimiento dado que *"la terminación unilateral de la Ley 80 de 1993 habilita el ejercicio de esa facultad cuando se trata de situaciones extrañas a la relación jurídica contractual, como son las exigencias del servicio público o la situación de orden público, la muerte o la incapacidad física permanente, la interdicción judicial o la precaria situación económica del contratista, toda ellas como se observa situaciones ajenas al débito contractual. Tampoco podría argumentarse que el incumplimiento se encuadra como una exigencia del servicio público, en tanto se insiste son causas por fuera de la relación contractual que imponen esa terminación, hasta el punto que el numeral 1 del artículo 14 de la Ley 80 de 1993 ordena el reconocimiento de las compensaciones e indemnizaciones por el ejercicio de esa facultad, así como de otras, lo que sería un contrasentido si la terminación unilateral pudiera fundarse en el incumplimiento del contratista (...)"*. (Consejo de Estado. Sala de lo Contencioso Administrativo. Sección Tercera. Subsección B. Sentencia del día 3 de agosto de 2017. Rad. 37932. C.P. Ramiro Pazos Guerrero).
- 2.5.8. Que, a título meramente ilustrativo, en desarrollo de ese análisis legal, autores tales como Luís Guillermo Dávila Vinuesa han concluido que la terminación unilateral prevista por la Ley *"no es una sanción por"*



OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN
NÚM. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO
INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. –
GIT MASIVO S.A.



incumplimientos de obligaciones nacidas del convenio a cargo del contratista. Nada tiene que ver con ellos pues para estos el ordenamiento contempla otras medidas, como una caducidad. Por lo mismo es que es ilegal la terminación del contrato fundada en incumplimientos obligacionales del contratista para casos diferentes a los de caducidad.²

- 2.5.9. Que por lo antes expuesto, resulta imperioso ajustar el Capítulo 17 del Contrato de Concesión a los parámetros legales vigentes y aplicables, con el fin de dotar de mayor seguridad jurídica a las partes en la ejecución del Contrato.
- 2.5.10. Que, además, el Contrato Modificatorio no promovió todos los cambios necesarios que tanto el artículo 17 de la Ley 1150 de 2011 como el 86 de la Ley 1474 de 2011 prefijó en lo relativo a la declaratoria de incumplimiento para el cobro de la cláusula penal pecuniaria, por lo que resulta necesario ajustar la Cláusula 145 del Contrato de Concesión que regula este asunto.
- 2.5.11. Que con el fin de salvaguardar el principio constitucional establecido en el artículo 365, y, en especial, las disposiciones legales contenidas en el numeral 1 del artículo 14 e inciso segundo del artículo 18 de la Ley 80 de 1993, de garantizar la continuidad de la prestación del servicio público, se ha identificado la necesidad de facilitar las medidas que permitirían dicha continuidad de la prestación de servicio en caso de la declaratoria de una terminación unilateral, caducidad, o cualquier acción legal que implique la toma de posesión del Contrato.
- 2.5.12. Que, para estos fines, se hace necesario revisar el Capítulo 14 relativo a la Toma de Posesión de la Concesión con el fin de permitir mayor fluidez en su ejecución, lo cual implica, entre otras: que el Contrato de Concesión debe permitir tomar acciones inmediatas para garantizar la continuidad de la prestación de servicio; debe tener procedimientos claros en términos de plazos y actividades para dichos efectos; y debe dotar a Metro Cali S.A. de varias alternativas para la consecución de la mencionada finalidad.
- 2.5.13. Que se hace necesario revisar el clausulado contenido en el Capítulo 20 sobre la caducidad ya que con la eliminación de la figura de terminación unilateral por incumplimientos del CONCESIONARIO no se pretende disminuir la calidad del marco sancionatorio sino, por el contrario, de aclararlo por lo cual la caducidad (figura jurídica para terminar

² DÁVILA, Luis Guillermo V. "Régimen jurídico de la contratación estatal", pág. 649, Editorial Legis, Tercera Edición, 2016.



OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN
NÚM. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO
INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. –
GIT MASIVO S.A.

94
MIO

unilateralmente el contrato por incumplimientos imputables al CONCESIONARIO) debe tener causales precisas que sean entendidas como generadoras de una grave afectación del servicio o de una amenaza de parálisis de este (en los términos previstos en el artículo 18 de la Ley 80 de 1993).

- 2.5.14. Que las partes han identificado que no contar con fórmulas de liquidación ante las causales de terminación del Contrato es una potencial causal de controversias futuras por lo cual entienden necesario acordarlas e incluirlas.

2.6. Consideraciones especiales relacionadas con la inclusión de nueva Flota:

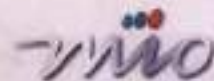
- 2.6.1. Que la Cláusula 1 del Contrato de Concesión estableció como objeto del Contrato "Otorgar en Concesión no exclusiva, conjunta y simultánea con otros Concesionarios, y exclusiva respecto de otros operadores de transporte público colectivo, la explotación del servicio público de transporte masivo del Sistema MIO al CONCESIONARIO, por su cuenta y riesgo, en los términos, bajo las condiciones y con las limitaciones previstas en el presente Contrato."

Dicha Concesión otorgará al CONCESIONARIO: (i) el derecho a la explotación del Servicio Público de Transporte Masivo en las Rutas Troncales, las Rutas Auxiliares y las Rutas Alimentadoras del Sistema MIO para las Fases 1 y 2, a través de la participación del CONCESIONARIO en los recursos económicos generados por la prestación del servicio, y (ii) el permiso de operación al CONCESIONARIO para la prestación del servicio público de transporte masivo en la ciudad de Santiago de Cali y su área de influencia dentro del Sistema MIO." (Negritas y subrayas por fuera del original).

- 2.6.2. Que, según la interpretación de Metro Cali, la Cláusula 4 del Contrato de Concesión determinó que es posible la coexistencia del presente contrato con otras concesiones del Sistema MIO al especificar que "Coexistirán con la Concesión que se otorga mediante el presente Contrato, otros Contratos o Concesiones, actuales o futuros, para la operación de transporte del Sistema MIO o para el desarrollo de otras actividades conexas o complementarias a las actividades tanto del Sistema de Información Unificado de Respuesta -SIUR- del Sistema Integrado de Transporte Masivo de Santiago de Cali, como de transporte de pasajeros, necesarias para la funcionalidad del Sistema MIO o para el desarrollo de su infraestructura. Esta circunstancia se declara expresamente conocida y aceptada por el CONCESIONARIO, quien reconoce a Metro Cali S.A. como gestor y titular del Sistema MIO, y por lo tanto acepta y se somete a todas las decisiones que Metro Cali S.A. adopte, en relación con la



OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN
NÚM. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO
INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. –
GIT MASIVO S.A.



contratación de las Concesiones que se requieran para habilitar la prestación del servicio de transporte de pasajeros a través del Sistema MIO, aceptando así mismo de manera explícita y sin condicionamientos su coexistencia con la que se contrata por medio del presente Contrato de Concesión.” (Negritas y subrayas por fuera del original).

- 2.6.3. Que la Cláusula 20 del Contrato de Concesión en el numeral 20.2 estableció que “Los servicios que se adicionen o coordinen al Sistema MIO a ser operados por los actuales o nuevos Concesionarios, por efectos de aumento en la demanda, necesidad de mejorar la calidad del servicio, incorporación de nuevas vías, u otros efectos para el funcionamiento de servicios troncales, auxiliares o alimentadores, deberán ser económicamente sostenibles.”
- 2.6.4. Que lo anterior implica, desde el punto de vista de Metro Cali, que el Contrato de Concesión posibilitó la inclusión de nuevos Concesionarios “por efectos de aumento en la demanda, necesidad de mejorar la calidad del servicio”.
- 2.6.5. Que, a pesar de que para Metro Cali es claro que el Contrato de Concesión le permite vincular nuevos Concesionarios al Sistema MIO, aunque variara dicha interpretación y definiera adicionarle Flota al CONCESIONARIO, Metro Cali considera que estaría en situación de incumplimiento del límite de adición de los contratos estatales previsto en el parágrafo del artículo 40 de la Ley 80 de 1993 pues, en los cálculos de Metro Cali (a pesar de los múltiples ejercicios que se llevaron a cabo en el tribunal de arbitramento convocado por el CONCESIONARIO), no habría espacio para adicionarle Flota al CONCESIONARIO habida cuenta la Adición 1 de Flota y el mayor plazo de Contrato otorgado mediante el Contrato Modificatorio.
- 2.6.6. Que, por el contrario, el CONCESIONARIO ha planteado que el Contrato de Concesión y los documentos que le dieron origen entre ellos preguntas y respuestas de la Licitación, consagran la exclusividad a cargo de Metro Cali y a favor del CONCESIONARIO seleccionado para las Fases 1 y 2.
- 2.6.7. Que, en ese sentido, el CONCESIONARIO ha planteado que en la etapa de preguntas y respuestas Metro Cali sobre la exclusividad respondió en el oficio DTE 113 de 2006 lo siguiente:



OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN
NÚM. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO
INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. –
GIT MASIVO S.A.

95
MIO

1. Notamos que tanto el pliego como el Anexo 1, contrato de concesión, deberían aclarar y precisar la exclusividad del Concesionario frente a nuevas concesiones de operación respecto de las mismas fases otorgadas en concesión

Respuesta:

Consideramos que es clara la exclusividad para la explotación del servicio público de transporte masivo del Sistema MIO por parte de los Concesionarios de Transporte respecto a las Fase 1 y 2 del Sistema que se otorgan en concesión.

- 2.6.8. Que, en esa misma línea y respecto de la facultad de Metro Cali de aumentar o disminuir la flota del concesionario por necesidad del servicio, respondió lo siguiente:

4. Debería especificarse detalladamente las condiciones en las cuales Metro Cali está habilitada a solicitar la reducción y ampliación de flota, así como los criterios para determinar a cuál concesionario de las 5 concesiones otorgadas, se le solicita y a cuál no.

Respuesta:

Metro Cali S.A. estará habilitada para solicitar aumentos o disminución de la flota de referencia del Concesionario cuando lo considere conveniente para brindar al usuario un determinado nivel de servicio, basándose en todo caso en estudios técnicos, en estudios financieros, en las recomendaciones del Comité de Operación del Sistema y en los datos suministrados por el SIUR. En los casos en los que se requiera aumentar o disminuir el tamaño de la flota, la solicitud se hará a cada concesionario de acuerdo con el tamaño de la flota de referencia de la concesión adjudicada; esta última precisión se incluirá en el Anexo 1 del Contrato, mediante Adendo.

- 2.6.9. Que esto implica que el CONCESIONARIO considera que Metro Cali está incumpliendo sus obligaciones legales y contractuales al vincular nuevos concesionarios en infracción a la exclusividad pactada. No obstante lo anterior, ante la vinculación de nuevos concesionarios, Metro Cali garantiza la programación preferente de la Flota de los Concesionarios de la Operación de Transporte de las Fases 1 y 2, incluido el CONCESIONARIO, al suscribir el Anexo 1 "PROCEDIMIENTO PARA LA ASIGNACIÓN DE RUTAS A LAS CONCESIONES 1, 2, 3 Y 4 PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DEL SITM MIO. Sin embargo, para el Concesionario, la incorporación del anexo mencionado no se entenderá como condonación de las reclamaciones formuladas existentes sobre el pretendido incumplimiento de la obligación de exclusividad a cargo de Metro Cali.

- 2.6.10. Que a partir de los estudios realizados con base en la "Encuesta de Movilidad de Cali y Municipios Vecinos" del año 2015, Metro Cali S.A. concluyó que es necesario incrementar los Autobuses disponibles para la



OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN
NÚM. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO
INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. –
GIT MASIVO S.A.



operación de transporte del Sistema MIO para mejorar la calidad del servicio.

2.6.11. Que Metro Cali S.A. concluyó que el mecanismo para incorporar los Autobuses adicionales a la Flota de Referencia de los Contratos de Concesión vigentes para la operación de transporte es la inclusión de uno (varios) concesionarios nuevo(s) al Sistema MIO.

2.6.12. Que por lo antes mencionado, Metro Cali contrató una consultoría para estructurar la inclusión de uno (varios) concesionarios nuevo(s) al Sistema MIO.

2.6.13. Que, en todo caso, para efectos de facilitar la integración e implementación de una potencial flota adicional al Sistema MIO, las partes acuerdan adicionar el Anexo 1 al Contrato de Concesión que establece la metodología y el procedimiento de programación de los Autobuses del Sistema MIO.

2.6.14. Que, a juicio de Metro Cali, la inclusión de uno (varios) concesionarios al Sistema MIO mediante la incorporación del aludido Anexo 1 responde a las disposiciones contenidas en el presente Contrato de Concesión, lo cual implica su coexistencia con el presente Contrato de Concesión.

2.6.15. *Que a juicio de GIT MASIVO, Metro Cali tiene la obligación contractual de garantizar la exclusividad en la explotación de la prestación del servicio público de Transporte en las Fases I y II del SITM MIO.*

2.7. Consideraciones especiales relacionadas con algunas disposiciones del Contrato Modificatorio:

2.7.1. Que tal como versa en el Contrato Modificatorio, las partes iniciaron un proceso de negociación del Contrato de Concesión dado que concluyeron *"que algunas circunstancias que inicialmente fueron estimadas por las partes en cuanto a diversos aspectos no se dieron y, que otras, se dieron en condiciones y momentos diferentes."*

2.7.2. Que por lo anterior, y en los términos del Contrato Modificatorio, *"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 fueron contempladas en el aludido Contrato Modificatorio.*

2.7.3. Que las partes acordaron una serie de modificaciones contractuales que se enuncian a continuación:



OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN
NÚM. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO
INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. –
GIT MASIVO S.A.



- 2.7.3.1. La salida del Transporte Público Colectivo y la obligación de operar la flota vinculada.
- 2.7.3.2. Reducción de oferta.
- 2.7.3.3. Vinculación de Flota de Referencia.
- 2.7.3.4. Reformas estatutarias al objeto social único del Concesionario.
- 2.7.3.5. Auditorías al SIUR.
- 2.7.3.6. Participación de pequeños propietarios transportadores.
- 2.7.3.7. Metodología de pago de sus remuneraciones a los Concesionarios.
- 2.7.3.8. Cuestiones ambientales.
- 2.7.3.9. Cuestiones ambientales referentes a los Patios y Talleres pendientes.
- 2.7.3.10. Manual de Operaciones y su régimen sancionatorio.
- 2.7.3.11. Multas.
- 2.7.3.12. Niveles de servicio e indicadores de calidad.
- 2.7.3.13. Infraestructura del Sistema MIO.
- 2.7.3.14. Diferencia tarifa y tarifa técnica.
- 2.7.3.15. Fuentes y usos de algunos de los fondos del Sistema MIO.
- 2.7.3.16. Extensión del plazo de la Etapa de Operación Regular.
- 2.7.3.17. La vida útil de la Flota.
- 2.7.3.18. Participación de los Concesionarios en la Bolsa del Sistema.
- 2.7.3.19. Mutuas reclamaciones de las partes.
- 2.7.4. Que a pesar de que las partes lograron un acuerdo en el Contrato Modificatorio, tal como se indicó anteriormente en la consideración 2.1.12, algunos asuntos quedaron pendientes o sujetos a plazos y/o condiciones.
- 2.7.5. Con respecto a la diferencia entre la "tarifa y la tarifa técnica", los numerales 2.15.8 y subsiguientes prefijaron los siguiente:
- 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 elaborados por ésta.*



OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN
NÚM. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO
INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. –
GIT MASIVO S.A.



- 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	318.549.016,48	100,00%	\$ 122.351.456.624

- 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 parágrafos 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”.

- 2.7.6. Que como resultado de lo anterior, las partes acordaron que el mecanismo compensatorio sería el siguiente:



OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN
NÚM. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO
INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. –
GIT MASIVO S.A.

97

7/11/10

2.7.6.1. La suscripción de una modificación al Convenio Interadministrativo en el cual el Municipio se comprometió a pagar treinta mil millones de pesos (COP 30.000.000.000), y a gestionar la consecución de recursos adicionales en cuantía de doce mil millones de pesos (COP 12.000.000.000) durante el segundo trimestre del año 2015.

2.7.6.2. *"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".*

2.7.7. Que de conformidad con el primer mecanismo acordado (numeral 2.4.7.1 del Contrato Modificatorio) por las partes para el pago de dicha compensación, el Municipio desembolsó treinta y seis mil setecientos cuarenta y nueve millones novecientos noventa y nueve mil novecientos noventa y nueve pesos (COP 36.749.999.999) a los Concesionarios de la Operación de Transporte considerados, discriminados de la siguiente manera:

Concesionario	Valor a distribuir	Pago	Valor pendiente Compensación 1
GIT Masivo S.A.	\$ 37.239.264.261	\$ 11.185.342.613	\$ 26.053.921.648
Blanco y Negro Masivo S.A.	\$ 40.202.895.132	\$ 12.075.511.292	\$ 28.127.383.840
ETM S.A.	\$ 24.905.106.056	\$ 7.480.602.788	\$ 17.424.503.268
UNIMETRO S.A.	\$ 20.004.191.175	\$ 6.008.543.306	\$ 13.995.647.869
Total	\$ 122.351.456.624	\$ 36.749.999.999	\$ 85.601.456.625

2.7.8. Que frente al segundo mecanismo acordado (numeral 2.4.7.2 del Contrato Modificatorio) la cláusula 3.40.4. del Contrato Modificatorio estipuló que *"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".*

2.7.9. Que frente al segundo mecanismo acordado (numeral 2.4.7.2) la cláusula 3.40.5 del Contrato modificatorio estipuló que *"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.*



OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN
NÚM. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO
INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. –
GIT MASIVO S.A.



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

2.7.10. Que el crédito "DEBCA" tiene como fuente de pago el excedente de la remuneración prevista de los Patios Talleres Sur y Aguablanca (luego de cubrir el costo de los Patios Talleres provisionales).

2.7.11. Que hasta el momento los Concesionarios de la Operación de Transporte considerados no han pagado sus obligaciones correspondientes al crédito "DEBCA", motivo por el cual no han entrado recursos de los Concesionarios de la Operación de Transporte al patrimonio autónomo "DEBCA" ni tampoco devoluciones del patrimonio autónomo "DEBCA" al Fondo de Contingencias.

2.7.12. Que a la fecha, los Concesionarios de la Operación de Transporte han utilizado cuarenta mil quinientos noventa y tres millones ochocientos ochenta mil seiscientos trece pesos (COP 40.593.880.613) del crédito "DEBCA", el cual estaba previsto por un valor de noventa mil millones de pesos (COP 90.000.000.000), para la faltante Reducción de Oferta del Sistema MIO.

2.7.13. Que los cuarenta mil quinientos noventa y tres millones ochocientos ochenta mil seiscientos trece pesos (COP 40.593.880.613), indicados anteriormente, han sido utilizados por los Concesionarios de la Operación de Transporte considerados en el proceso de Reducción de Oferta del transporte público colectivo así:

Concesionario	Valor pendiente Compensación 1	Valor utilizado del DEBCA	Valor pendiente de compensación (por condición suspensiva)
GIT Masivo S.A.	\$ 26.053.921.648	\$ 9.686.316.080	\$ 16.367.605.568
Blanco y Negro Masivo S.A.	\$ 28.127.383.840	\$ 15.450.412.000	\$ 12.676.971.840
ETM S.A.	\$ 17.424.503.268	\$ 2.216.000.000	\$ 15.208.503.268
UNIMETRO S.A.	\$ 13.995.647.869	\$ 13.241.152.533	\$ 754.495.336
Total	\$ 85.601.456.625	\$ 40.593.880.613	\$ 45.007.576.012

2.7.14. Que tras haber utilizado los recursos del crédito "DEBCA" indicados anteriormente, los Concesionarios de la Operación de Transporte aún tienen pendiente la siguiente Reducción de Oferta:



OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN
NÚM. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO
INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. –
GIT MASIVO S.A.

98

7/11/10

Concesionario	Meta de reducción	Flota reducida	Flota pendiente	% de cumplimiento
GIT Masivo S.A.	1.615	1.399	216	86.63%
Blanco y Negro Masivo S.A.	1.457	1.376	81	94.44%
ETM S.A.	1.036	665	371	64.19%
UNIMETRO S.A.	832	793	39	95.31%
Total	4.940	4.233	707	85.69%

2.7.15. Que habida cuenta de que a la fecha no existe certeza sobre: i) el desembolso restante del "DEBCA"; ii) el pago que los Concesionarios de la Operación de Transporte considerados deben hacer para la deuda del crédito "DEBCA"; y, iii) sobre la Reducción de Oferta pendiente de los Concesionarios de la Operación de Transporte; por medio del presente Otrosí, las partes elaborarán un esquema que permita i) pagar la compensación pendiente acordada en el Contrato Modificatorio (a pesar de que para Metro Cali no ha surgido la obligación de hacerlo ya que las condiciones precedentes previstas en el numeral 2.4.7.2 del Contrato Modificatorio no han acaecido); ii) cubrir el monto del crédito "DEBCA" no desembolsado; y, iii) extinguir la obligación de Reducción de Oferta de los Concesionarios que definan suscribir el presente Otrosí.

2.7.16. Que para facilitar que se pueda dar el mencionado esquema, se requiere permitir que si alguno de los Concesionarios de la Operación de Transporte queda debiendo un saldo, este autoriza a Metro Cali S.A. a descontarle de su Ingreso Total de la quincena q hasta pagar la totalidad del saldo.

2.7.17. Que para que esto suceda se hace necesario modificar el derecho de pignoración de los ingresos futuros de los Concesionarios de la Operación de Transporte contenido en el numeral 7.5. de los Contratos de Concesión.

2.7.18. Que en caso de que no todos los Concesionarios de la Operación de Transporte definan suscribir el presente Otrosí y tras pagar todo el saldo haya recursos adicionales sin destinatario (i.e., en el cruce de cuentas se pague a todos los que tienen un saldo a favor y, una vez pagado, sobren recursos), el CONCESIONARIO aceptará que dichos recursos adicionales entren a un nuevo fondo que se creará en el PA FIDUMIO, con el fin de que sean destinados para Reducción de Oferta.

2.7.19. Que en lo relativo a la infraestructura pendiente del Sistema MIO, el Contrato Modificatorio dispuso lo siguiente:

2.14.1. "Que el Contrato de Concesión contiene diferentes definiciones sobre la Infraestructura del Sistema MIO y sobre la Infraestructura



OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN
NÚM. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO
INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. –
GIT MASIVO S.A.



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".*
- 2.7.20. *Que, a la fecha, no se ha concluido con la construcción de todas las obras indicadas en el Contrato Modificatorio debido que Metro Cali S.A. ha enfrentado procesos judiciales y administrativos que han retrasado el cumplimiento de las fechas y plazos previstos.*
- 2.7.21. *Que habida cuenta de que, por razones diversas, aún no se han terminado ciertas obras, se hace necesario construir un nuevo cronograma de obras, que, como en el anterior, también comprenda las fases en que se encuentra cada una de estas y los estimativos de finalización de éstas.*
- 2.7.22. *Que las partes acordaron fijar un esquema compensatorio en caso de que el nuevo plazo pactado para la entrega definitiva del Patio Taller Valle de Lili exceda el termino pactado.*
- 2.7.23. *Que, el esquema compensatorio en el cual se indique la manera de reconocer un potencial daño al CONCESIONARIO por el hecho de presentar una demora adicional al plazo previsto en el presente Otrosí para la entrega del Patio Taller de Valle del Lili, hará parte del presente Otrosí.*
- 2.7.24. *Que, con relación a "La salida del Transporte Público Colectivo y la obligación de operar la flota vinculada" y la "Reducción de oferta", el Contrato Modificatorio, respectivamente, prefijó lo siguiente:*

"2.2. Consideraciones especiales relacionadas con la salida del transporte colectivo y la obligación de operar la flota vinculada:"



OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN
NÚM. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO
INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. –
GIT MASIVO S.A.

99
MIO

- 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.*
- 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*



OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN
NÚM. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO
INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. –
GIT MASIVO S.A.

2009
7/1/10

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 Secretaría 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 una cifra que oscila entre 4934 y 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*



OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN
NÚM. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO
INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. -
GIT MASIVO S.A.

100
MIO

cumplimiento legal, cuando el 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".

- 2.7.25. Que dado que Metro Cali S.A. considera que el CONCESIONARIO aún no ha culminado con su obligación de Reducción de Oferta y no está operando con la totalidad de la Flota de Referencia, no ha sido posible avanzar en el proceso dispuesto en el Otrosí núm. 3 al Convenio Interadministrativo que se suscribió a la par del Contrato Modificatorio, para realizar el retiro progresivo de las rutas del transporte público colectivo.
- 2.7.26. Que, adicionalmente, las partes entienden que la Flota de Referencia del Contrato de Concesión no logrará prestar el servicio público de transporte al Municipio de Santiago de Cali de acuerdo con los niveles de servicio indicados en el "Modelo de Operación del SITM MIO".
- 2.7.27. Que por lo anterior, se hace necesario suscribir un nuevo otrosí al Convenio Interadministrativo cuyo objetivo sea: i) reestructurar el transporte público colectivo actualmente habilitado para que provisionalmente atienda las zonas de la ciudad que no están siendo cubiertas por el Sistema MIO y no compita con este; ii) fijar una obligación de llevar a cabo un cronograma para la salida del transporte público colectivo una vez entre la Flota adicional del Sistema MIO; iii) establecer un plazo que, una vez cumplido, implicará que Metro Cali deba dimensionar la oferta del Sistema MIO teniendo en cuenta no sólo la demanda actual de este sino también la demanda potencial que se encuentra en otros modos distintos al transporte público legalmente habilitado para prestar el servicio público colectivo o masivo y, iv) contener una plan de la Secretaría de Movilidad para el control del transporte ilegal e informal en el Municipio de Santiago de Cali.
- 2.8. Consideraciones especiales relacionadas con las mutuas reclamaciones de las partes:
- 2.8.1. Que los Concesionarios de la Operación de Transporte (de manera conjunta o individualmente, en demandas arbitrales o en reuniones de trabajo) han hecho manifestaciones que implican que Metro Cali ha incumplido el Contrato de Concesión o ha generado desequilibrio económico a los Contratos de Concesión.
- 2.8.2. Que para efectos prácticos se resumirán las reclamaciones que los Concesionarios de la Operación de Transporte han hecho a la fecha sin identificar explícitamente quién/quienes lo hicieron.
- 2.8.3. Que, con relación al Contrato Modificatorio, los Concesionarios de la Operación de Transporte alegan el cumplimiento de este por las siguientes razones: *g*



**OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN
NÚM. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO
INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. –
GIT MASIVO S.A.**



- No entregar el Estudio DNP;
- No adoptar las medidas necesarias para revisar ni ajustar el Contrato de Concesión de acuerdo con las recomendaciones y resultados del Estudio DNP;
- No ajustar la Tarifa técnica para el año 2016 y siguientes;
- No tramitar recursos adicionales necesarios con destino al Fondo de Contingencias o cualquier esquema para compensar la falta de ajuste de la Tarifa al usuario;
- No pagar de forma oportuna ni completa los valores pactados a favor de los Concesionarios de la Operación de Transporte por no ajuste de la Tarifa al usuario a la firma del Contrato Modificatorio, de una parte, por descontar injustificada y repetidamente valores con destino a Metro Cali S.A. y FRESA y, de otra, no pagar de forma oportuna ni completa la proporción que le correspondía a los Operadores de Transporte de los COP 42.000.000.000.
- No pagar ni gestionar oportunamente el pago de las sumas previstas en el numeral 3.40.3 del Contrato Modificatorio.
- No pagar ni gestionar oportunamente los sesenta (60) pesos pactados para el año 2015 por la diferencia entre la Tarifa técnica y la Tarifa al usuario pactado transitoriamente para el año 2015 y para enero de 2016.
- No velar por la correcta ejecución del Convenio Interadministrativo permitiendo la competencia entre el TPC y el Sistema MIO.
- No velar por el cumplimiento de la cancelación de rutas y tarjeta de operación del TPC, según lo pactado, esto es, el 8 de agosto de 2015 como fecha límite.
- No cumplir con el cronograma previsto para la entrega de infraestructura necesaria para el Sistema.
- No calcular correctamente la Tarifa técnica del Sistema MIO y por lo tanto no fijar correctamente la tarifa al usuario para los años 2016 y posteriores.

2.8.4. Que los Concesionarios de la Operación de Transporte han manifestado que el Contrato Modificatorio es nulo por ir en contravía de lo dispuesto en el artículo 5º numeral 3º inciso 2º de la Ley 80 de 1993.

2.8.5. Que los Concesionarios de la Operación de Transporte han indicado que Metro Cali S.A. condicionó el pago de sumas adeudadas a estos, a la suscripción del Contrato Modificatorio, por lo cual alegan que es absolutamente nula la transacción prevista en la cláusula 4.2 del aludido Contrato Modificatorio.

2.8.6. Que los Concesionarios de la Operación de Transporte alegan que Metro Cali S.A. incumplió sus obligaciones legales y contractuales al no liquidar



**OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN
NÚM. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO
INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. –
GIT MASIVO S.A.**



ni remunerar completa y oportunamente, ni actualizar la Tarifa técnica prevista en el Contrato de Concesión.

- 2.8.7. Que los Concesionarios de la Operación de Transporte han manifestado que Metro Cali S.A. además incumplió con sus obligaciones legales y contractuales de informar el valor correcto de la Tarifa técnica a la autoridad competente para la fijación de la Tarifa al usuario conforme a los parámetros aplicables. Igualmente, alegan incumplimientos relacionados con la no mitigación del riesgo de tarifa, contractualmente asignado a Metro Cali.
- 2.8.8. Que los Concesionarios de la Operación de Transporte alegan que, si los incumplimientos antes expuestos no fueran considerados incumplimientos de Metro Cali S.A., deberían al menos ser entendidos como el desequilibrio económico del Contrato de Concesión por el acaecimiento del Riesgo de Tarifa que no es imputable a los Operadores de Transporte.
- 2.8.9. Que los Concesionarios de la Operación de Transporte le imputan a Metro Cali S.A. incumplimientos relacionados con la implantación del Sistema MIO, y, si estos incumplimientos no fueran considerados incumplimientos de Metro Cali S.A., deberían al menos ser entendidos como el desequilibrio económico del Contrato de Concesión por un evento ajeno y no imputable a los Operadores de Transporte. Igualmente, alegan incumplimientos relacionados con la no mitigación del riesgo de implantación, contractualmente asignado a Metro Cali.
- 2.8.10. Que los Concesionarios de la Operación de Transporte alegan que Metro Cali S.A. incumplió con sus obligaciones legales y contractuales en materia de construcción y entrega oportuna de infraestructura del Sistema MIO y, si esto no fuera considerado como incumplimiento, que al menos dicho evento debería ser entendido como un desequilibrio económico del Contrato de Concesión por un hecho ajeno y no imputable a los Concesionarios de la Operación de Transporte. Igualmente, alegan incumplimientos relacionados con la no mitigación del riesgo de infraestructura, contractualmente asignado a Metro Cali.
- 2.8.11. Que los Concesionarios de la Operación de Transporte indican que Metro Cali S.A. incumplió sus obligaciones legales y contractuales relativas a evitar la superposición del transporte público colectivo frente al Sistema MIO, y la falta de gestión para el retiro oportuno del transporte público colectivo y de otros medios ilegales de transporte, y, si esto no fuera considerado como incumplimiento, que al menos dicho evento debería ser entendido como un desequilibrio económico del Contrato de Concesión por un hecho ajeno y no imputable a los Concesionarios de la Operación de Transporte.
- 2.8.12. Que los Concesionarios de la Operación de Transporte alegan que Metro Cali S.A. incumplió sus obligaciones legales y contractuales al no gestionar ni controlar oportunamente el SIUR ni entregar la infraestructura tecnológica y, si esto no fuera considerado como incumplimiento, que al menos dicho evento debería ser entendido como



**OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN
NÚM. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO
INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. –
GIT MASIVO S.A.**



un desequilibrio económico del Contrato de Concesión por un hecho ajeno y no imputable a los Concesionarios de la Operación de Transporte.

- 2.8.13. Que los Concesionarios de la Operación de Transporte alegan que Metro Cali S.A. incumplió con sus obligaciones legales y contractuales en materia de gestión, planeación y control del Sistema MIO.
- 2.8.14. Que los Concesionarios de la Operación de Transporte alegan que Metro Cali S.A. incumplió con sus obligaciones legales y contractuales relativas al deber de planeación, buena fe, mejores esfuerzos, colaboración y confianza legítima.
- 2.8.15. Que, en el caso del CONCESIONARIO, todas estas reclamaciones se encuentran detalladas y motivadas en la reforma a la demanda presentada el día veinticinco (25) de noviembre del año 2016.
- 2.8.16. Que Metro Cali no ha estado de acuerdo con los conceptos, justificaciones, reclamaciones ni cifras que han planteado en sus reclamaciones los Concesionarios de la Operación de Transporte.
- 2.8.17. Que a su vez, Metro Cali S.A. le ha endilgado algunos o todos en diferente medida de los Concesionarios de la Operación de Transporte incumplimientos relacionados con los siguientes asuntos:
- Incumplimiento de los Programas de Servicio de Operación
 - Falta de disposición de flota para la prestación del servicio del Sistema MIO
 - Falta de renovación de tarjeta de operación
 - Incumplimiento de prestar el servicio bajo los niveles de servicio pactados contractualmente
 - Demoras en la vinculación de flota en las fechas requeridas por Metro Cali S.A.
 - Reducción de Oferta
 - Incumplimientos a los planes de manejo ambiental
 - Incumplimientos relacionados con los equipos, elementos y dispositivos a bordo del autobús que forman parte del SIUR
 - Violación al principio de la buena fe contractual, mejores esfuerzos y colaboración frente a la pasividad del Concesionario con relación al paralelismo al Sistema MIO propiciado por sus accionistas (empresas del transporte público colectivo).
- 2.8.18. Que el contenido de la posición de Metro Cali S.A. se encuentra detallado y motivado en la demanda de reconvención presentada el día treinta y uno (31) de enero del año 2017.
- 2.8.19. Que los Concesionarios de la Operación de Transporte no han estado de acuerdo con los conceptos, justificaciones, reclamaciones ni cifras que ha planteado en sus reclamaciones Metro Cali S.A.



**OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN
NÚM. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO
INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. –
GIT MASIVO S.A.**

102
MIO

- 2.8.20. Que no obstante lo anterior, tras la revisión de los nuevos parámetros legales traídos por la Ley 1753 de 2015 en materia de sostenibilidad y desarrollados por la Circular Conjunta (tomando como base el Estudio DNP, el Contrato de Concesión y la estrategia SINERGIA), las partes han encontrado un mecanismo que zanja las discusiones antes esbozadas (en los explícitos términos contenidos en la Sección 7.64 de este Otrosí).
- 2.8.21. Que el día veintinueve (29) de noviembre de 2018 el Tribunal de Arbitramento constituido para resolver las diferencias entre las partes, profirió Laudo Arbitral en firme (en adelante el "Laudo Arbitral"), en el cual se declaró fundamentalmente incumplido a Metro Cali y se le ordenó pagar las compensaciones e indemnizaciones previstas en las partes motivas y resolutivas del mismo.
- 2.8.22. Que Metro Cali promoverá todas las acciones legales permitidas con el fin de lograr la anulación o nulidad del Laudo Arbitral, en la medida de que, a su juicio, existen causales para ello. En adición a lo anterior, el CONCESIONARIO mantiene controversias tales como la relativa a la exclusividad incumplida por Metro Cali, los kilómetros en vacío recorridos y los gastos en talleres externos efectuadas, a partir del 2017, entre otras, algunas de las cuales serán zanjadas de manera condicionada en los explícitos términos contenidos en la Sección 7.64 de este Otrosí.
- 2.8.23. Que, a pesar de lo anterior, se suscribe éste Otrosí habida cuenta las Consideraciones relacionadas con la Sostenibilidad del Sistema MIO, la continuidad de la prestación del servicio público de transporte como derecho esencial, los factores de calidad de dicha prestación del servicio, entre otros fundamentos que dieron origen a este Otrosí y a los otrosíes suscritos con los demás Concesionarios de la Operación de Transporte; todo lo anterior plenamente amparado en las disposiciones legales y jurisprudenciales arriba reseñadas y en la decisión proferida por el Tribunal de Arbitramento de Blanco y Negro que avaló la conciliación presentada (mediante Auto 11 del día 21 de septiembre de 2018), previo concepto favorable del Ministerio Público (mediante oficio del día 8 de agosto de 2018).
- 2.8.24. Que, en todo caso, Metro Cali hace explícita claridad de que con la suscripción de este Otrosí de manera alguna se está aceptando el Laudo Arbitral (las condenas ni el racional y soporte legal que el Laudo Arbitral desarrolló para llegar a dichas condenas en contra de Metro Cali) y, por tanto, que este Otrosí no se suscribe sobre la base de reconocimiento de incumplimientos de Metro Cali ni de desequilibrio económico del Contrato de Concesión.
- 2.8.25. Que si las acciones legales que buscan la anulación o nulidad del Laudo Arbitral prosperan, se generarán los siguientes efectos:
- 2.8.25.1. El CONCESIONARIO quedaría con la gradualidad prevista en los otrosíes de Blanco y Negro y ETM (i.e., 80% para el 2018, 85% para el 2019, 90% para el 2020, 95% para el 2021 y 100% desde



**OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN
NÚM. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO
INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. –
GIT MASIVO S.A.**



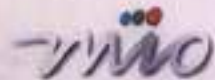
- el 2022, sin que en ningún caso pueda ser inferior a la remuneración realmente pagada a estos concesionarios.
- 2.8.25.2. El CONCESIONARIO estaría en la obligación de devolver todos los recursos adicionales que hubiera recibido por la gradualidad prevista en este Otrosí y la aplicación del PRPP de este Otrosí, frente a lo que se acordó y efectivamente se pague a Blanco y Negro y ETM.
- 2.8.25.3. El CONCESIONARIO quedaría en libertad de convocar un nuevo arbitraje por todos los conceptos y reclamaciones anteriores o no a la firma del Contrato Modificatorio, así como por la exclusividad frente a la cual considera que tiene derecho.
- 2.8.26. Que, para mayor claridad, esos recursos adicionales (frente a lo acordado con Blanco y Negro y ETM) son los siguientes:
- 2.8.26.1. Desde el día veintiocho (28) de septiembre de 2018 hasta el día treinta y uno (31) de diciembre de 2018, hasta el veinte por ciento (20%). Blanco y Negro y ETM acordaron recibir como mínimo el ochenta por ciento (80%) de la Tarifa licitada desde el día veintiocho (28) de septiembre de 2018 hasta el día treinta y uno (31) de diciembre de 2018 y, con base en este acuerdo, GIT MASIVO recibiría el cien por ciento (100%) de la Tarifa licitada (i.e., 80% de gradualidad más 20% de PRPP).
- 2.8.26.2. Desde el día primero (1) de enero de 2019 hasta el día treinta y uno (31) de diciembre de 2019, hasta el quince por ciento (15%). Blanco y Negro y ETM acordaron recibir como mínimo el ochenta y cinco por ciento (85%) de la Tarifa licitada desde el día primero (1) de enero de 2019 hasta el día treinta y uno (31) de diciembre de 2019 y, con base en este acuerdo, GIT MASIVO recibiría el cien por ciento (100%) de la Tarifa licitada (i.e., 90% de gradualidad más 10% de PRPP).
- 2.8.26.3. Desde el día primero (1) de enero de 2020 hasta el día treinta y uno (31) de diciembre de 2020, hasta el diez por ciento (10%). Blanco y Negro y ETM acordaron recibir como mínimo el noventa por ciento (90%) de la Tarifa licitada desde el día primero (1) de enero de 2020 hasta el día treinta y uno (31) de diciembre de 2020 y, con base en este acuerdo, GIT MASIVO recibiría el cien por ciento (100%) de la Tarifa licitada.
- 2.8.26.4. Desde el día primero (1) de enero de 2021 hasta el día treinta y uno (31) de diciembre de 2021, hasta el cinco por ciento (5%). Blanco y Negro y ETM acordaron recibir como mínimo el noventa y cinco por ciento (95%) de la Tarifa licitada desde el día primero (1) de enero de 2021 hasta el día treinta y uno (31) de diciembre de 2021 y, con base en este acuerdo, GIT MASIVO recibiría el cien por ciento (100%) de la Tarifa licitada.
- 2.8.27. Que en caso de que el Laudo Arbitral fuera anulado o declarado nulo por mandato de una autoridad judicial, y, por tanto, GIT MASIVO tuviera que pagar dichos recursos, estos serían descontados de la remuneración periódica quincenal de GIT MASIVO en contados del mismo valor diferidos durante la totalidad del plazo del Contrato de Concesión (situación que el CONCESIONARIO expresamente autoriza).



OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN
NÚM. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO
INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. –
GIT MASIVO S.A.

103
VIVO

- 2.8.28. Que el valor total a ser pagado por GIT MASIVO se calcularía hasta la fecha en la que se proferiera la providencia judicial que dejara sin efectos el Laudo Arbitral, y, dicho valor, se indexaría con el IPC del año en el que se proferiera la mencionada providencia judicial.
- 2.8.29. Que, en adelante, GIT MASIVO pagaría dicho valor con una tasa de interés del DTF.
- 2.8.30. Que, en caso de que se presentara una Terminación Anticipada del Contrato de acuerdo con cualquiera de las causales previstas en la cláusula 7.54 del Otrosí, GIT MASIVO acepta que el valor adeudado hasta la fecha en que se calculara la liquidación del Contrato de Concesión (por cualquiera de las fórmulas previstas en la nueva cláusula 135 del Contrato de Concesión contenida en el Otrosí), de conformidad con el "Procedimiento y Plazo de la Liquidación del Contrato" previsto en el Otrosí, será restado del valor de la liquidación.
- 2.8.31. Que GIT MASIVO expresamente declara que el hecho de que ante esta circunstancia (i.e., que por alguna razón el aludido Laudo Arbitral fuera anulado o declarado nulo por mandato de una autoridad judicial), deba, de una parte, sujetarse a la gradualidad acordada con Blanco y Negro y ETM y, de otra, devolver recursos en los términos antes señalados; no podrá, bajo ninguna razón, considerarse como un incumplimiento de Metro Cali de ninguna naturaleza ni tampoco como un desequilibrio económico del Contrato de Concesión.
- 2.8.32. Que si por el contrario, las acciones legales que buscan la anulación o nulidad del Laudo Arbitral no prosperan, Metro Cali, al no tener acción legal distinta para dejar sin efectos el Laudo Arbitral, procederá a darle cumplimiento como quiera que la ley se lo ordena. En ese caso, como contraprestación adicional, GIT MASIVO renunciaría a promover la reclamación sobre incumplimiento de la obligación de exclusividad por parte de Metro Cali única y exclusivamente en la medida en que Metro Cali se abstenga de promover acciones adicionales al recurso de anulación ante el Consejo de Estado.
- 2.8.33. Que hasta que no se resuelva al menos una de las dos acciones legales que buscan la anulación o nulidad del Laudo Arbitral (limitadas exclusivamente al Recurso de anulación o amparo de tutela ante el Consejo de Estado, sin importar el orden en que sean admitidas o presentadas), GIT MASIVO no promoverá reclamación arbitral relacionada con la exclusividad y demás derechos que considera tener. Una vez se produzca cualquier decisión en contra de las acciones interpuestas por Metro Cali, el CONCESIONARIO tendrá la facultad de iniciar las acciones legales que considere pertinentes.



3. CLÁUSULAS

- 3.1. Sustitúyase el numeral 1.8. al prefacio del Contrato de Concesión, sobre "Definiciones", por el siguiente texto:

"1.8. Administrador de los Recursos: Es la sociedad fiduciaria debidamente autorizada para operar en la República de Colombia, encargada de la administración del Recaudo y de los recursos del Sistema MIO y que será contratada por el Concesionario del Sistema de Información Unificado de Respuesta del Sistema MIO, dentro de un proceso de licitación privada, conforme al Pliego de Condiciones que para el efecto apruebe Metro Cali S.A."

- 3.2. Sustitúyase el numeral 1.9 al prefacio del Contrato de Concesión, sobre "Definiciones", con el siguiente texto:

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

- 3.3. Sustitúyase el numeral 1.152. al prefacio del Contrato de Concesión, sobre "Definiciones", por el siguiente texto:

"1.152 Sistema de Información Unificado de Respuesta del Sistema MIO: Es el conjunto de recursos administrativos, tecnológicos y organizacionales dispuestos por el Concesionario del SIUR del Sistema MIO que integra a todos los subsistemas y los Concesionarios de la Operación de Transporte en los términos que para tal fin establezca Metro Cali S.A. consta de procesamientos basados en computadoras y/o procedimientos automáticos y manuales que proporcionan información útil, completa y oportuna para la Gestión del Sistema MIO por parte de Metro Cali S.A. y el Control del Sistema MIO por parte de los Concesionarios de la Operación de Transporte. Involucra todas las necesidades de información y de datos estructurales y técnicos relacionados con el Masivo Integrado de Occidente, para suplir las necesidades generadas por el transporte, el recaudo, la seguridad física, Información al usuario, las redes de comunicaciones, la publicidad, la gestión y el control de la operación."

- 3.4. Sustitúyase el numeral 1.166. al prefacio del Contrato de Concesión, sobre "Definiciones", por el siguiente texto:

"1.166. Tarifa técnica del Sistema MIO: Corresponde a la tarifa que resulta de la aplicación de la fórmula prevista en la cláusula 29".

- 3.5. Adiciónese el numeral 1.177 al prefacio del Contrato de Concesión, sobre "Definiciones", con el siguiente texto:

"1.177. Decreto Municipal del Fondo de Estabilización y Subsidio a la Demanda (FESDE): Es el acto administrativo creado en virtud de lo dispuesto en el numeral 1 del artículo 33 de la Ley 1753 de 2015, por medio del cual, previa las autorizaciones y requisitos también indicados en dicho numeral de la Ley



OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN
NÚM. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO
INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. –
GIT MASIVO S.A.

104

MIO

1753 de 2015, fungirá como el vehículo jurídico para que el Municipio de Santiago de Cali fondee al FESDE durante toda la ejecución del Contrato de Concesión y establezca las condiciones para su funcionamiento."

3.6. Adiciónese el numeral 1.178 al prefacio del Contrato de Concesión, sobre "Definiciones", con el siguiente texto:

"1.178. Fondo de Estabilización y Subsidio a la Demanda (FESDE): Es un fondo cuya finalidad es cubrir oportunamente la diferencia negativa entre la Tarifa al usuario y la Tarifa técnica del Sistema MIO con el fin de garantizar la sostenibilidad del Sistema MIO, de conformidad con los artículos 31 y 33 de la Ley 1753 de 2015".

3.7. Adiciónese el numeral 1.179 al prefacio del Contrato de Concesión, sobre "Definiciones", con el siguiente texto:

"1.179. Flota disponible: Es la Flota de Referencia vinculada al Sistema MIO que cuente con certificado de operación activo".

3.8. Adiciónese el numeral 1.180 al prefacio del Contrato de Concesión, sobre "Definiciones", con el siguiente texto:

"1.180. Obligaciones Económicas del Sistema MIO: Son todas las participaciones económicas, distintas a las de los Agentes del Sistema, que se pagan a través de los Principales Ingresos del Sistema MIO previstos en la Cláusula 21 del Contrato (e.g. FRESA, DEBCA, alquiler de patios provisionales)".

3.9. Adiciónese el numeral 1.181 al prefacio del Contrato de Concesión, sobre "Definiciones", con el siguiente texto:

"1.181. Concesiones: se refiere a los contratos de concesión de la operación 1, 2, 3, y 4 para la prestación del servicio público de transporte masivo de pasajeros dentro del Sistema MIO".

3.10. Adiciónese el siguiente párrafo a la Cláusula 4 del Contrato de Concesión, sobre "Coexistencia del presente contrato con otras concesiones del Sistema MIO":

"PARÁGRAFO: si Metro Cali resuelve incluir nuevos concesionarios para la operación de transporte, o contratos de operación, las partes acuerdan aplicar la metodología y el procedimiento para la programación de los Autobuses contenido en el Anexo 1 "PROCEDIMIENTO PARA LA ASIGNACIÓN DE RUTAS A LAS CONCESIONES 1, 2, 3 Y 4 PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DEL SITM MIO". Lo anterior también será aplicable, cuando, en vez de incluir nuevos concesionarios para la operación de transporte, Metro Cali S.A. le requiera al CONCESIONARIO aumentar el tamaño de su flota de acuerdo con lo previsto en la cláusula 61 del Contrato de Concesión."



**OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN
NÚM. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO
INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. –
GIT MASIVO S.A.**



- 7.5. Sustitúyase el numeral 7.6 a la cláusula 7 del Contrato de Concesión, sobre "Derechos del Concesionario", con el siguiente texto:**

"7.6. El derecho a recibir y disponer de los ingresos y participaciones que obtenga como resultado de la aplicación de la fórmula prevista en la Cláusula 43".

- 7.6. Sustitúyase el numeral 7.11 a la cláusula 7 del Contrato de Concesión, sobre "Derechos del Concesionario", con el siguiente texto:**

"7.11. El derecho a tener una participación en la operación de transporte público masivo de la ciudad de Santiago de Cali correspondiente a la Flota de referencia de la concesión que le ha sido adjudicada y que sea remunerado de conformidad con la aplicación de la fórmula prevista en la cláusula 43".

- 7.7. Adiciónese el numeral 7.15 a la cláusula 7 del Contrato de Concesión, sobre "Derechos del Concesionario", con el siguiente texto:**

"7.15. El derecho a que se le reconozcan los costos adicionales en los que pueda llegar a incurrir el CONCESIONARIO asociados a la explotación de publicidad por parte de Metro Cali S.A. o Agentes del Sistema MIO con este derecho de explotación de publicidad, que se realice en los vehículos cuya operación se encuentre a su cargo. De ninguna manera esto podrá entenderse como que el CONCESIONARIO tendrá derecho a participación económica de la explotación de publicidad. Para estos efectos, el CONCESIONARIO deberá notificar a Metro Cali S.A. tan pronto incurra en los aludidos costos adicionales, con el fin de que Metro Cali S.A. revise y verifique el cobro y, posteriormente, pueda reconocer el monto generado.

- 7.8. Modifíquese el numeral 8.1.27 de la cláusula 8 del Contrato de Concesión, sobre "Obligaciones del Concesionario", con el siguiente texto:**

"8.1.27 Cumplir con las instrucciones operativas que imparta Metro Cali S.A. para garantizar la operatividad, seguridad, calidad, y funcionalidad del Sistema MIO y hacerlas cumplir de sus empleados, contratistas, subcontratistas, agentes o dependientes, así como las instrucciones impartidas en el centro de control del Sistema MIO".

- 7.9. Adiciónese el numeral 8.1.27A de la cláusula 8 del Contrato de Concesión, sobre "Obligaciones del Concesionario", con el siguiente texto:**

"8.1.27A Realizar el control de la operación de las rutas asignadas en aplicación del Anexo 1 "PROCEDIMIENTO PARA LA ASIGNACIÓN DE RUTAS A LAS CONCESIONES 1, 2, 3 Y 4 PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DEL SITM MIO" bajo la supervisión de Metro Cali S.A. y, de acuerdo con lo prefijado en el Anexo 2 "ALCANCE Y RESPONSABILIDAD PARA LA OPERACIÓN DEL CENTRO DE CONTROL". El CONCESIONARIO deberá asumir el control de



OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN
NÚM. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO
INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. –
GIT MASIVO S.A.

305
MIO

dicho centro dentro de los siguientes ciento ochenta (180) días calendario contados a partir de la modificación de la presente cláusula en todos los Contratos de Concesión de Transporte de las concesiones actuales. Para estos efectos, los Concesionarios de la Operación de Transporte deberán notificar, conjuntamente a Metro Cali S.A., dentro de los primeros sesenta (60) días calendario contados a partir de la modificación de la presente cláusula en todos los Contratos de Concesión de Transporte de las concesiones actuales, que están en condiciones de asumir esta obligación y de iniciar su ejecución.

Si dentro de los siguientes ciento ochenta (180) días calendario contados a partir de la modificación de la presente cláusula en todos los Contratos de Concesión de Transporte de las concesiones actuales, los Concesionarios de la Operación de Transporte no han asumido el control de dicho centro, Metro Cali S.A. cobrará por estos servicios durante el tiempo que deba ejecutar dicha labor un total de 0.25 SMLMV por cada vehículo de la Flota de Referencia del CONCESIONARIO, y, el CONCESIONARIO de manera expresa acepta, de una parte, que dicho cobro sea descontado de su remuneración (sin que este descuento haga parte del límite máximo de descuentos al CONCESIONARIO por concepto de ICD) y, de otra, que todas las decisiones y acciones que sean impartidas por el centro de control del Sistema MIO no serán objeto de discusión ni reclamación por incumplimientos del Contrato o desequilibrio económico atribuibles a Metro Cali S.A. Los resultados del ICD y cualquier procedimiento sancionatorio contenido en el Contrato de Concesión no serán atribuibles al control ejercido por Metro Cali S.A."

Realizar la programación del servicio. El CONCESIONARIO tendrá dos (2) meses calendario contados a partir de la modificación de la presente cláusula en todos los Contratos de Concesión de Transporte de las concesiones actuales, para notificar a Metro Cali S.A. su intención de asumir plenamente esta responsabilidad de la programación del servicio. Una vez el CONCESIONARIO haya determinado su intención, tendrá un plazo de máximo de tres (3) meses calendario para la consecución del personal que ejecutará esta labor y ocho (8) meses calendario adicionales en los que el personal será capacitado para la ejecución de la labor.

Si el CONCESIONARIO determina que no ejecutará esta labor después de modificada la presente cláusula en todos los Contratos de Concesión de Transporte de las concesiones actuales, deberá reconocer a favor de Metro Cali S.A. 0,04 SMLV de la Flota de Referencia del CONCESIONARIO, y, el CONCESIONARIO de manera expresa acepta, de una parte, que dicho cobro sea descontado de su remuneración (sin que este descuento haga parte del límite máximo de descuentos al CONCESIONARIO por concepto de ICD) y, de otra, que la programación del servicio realizada por Metro Cali S.A. no será objeto de discusión ni reclamación por incumplimientos del Contrato o desequilibrio económico atribuibles a Metro Cali S.A. Los resultados del ICD y



**OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN
NÚM. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO
INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. –
GIT MASIVO S.A.**



cualquier procedimiento sancionatorio contenido en el Contrato de Concesión no serán atribuibles al control ejercido por Metro Cali S.A.

PARÁGRAFO: *En caso de que el CONCESIONARIO no asuma la obligación de ejecutar la programación del servicio y/o el control de la operación, estas serán ejecutadas por Metro Cali S.A. eximiéndose este de cualquier responsabilidad que pueda alegar el CONCESIONARIO por la aplicación de descuentos por niveles de servicio o procesos sancionatorios por incumplimientos del Contrato atribuibles a Metro Cali S.A. Esta condición se mantendrá hasta que la presente cláusula haya sido acogida en todas las concesiones actuales."*

7.10. Adiciónese el numeral 8.1.40 de la cláusula 8 del Contrato de Concesión, sobre "Obligaciones del Concesionario", con el siguiente texto:

"8.1.40. *Contratar la reparación de la Infraestructura del Sistema MIO que sea dañada por el CONCESIONARIO en un plazo no superior a ocho (8) días hábiles desde la notificación que envíe Metro Cali S.A. al CONCESIONARIO evidenciando el daño a la Infraestructura del Sistema MIO (para efectos de inspección y cotización) y, ejecutar la aludida reparación en un plazo no superior a quince (15) días hábiles desde la notificación que envíe Metro Cali S.A. al CONCESIONARIO evidenciando el daño a la Infraestructura del Sistema MIO.*

PARÁGRAFO: *Para estos efectos, el CONCESIONARIO será notificado por escrito dirigido por Metro Cali S.A., del daño a la Infraestructura del Sistema MIO que ha generado. Dicha notificación irá acompañada de las pruebas que soportan la responsabilidad por el aludido daño. El CONCESIONARIO tendrá cinco (5) días hábiles siguientes al recibo de la notificación del daño para presentar, por escrito, su objeción frente a la notificación del daño. Metro Cali S.A. resolverá dicha objeción en los siguientes tres (3) días hábiles quedándole siete (7) días hábiles al CONCESIONARIO para realizar la reparación."*

7.11. Adiciónese el numeral 8.1.41 de la cláusula 8 del Contrato de Concesión, sobre "Obligaciones del Concesionario", con el siguiente texto:

"8.1.41. *En caso de que defina no contratar la reparación de los daños a la Infraestructura del Sistema MIO, pagar por dichas reparaciones, en un plazo no superior a quince (15) días calendarios contados desde que Metro Cali S.A., el Concesionario del SIUR o quien hubiere realizado las reparaciones, le cobren por escrito el mencionado valor y su respectivo soporte.*

En todo caso, el CONCESIONARIO autoriza expresamente a que Metro Cali S.A. instruya al Administrador de los Recursos a descontar el valor cobrado por las reparaciones efectuadas por Metro Cali S.A., el Concesionario del SIUR o quien las hubiera realizado, del valor de los derechos de la participación del CONCESIONARIO previsto en el presente Contrato."



OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN
NÚM. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO
INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. –
GIT MASIVO S.A.

106
MIO

- 7.12. Adiciónese el numeral 8.1.42 de la cláusula 8 del Contrato de Concesión, sobre "Obligaciones del Concesionario", con el siguiente texto:

"8.1.42. Realizar el control de la operación de las rutas asignadas para la Fase 1 y 2 del Sistema MIO, garantizando la operatividad, seguridad, calidad y funcionalidad de este (de acuerdo con los términos y condiciones previstas en la Cláusula 8.1.27A), a través de instrucciones impartidas desde el centro de control del Sistema MIO, bajo la supervisión de Metro Cali S.A.

- 7.13. Sustitúyase en numeral 8.2 de la cláusula 8 del Contrato de Concesión, sobre "Obligaciones del Concesionario", con el siguiente texto:

"8.2. Obligaciones respecto a la Explotación de Publicidad en los Autobuses:

La publicidad en los autobuses será explotada por Metro Cali S.A.

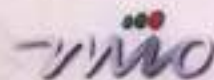
- 8.2.1 *El CONCESIONARIO o quien este disponga o delegue, tendrá que otorgar las facilidades necesarias para la utilización publicitaria del Sistema MIO y proveer el área requerida en los autobuses y/o en la infraestructura entregada para su administración, autorizada por Metro Cali S.A.*
- 8.2.2 *Permitir sin lugar a ninguna restricción a Metro Cali S.A., la explotación de la actividad de publicidad en los autobuses que conforman su Flota.*
- 8.2.3 *Mantener en buen estado y limpieza los elementos para la explotación publicitaria que han sido dispuestos dentro de los autobuses.*
- 8.2.4 *Permitir dentro del primer día hábil siguiente al requerimiento por parte de Metro Cali S.A., el arreglo o mantenimiento de publicidad o equipos de publicidad en los autobuses, por parte de Metro Cali S.A. o a quien este designe para esos efectos.*
- 8.2.5 *Incluir al interior de los autobuses la señalización e información del Sistema MIO, bajo las directrices que para el efecto fije Metro Cali S.A.*
- 8.2.6 *Proceder a la renovación de la señalización del Sistema MIO en los autobuses de su flota, dentro de los tres (3) días siguientes al requerimiento de Metro Cali S.A. para tal efecto. Esta renovación no podrá ordenarse por más de una vez cada seis (6) meses."*

- 7.14. Sustitúyase el numeral 10.1 a la cláusula 10 del Contrato de Concesión, sobre las "Obligaciones de Metro Cali S.A.", por el siguiente texto:

"10.1 Adelantar por sí o por interpuesta persona las actividades de gestión y planeación del Sistema MIO, que permitan al CONCESIONARIO el desarrollo de la actividad de transporte que es objeto de la presente concesión. En caso que el CONCESIONARIO no ejecute el control de la operación, tal como lo dispone el



**OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN
NÚM. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO
INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. –
GIT MASIVO S.A.**



numeral 8.1.27A, adelantar por sí o por interpuesta persona el control de la operación del CONCESIONARIO dentro del Sistema MIO".

- 7.15. Sustitúyase el numeral 10.7 a la cláusula 10 del Contrato de Concesión, sobre las "Obligaciones de Metro Cali S.A.", por el siguiente texto:**

"10.7. Tramitar oportunamente las apropiaciones presupuestales que se requieran para solventar las obligaciones económicas que surjan en desarrollo del presente Contrato de Concesión, con el fin de que a través de dichas apropiaciones se pueda pagar el diferencial entre la Tarifa al usuario y la Tarifa técnica del Sistema MIO, lo cual se hará a través de los recursos que todos los años deberán ser destinados al FESDE de acuerdo con la instrucción impartida por el Decreto Municipal del Fondo de Estabilización y Subsidio a la Demanda (FESDE)."

- 7.16. Sustitúyase el numeral 10.10 a la cláusula 10 del Contrato de Concesión, sobre las "Obligaciones de Metro Cali S.A.", por el siguiente texto:**

"10.10. Asumir los riesgos que le son atribuibles en los términos del Contrato y adoptar las medidas conducentes al restablecimiento del equilibrio económico del Contrato de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 4º numeral 8º, 5º numeral 1º y 27 de la Ley 80 de 1993 y demás disposiciones aplicables."

- 7.17. Entiéndase completamente ejecutada la obligación contenida en el numeral 10.15 del Contrato de Concesión, sobre las "Obligaciones de Metro Cali S.A".**

- 7.18. Modifíquese el numeral 10.16 de la cláusula 10 del Contrato de Concesión, sobre las "Obligaciones de Metro Cali S.A." (para que sea aplicable al presente documento), así:**

"10.16. Realizar oportunamente todas las actividades y gestiones que sean de su resorte para lograr la correcta ejecución del otrosí No. 4 al Convenio Interadministrativo que en esta misma fecha se celebra con el Municipio de Santiago de Cali, en el que se adoptan las condiciones de la reestructuración y posterior salida del transporte colectivo del Municipio de Santiago de Cali, el cual, entre otras, deberá contar:

10.16.1. Con una reestructuración del transporte público colectivo actualmente habilitado para que provisionalmente atienda las rutas de la ciudad que no están siendo cubiertas por el Sistema MIO.

10.16.2. Con una obligación de Metro Cali y el Municipio de Santiago de Cali de acordar un cronograma para el retiro progresivo de las rutas del transporte público colectivo una vez se defina el ingreso de flota adicional al Sistema MIO.

10.16.3. Con un plan de la Secretaría de Movilidad para el control del transporte ilegal e informal en el Municipio de Santiago de Cali.

B



**OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN
NÚM. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO
INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. –
GIT MASIVO S.A.**

MIO

107

10.16.4. Con la obligación por parte del Municipio de Santiago de Cali de disponer de todos los recursos necesarios para cubrir, por medio del FESDE, cuando se requiera, la diferencia entre la Tarifa técnica del Sistema MIO y la Tarifa al usuario de acuerdo con lo dispuesto en el presente Contrato."

7.19. Sustitúyase el PARÁGRAFO de la cláusula 10 del Contrato de Concesión, sobre "Obligaciones de Metro Cali", con el siguiente texto:

"PARÁGRAFO: Las partes convienen adoptar un "Cronograma de obras", (Anexo 3), el cual identifica la fecha o el plazo máximo para la ejecución de las obras que allí se mencionan.

No obstante lo anterior, no se considera que haya incumplimiento de Metro Cali S.A., cuando no se haya podido ejecutar una o más obras dentro del plazo previsto en el aludido Cronograma de Obras, como consecuencia de decisiones judiciales y administrativas debidamente ejecutoriadas, tales como acciones de tutela, acciones populares, acciones de grupo, medidas cautelares u órdenes judiciales que impidan la ejecución de la obra específica, entre otras, así como acciones judiciales de terceros. Lo anterior, sin perjuicio de la diligencia que deberá ejercer Metro Cali S.A. a la hora de defenderse de las anteriores acciones.

En todo caso, para el caso específico de GIT Masivo, en caso de que, el Patio Taller Valle del Lili no sea entregado al CONCESIONARIO a más tardar el día primero (1) de marzo del año 2020, Metro Cali aceptará compensar a GIT Masivo así:

De no haber cumplido con la entrega del Patio Taller Definitivo al CONCESIONARIO para su equipamiento a más tardar el día dos (2) de marzo del año dos mil veinte (2020) (i.e., de acuerdo con lo reglado en la cláusula 45 del Contrato de Concesión y el Apéndice 1 de dicho Contrato de Concesión), Metro Cali S.A. pagará al CONCESIONARIO adicionalmente a la remuneración pactada dentro del Contrato de Concesión, la suma de QUINIENTOS CUARENTA Y OCHO PESOS COLOMBIANOS (COP 548) por kilómetro comercial efectivamente recorrido por la Flota de referencia y Reserva a la fecha de suscripción del presente Otrosí, hasta que, en efecto se entregue el mencionado Patio Taller Definitivo

Dichos valores son de la fecha de suscripción del presente Otrosí y deberán actualizarse al día dos (2) de marzo de 2020 con el factor de ajuste anual establecido en el Contrato de Concesión. Para los años 2021 en adelante (en caso de no entrega del Patio Taller Definitivo), el valor se ajustará con la tasa máxima para intereses moratorios, todo lo cual se entenderá como una cláusula penal que será exigible sin requerimiento judicial alguno."

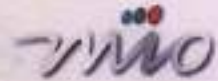
7.20. Inclúyase el numeral 10.18 de la cláusula 10 del Contrato de Concesión, sobre las "Obligaciones de Metro Cali S.A.", así:

10.18. "Calcular la Tarifa técnica del Sistema MIO de acuerdo con lo pre fijado en la cláusula 29 del presente Contrato."

Handwritten signature and initials



**OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN
NÚM. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO
INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. –
GIT MASIVO S.A.**



- 7.21. Inclúyase el numeral 10.19 de la cláusula 10 del Contrato de Concesión, sobre las "Obligaciones de Metro Cali S.A.", así:**

"10.19. Cumplir con los términos y condiciones previstos en el Anexo 1 "PROCEDIMIENTO PARA LA ASIGNACIÓN DE RUTAS A LAS CONCESIONES 1, 2, 3 Y 4 PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DEL SITM MIO."

- 7.22. Sustitúyanse los numerales 20.1, 20.2, 20.3, 20.4, y 20.5 de la cláusula 20 del Contrato de Concesión, sobre los "Principios Básicos del Marco Económico del Contrato", por el siguiente texto:**

"20.1. Sostenibilidad del Sistema MIO en el tiempo: El Sistema contemplará mecanismos que cubran el diferencial entre la tarifa técnica y la tarifa al usuario de conformidad con lo dispuesto en los artículos 31 y siguientes de la Ley 1753 de 2015 y demás normas que la sustituyan o modifiquen, los cuales deben ser implementados por Metro Cali S.A. mediante su gestión y coordinación interinstitucional.

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

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

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

20.5. Tarifa técnica del Sistema MIO: Corresponde a una tarifa que cubre las obligaciones del Sistema MIO, entiéndase, las participaciones económicas de los Agentes del Sistema MIO y las Obligaciones Económicas cargadas a la Tarifa al usuario. La Tarifa técnica del Sistema MIO es el resultado de dividir la suma de las participaciones económicas y las Obligaciones Económicas cargadas a la Tarifa al usuario entre el total de viajes que constituyen pago, en un período de tiempo determinado."

- 7.23. Adiciónese a la cláusula 21 del Contrato de Concesión, sobre los "Principales Ingresos del SITM MIO", el siguiente texto:**



OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN
NÚM. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO
INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. –
GIT MASIVO S.A.

108
MIO

"Adicionalmente, de acuerdo con lo previsto en los artículos 31 y 33 de la Ley 1753 de 2015, también serán fuente de ingresos aquellos recursos que se transfieran a la Fiducia en virtud de la diferencia entre la Tarifa al usuario y la Tarifa técnica del Sistema MIO, que son destinados por el Municipio de Santiago de Cali vía Decreto Municipal del Fondo de Estabilización y Subsidio a la Demanda (FESDE)."

7.24. Sustitúyase la cláusula 22 del Contrato de Concesión, sobre la "Competencia para la Determinación de la Tarifa al usuario", por el siguiente texto:

"22. Según lo previsto en las normas aplicables, corresponde al Alcalde Municipal de Santiago de Cali establecer la Tarifa al usuario, de conformidad con fundamento en el estudio técnico presentado por Metro Cali S.A. y lo estipulado en el Convenio Interadministrativo o el que lo adicione o modifique."

7.25. Sustitúyase la cláusula 23 del Contrato de Concesión, sobre la "Tarifa al usuario", por el siguiente texto:

"23. El ajuste de la Tarifa al usuario lo definirá el Alcalde de Santiago de Cali, con fundamento en el estudio técnico que presente Metro Cali S.A., de conformidad con lo establecido en la ley, considerando los tres (3) siguientes aspectos:

- Costeabilidad de la Tarifa al usuario: Con sujeción a la aplicación previa de los demás principios, la Tarifa al usuario deberá considerar la capacidad de pago de estos, y ser competitiva con otros sistemas de transporte público de pasajeros en el área de influencia que se encuentren operando durante la vigencia del Contrato.*
- La proyección de la Tarifa técnica del Sistema MIO correspondiente al año de ajuste.*
- La capacidad financiera del Municipio de Santiago de Cali para cubrir la diferencia entre la Tarifa técnica del Sistema MIO y la Tarifa usuario."*

7.26. Sustitúyase el numeral de la cláusula 24.8 del Contrato de Concesión, sobre "Alternativas para la Implementación de Tarifas Diferenciales", por el siguiente texto:

"24.8. En el evento en que se apruebe por Metro Cali S.A. o por la Secretaría de Movilidad una modalidad o tarifa diferencial sin que los estudios técnicos correspondientes garanticen la sostenibilidad del sistema y su aplicación así lo refleje, se aplicará lo previsto en la cláusula 92 Riesgo del Contrato no Atribuido al Concesionario."

7.27. Sustitúyase el primer inciso de la cláusula 25 del Contrato de Concesión, sobre "Administración de los Recursos del Sistema MIO", por el siguiente texto:

"Los Ingresos Totales del Sistema, incluidos los producidos por los viajes, así como los de otras fuentes de financiación, serán recibidos y administrados en un



**OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN
NÚM. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO
INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. –
GIT MASIVO S.A.**



patrimonio autónomo creado y administrado por el Administrador de los Recursos en virtud del Contrato de Fiducia".

- 7.28. Sustitúyase la cláusula 26 del Contrato de Concesión, sobre "Disposición y Destinación de los Recursos Generados por Efectos del Pago de la Tarifa de Transporte en el Sistema MIO", por el siguiente texto:**

"26. La totalidad de los ingresos producidos por los viajes que constituyen pago en el Sistema MIO serán utilizados de conformidad con los mecanismos indicados a continuación:

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

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

PARÁGRAFO. *La diferencia entre la Tarifa técnica del Sistema MIO y la Tarifa al usuario será cubierta con los recursos económicos provenientes del FESDE, recursos estos que también ingresarán al Fondo General."*

- 7.29. Sustitúyase la cláusula 28 del Contrato de Concesión, sobre la "Administración de los Recursos por el Administrador Fiduciario", por el siguiente texto:**

"28. Los recursos que se produzcan por la prestación del servicio de transporte del Sistema MIO y aquellos que se transfieran del FESDE con ocasión de la diferencia entre la Tarifa técnica y la Tarifa al usuario al Fondo General, serán recibidos y administrados por el Patrimonio Autónomo que se constituya mediante el Contrato de Fiducia del Sistema MIO".

- 7.30. Modifíquese la cláusula 29 del Contrato de Concesión, sobre la "Disposición y Destinación Específica de los Recursos del Sistema", así:**

"29. La totalidad de los recursos que ingresen al Sistema MIO se depositarán en el Patrimonio Autónomo de administración, inversión y fuente de pago, constituido mediante el Contrato de Fiducia del Sistema MIO.

El patrimonio autónomo para efectos del presente Contrato de Concesión, quedará constituido por los siguientes fondos:

29.1 Un fondo que se denomina "Fondo General", cuya finalidad es:

29.1.1. Servir como cuenta recaudadora, alimentada de manera permanente y



OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN
NÚM. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO
INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. –
GIT MASIVO S.A.

109
MIO

continúa por los recursos recaudados por los viajes que constituyen pago del Sistema MIO.

- 29.1.2. Recibir los recursos del Fondo de Estabilización y Subsidio de la Demanda - FESDE, necesarios para cubrir la diferencia entre la Tarifa técnica del Sistema MIO a y la Tarifa al usuario, de acuerdo con lo estipulado en el presente Contrato de Concesión.
- 29.1.3. Recibir los recursos del Fondo de Tarifa Subsidiada del Sistema.
- 29.1.4. Recibir y trasladar los recursos del Fondo de Contingencias, de acuerdo con lo estipulado en el presente Contrato de Concesión.
- 29.1.5. Distribuir, previa verificación de Metro Cali S.A., las participaciones a las que tienen derecho tanto el CONCESIONARIO, como los demás Concesionarios de transporte y/o agentes del Sistema y contratistas coexistentes dentro del Sistema MIO.
- 29.1.6. Pagar la comisión causada por la administración fiduciaria de los recursos que ingresen al Fondo General, en los términos y condiciones previstos en el Contrato de Fiducia del Sistema MIO.
- 29.1.7. Recibir los recursos provenientes de las concesiones de Patios y Talleres Aguablanca, Sur y Guadalupe una vez a través del Fondo de Contingencias una vez se extingan las obligaciones crediticias del DEBCA.
- 29.1.8. Recibir los recursos provenientes de las concesiones de Patios y Talleres CALIMIO una vez terminen de manera normal o anticipada.

En caso de que los ingresos del Sistema MIO, producto de la Tarifa al usuario por los viajes pagos efectivamente realizados, no sean suficientes para pagar la Tarifa técnica del Sistema MIO, se deberá trasladar, desde el FESDE, el faltante al Fondo General (usados). El valor a trasladar en cada quincena se calculará de conformidad con la siguiente expresión:

$$TFESDE_{i,q} = (TT_{i,q} - T_{usuario_{i,q}}) \cdot PV_{i,q}$$

Donde:

$TFESDE_{i,q}$: Los recursos que deben trasladarse desde el FESDE al Fondo General correspondiente a la quincena q del periodo i para cubrir el diferencial entre la Tarifa técnica del Sistema MIO de la quincena q del periodo i y la Tarifa usuario vigente para la quincena q del periodo i .

$T_{usuario_{i,q}}$: Tarifa pagada en promedio (ponderado) por todos los usuarios del Sistema MIO, para la quincena q del periodo i . En los casos en que exista una tarifa subsidiada, se asumirá que los usuarios beneficiarios de dicho subsidio pagaron la totalidad de la Tarifa al usuario prevista para la quincena q del periodo i .

$PV_{i,q}$: Viajes que constituyeron pago en la quincena q del periodo i

$TT_{i,q}$: Tarifa técnica del Sistema MIO para la quincena q del periodo i .



**OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN
NÚM. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO
INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. –
GIT MASIVO S.A.**



La Tarifa técnica del Sistema MIO para la quincena q del periodo i se calculará de conformidad con la siguiente expresión:

$$TT_{i,q} = \frac{\sum_{j=1}^M PartCOT_{j,i,q} + PartSIUR_{i,q} + PartPat_{i,q} + PartMetro_{i,q} + PartFRESA_{i,q} + PartDEBCA_{i,q} + PartPatP_{i,q} + PartOtras_{i,q}}{PV_{i,q}}$$

Donde:

$TT_{i,q}$ Tarifa técnica del Sistema MIO para la quincena q del periodo i

j : Corresponde a cada Concesionario de la Operación de Transporte

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 iniciará 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 veinticuatro (24) quincenas

i : Corresponde a periodos anuales, comprendidos entre el mes de enero y diciembre de cada año

M : Corresponde a la cantidad total de Concesionarios de la Operación de Transporte

$PartCOT_{j,i,q}$: Participación Económica del Titular de la Concesión j en el Sistema MIO en la quincena q del periodo i

$PartSIUR_{i,q}$: Participación Económica de la concesión del SIUR en la quincena q del periodo i , cuyo cálculo está definido en el contrato de concesión entre el Concesionario del SIUR y Metro Cali S.A.

$PartPat_{i,q}$: Participación Económica de la Concesión de Construcción de Patios y Talleres en la quincena q del periodo i , cuyo cálculo está definido en el contrato de concesión entre el concesionario de la construcción de los patios (i.e., concesión CALIMIO) y Metro Cali S.A.

$PartMetro_{i,q}$: Participación Económica de Metro Cali S.A. en la quincena del periodo i , cuyo cálculo está definido en la Cláusula 44 del presente Contrato.

$PartFRESA_{i,q}$: Participación Económica del FRESA en la quincena q del periodo i , cuyo cálculo está definido en el contrato de crédito entre el Patrimonio Autónomo FRESA y el Banco Davivienda S.A.

$PartDEBCA_{i,q}$: Participación Económica del DEBCA en la quincena q del periodo i , cuyo cálculo está definido en el contrato del crédito suscrito entre el Patrimonio



OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN
NÚM. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO
INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. –
GIT MASIVO S.A.



110

Autónomo DEBCA y el sindicado de (Banco Davivienda S.A., Banco de Occidente S.A. y Banco de Bogotá S.A).

$PartPatP_{i,q}$: Participación Económica del valor de los cánones de arrendamiento de los patios provisionales del Sistema MIO en la quincena q del periodo i cuyo cálculo está definido en el contrato de arrendamiento entre el Concesionario del SIUR.

$PartOtras_{i,q}$: Participación Económica de potenciales nuevos Agentes del Sistema o nuevas Obligaciones Económicas cargadas a la Tarifa al usuario en la quincena q del periodo i

La sumatoria de la Participación Económica de los Concesionarios de la Operación de Transporte para la quincena q del periodo i se calcula de la siguiente manera:

$$\sum_{j=1}^M PartCOT_{j,i,q} = \sum_{j=1}^M (KmArti_{j,i,q} * TarArt_{j,i,q} + KmPad_{j,i,q} * TarPad_{j,i,q} + KmCom_{j,i,q} * TarCom_{j,i,q}) * G_{j,i}$$

Donde:

$PartCOT_{j,i,q}$: Participación Económica del Titular de la Concesión j en el Sistema MIO en la quincena q del periodo i

$KmArt_{j,i,q}$: 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

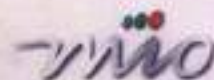
$TarCom_{j,i,q}$: Tarifa por kilómetro en servicio ejecutado por autobús complementario, licitada por el Concesionario j vigente para la quincena q del periodo i

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

110



OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN
NÚM. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO
INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. –
GIT MASIVO S.A.



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

29.2. Un fondo que se denomina "Fondo de Contingencias", cuya finalidad es:

29.2.1. Cubrir oportunamente las contingencias del Sistema MIO.

29.2.2. Afrontar situaciones que se deriven de eventos que puedan ser considerados catastróficos que afecten al Sistema MIO o alguno de sus componentes y que representen riesgos para la continuidad en la prestación del Servicio.

29.2.3. Este fondo se conformará e incrementará en el tiempo, de manera permanente y continua con las siguientes fuentes:

29.2.3.1. Con la diferencia positiva existente entre la Tarifa al usuario y la Tarifa técnica del Sistema MIO (i.e., cuando no haya necesidad de cubrir diferencial tarifario vía FESDE, o, en otras palabras, cuando los ingresos del Sistema MIO por el servicio de transporte superen los valores de remuneración pactados en el Contrato de Concesión de acuerdo con la cláusula 43) multiplicada por el número de viajes que constituyen pago del Sistema MIO (Recursos Residuales), hasta el momento en que la Subcuenta Fondo de Contingencias cuente con recursos equivalentes a una (1) quincena de operación del Sistema MIO de acuerdo con lo establecido en la Cláusula 34.1.1. En los eventos en que se disponga de los recursos que constituyen el Fondo de Contingencias acumulado o éste se encuentre por debajo del monto establecido, se procederá nuevamente a la acumulación de estos recursos hasta que alcance al monto equivalente a una (1) quincena de operación del Sistema MIO. En ambos casos, una vez se logre el monto equivalente a una (1) quincena de operación del Sistema MIO, estos recursos se destinará al FMES.

29.2.3.2. Con el cuarenta por ciento (40%) de los recursos por concepto de la aplicación de las deducciones en el pago resultantes del ICD aplicado a los Concesionarios de operación de transporte de acuerdo con lo prefiado en la cláusula 43 y el Apéndice 3 del Contrato de Concesión. Una vez se logre el monto equivalente a una (1) quincena de operación del Sistema MIO de acuerdo con lo establecido en la Cláusula 34.1.1, estos recursos se destinará al FMES.

29.2.3.3. Con el cuarenta por ciento (40%) de los montos que se deduzcan al Concesionario del Sistema de Información Unificado de Respuesta SIUR del Sistema MIO, conforme a lo dispuesto en el respectivo Contrato de Concesión.

29.3. Un fondo que se denomina "Fondo de Mantenimiento y Expansión del Sistema" (FMES) cuyo objetivo principal es:

Acumular recursos que permitan la implementación de proyectos, estrategias, desarrollos u otras acciones que fomenten el uso, mantenimiento y desarrollo del



**OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN
NÚM. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO
INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. –
GIT MASIVO S.A.**



Sistema MIO, siempre y cuando las acciones relacionadas con estos procesos no formen parte de las obligaciones y responsabilidades de los diferentes Agentes del Sistema MIO. Estará conformado por los recursos provenientes de:

- *El treinta por ciento (30%) de los excedentes netos del Sistema.*
- *El porcentaje del SLD (saldo de libre disposición) que el CONCESIONARIO haya ofrecido dentro de su propuesta, en virtud de la Licitación Pública MC-DT-001 de 2006.*
- *El sesenta por ciento (60%) de los recursos por concepto de la aplicación de las deducciones en el pago resultantes del ICD aplicado a los Concesionarios de operación de transporte de acuerdo con lo prefijado en la cláusula 43 y el Apéndice 3 del Contrato de Concesión.*
- *El sesenta (60%) de los montos que se deduzcan al Concesionario del Sistema de información Unificado de Respuesta SIUR del Sistema MIO, conforme a lo dispuesto en el respectivo Contrato de Concesión.*
- *Los recursos provenientes del Fondo FRESA una vez culmine su obligación crediticia.*

29.4. Un fondo que se denomina "Fondo de Reconversión Empresarial, Social y Ambiental (FRESA)" cuya finalidad es:

29.4.1. *Mitigar el impacto que ocasiona al propietario, la enajenación de su vehículo a un adjudicatario del contrato de concesión de transporte, únicamente con el propósito de ser chatarrizado, dentro del Compromiso de Reducción de Oferta de Transporte Público, previsto en el Pliego de Condiciones y en el presente Contrato de Concesión.*

29.4.2. *Los recursos necesarios para fondear la Subcuenta FRESA serán obtenidos de una apropiación de un valor por tiquete vendido en el Sistema MIO, es decir, de los Ingresos del Sistema (IS). Estos recursos serán utilizados, en un principio, para compensar a quienes enajenen o entreguen sus vehículos para que sean desintegrados físicamente.*

29.4.3. *Metro Cali S.A. expedirá un Reglamento de Acceso y Utilización del Fondo y la Subcuenta será administrada por el Administrador de los Recursos del Sistema, con base en las directrices trazadas por Metro Cali S.A.*

29.4.4. *La compensación será equivalente a treinta (30) salarios mínimos legales mensuales vigentes por Autobús desintegrado físicamente. Estos recursos se pagarán en los términos establecidos en el reglamento del Fondo que para tal efecto expidió metro Cali S.A.*

29.4.5. *Para aquella persona natural o jurídica que desintegre físicamente el vehículo que hace parte del listado de vehículos incluido en el Anexo 3 del Pliego de Condiciones que dio origen a la Licitación MC-DT-001 de 2006.*

7.31. Elimínese el numeral 29.5 de la cláusula 29 del Contrato de Concesión, sobre "Fondo de Niveles de Servicio"



7.32. Modifíquese la cláusula 30 del Contrato de Concesión, sobre las "Condiciones para la Disposición de Recursos del Fondo", así:

"30. La disposición de los recursos del Fondo General está sometida a las siguientes condiciones:

- 30.1 El pago a cada uno de los Agentes del Sistema MIO y de las Obligaciones Económicas cargadas a la Tarifa al usuario, se efectuará de acuerdo con las fórmulas y mecanismos que se encuentren establecidos en cada uno de los respectivos contratos.*
- 30.2 El pago a cada uno de los Concesionarios de transporte del Sistema MIO se realizará conforme con lo dispuesto en la Cláusula 43.*
- 30.3 Para el pago a los Agentes del Sistema MIO que requieren procesos de validación de parámetros técnicos, tales como kilómetros efectivamente recorridos, viajes que constituyen pago, u otros; Metro Cali S.A. se apoyará en el SIUR y definirá procedimientos que permitirá considerar y confrontar la información técnica del Sistema con aquella con que cuente cada CONCESIONARIO. Con base en tales procedimientos se establecerá el cálculo para el pago de los agentes del Sistema MIO, sin perjuicio de lo señalado en la cláusula 25.3.*
- 30.4 Metro Cali S.A. suministrará al Administrador de los Recursos, con una antelación mínima de un (1) día, la información técnica requerida por éste para realizar las liquidaciones y los pagos que le correspondan a cada agente del Sistema MIO."*

7.33. Elimínense los numerales 3.40.7, 3.40.8 y 3.40.9 del Contrato Modificadorio.

7.34. Modifíquese la cláusula 31 del Contrato de Concesión, sobre las "Condiciones para la Disposición de Recursos del Fondo de Contingencias", así:

"31. La disposición de los recursos del Fondo de Contingencias se someterá a las siguientes condiciones:

- 31.1 Por medio del presente Contrato de Concesión, el CONCESIONARIO atribuye irrevocablemente a Metro Cali S.A., con carácter exclusivo y para su ejercicio potestativo, la facultad de determinar, previa consulta al Comité de Planeación del Sistema de Transporte Masivo, el momento, cuantía y condiciones para la disposición de los recursos depositados en el Fondo de Contingencias; Metro Cali S.A. por su parte, asume el compromiso de hacer ejercicio de dicha facultad dentro de los límites, condiciones y para las finalidades del Fondo de Contingencias y de acuerdo con la presente cláusula.*
- 31.2 Los recursos del Fondo de Contingencias, como mecanismo para la cobertura oportuna de las contingencias del Sistema MIO, únicamente*



OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN
NÚM. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO
INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. –
GIT MASIVO S.A.

42
MIO

podrán ser liberados para cubrir la ocurrencia de contingencias en los términos previstos en los numerales 29.2.1 y 29.2.2.

- 31.3 *En todos los casos en los que se vaya a disponer de los recursos del Fondo de Contingencias, deberá evaluarse la capacidad de utilización del mismo por un período determinado.*
- 31.4 *Los rendimientos generados por el Fondo de Contingencias, permanecerán en este Fondo de Contingencias."*

7.35. Elimínese el numeral 3.15 del Contrato Modificatorio.

7.36. 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.

32.1. 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.

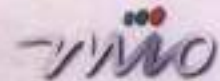
32.4. Los recursos de la cuarta cuenta, se destinarán a la inversión en desarrollo y capacitación del personal del ente gestor, para el fortalecimiento de su gestión

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



**OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN
NÚM. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO
INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. –
GIT MASIVO S.A.**



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:

$$\frac{\sum_{q=1}^Q \sum_{j=1}^M (Km Art_{j,i,q} * TarArt_{j,2017,q} + Km Pad_{j,i,q} * TarPad_{j,2017,q} + Km Com_{j,i,q} * TarCom_{j,2})}{Pax_i}$$

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.



OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN
NÚM. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO
INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. –
GIT MASIVO S.A.

113
MIO

$KmArt_{j,i,q}$: 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 le concesionario, se multiplica el valor maximo 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. 

1
9




**OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN
NÚM. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO
INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. –
GIT MASIVO S.A.**



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 mas 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 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., aunque el Otrosí se suscribe en el año 2018, 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 años 2018 con el año 2019).

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."

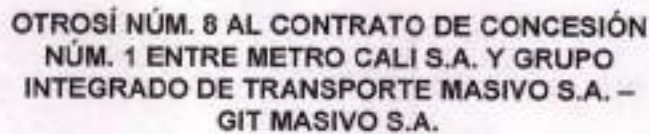
7.37. Sustitúyase la cláusula 33 del Contrato de Concesión sobre las "Condiciones para la Disposición de Recursos del Fondo de Niveles de Servicio", por el siguiente texto:

"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 SMLV, momento en el cual se



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)."

7.38. Sustitúyase el numeral 34.1.1 de la Cláusula 34 del Contrato de Concesión, sobre "Fondo de Contingencias", por el siguiente texto:

34.1.1 Fondo de Contingencias:

En primer lugar, la totalidad de los recursos residuales del Sistema MIO se utilizarán para fondear la cuenta Fondo de Contingencias, administrada por la entidad fiduciaria administradora de la Bolsa del Sistema. Este procedimiento se aplicará hasta el momento en que la cuenta Fondo de Contingencias cuente con recursos equivalentes a la primera (1) quincena de operación del Sistema MIO de cada periodo i. El valor de la Subcuenta Fondo de Contingencias será calculado de acuerdo con la siguiente formulación:

$$FCmin_i = \sum_{j=1}^M PartCOT_{j,i,1} + PartSIUR_{i,1} + PartPat_{i,1} + PartMet_{i,1} \\ + PartFRESA_{i,1} + PartDEBCA_{i,1} + PartPatP_{i,1} + PartOtras_{i,1}$$

Donde:

$FCmin_i$ Valor del Fondo de Contingencias en el periodo i

Las demás variables fueron definidas anteriormente

El ajuste se realizará cada año, de tal manera que se recalculará la fórmula con base en la sumatoria de la participación económica de los Agentes del Sistema MIO y de las Obligaciones Económica cargadas a la tarifa al usuario de la primera quincena del nuevo periodo de ajuste i."

7.39. Sustitúyase la cláusula 42 del Contrato de Concesión, sobre los "Ingresos del Concesionario a que tiene Derecho por la Operación de Transporte del Sistema MIO", por el siguiente texto:

"42. Se le otorga al CONCESIONARIO el derecho a una remuneración de acuerdo con lo estipulado en la cláusula 43 del presente Contrato de Concesión y en concurrencia con las otras concesiones de operación de transporte y los



**OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN
NÚM. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO
INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. –
GIT MASIVO S.A.**



demás Agentes del Sistema MIO y las Obligaciones Económicas cargadas a la Tarifa al usuario."

- 7.40. Sustitúyase la cláusula 43 del Contrato de Concesión, sobre el "Valor de los Derechos de Participación del Concesionario por la Flota referente y de Reserva actualmente vinculada", por el siguiente texto:**

43. 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, un valor que es el producto de los kilómetros recorridos, 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, de acuerdo con los tipos de Autobuses que componen su Flota, multiplicado por la Tarifa lícitada por kilómetro por tipología ajustada, por un valor entre cero (0) y uno (1) y todo lo anterior multiplicado por el Factor de Nivel de Servicio.

El ingreso total del CONCESIONARIO j en la quincena q del periodo i está determinado por la siguiente expresión:

$$IT_{j,i,q} = (Km\ Art_{j,i,q} * TarArt_{j,i,q} + Km\ Pad_{j,i,q} * TarPad_{j,i,q} + Km\ Com_{j,i,q} * TarCom_{j,i,q}) * G_i * FNS_{j,i,q}$$

Donde:

j : Corresponde a cada Concesionario de la Operación de Transporte

i : Corresponde a periodos anuales, comprendidos entre el mes de Enero y Diciembre de cada año

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 iniciará 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.

$IT_{j,i,q}$: Ingreso total del Concesionario j en la quincena q del periodo i

$KmArt_{j,i,q}$: 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



OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN
NÚM. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO
INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. –
GIT MASIVO S.A.



$TarArt_{j,i,q}$: 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

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

PARÁGRAFO PRIMERO: Para actualizar las tarifas a un periodo se aplican las siguientes ecuaciones, cuyas variables fueron definidas con anterioridad:

$$TarArt_{j,i} = TarArt_{j,i-1} \times (1 + F_a)$$

$$TarPad_{j,i} = TarPad_{j,i-1} \times (1 + F_a)$$

$$TarCom_{j,i} = TarCom_{j,i-1} \times (1 + F_a)$$

La Tarifa licitada será ajustada para la primera quincena, de acuerdo con el incremento de una canasta básica de costos de operación del transporte del Sistema, representada por el Factor de ajuste (F_a) mencionado. El periodo de ajuste de la tarifa licitada será anual. El factor de ajuste mencionado, se calcula de la siguiente manera:

$$F_a = (\Delta IPC_{i-1} \times 60\%) + (\Delta C_{i-1} \times 22\%) + (\Delta SM_{i-1} \times 18\%)$$

Donde:



OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN
NÚM. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO
INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. –
GIT MASIVO S.A.



ΔIPC_{i-1} : Variación del Índice de Precios al Consumidor certificada por el DANE para el periodo inmediatamente anterior al periodo de ajuste

ΔSM_{i-1} : Variación del Salario Mínimo Mensual Legal Vigente certificada por el DANE para el periodo inmediatamente anterior al periodo de ajuste

ΔC_{i-1} : Cambio en el costo del combustible, para el periodo inmediatamente anterior al periodo de ajuste, calculado de acuerdo con la siguiente formulación:

$$\Delta C_{i-1} = (\Delta ACPM \times B_{ACPM}) + (\Delta GNV \times AGNV) + (\Delta BIO \times CBIO)$$

Donde:

$\Delta ACPM$: Variación en el precio del combustible Diesel, calculado de acuerdo con la siguiente ecuación

$$\Delta ACPM = \frac{ACPM_{i-1} - ACPM_{i-2}}{ACPM_{i-2}}$$

Donde:

$ACPM_{i-1}$: Promedio del precio de referencia por galon para la ciudad de Santiago de Cali del periodo de ajuste inmediatamente anterior al periodo de ajuste actual de acuerdo con la información publicada por el Ministerio de Minas y Energía para tal efecto.

$ACPM_{i-2}$: Promedio del precio de referencia por galon para la ciudad de Santiago de Cali para el periodo de ajuste tras anterior del periodo de ajuste actual de acuerdo con la información publicada por el Ministerio de Minas y Energía para tal efecto.

B_{ACPM} : Porcentaje de kilómetros en servicio, recorridos en el año inmediatamente anterior por la flota a diesel (ACPM) de los concesionarios operadores de transporte, en relación con la totalidad de kilómetros en servicio recorridos en el año inmediatamente anterior por concesionarios.

i : Corresponde al periodo de ajuste.

Cada promedio del precio se calculará de acuerdo con la siguiente expresión:

$$ACPM_i = \frac{\sum_{k=1}^K acpm_k}{K}$$

Donde:

$acpm_k$: Precio de referencia por galon para la ciudad de Santiago de Cali del mes (k), de acuerdo con los precios mensuales que para tal efecto establezca el Ministerio de Minas y Energía.



OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN
NÚM. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO
INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. –
GIT MASIVO S.A.



116

k: Período mensual.

K: Cantidad de meses del periodo de ajuste *i*

ΔGNV : Variación en el precio del combustible GNV y calculado de acuerdo con la siguiente ecuación:

$$\Delta GNV = \frac{GNV_{t-1} - GNV_{t-2}}{GNV_{t-2}}$$

Donde:

GNV_{t-1} : Precio del metro cúbico de GNV certificado a Metro Cali S.A. por el (los) proveedor(es) del combustible a los concesionarios de transporte del Sistema MIO, para el periodo de ajuste inmediatamente anterior al periodo de ajuste actual. En caso de existir más de un proveedor el precio será el promedio ponderado de acuerdo con los volúmenes transados.

GNV_{t-2} : Precio del metro cúbico de GNV certificado a Metro Cali S.A. por el (los) proveedor(es) del combustible a los concesionarios de transporte del Sistema MIO para el periodo de ajuste tras anterior periodo de ajuste actual. El precio para cada periodo (*i*) deberá responder a una actualización del precio de cada periodo anterior, mediante un mecanismo claramente definido en el contrato de suministros y que refleje los costos de la cadena de producción de GNV. En caso de existir más de un proveedor el precio será el promedio ponderado de acuerdo con los volúmenes transados.

$AGNV$: Porcentaje de kilómetros en servicio, recorridos por la flota a Gas Natural Vehicular (GNV) de los concesionarios operadores de transporte, en relación con la totalidad de kilómetros en servicio recorridos por los concesionarios.

El CONCESIONARIO deberá entregar a Metro Cali S.A. una copia del contrato de suministro de GNV suscrito con el respectivo proveedor, al momento de la vinculación de los autobuses de su flota a Gas Natural Vehicular. La duración del Contrato de suministro debe tener un plazo, como mínimo igual a la vida útil de los autobuses que funcionan con GNV.

ΔBIO : Variación en el precio del Etanol utilizado en la operación, calculado de acuerdo con la siguiente ecuación:

$$\Delta BIO = \frac{BIO_{t-1} - BIO_{t-2}}{BIO_{t-2}}$$

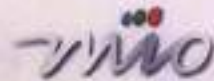
Donde:

BIO_{t-1} : Promedio del precio del Etanol para el periodo de ajuste inmediatamente anterior al periodo de ajuste actual. De acuerdo con los precios que para tal efecto establezca el Ministerio de Minas y Energía.

Handwritten signature and initials.



**OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN
NÚM. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO
INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. –
GIT MASIVO S.A.**



BIO_{i-2}: Promedio del precio de Etanol para el para el periodo de ajuste tras anterior periodo de ajuste actual. De acuerdo con los precios que para tal efecto establezca el Ministerio de Minas y Energía.

CBIO: Porcentaje de kilómetros en servicio, recorridos en el año inmediatamente anterior por la flota con Etanol (BIO) de los concesionarios operadores de transporte, en relación con la totalidad de kilómetros en servicio recorridos en el año inmediatamente anterior por los CONCESIONARIOS.

Cada promedio del precio del Etanol se calculará de acuerdo con la siguiente expresión:

$$BIO_i = \frac{\sum_{k=1}^K bio_k}{K}$$

Donde:

bio_k: Precio del Etanol mensual para el mes (k), de acuerdo con los precios mensuales que para tal efecto establezca el Ministerio de Minas y Energía (en el caso en que el Ministerio de Minas y Energía establezca un precio máximo y mínimo, se tomará el promedio entre estos valores).

K: Periodo mensual.

k: Cantidad de meses del periodo i

El CONCESIONARIO deberá entregar a Metro Cali S.A. una copia del contrato de suministro del Etanol suscrito con el respectivo proveedor, al momento de la vinculación de los autobuses de su flota a Etanol. La duración del Contrato de suministro debe tener un plazo, como mínimo, igual a la vida útil de los autobuses que funcionan con el Etanol.

Los porcentajes de participación de cada variación dentro del Factor de Ajuste se revisarán cada tres (3) años y se podrá ajustar a través de una decisión unánime tomada en el Comité de Operadores y se formalizará por medio de otro si al Contrato de Concesión.

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

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

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



OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN
NÚM. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO
INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. –
GIT MASIVO S.A.

117

MIO

F_{gv} Articulados = Número de autobuses Articulados dedicados a Gas Natural Vehicular ofrecidos por el proponente.

F_{gv} Padrones = Número de autobuses Padrones dedicados a Gas Natural Vehicular ofrecidos por el proponente.

F_{gv} Complementarios = Número de autobuses Complementarios dedicados a Gas Natural Operación con Autobús Articulado

PARÁGRAFO TERCERO: Si el CONCESIONARIO no cumple con la disposición de Flota establecida en el PRPP presentado por el CONCESIONARIO y aprobado por Metro Cali, la variable G_i tomará el valor de 0.75 hasta que el CONCESIONARIO cumpla con dichas disposiciones. Una vez cumpla, la variable G_i tomará el valor contenido en la tabla anterior. La anterior disposición, no será entendida como un límite (por una excepción de non bis in idem o cualquier otra), para los descuentos por ICD o la aplicación del capítulo de caducidad previsto en la Cláusula 139 del presente Contrato de Concesión. No obstante, en caso de que se de la condición para que la variable G_i tome el valor de 0.75, no se aplicarán las multas previstas en la Cláusula 95 del Contrato. Se entenderá por Flota disponible aquella que se enmarque en la definición incluida en el presente Otrosí.

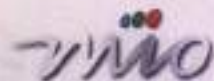
No obstante lo anterior, los plazos establecidos en este PARÁGRAFO, no aplicarán para la Flota que no haya podido contar con certificado de operación exclusivamente por causas no imputables al CONCESIONARIO (i.e., por no imputables al CONCESIONARIO se entiende inoperatividad del Autobús por problemas 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).

PARÁGRAFO CUARTO: El pago a cada uno de los Concesionarios de la Operación de Transporte referidos anteriormente se realizará como máximo al décimo (10) día hábil siguiente a la aceptación expresa y por escrito de ambas partes de la liquidación de los kilómetros en servicio por tipología de la correspondiente quincena. El pago se hará mediante consignación o transferencia a las cuentas bancarias indicadas por cada uno de los respectivos beneficiarios, previamente y por escrito, al Administrador de los recursos del Sistema MIO.

PARÁGRAFO QUINTO: Si llegado el décimo (10) día hábil siguiente a la aceptación expresa y por escrito de ambas partes de la liquidación de los kilómetros en servicio por tipología de la correspondiente quincena, no hay recursos económicos suficientes para remunerar al CONCESIONARIO de acuerdo con la fórmula prevista en la presente cláusula, acaecerá el "riesgo de la



OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN
NÚM. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO
INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. –
GIT MASIVO S.A.



variación de las tarifas por orden de la autoridad municipal competente" previsto en la Cláusula 92 del Contrato de Concesión lo que conducirá al desequilibrio económico del Contrato de Concesión.

En este caso la fórmula de cálculo del desequilibrio económico del Contrato por el acaecimiento del mencionado riesgo será la siguiente:

$$\text{ValorDE}_{j,i,q} = IT_{j,i,q} - \text{PagoEfectivo}_{j,i,q}$$

$\text{ValorDE}_{j,i,q}$: Valor del Desequilibrio Económico del Concesionario j en la quincena q del periodo i

$IT_{j,i,q}$: Ingreso total del Concesionario j en la quincena q del periodo i

$\text{PagoEfectivo}_{j,i,q}$: Recursos económicos recibidos por Concesionario j correspondientes a la quincena q del periodo i con ocasión del valor de los derechos de participación del Concesionario j

Metro Cali S.A. tendrá un término de tres (3) meses calendario para pagar al CONCESIONARIO el valor que resulte de la aplicación de la mencionada fórmula de cálculo del desequilibrio económico del Contrato. Por cada día que transcurra hasta el pago total del valor adeudado se causará una tasa de interés remuneratoria de DTF + 5 EA.

Vencido el plazo de tres (3) meses calendario para pagar al CONCESIONARIO el valor que resulte de la aplicación de la mencionada fórmula de cálculo del desequilibrio económico del Contrato, sin que Metro Cali S.A. hubiere pagado la totalidad de dicho valor, se entenderá incumplida la obligación de Metro Cali S.A. de pagar al CONCESIONARIO por el acaecimiento de un riesgo que condujo a un desequilibrio económico del Contrato y el CONCESIONARIO tendrá el derecho a ejercer alguna de las siguientes opciones:

1. A recibir por cada día que transcurra hasta el pago total del valor adeudado, se causará una tasa de interés sancionatoria de DTF + 10 EA.
2. A dar por terminado el Contrato de Concesión y se dará aplicación a la fórmula para la liquidación del Contrato contenida en la cláusula 135 (i.e., "Terminación Anticipada del Contrato por la causa prevista en la Cláusula 121.3").

PARÁGRAFO SEXTO: Dado que para los años 2018 y 2019 no se reconocerá el cien por ciento (100%) de la Tarifa licitada, y que este CONCESIONARIO no tiene las condiciones para brindar la disponibilidad y confiabilidad de Flota que necesita el Sistema MIO para mejorar la oferta y calidad del servicio prestado, el CONCESIONARIO ha presentado un Plan de Recuperación y Puesta a Punto (PRPP) de su Flota.



OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN
NÚM. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO
INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. –
GIT MASIVO S.A.

118
VINO

Para la implementación del PRPP, de los recursos disponibles en el FESDE para la vigencia 2018, Metro Cali S.A. reservará un monto equivalente al diferencial entre la fórmula de remuneración descrita en la presente cláusula (i.e., Ingreso total del Concesionario j en la quincena q del periodo i) y la misma fórmula sin aplicación del G_i (entiéndase $G_i = 1$), y, para la vigencia 2019, deberá disponer de los recursos para cumplir con la remuneración descrita en el numeral anterior y reservar un monto equivalente al diferencial entre la aludida fórmula de remuneración indicada en anteriormente (i.e., Ingreso total del Concesionario j en la quincena q del periodo i) y, esta misma fórmula, sin aplicación del G_i (entiéndase $G_i = 1$).

Las utilizaciones de estos recursos tendrán una destinación única para la implementación del PRPP, y dichos recursos, serán transferidos directamente a los proveedores del PRPP inscritos y aprobados por Metro Cali S.A. de acuerdo con el procedimiento de supervisión y control que para este fin establezca Metro Cali S.A. con la suscripción del presente Otrosí. La disposición de estos recursos se realizará hasta que se haya pagado un monto igual al valor del PRPP aprobado por Metro Cali o hasta que la utilización de estos recursos alcance el cien por ciento (100%) de la Tarifa Licitada (entiéndase $G_i = 1$), lo primero que suceda.

En caso de que al culminar el PRPP, un tercero idóneo (i.e., el proveedor del chasis o un tercero que este avale, el proveedor de la carrocería o un tercero que este avale, o un auditor experto, avalado por cualquier ente certificador de normas técnicas relacionadas), certifique que los Autobuses que fueron objeto del PRPP: i. se encuentran adecuados y cumplen en su totalidad con los términos exigidos en el presente Contrato de Concesión; ii. cumplen con las condiciones de seguridad para los usuarios previstas en el protocolo de "Overhaul"; y, iii. tras dicho PRPP, están en condiciones de tener la vida útil que a continuación se indica, dichos Autobuses no tendrán que acreditar nuevamente el certificado del aludido tercero idóneo al alcanzar el número de kilómetros previsto en el numeral iii de la cláusula 66.1. del Contrato de Concesión, para efectos de acceder a la vida útil máxima prevista en dicha cláusula 66.1. del Contrato de Concesión.

PARÁGRAFO SÉPTIMO: Para el específico caso del CONCESIONARIO y dado que está operando en un patio taller provisional, los descuentos por Factor de Nivel de Servicio del Concesionario j a los que haya lugar, serán causados más no descontados de su remuneración, sino hasta la entrega por parte de Metro Cali del Patio Taller definitivo al CONCESIONARIO (i.e., de acuerdo con lo reglado en la Cláusula 45 del Contrato de Concesión y el Apéndice 1 de dicho Contrato de Concesión).

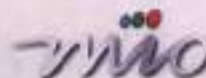
Una vez acaecida dicha condición, el CONCESIONARIO autoriza que Metro Cali S.A. descuenta, de la remuneración del CONCESIONARIO, aquellos valores que se hubieran causado. Dicho descuento se aplicará en doce (12) cuotas mensuales del mismo valor, contados desde el séptimo mes de haber entregado el patio taller definitivo al CONCESIONARIO.

PARÁGRAFO OCTAVO: En caso de que en por alguna razón el Laudo Arbitral, fuera anulado o quedara sin efectos por mandato de una autoridad judicial, la gradualidad variable G_i prevista en esta cláusula 43 pasará, inmediatamente

9



OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN
NÚM. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO
INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. –
GIT MASIVO S.A.



(i.e., el mismo día en que fuera proferida la providencia judicial), a ser, como mínimo, la siguiente:

Año (i)	G
2018	0.80
2019	0.85
2020	0.90
2021	0.95
2022 en adelante	1.00

"PARÁGRAFO NOVENO: En el mencionado caso de que en por alguna razón el Laudo Arbitral, fuera anulado o quedara sin efectos por mandato de una autoridad judicial, todos los recursos que hubieran sido entregados al CONCESIONARIO y que fueran distintos a los pagados a Blanco y Negro y ETM en virtud de sus respectivos acuerdos, serán descontados de la remuneración periódica prevista en esta cláusula de la siguiente manera:

1. El valor total a ser pagado por el CONCESIONARIO se calculará hasta la fecha en la que se proferiera la providencia judicial que eventualmente deje sin efectos el laudo arbitral de GIT.
2. Dicho valor total se indexará con el IPC del año en el que se proferiera la mencionada providencia judicial y, del resultado de esta indexación saldrá el capital total a ser pagado.
3. En adelante, GIT MASIVO pagaría dicho valor con una tasa de interés del DTF de cada año.
4. El plazo total para pagar dicha obligación será igual al plazo total del Contrato de Concesión.
5. El CONCESIONARIO declara de manera irrevocable y autoriza a Metro Cali a practicarle los descuentos a la remuneración de cada quincena.
6. Los descuentos que le practiquen al CONCESIONARIO serán en contados de igual valor.
7. Los recursos descontados irán al FESDE.

Para efectos de mayor claridad, recursos objeto de la aplicación de este PARÁGRAFO NOVENO (i.e., todos los recursos que hubieran sido entregados al CONCESIONARIO y que fueran distintos a los entregados a Blanco y Negro y ETM en virtud de sus respectivos contratos) serían los siguientes:

1. Desde el día veintiocho (28) de septiembre de 2018 hasta el día treinta y uno (31) de diciembre de 2018, hasta el veinte por ciento (20%) de la Tarifa licitada. Blanco y Negro y ETM acordaron recibir como mínimo el ochenta por ciento (80%) de la Tarifa licitada desde



OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN
NÚM. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO
INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. –
GIT MASIVO S.A.

229
MIO

- el día veintiocho (28) de septiembre de 2018 hasta el día treinta y uno (31) de diciembre de 2018 y, con base en este acuerdo, GIT MASIVO recibiría el cien por ciento (100%) de la Tarifa licitada (i.e., 80% de gradualidad más 20% de PRPP).*
2. *Desde el día primero (1) de enero de 2019 hasta el día treinta y uno (31) de diciembre de 2019, hasta el quince por ciento (15%) de la Tarifa licitada. Blanco y Negro y ETM acordaron recibir como mínimo el ochenta y cinco por ciento (85%) de la Tarifa licitada desde el día primero (1) de enero de 2019 hasta el día treinta y uno (31) de diciembre de 2019 y, con base en este acuerdo, GIT MASIVO recibiría el cien por ciento (100%) de la Tarifa licitada (i.e., 90% de gradualidad más 10% de PRPP).*
 3. *Desde el día primero (1) de enero de 2020 hasta el día treinta y uno (31) de diciembre de 2020, hasta el diez por ciento (10%) de la Tarifa licitada. Blanco y Negro y ETM acordaron recibir como mínimo el noventa por ciento (90%) de la Tarifa licitada desde el día primero (1) de enero de 2020 hasta el día treinta y uno (31) de diciembre de 2020 y, con base en este acuerdo, GIT MASIVO recibiría el cien por ciento (100%) de la Tarifa licitada.*
 4. *Desde el día primero (1) de enero de 2021 hasta el día treinta y uno (31) de diciembre de 2021, hasta el cinco por ciento (5%) de la Tarifa licitada. Blanco y Negro y ETM acordaron recibir como mínimo el noventa y cinco por ciento (95%) de la Tarifa licitada desde el día primero (1) de enero de 2021 hasta el día treinta y uno (31) de diciembre de 2021 y, con base en este acuerdo, GIT MASIVO recibiría el cien por ciento (100%) de la Tarifa licitada.*

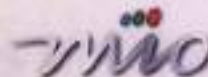
GIT MASIVO expresamente declara que el hecho de que ante esta circunstancia (i.e., que por alguna razón el Laudo Arbitral fuera anulado o declarado nulo por mandato de una autoridad), deba, de una parte, sujetarse a la gradualidad acordada con Blanco y Negro y ETM y, de otra, devolver recursos en los términos antes señalados; no podrá, bajo ninguna razón, considerarse como un incumplimiento de Metro Cali de ninguna naturaleza ni tampoco como un desequilibrio económico del Contrato de Concesión.

7.41. Modifíquese la cláusula 44 del Contrato de Concesión, sobre los "Ingresos de Metro Cali S.A. como Ente Gestor del Sistema MIO", así:

"44. Para efectos del presente Contrato, Metro Cali S.A., en su calidad de ente gestor del Sistema MIO, obtendrá como principales beneficios económicos,



**OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN
NÚM. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO
INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. –
GIT MASIVO S.A.**



aquellos derivados de los ingresos del Sistema MIO durante el término de vigencia del presente Contrato, por un valor equivalente al siete por ciento (7%) de la Tarifa pagada por el usuario en el periodo de liquidación, multiplicada por los viajes que constituyen pago."

7.42. Sustitúyanse los PARÁGRAFOS PRIMERO y SEGUNDO de la cláusula 57 del Contrato de Concesión, sobre "Vinculación y Operación de la Flota al Servicio del Sistema MIO", con el siguiente texto:

"PARÁGRAFO PRIMERO: A partir de la entrada en vigencia del presente Otrosí, el CONCESIONARIO deberá tener al menos la Flota disponible establecida en el PRPP aprobado por Metro Cali. Por lo anterior, tendrá un plazo máximo de diez (10) meses, contados a partir de la entrada en vigencia del presente Otrosí, para vincular y tener disponible toda su Flota de referencia, so pena de que Metro Cali S.A. aplique lo dispuesto en la Cláusula 43 del presente Contrato de Concesión, además de todo el marco sancionatorio previsto en el Contrato para estos efectos. Se entiende como Flota disponible, aquella que se enmarque en la definición incluida en el presente Otrosí.

PARÁGRAFO SEGUNDO: No obstante lo anterior, los plazos establecidos en el PARÁGRAFO PRIMERO anterior, no aplicarán para la Flota que no haya podido contar con certificado de operación exclusivamente 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).

7.43. Sustitúyase el numeral 58.2 de la cláusula 58 del Contrato de Concesión, sobre el cumplimiento del "Compromiso de Reducción de Oferta de Transporte Público Colectivo", por el siguiente texto:

"Se entiende por Reducción de Oferta de Transporte Público Colectivo, el compromiso asumido por el CONCESIONARIO con la presentación de la propuesta en la Licitación, que dio lugar a la suscripción del presente Contrato de Concesión. El procedimiento para su implementación se hará conforme con lo estipulado en el Pliego de Condiciones, de la siguiente manera:

El CONCESIONARIO 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 Movilidad del Municipio de



OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN
NÚM. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO
INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. –
GIT MASIVO S.A.

120
MIO

Santiago de Cali, previa demostración oficial y concreta mediante certificación de la Secretaría de Movilidad 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 Movilidad del Municipio de Santiago de Cali, previa la demostración oficial y concreta mediante certificación de la Secretaría de Movilidad Municipal 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 Movilidad 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 Movilidad 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 Movilidad 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 Movilidad del Municipio de Santiago de Cali.

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

58.2.1. En caso que no se aumente el tamaño de la Flota de Referencia del Sistema MIO o su equivalente.

$$D_{ji} = \text{Redondear} \left[(FR_j) \cdot \frac{TOcan_{i-4}}{TOtot} \right]$$



**OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN
NÚM. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO
INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. –
GIT MASIVO S.A.**



- 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 tomarán en cuenta la opción descrita en este numeral, literales (i), (ii), (iii), (iv) (v) y (vi).
- FR_j Compromiso de reducción de oferta por parte del concesionario j de acuerdo con el compromiso de reducción de oferta adquirido según la siguiente Tabla.

Concesionario	j	FR_j
GIT Masivo S.A.	1	1.615
Blanco y Negro Masivo S.A.	2	1.457
ETM S.A.	3	1.036
UNIMETRO S.A.	4	832

- TO_{tot} 4940 Tarjetas de operación totales a cancelar registrados en la Base de Datos de Reducción de Oferta en la Secretaria de Movilidad disponible en dicha Secretaria.
- $TO_{can,i-4}$ Cantidad acumulada de Tarjetas de Operación canceladas hasta 4 meses antes del periodo i , pertenecientes a las tarjetas de operación conforme al parámetro TO_{tot} .
- Redondear** Función que aproxima el resultado al entero más cercano

58.2.2. En caso que se aumente el tamaño de la Flota del Sistema MIO de acuerdo con el estudio técnico, legal y financiero contratado por Metro Cali S.A. en el año 2017 y se perfeccione el compromiso de aumento de la operación de Flota por parte del CONCESIONARIO o se adjudique a otro Concesionario de la Operación de Transporte el porcentaje que le corresponda.

$$D_{ji} = \text{Redondear} \left[\left(RO_j + \frac{NF_j}{NFT} * 707 \right) * \frac{TO_{can,i-4}}{TO_{tot}} \right]$$

- 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 tomarán en cuenta la opción descrita en este numeral, literales (i), (ii), (iii), (iv) (v) y (vi).



OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN
NÚM. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO
INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. –
GIT MASIVO S.A.

121
VIVO

RO_j Número de vehículos reducidos por parte del concesionario *j* de acuerdo con el compromiso de reducción de oferta adquirido según la siguiente Tabla.

Concesionario	<i>j</i>	RO _j
GIT Masivo S.A.	1	1.399
Blanco y Negro Masivo S.A.	2	1.376
ETM S.A.	3	665
UNIMETRO S.A.	4	793

NF_j Número de vehículos asignados al concesionario *j* por aumento de tamaño de la operación de Flota de acuerdo con el estudio técnico, legal y financiero contratado por Metro Cali S.A. en el año 2017.

NFT Número de vehículos totales a aumentar en el SITM MIO de acuerdo con el estudio *j* por aumento de tamaño de Flota de acuerdo con el estudio técnico, legal y financiero contratado por Metro Cali S.A. en el año 2017.

T_{tot} 4940 Tarjetas de operación totales a cancelar registrados en la Base de Datos de Reducción de oferta en la Secretaría de Movilidad de acuerdo con el Anexo 4.

T_{Ocan,i} Cantidad acumulada de Tarjetas de Operación canceladas hasta 4 meses antes del periodo *i*, pertenecientes a las tarjetas de operación conforme al parámetro T_{tot}.

Redondear Función que aproxima el resultado al entero más cercano.

PARÁGRAFO PRIMERO: En caso de que se cumpla la condición descrita en el numeral 58.2.2 considerando i) la compensación pendiente acordada en el Contrato Modificatorio (que, aunque la obligación de pago de dicha compensación no se ha causado por no haber acaecido las condiciones previstas en el numeral 3.40.5 del Contrato Modificatorio, se define darle el tratamiento consagrado en el presente Otrosí, solo para aquellos Concesionarios de la Operación de Transporte que lo suscriban); ii) el valor desembolsado como crédito "DEBCA" al CONCESIONARIO; y, iii) la flota restante por reducir.

Ahora bien, con el objetivo de pagar el posible saldo a favor de la compensación arriba mencionado, el CONCESIONARIO compensará su obligación de Reducción de Oferta pendiente contra dicho saldo, de acuerdo con el siguiente procedimiento

1. Se calcula un precio promedio por Autobús pendiente de reducir de tal manera que el costo de reducir los setecientos siete (707) Autobuses remanentes, sea equivalente al saldo pendiente del Municipio de Santiago de



**OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN
NÚM. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO
INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. –
GIT MASIVO S.A.**



- Cali con los Concesionarios de la Operación de Transporte (COP 45.007.576.012). El precio promedio por Autobús pendiente por reducir es igual a sesenta y tres millones seiscientos cincuenta y nueve mil novecientos treinta y siete pesos con setenta y centavos (COP 63.659.937,78).
2. Se multiplica dicho valor por el número de Autobuses pendientes por reducir de cada Concesionario de la Operación de Transporte.
 3. Metro Cali S.A. exime al CONCESIONARIO de su obligación de Reducción de Oferta pendiente para efectos de la aplicación del presente esquema compensatorio (salvo en el caso en el que el CONCESIONARIO acepte el requerimiento de flota adicional que haga Metro Cali S.A., situación esta en la que el CONCESIONARIO asumirá la obligación de reducción de oferta que implique la inclusión de dicha nueva flota, en los términos que se acuerden en un nuevo Apéndice para estos efectos, y que contenga el esquema acordado mediante acuerdo conciliatorio referente a la remuneración, condiciones de operación, tipología, equipos abordo, obligación de reducción de oferta, entre otras, de dicha nueva flota).

Considerando el saldo pendiente a favor del CONCESIONARIO (i.e., la diferencia entre el valor de la compensación acordada en el Contrato Modificatorio y los recursos utilizados por el CONCESIONARIO del crédito "DEBCA") y el costo de reducción de oferta que resulta de multiplicar el precio promedio por Autobús pendiente por reducir (COP 63.659.937,78) por el número de Autobuses pendientes; el saldo a favor / en contra de cada Concesionario de la operación de transporte es el siguiente:

Concesionario	Saldo en favor / en contra de cada concesionario	% del Saldo en favor
GIT Masivo S.A.	COP 2.617.059.007	25,82%
Blanco y Negro Masivo S.A.	COP 7.520.516.880	74,18%
ETM S.A.	COP -8.409.333.649	0,00%
UNIMETRO S.A.	COP -1.728.242.238	0,00%
Total	COP 0	100,00%

Si la tabla anterior arroja un saldo en contra (negativo) para el CONCESIONARIO, este autoriza a Metro Cali S.A. a descontarle el dos por ciento (2%) de su Ingreso Total de la quincena q hasta pagar la totalidad del saldo.

Si la tabla anterior arroja un saldo a favor para el CONCESIONARIO, Metro Cali instruirá al Administrador de los Recursos a transferirle el valor descontado a aquellos Concesionarios de la Operación Transporte que tengan un saldo en contra en el porcentaje arriba indicado (i.e., del 2% descontado a uno(s), se girará, *pari-passu* a ellos que tengan un saldo a favor en el porcentaje arriba señalado).



OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN
NÚM. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO
INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. –
GIT MASIVO S.A.

122
MIO

En caso de que los Concesionarios de la Operación de Transporte que tengan un saldo en contra en el porcentaje arriba mencionado y entren al proceso de liquidación del Contrato previsto en la Cláusula 135, Metro Cali S.A. descontará del valor de la liquidación de dicho Concesionario el saldo pendiente de pago y procederá con el pago girando, *pari-passu*, a ellos que tengan un saldo a favor en el porcentaje arriba señalado.

PARÁGRAFO SEGUNDO: En caso de que no todos los Concesionarios de la Operación de Transporte definan suscribir el presente Otrosí, y, tras pagar todo el saldo, queden recursos adicionales sin destinatario (i.e. en el cruce de cuenta se pague a todos los que tienen un saldo a favor y, una vez pagado, sobre recursos), el CONCESIONARIO aceptará que dichos recursos adicionales entren a un nuevo fondo que se creará en el PA FIDUMIO, con el fin de que sean destinados para Reducción de Oferta.

PARÁGRAFO TERCERO: Si transcurridos veinticuatro (24) meses de la entrada en vigencia del presente Otrosí no ha sido adjudicada a un nuevo (o varios) concesionario(s) del Sistema MIO la operación de transporte de flota adicional a la de las Concesiones actuales, no aplicará el esquema previsto en la presente cláusula. En este evento, Metro Cali S.A. se obliga, solo con los Concesionarios de la Operación de Transporte que suscriban el presente Otrosí, a culminar el esquema crediticio DEBCA en los términos previstos en el Contrato Modificatorio (i.e., a lograr el segundo desembolso por parte de los acreedores del crédito DEBCA)."

Lo anterior no implica condonación del incumplimiento alegado por el CONCESIONARIO, respecto de la obligación de exclusividad.

7.44. Sustitúyase la cláusula 66.1, sobre la "Exclusión de Autobuses del Sistema MIO", con el siguiente texto:

"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 del inicio de la etapa de operación regular para la Flota vinculada antes del día doce (12) de junio de 2010; y, para el resto de Flota (i.e., vinculada después del día 12 de junio de 2010), desde la expedición de su tarjeta de operación:

TIPO DE AUTOBÚS	KILÓMETROS MÁXIMOS	TIEMPO MÁXIMO
Articulados	1.400.000	20 años
Padrones	1.100.000	17 años
Complementarios	1.000.000	15 años

- i) En este caso será obligatorio para el CONCESIONARIO proceder a la desintegración física de los respectivos Autobuses Articulados.

4

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, asumiendo todos los costos y riesgos que se deriven de este procedimiento, que hayan cumplido el ochenta por ciento (80%) o más de la condición de la tabla del presente numeral. 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 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 (i.e., el proveedor del chasis o un tercero que este avale, el proveedor de la carrocería o un tercero que este avale, o un auditor experto, avalado por cualquier ente certificador de normas técnicas relacionadas), 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, el protocolo correspondiente y la vida útil prevista en el primer cuadro indicado anteriormente. 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 protocolo se instrumentará en el Manual de Operaciones y en este marco, el comité de operadores,*



OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN
NÚM. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO
INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. –
GIT MASIVO S.A.

123
MIO

podrá presentar recomendaciones a Metro Cali S.A."

PARÁGRAFO: En caso de que el denominado "Overhaul" sea realizado con anterioridad a los kilómetros indicados en la tabla anterior (i.e., si el CONCESIONARIO define hacer dicho procedimiento antes de llegar al máximo de kilómetros acordados), no tendrá que acreditar nuevamente dicho "Overhaul" una vez llegue al kilometraje antes señalado, siempre que el proveedor emita una certificación en la que indique que, con ese "Overhaul", la Flota puede cumplir con la extensión de la vida útil antes establecida.

7.45. Adiciónese un PARÁGRAFO a la cláusula 70 del Contrato de Concesión, sobre la "Interacción con la Prestación del Servicio Público de Transporte Colectivo-Derechos de Paso", con el siguiente texto:

"PARÁGRAFO PRIMERO: Metro Cali S.A. suscribió con el Municipio de Santiago de Cali un otrosí al Convenio Interadministrativo el que, entre otras, cuenta con lo siguiente:

- Con una reestructuración del transporte público colectivo actualmente habilitado para que provisionalmente atienda las rutas de la ciudad que no están siendo cubiertas por el Sistema MIO. Dicha reestructuración estará consignada en el Anexo 1 al otrosí al Convenio Interadministrativo y, este Anexo 1, forma parte del presente Contrato, sin embargo, esto no implica que el Municipio de Santiago de Cali forma parte del Contrato ni que el CONCESIONARIO hace parte del aludido Convenio.
- Con una obligación de Metro Cali y el Municipio de Santiago de Cali de acordar un cronograma para el retiro progresivo de las rutas del transporte público colectivo una vez se defina el ingreso de flota adicional al Sistema MIO.
- Con un plan de la Secretaría de Movilidad para el control del transporte ilegal e informal en el Municipio de Santiago de Cali.
- Con la obligación por parte del Municipio de Santiago de Cali de disponer de todos los recursos necesarios para cubrir, por medio del FESDE, cuando se requiera, la diferencia entre la Tarifa técnica del Sistema MIO y la Tarifa al usuario de acuerdo con lo dispuesto en el presente Contrato.

PARÁGRAFO SEGUNDO: Durante un plazo máximo de treinta (30) meses calendario contados a partir de la entrada en vigencia del presente Otrosí, se entiende que la oferta del servicio del Sistema MIO deberá dimensionarse considerando la demanda actual del Sistema MIO y la demanda potencial que se encuentra en otros modos distintos al transporte público legalmente habilitado para prestar el servicio público colectivo o masivo, basándose su estimación en los resultados obtenidos en la Encuesta de Movilidad del 2015 y sus posteriores actualizaciones.

No obstante, posterior a los treinta (30) meses calendario desde la entrada en vigencia del presente Otrosí, se dimensionará la oferta del servicio del Sistema



MIO considerando la totalidad de la demanda del transporte público (incluyendo la del transporte público colectivo que por diversas razones siga estando habilitado para operar en Santiago de Cali, con excepción de la que sea atendida por los vehículos del transporte público colectivo que tengan amparo constitucional y que por lo tanto aún cuenten con tarjeta de operación y habilitación vigente).

En todo caso, durante toda la etapa de transición y hasta tanto no se haya producido la salida definitiva del transporte público colectivo (con excepción de la que sea atendida por los vehículos del transporte público colectivo que tengan amparo constitucional y que por lo tanto aún cuenten con tarjeta de operación y habilitación vigente), Metro Cali deberá respetar los intervalos máximos de diseño establecidos en el Anexo 1 "PROCEDIMIENTO PARA LA ASIGNACIÓN DE RUTAS A LAS CONCESIONES 1, 2, 3 Y 4 PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DEL SITM MIO".

- 7.46. Sustitúyase la Cláusula 74 del Contrato de Concesión sobre "Programa de Servicios de Operación – P.S.O.", por el siguiente texto:

"74.1 DEFINICIÓN DEL PROGRAMA DE SERVICIOS DE OPERACIÓN

Metro Cali S.A. definirá el Programa de Servicios de Operación para un periodo no superior a la vigencia fiscal de un año, el cual estará compuesto por el conjunto de Planes de Servicio de Operación a ejecutar durante dicha temporalidad de acuerdo con la variación de la demanda o las novedades de oferta que se tengan previstas durante el periodo. Este Programa de Servicios de Operación reflejará en cada Plan de Operación, las condiciones de modificación de la operación basada en disponibilidad de nueva infraestructura, requerimiento de flota, proyectos de optimización del servicio, cambios en el desarrollo urbano, cambios en la estructura de servicios y variaciones estacionales de la demanda, entre otros factores a considerar. El procedimiento para la definición del Programa de Servicios de Operación es el siguiente:

- Metro Cali S.A. enviará al CONCESIONARIO, con mínimo tres meses de anticipación al cambio del programa, un Programa de Servicios de Operación Preliminar que incluirá: i) el cronograma preliminar de ejecución de cada uno de los Planes de Servicio de Operación con la descripción de los cambios previstos a implementar; ii) la estimación de flota por tipología de autobús para la operación de cada día tipo en cada uno de ellos y iii) la asignación de rutas a las concesiones actuales, para el día de máximo requerimiento de flota de la vigencia del programa, de acuerdo con el Anexo 1 "PROCEDIMIENTO PARA LA ASIGNACIÓN DE RUTAS A LAS CONCESIONES 1, 2, 3 Y 4 PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DEL SITM MIO".
- Metro Cali S.A. citará el Comité de Operadores dentro de los diez (10) días hábiles contados a partir de la fecha en que Metro Cali S.A. envíe el Programa de Servicios de Operación Preliminar al que hace referencia el párrafo anterior, para discutir los ajustes que consideren necesarios por parte de los integrantes del comité, en donde se analizará el



OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN
NÚM. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO
INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. –
GIT MASIVO S.A.

224
VIVO

cumplimiento de las especificaciones permitiendo variaciones dentro de los límites establecidos en el documento de planeación preliminar adoptando así el Programa de Servicios de Operación definitivo.

Los posibles conflictos entre los diferentes Concesionarios de la Operación de Transporte deberán procurar ser resueltos por el Comité de Operadores. De así lograrse, las decisiones serán adoptadas dentro del Programa de Servicios de Operación definitivo por el Director de Operaciones de Metro Cali S.A.; en caso contrario dicho Director adoptará el Programa de Servicios de Operación definitivo de forma unilateral en ese mismo Comité de Operaciones en donde no hubo acuerdo, buscando optimizar en lo posible la operación general del Sistema MIO, sin que se controvierta con las condiciones establecidas en el presente Contrato de Concesión.

Cuando se precise optimizar el uso de la flota al servicio del Sistema MIO, o cuando así lo requieran las necesidades del servicio, Metro Cali S.A. deberá informarle oportunamente al CONCESIONARIO la modificación del Programa de Servicios de Operación que involucre diferentes o nuevos servicios del Sistema MIO a los inicialmente programados.

Metro Cali S.A. podrá revisar el Programa de Servicios de Operación definitivo durante el mismo período en que esté siendo aplicado, cuando se identifiquen desajustes en el equilibrio de la oferta y la demanda de los servicios o cuando se identifiquen necesidades del servicio que deban ser atendidas mediante la reprogramación de la operación de transporte, caso en el cual deberá comunicar al CONCESIONARIO las variaciones introducidas al Plan de Servicios de Operación particular del período establecido, con una anticipación mínima de diez (10) días hábiles a la fecha en la cual dichas variaciones empiecen a tener vigencia.

74.2 PLAN DE SERVICIOS DE OPERACIÓN

Para cada Plan de Servicios de Operación, se seguirá el siguiente procedimiento, el cual una vez se haya surtido, deberá cumplir con las fechas establecidas en el marco del Programa de Servicios de Operación:

- Metro Cali S.A. enviará una comunicación al CONCESIONARIO con: i) el cronograma detallado para la elaboración del plan y ii) los cambios a implementar en la red de rutas del Sistema MIO, si los hubiere.*
- El CONCESIONARIO deberá realizar los ajustes pertinentes en la herramienta entregada por Metro Cali S.A. (dicha herramienta será cualquiera que determine Metro Cali S.A.) y destinada para la programación del servicio y enviará a Metro Cali S.A., en un término no mayor a cinco (5) días hábiles, los tiempos de ciclo para cada día tipo para cada franja horaria de cada una de las rutas asignadas de acuerdo con el Anexo 1 "PROCEDIMIENTO PARA LA ASIGNACIÓN DE RUTAS A LAS CONCESIONES 1, 2, 3 Y 4 PARA LA PRESTACIÓN DEL*



**OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN
NÚM. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO
INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. –
GIT MASIVO S.A.**



SERVICIO DEL SITM MIO", para la prestación del servicio del SITM-MIO, y que hacen parte del Plan de Servicios de Operación particular.

- Con esta información Metro Cali S.A. realizará el diseño de oferta para cada día tipo de cada una de las rutas asignadas a las CONCESIONES 1, 2, 3 y 4 en el marco del Programa de Servicios de Operación, diseño que enviará al CONCESIONARIO en un término de cinco (5) días hábiles a partir de la fecha de recepción de los tiempos de ciclo. Durante este tiempo Metro Cali S.A. solucionará las diferencias que se puedan suscitar tanto en los cambios de red como en el establecimiento de los tiempos de ciclo de común acuerdo con el CONCESIONARIO. De no lograrse común acuerdo, Metro Cali S.A. adoptará los parámetros que considere pertinentes para la elaboración del Diseño Operacional definitivo que deberá adoptar el CONCESIONARIO.*
- Partiendo del Diseño Operacional definitivo el CONCESIONARIO, en conjunto con los demás CONCESIONARIOS, contará con quince (15) días hábiles para la generación de las tablas horarias que precisen como mínimo: i) las horas exactas con minutos para el inicio de cada itinerario; ii) los autobuses programados por ruta y iii) los kilómetros en servicio por ruta y por CONCESIONARIO.*
- Metro Cali S.A. contará con tres (3) días hábiles para la revisión y análisis de las tablas horarias verificando el cumplimiento de los parámetros de operación de cada una de las rutas de acuerdo con el Diseño Operacional. El CONCESIONARIO dispondrá de tres (3) días hábiles para realizar los ajustes a la programación que Metro Cali S.A. considere necesarios.*

Por último, a partir de la información definitiva aprobada por Metro Cali S.A., el CONCESIONARIO DEL SIUR realizará el despliegue de información a los demás subsistemas, para lo que contará con máximo cinco (5) días hábiles."

7.47. Sustitúyase la Cláusula 78 del Contrato de Concesión sobre "Indicadores de Desempeño", por 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. Los indicadores de desempeño se encuentran listados en el Apéndice No. 3 –Indicadores de Desempeño- del presente Contrato de Concesión.

PARÁGRAFO: *En caso de que haya Concesionarios de la Operación de Transporte que no suscriban este Otrosí, dado que en esos contratos seguirá existiendo el Fondo de Niveles de Servicio y el esquema de incentivos y desincentivos, las partes autorizan que se siga haciendo la medición de los niveles de servicio, no sólo como lo prefiere el presente Otrosí, sino también de acuerdo con el Apéndice No. 3 de los Concesionarios de la Operación de*



OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN
NÚM. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO
INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. –
GIT MASIVO S.A.

125
VIVO

Transporte que no suscriban este Otrosí, con el fin de permitir la coexistencia de los contratos.

Lo anterior no implica que los descuentos que se le haga a los Concesionarios de la Operación de Transporte que suscriban este Otrosí respondan a las fórmulas previstas en el(los) contrato(s) de concesión de los Concesionarios de la Operación de Transporte que no suscriban este Otrosí. Los descuentos a dichos Concesionarios de la Operación de Transporte que suscriban este Otrosí serán los prefijados en este Otrosí y el Apéndice No. 3 (que también se modifica mediante el aludido Otrosí), la destinación de estos descuentos, e, irán a los fondos que se indiquen en este Otrosí (muy a pesar de que los descuentos a los Concesionarios de la Operación de Transporte que no suscriban este Otrosí sean destinados al Fondo de Niveles de Servicio).

- 7.48. Sustitúyase la Cláusula 95 del Contrato de Concesión sobre las "Multas Relacionadas con las Obligaciones de Carácter Institucional, Administrativo o Ambiental del Concesionario", por el siguiente texto:

95. MULTAS RELACIONADAS CON OBLIGACIONES DEL CONTRATO

Si durante la ejecución del Contrato se generaran incumplimientos del CONCESIONARIO, se causarán las multas que se detallan a continuación de acuerdo con el procedimiento previsto en la Cláusula 97 precedente, previo el agotamiento del periodo de cura también previsto en la Cláusula 97.

Las multas a las que se refiere la presente cláusula son apremios al CONCESIONARIO para el cumplimiento de sus obligaciones y, por lo tanto, no tienen el carácter de estimación anticipada de perjuicios, de manera que pueden acumularse con cualquier forma de indemnización, en los términos previstos en el artículo 1600 del Código Civil.

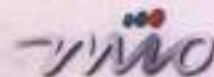
El pago de dichas multas no exonerará al CONCESIONARIO del cumplimiento de cualquiera de las obligaciones con respecto de las cuales se haya generado la respectiva Multa.

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

DESCRIPCIÓN DE LA INFRACCIÓN	Multa (SMLM)
1. Omitir el suministro de información solicitada o establecida por Metro Cali S.A.	30
2. 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



OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN
NÚM. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO
INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. –
GIT MASIVO S.A.



DESCRIPCIÓN DE LA INFRACCIÓN	Multa (SMLM)
3. Incumplir las normas de registro contable y financiero que el CONCESIONARIO se encuentra obligado a llevar, conforme al presente Contrato de Concesión y la Ley.	50
4. 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
5. 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.	20
6. 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
7. Contravenir las disposiciones contractuales relacionadas con los mecanismos de financiación y gravámenes sobre los autobuses.	50
8. Transferir la propiedad de los autobuses sin autorización previa, expresa y escrita de Metro Cali S.A.	50
9. Operar durante tres (3) quincenas consecutivas en Nivel de Servicio "E".	50
10. Operar durante cinco (5) quincenas en los últimos doce (12) meses en Nivel de Servicio "E".	100
11. Emplear combustibles de menor calidad de los exigidos por Metro Cali S.A. para la operación de la flota de autobuses, según las muestras obtenidas directamente de los autobuses o de la estación de combustible en los Patios y Talleres.	100
12. No cumplir con el Programa de Gestión Ambiental.	100
13. Generar una emisión de gases por encima de lo establecido en la norma aplicable, expedida por la autoridad competente.	100
14. Operar con niveles de ruido por encima de las normas aplicables expedidas por la autoridad competente.	100
15. No cumplir con el Programa de Gestión Social.	100
16. 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
17. No cumplir con el Plan de Mantenimiento de la infraestructura a su cargo.	100
18. No responder en los términos de ley las quejas y reclamos de los usuarios.	50
19. Adicionar y/o modificar objeto social único del CONCESIONARIO	100



OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN
NÚM. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO
INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. –
GIT MASIVO S.A.

126

MIO

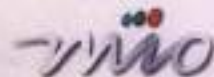
DESCRIPCIÓN DE LA INFRACCIÓN	Multa (SMLM)
sin cumplimiento de los requisitos previstos en este Contrato de Concesión.	
20. Por cada Autobús de la Flota de referencia vinculada al Sistema MIO que no haga parte de la Flota disponible, por cada período de liquidación en la que persista dicho incumplimiento, se causará la presente multa.	50
21. Cuando el CONCESIONARIO se fusione, escinda o transforme sin autorización previa, expresa y escrita de Metro Cali S.A.	100
22. La falta de constitución, prórroga, reposición o ajuste de las garantías en los términos exigidos del Contrato.	100
23. Obtener durante tres (3) quincenas consecutivas una calificación del Índice de Cumplimiento (IC) menor a 0,85.	50
24. Obtener durante cinco (5) quincenas en los últimos doce (12) meses una calificación del Índice de Cumplimiento (IC) menor a 0,85.	100

PARÁGRAFO PRIMERO: Metro Cali S.A. podrá imponer multas sucesivas por la misma causal mientras que el CONCESIONARIO persista en el incumplimiento de la obligación.

PARÁGRAFO SEGUNDO: La multa relacionada con la vinculación de la Flota de Referencia (i.e., "Por cada Autobús de la Flota de Referencia o de la flota de reserva que no se vincule en los términos establecidos en el presente Contrato de Concesión, por cada periodo de liquidación en la que persista dicho incumplimiento, se causará la presente multa"), no será aplicable durante los primeros diez (10) meses contados desde la entrada en vigencia del presente Otrosí (plazo previsto en el PRPP).

Ahora bien, una vez cumplido dicho plazo, si, de conformidad con lo establecido en el PARÁGRAFO TERCERO de la Cláusula 43 del Contrato de Concesión, el CONCESIONARIO cuenta con más del noventa y cinco por ciento (95%) y menos del cien por ciento (100%) de su Flota de referencia, se causará la aludida multa, sin perjuicio del pago de la diferencia entre la Tarifa técnica del Sistema y la Tarifa al usuario de acuerdo con los términos y condiciones previstos en la Cláusula 43. Por lo antes expuesto y de conformidad con lo previsto en el PARÁGRAFO TERCERO de la Cláusula 43 del Contrato de Concesión no se causarán multas en el evento en que el CONCESIONARIO esté por debajo del noventa y cinco por ciento (95%) de su Flota de Referencia (i.e., el Gi tomé el valor de 0.75)"

PARÁGRAFO TERCERO: La multa relacionada con la totalidad de la Flota vinculada como Flota disponible (i.e., "Por cada autobús de la Flota vinculada al Sistema MIO que no cuente con certificado de operación vigente, por cada periodo de liquidación en la que persista dicho incumplimiento, se causará la presente multa"), no será aplicable durante los primeros diez (10) meses contados desde la desde la entrada en vigencia del presente Otrosí (plazo previsto en el PRPP).



Ahora bien, una vez cumplido dicho plazo, si, de conformidad con lo establecido en el PARÁGRAFO TERCERO de la Cláusula 43 del Contrato de Concesión, el CONCESIONARIO cuenta con más del noventa y cinco por ciento (95%) y menos del cien por ciento (100%) de su Flota vinculada al Sistema MIO sin certificado de operación vigente, se causará la aludida multa, sin perjuicio del pago de la diferencia entre la Tarifa técnica del Sistema y la Tarifa al usuario de acuerdo con los términos y condiciones previstos en la Cláusula 43. Por lo antes expuesto y de conformidad con lo previsto en el PARÁGRAFO TERCERO de la Cláusula 43 del Contrato de Concesión no se causarán multas en el evento en que el CONCESIONARIO esté por debajo del noventa y cinco por ciento (95%) de su Flota vinculada como Flota disponible (i.e., Gi tomé el valor de 0.75)''

PARÁGRAFO CUARTO: En caso de que los recursos indicados en la cláusula 43 por la diferencia entre la Tarifa técnica del Sistema y la Tarifa al usuario no sean puestos a disposición dentro de los plazos y términos establecidos en la mencionada cláusula 43, no se aplicarán las multas previstas en los numerales 9, 10, 20, 23 y 24.

7.49. Sustitúyase la Cláusula 96 del Contrato de Concesión sobre las "Multas por Infracciones a Otras Obligaciones Contractuales", por el siguiente texto:

"96. El listado de la Cláusula 95 no se entiende taxativo, por lo cual Metro Cali S.A. podrá conminar el cumplimiento de cualquiera de las obligaciones contenidas en el presente Contrato de Concesión, a través del procedimiento de imposición de multas previsto en la Cláusula 97 siguiente, previo el agotamiento del periodo de cura también enunciado en la aludida Cláusula 97. Para estos efectos, mientras persista el incumplimiento, se impondrán multas diarias por cada obligación incumplida cuyo valor será de dos (2) salarios mínimos legales mensuales vigentes, sin perjuicio de que Metro Cali S.A. defina iniciar un proceso de caducidad de acuerdo con lo previsto en la Cláusula 139 del presente Contrato.

Metro Cali S.A. no impondrá multas en aplicación de esta cláusula por concepto de los descuentos establecidos en el Apéndice No. 3 (i.e., Índice Calidad del Desempeño del Concesionario), salvo aquellos señalados expresamente en la tabla prevista en la presente Cláusula 95 del presente Contrato de Concesión".

7.50. Sustitúyase la Cláusula 97 del Contrato de Concesión sobre el "Plazo de cura y Procedimiento para la Causación, Imposición, Liquidación y Pago de la Multas", por el siguiente texto:

97. PLAZO DE CURA

Previo al inicio del procedimiento de imposición de multas, Metro Cali S.A. determinará un periodo de cura, basado en la gravedad del incumplimiento y el tiempo razonable para remediarlo. En ningún caso el plazo de cura podrá exceder un término de treinta (30) días calendario ni podrá ser inferior a diez (10) días calendario.



**OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN
NÚM. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO
INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. –
GIT MASIVO S.A.**

127
VIVO

Vencido el plazo de cura sin que el CONCESIONARIO haya saneado el incumplimiento se dará inicio al procedimiento de imposición de multas que se indica a continuación.

El procedimiento para la imposición de multas corresponde al señalado en el artículo 86 de la Ley 1474 de 2011 o las normas que lo modifiquen, complementen o sustituyan.

En desarrollo y aplicación de la norma anterior y en virtud del debido proceso que debe regir las actuaciones administrativas, se establece el siguiente procedimiento de imposición de multas.

Cuando Metro Cali S.A. verifique que existe un incumplimiento que puede llegar a ser generador de una cualquiera de las multas, enviará un escrito al CONCESIONARIO informando el inicio del procedimiento de imposición de multas en el cual se citará a audiencia para debatir lo ocurrido, mediante oficio que, además del periodo de cura, contendrá lo siguiente: (i) Se hará mención expresa y detallada de los hechos generadores de la multa, acompañándolo del informe del Supervisor del Contrato que sustenta la actuación; (ii) Indicará las razones por las cuales el hecho señalado implica una vulneración a las estipulaciones del Contrato (normas y/o cláusulas posiblemente violadas); (iii) las consecuencias que podrían derivarse para el CONCESIONARIO en desarrollo de la actuación, es decir el hecho de que puede imponerse la multa y eventualmente podría declararse la caducidad del Contrato. iv) Se fijará fecha para audiencia a fin de debatir lo ocurrido, la cual deberá llevarse a cabo con posterioridad al vencimiento del plazo de cura otorgado. Copia de esta notificación será remitida a los garantes para que asistan a la audiencia.

AUDIENCIA DE IMPOSICIÓN DE MULTA

En el documento mediante el cual se le informa al CONCESIONARIO el inicio del procedimiento de multa, se determinará el lugar fecha y hora para la realización de la audiencia, en la que se verificará si el CONCESIONARIO saneó o no el incumplimiento durante el periodo de cura y, en general para que el CONCESIONARIO pueda presentar sus descargos, en desarrollo de lo cual podrá rendir las explicaciones del caso, aportar pruebas y controvertir las presentadas por Metro Cali S.A.

Si en desarrollo de la audiencia el CONCESIONARIO demuestra que no incumplió o que saneó el incumplimiento en el periodo de cura, Metro Cali S.A. no impondrá la multa. En caso contrario, es decir, si el CONCESIONARIO no demuestra haber enervado la causal de incumplimiento durante el periodo de cura, Metro Cali S.A. mediante resolución motivada impondrá la multa correspondiente desde la fecha en la que inició el incumplimiento (independientemente del plazo de cura otorgado con anterioridad al inicio del procedimiento de imposición de multas).

Metro Cali S.A. podrá suspender la audiencia para estudiar la respuesta del CONCESIONARIO y las pruebas aportadas.

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



**OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN
NÚM. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO
INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. –
GIT MASIVO S.A.**



descuento equivalente al 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 aludido beneficio, 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, serán 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 periodos de pago de las participaciones previstas en el presente Contrato de Concesión. En todo caso, el pago o la deducción de dichas multas no exonerará al CONCESIONARIO de su obligación de cumplir plenamente con las 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 el plazo para que el administrador de los recursos del Sistema MIO haga el respectivo descuento. 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.

TERMINACIÓN DEL PROCEDIMIENTO

Metro Cali S.A., de oficio o a petición del CONCESIONARIO, podrá dar por terminado el procedimiento en cualquier momento si por algún medio tiene conocimiento de la cesación de situación de incumplimiento. Dicha decisión se notificará por escrito al CONCESIONARIO con anterioridad a la audiencia o en el transcurso de esta."

7.51. Sustitúyase la Cláusula 109 relativa a la "Toma de Posesión" por el siguiente texto:

"109. Con anterioridad a la declaratoria de terminación anticipada del Contrato de Concesión de acuerdo con lo previsto en la Cláusula 121 del Contrato de Concesión, el acreedor (primera opción) o el garante (segunda opción) del CONCESIONARIO tendrán el derecho de tomar posesión de la concesión, de acuerdo con el procedimiento previsto en la Cláusula 109 del Contrato de Concesión.

La notificación de Metro Cali S.A. al(los) acreedor(es) al(los) garante(s) del CONCESIONARIO se hará mediante el envío de una notificación a los representantes registrados de los acreedores o garantes. Cuando existan varios acreedores o garantes, los derechos que en la presente cláusula se conceden a su favor serán ejercidos respetando las mayorías y demás condiciones que dichos acreedores o garantes hayan establecido en un acuerdo entre ellos. De no existir tal acuerdo, esos derechos sólo podrán ser ejercidos de consuno entre



**OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN
NÚM. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO
INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. –
GIT MASIVO S.A.**

128
VIVO

los acreedores o garantes, por lo cual se necesitará la aprobación unánime de todos ellos. De no contarse con la aprobación correspondiente conforme a lo acabado de señalar, no se podrá ejercer el derecho a la toma de posesión de la concesión.

La toma de posesión por parte del acreedor o el garante del CONCESIONARIO podrá ejercerse de cualquiera de las siguientes formas:

- (i) Mediante la solicitud de cesión del Contrato de Concesión a la persona que designen por escrito mediante el envío de una notificación a Metro Cali S.A. Esta cesión implicará que los términos y condiciones del Contrato de Concesión, en especial, las condiciones económicas, no podrán variar. Por lo tanto, no podrá ser condición de la cesión el que se modifiquen las condiciones del Contrato de Concesión.
- (ii) Mediante el envío de una notificación a Metro Cali S.A. anunciando la modificación de la composición accionaria del CONCESIONARIO, ya sea por cuenta de la compra que hagan directa o indirectamente el acreedor o el garante del CONCESIONARIO o por la compra efectuada por una persona designada por el acreedor o el garante del CONCESIONARIO. En este caso, deberán enviar una certificación suscrita por el revisor fiscal del CONCESIONARIO en la que conste la composición accionaria del CONCESIONARIO y donde se evidencie que los accionistas iniciales del CONCESIONARIO no tienen participación accionaria alguna en el cesionario. Si los accionistas son personas jurídicas, además deberán adjuntar una declaración juramentada en la que conste que los accionistas iniciales del CONCESIONARIO no son beneficiarios de los nuevos accionistas del CONCESIONARIO.
- (iii) Para los efectos del numeral (ii) anterior, se entenderá por compra indirecta aquella que efectúen personas jurídicas del mismo grupo empresarial del(los) acreedor(es) o el(los) garante(s) CONCESIONARIO.

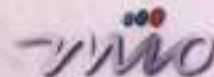
Los términos y condiciones de la compra de las acciones o de la cesión del Contrato de Concesión que acuerden el(los) acreedor(es) o el(los) garante(s) del CONCESIONARIO con el CONCESIONARIO o con los accionistas iniciales del CONCESIONARIO, según corresponda, serán libremente acordadas y la Metro Cali S.A. no tendrá injerencia alguna sobre ellos. Esto último sin perjuicio del derecho de la Metro Cali S.A. de verificar que el nuevo concesionario y/o los nuevos accionistas cumplan con los requisitos señalados en la presente cláusula.

7.52. Sustitúyase la Cláusula 110 relacionada con la "Autorización de la Toma de Posesión por el Acreedor o el Garante" por el siguiente texto:

"110. El nuevo CONCESIONARIO o accionista del CONCESIONARIO, según el caso, deberán ser aprobados previamente por Metro Cali S.A., aprobación que



**OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN
NÚM. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO
INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. –
GIT MASIVO S.A.**



se dará siempre que la entidad designada por el(los) acreedor(es) cumpla(n) con los requisitos habilitantes que se tuvieron en cuenta en el marco del Proceso de Selección de la Licitación Pública N° MC-DT-001 de 2006 ("Experiencia del Proponente" contenida en el numeral 4.4. del Pliego).

Las garantías exigidas en este Contrato de Concesión deberán permanecer vigentes hasta que sean reemplazadas por las nuevas garantías –aprobadas por Metro Cali S.A.– tomadas por el CONCESIONARIO entrante en el evento en el que se adopte por la cesión del Contrato de Concesión. En todo caso, la concesión deberá siempre contar con las coberturas exigidas por lo que será responsabilidad del CONCESIONARIO saliente y del CONCESIONARIO entrante cumplir con esta obligación.

Asimismo, en caso de ser necesario reemplazar a cualquiera de los nuevos CONCESIONARIOS, el(los) que lo reemplace(n), igualmente deberá(n) cumplir con los requisitos habilitantes que se tuvieron en cuenta en el marco del Proceso de Selección de la Licitación Pública N° MC-DT-001 de 2006 ("Experiencia del Proponente" contenida en el numeral 4.4. del Pliego).

En los dos casos mencionados, la aprobación de Metro Cali S.A. deberá producirse dentro de los quince (15) días hábiles siguientes a la presentación por parte de(los) acreedor(es) o el(los) garante(s) de su propuesta conforme a lo señalado en la presente Cláusula. En caso de que Metro Cali S.A. no se pronuncie dentro de los quince (15) días hábiles siguientes a la solicitud de(los) acreedor(es) o el(los) garante(s), se entenderá aprobada dicha solicitud por parte de Metro Cali S.A. Si Metro Cali S.A. no aprueba el nuevo CONCESIONARIO o los accionistas, según el caso, se considerará que el incumplimiento del CONCESIONARIO frente al(los) acreedor(es) o el(los) garante(s) constituye también un incumplimiento grave del CONCESIONARIO frente a este Contrato de Concesión y se podrá proceder a declarar la caducidad de este, de conformidad con lo previsto en la Cláusula 140 del Contrato de Concesión."

7.53. Sustitúyase la Cláusula 111 relacionada con el "Procedimiento" para la Toma de Posesión, por el siguiente texto:

"111. Cuando se verifique una cualquiera de las causales para la toma de posesión de la concesión por parte del acreedor o el garante del CONCESIONARIO, se generará de manera automática en cabeza del acreedor o el garante del CONCESIONARIO, el derecho a tomar posesión de la concesión. Este derecho prevalecerá sobre el derecho de Metro Cali S.A. a terminar el Contrato de Concesión, siempre que se trate de los casos taxativamente señalados en la Cláusula 121.

Ante el evento previsto en el párrafo anterior, Metro Cali S.A. comunicará al(los) representante(s) del acreedor o garante mediante el envío de una notificación en la que se indicará que tienen derecho a ejercer la toma de posesión de la Concesión y que, de no ejercer tal derecho, Metro Cali S.A. procederá a terminar el Contrato de Concesión.

Dentro de los quince (15) días hábiles siguientes a la notificación del derecho de toma, el (los) acreedor(es) deberá(n) enviar una notificación a Metro Cali S.A. en la que manifiesten que si ejercen o no su derecho a tomar posesión de la



OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN
NÚM. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO
INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. –
GIT MASIVO S.A.

129
T/MO

concesión y la modalidad escogida. Si Metro Cali S.A. no recibe comunicación alguna dentro del plazo aquí señalado, se entenderá que el(los) acreedor(es) no tienen interés en tomar posesión de la concesión.

El(los) acreedor(es) ejercen el derecho a tomar posesión de la concesión, tendrán un término máximo de treinta (30) días hábiles, contados a partir de la notificación del derecho de toma, para concretar y perfeccionar las condiciones de la modalidad de toma de posesión escogida e informar a Metro Cali S.A. acerca de la persona que continuará con la ejecución del Contrato de Concesión (si es la cesión) o el nombre de los nuevos accionistas del CONCESIONARIO (si es la compraventa de acciones).

El(los) acreedor(es) con el derecho de tomar posesión del Contrato podrá, como mecanismo transitorio de la toma de posesión, permitir que el CONCESIONARIO, en representación suya (del acreedor) siga operando, por un periodo no superior a un (1) año contado desde la notificación del derecho de toma. En ese sentido, deberá incluir esta transición dentro de la modalidad de toma de posesión a que se refiere el párrafo inmediatamente anterior y, además, indicar qué sucederá culminado el plazo de un (1) año (o menos) en el que el CONCESIONARIO siga operando.

Si el(los) acreedor(es) por cualquiera de las razones aquí previstas no ejercen el derecho de tomar posesión de la concesión, esta opción se le propondrá al(los) garante(s), para lo cual se surtirá el mismo procedimiento previsto anteriormente."

7.54. Sustitúyase la Cláusula 121 relativa a la "Terminación Anticipada del Contrato" por el siguiente texto:

"121. El Contrato de Concesión terminará de manera ordinaria por el vencimiento de la vigencia del Contrato, y de manera anticipada por la ocurrencia de los siguientes eventos:

121.1. Por las siguientes causas imputables al CONCESIONARIO:

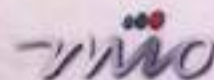
- (i) Por declaración de Caducidad del Contrato.
- (ii) Por declaratoria de Terminación Unilateral, a menos que ésta se deba a la aplicación de la causal 1 del artículo 17 de la Ley 80 de 1993.
- (iii) Cuando el CONCESIONARIO se encuentre incurso en cualquiera de las inhabilidades o incompatibilidades para contratar o por la imposibilidad de ceder el Contrato de Concesión si llegare a sobrevenir inhabilidad o incompatibilidad del CONCESIONARIO.

121.2. Por las siguientes causas que no son imputables a ninguna de las partes:

- (i) Cuando el Contrato de Concesión sea declarado nulo por la autoridad competente.
- (ii) Por declaratoria de Terminación Unilateral con base en la aplicación de la causal 1 del artículo 17 de la Ley 80 de 1993.



OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN
NÚM. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO
INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. –
GIT MASIVO S.A.



- (iii) Por el acontecimiento de circunstancias de fuerza mayor, caso fortuito o hechos de un tercero que hagan imposible la ejecución del Contrato de Concesión para cualquiera de las partes.
- (iv) Por mutuo acuerdo entre las partes.

121.3. Por solicitud del CONCESIONARIO por la situación prevista en el numeral en el numeral 2 del PARÁGRAFO QUINTO de la Cláusula 43."

7.55. Eliminense las Cláusulas 122 ("TERMINACIÓN ANTICIPADA POR CAUSA O INCUMPLIMIENTO IMPUTABLE AL CONCESIONARIO"), 123 ("TERMINACIÓN ANTICIPADA POR CAUSA O INCUMPLIMIENTO IMPUTABLE METRO CALI S.A.") y 124 ("COMPENSACIÓN POR TERMINACIÓN ANTICIPADA").

7.56. Sustitúyase la Cláusula 127 relativa a la "Continuidad del Servicio" por el siguiente texto:

"127. El CONCESIONARIO deberá garantizar la continuidad del servicio y continuará desarrollando el objeto del Contrato de Concesión durante la Etapa de Reversión, a opción de Metro Cali S.A., hasta por un plazo máximo de un (1) año contado desde el inicio de la Etapa de Reversión, sin perjuicio de que durante dicho plazo el CONCESIONARIO sea remunerado conforme lo prefijado en la Cláusula 43 del Contrato de Concesión, conserve su derecho a recibir las indemnizaciones a que haya lugar y pueda ser sancionado por sus incumplimientos."

7.57. Sustitúyase la Cláusula 128 relativa al Procedimiento para la Terminación Anticipada del Contrato de Concesión por el siguiente texto:

"128. Ante la ocurrencia de cualquiera de las causales de Terminación Anticipada del Contrato previstas en la Cláusula 121 anterior, Metro Cali S.A. dará inicio al procedimiento de toma de posesión previsto en la Cláusula 111 anterior. Si el(los) acreedor(es) o el(los) garante(s) toman posesión del Contrato, éste continuará su ejecución. En caso de que el(los) acreedor(es) o el(los) garante(s) no tomen posesión del Contrato, se dará inicio a la Etapa de Reversión y Restitución al día siguiente de la declaratoria por parte de Metro Cali S.A. de la Terminación Anticipada del Contrato de Concesión en el caso de la aplicación de la caducidad prevista en la Cláusula 140 o de la terminación unilateral anticipada prevista en el artículo 17 de la Ley 80 de 1993; de la suscripción del acuerdo de Terminación Anticipada del Contrato, o la decisión del tribunal de arbitramento sobre la Terminación Anticipada del Contrato.

En el caso de que el(los) acreedor(es) o el(los) garante(s) decidan no tomar posesión del Contrato, Metro Cali S.A. podrá contratar a un nuevo concesionario para que continúe la ejecución del Contrato de Concesión y/o adoptar todas las demás medidas que sean procedentes de conformidad con la Ley Aplicable para garantizar la ejecución del objeto contratado

PARÁGRAFO: Tal como lo prefija la Cláusula 63 del Contrato, la flota de Autobuses siempre deberá ser propiedad del CONCESIONARIO salvo los casos expresamente autorizados en el numeral 63.1. Por este motivo, el



OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN
NÚM. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO
INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. –
GIT MASIVO S.A.

130
VINO

CONCESIONARIO no podrá alterar esta condición sin autorización expresa y escrita de Metro Cali S.A. durante la Terminación Anticipada del Contrato de Concesión y, en todo momento, con anterioridad a la Etapa de Reversión y Restitución ya que, en dicha Etapa, todos los Bienes de la Concesión pasan a ser de propiedad de Metro Cali S.A."

7.58. Sustitúyase la Cláusula 133 relativa al Procedimiento para la Restitución por el siguiente texto:

"133. Al día siguiente de la terminación de la Etapa de Operación Regular por el cumplimiento del plazo del Contrato de Concesión o por la Terminación Anticipada del Contrato de Concesión, iniciará la Etapa de Reversión y Restitución. Sin perjuicio de la obligación que le asiste al CONCESIONARIO en cuanto a la continuidad del servicio prevista en la Cláusula 127 anterior, se entenderá que Metro Cali S.A. se hará propietario de todos los Bienes de la Concesión desde el inicio de esta Etapa de Reversión y Restitución, no obstante lo cual, el CONCESIONARIO conservará la mera tenencia para efectos del cumplimiento del Contrato de Concesión y será por ende responsable de la guarda material y jurídica de tales Bienes aquí mencionados.

Para establecer el buen funcionamiento y especificaciones mínimas de los bienes a revertir o a restituir, Metro Cali S.A. evaluará su correcta funcionalidad y determinará el cumplimiento de las especificaciones mínimas de cada uno de ellos. En los casos de los Autobuses, verificará que todos ostenten certificado de operación vigente. Para los demás Bienes de la Concesión, especialmente, los previstos en la Cláusula 131 anterior, se entenderá que están en condiciones adecuadas bajo los criterios indicados en la Cláusula 132 anterior. Metro Cali S.A. entregará un informe definitivo sobre el estado de todos los Bienes de la Concesión con dos (2) meses de anticipación a la fecha de terminación del Contrato, salvo en el caso de Terminación Anticipada del Contrato ya que, en este caso, Metro Cali S.A. entregará el mencionado reporte al finalizar el plazo máximo previsto para esta Etapa de Reversión y Restitución (30 días hábiles tal como lo establece la Cláusula 14 anterior).

El reporte indicará el estado de todos y cada uno de los Bienes de la Concesión, e indicará si dicho estado, de acuerdo con las exigencias estipuladas en los Apéndices del Contrato, los hacen funcionales (i.e., si con dichos Bienes pueden ejecutar las obligaciones del Contrato de acuerdo con los niveles de servicio previstos en el Apéndice 3). Será obligación del CONCESIONARIO llevar a cabo las acciones instruidas por Metro Cali S.A., para entregar todos los Bienes de la Concesión, en los términos indicados anteriormente (i.e., de acuerdo con las exigencias estipuladas en los Apéndices del Contrato) para lo cual contará con los últimos dos (2) meses de la Etapa de Operación Regular, salvo cuando se trate de una Terminación Anticipada del Contrato en cuyo caso deberá hacerlos en el plazo máximo previsto para esta Etapa de Reversión y Restitución (30 días hábiles tal como lo establece la Cláusula 14 anterior).



En caso de que el CONCESIONARIO dificulte o se niegue a permitirle a Metro Cali S.A. durante la Etapa de Reversión y Restitución a tener acceso a todos los Bienes de la Concesión de acuerdo con las indicaciones e instrucciones que por escrito Metro Cali S.A. le imparta (i.e., para efectos de hacer el aludido reporte, para tomar posesión de los Bienes de la Concesión directamente, para que un tercero tome posesión de los Bienes de la Concesión, entre otras), Metro Cali S.A. podrá reclamarle al CONCESIONARIO la totalidad de todos los daños y perjuicios que se deriven del incumplimiento de esta obligación."

7.59. Sustitúyase la Cláusula 134 BIS sobre la Etapa de Reversión y Restitución del Contrato por el siguiente texto:

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 veinte (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



OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN
NÚM. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO
INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. –
GIT MASIVO S.A.

131
131

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).

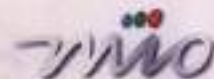
A : Corresponde al menor valor entre los autobuses articulados de referencia del Concesionario j más un cinco por ciento (5%) de reserva y la totalidad de autobuses articulados del Concesionario j que cuenten con una vida útil mayor al veinte por ciento (20%) de acuerdo con lo establecido en el numeral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



**OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN
NÚM. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO
INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. –
GIT MASIVO S.A.**



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



OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN
NÚM. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO
INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. –
GIT MASIVO S.A.



132

hayan sido pedidos al proveedor a más tardar 20 días calendario posteriores al incidente),

VS_j : Corresponde al valor de salvamento de la flota del Concesionario j de acuerdo con lo establecido en la Cláusula 134 del presente Contrato.

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

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

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

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

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

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

Donde:

$ValChasis_{a,j}$: Corresponde al valor del chasis en pesos colombianos del 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 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 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 .

$Vida\ útil\ Km_{a,j}$: Para el 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

1
9



OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN
NÚM. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO
INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. –
GIT MASIVO S.A.



acreditación del proceso de overhaul corresponde a los kilómetros máximos para la tipología Articulados relacionados en la Tabla del numeral 66.1 de la cláusula 66.

ValChasis_{p,j}: Corresponde al valor del chasis en pesos colombianos del 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_{p,j}: Corresponde al valor de la carrocería en pesos colombianos del 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_{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 padrón *p* del Concesionario *j*.

Vida útil Km_{p,j}: Para el 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 Padrones 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 Padrones relacionados en la Tabla del numeral 66.1 de la Cláusula 66.

ValChasis_{c,j}: Corresponde al valor del chasis en pesos colombianos del 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 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 complementario *c* del Concesionario *j* que no haya obtenido el Certificado de Operación con acreditación del proceso de overhaul,



OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN
NÚM. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO
INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. –
GIT MASIVO S.A.

133

133

corresponde a los kilómetros máximos para la tipología Complementarios 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 Complementarios relacionados 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 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.



**OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN
NÚM. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO
INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. –
GIT MASIVO S.A.**

Handwritten signature or mark.

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.

7.60. Sustitúyase la Cláusula 135 relativa al Procedimiento y Plazo de la Liquidación del Contrato por el siguiente texto:

"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:*



OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN
NÚM. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO
INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. –
GIT MASIVO S.A.

134
VINO

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

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 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*.

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

9



OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN
NÚM. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO
INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. –
GIT MASIVO S.A.

200
7/1/10

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 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)

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

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



OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN
NÚM. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO
INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. –
GIT MASIVO S.A.

135
VIVO

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)

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

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:

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

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



OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN
NÚM. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO
INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. –
GIT MASIVO S.A.



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

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

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

Donde:

ValChasis_{a,j}: Corresponde al valor del chasis en pesos colombianos del 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.

ValCarroceria_{a,j}: Corresponde al valor de la carrocería en pesos colombianos del 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 articulado a del Concesionario j medidos por odómetro.

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

ValChasis_{p,j}: Corresponde al valor del chasis en pesos colombianos del 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.

ValCarroceria_{p,j}: Corresponde al valor de la carrocería en pesos colombianos del 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_{p,j}: Corresponde a número de kilómetros recorridos del padrón p del Concesionario j medidos por odómetro.



OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN
NÚM. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO
INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. –
GIT MASIVO S.A.

136
VINO

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

ValChasis $_{c,j}$: Corresponde al valor del chasis en pesos colombianos del 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 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 a número de kilómetros recorridos del complementario c del Concesionario j medidos por odómetro.

Vida útil $Km_{c,j}$: Corresponde a la vida útil del 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 $ValArt_{a,j}$, $ValPad_{p,j}$ y $ValCom_{c,j}$, igual a cero pesos (COP0).

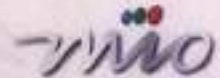
Si el cálculo de valor de la liquidación del Contrato de Concesión por causas imputables al CONCESIONARIO ($VL_{(CIC)}$) calculado anteriormente es positivo, el pago estará a cargo de METRO CALI S.A. y a favor del CONCESIONARIO. Si el cálculo del valor de la liquidación del Contrato de Concesión por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



**OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN
NÚM. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO
INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. –
GIT MASIVO S.A.**



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



OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN
NÚM. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO
INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. –
GIT MASIVO S.A.

137
VIVO

que los mismos hayan sido pedidos al proveedor a más tardar 20 días calendario posteriores al incidente).

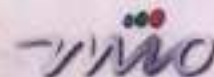
p : *Corresponde a cada uno de los Autobuses padrones del concesionario j que el día en que se declare la Terminación Anticipada del Contrato: cuenten con Certificado de Operación vigente o activo; y que en el último año no haya tenido suspendido el Certificado de Operación por más de noventa (90) días 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*



OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN
NÚM. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO
INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. –
GIT MASIVO S.A.



que los mismos hayan sido pedidos al proveedor a más tardar 20 días calendario posteriores al incidente).

C_j : 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:

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



OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN
NÚM. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO
INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. –
GIT MASIVO S.A.

138

138

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 modificatorio, estos no serán tenidos en cuenta en el cálculo 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 cálculo 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 modificatorio 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.

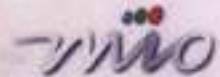
$Km_{Servicio}_{prom,a,j}$: Corresponde a los kilómetros en servicio ejecutados promedio mensual del autobús articulado a del concesionario j en los sesenta (60) meses previos al mes de la fecha de liquidación del Contrato de Concesión. En el caso que a la fecha de la liquidación no hayan transcurrido 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:

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



OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN
NÚM. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO
INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. –
GIT MASIVO S.A.



$Km_{recorridos_{a,j}}$: 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 articulado a del concesionario j .

$Vida_{\text{útil } Km_{a,j}}$: Para el 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 relacionados 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:

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

$Km_{recorridos_{p,j}}$: 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 padrón p del concesionario j .

$Vida_{\text{útil } Km_{p,j}}$: Para el 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 Padrones 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 Padrones relacionados en la Tabla del numeral 66.1 de la cláusula 66.



OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN
NÚM. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO
INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. –
GIT MASIVO S.A.

139
VIVO

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:

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

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*.

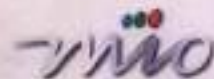
Vida útil Km_{c,j}: Para el complementario *c* del concesionario *j* que no haya obtenido el Certificado de Operación con acreditación del proceso de overhaul corresponde a los kilómetros máximos para la tipología Complementarios relacionados en la Tabla del numeral iii) del numeral 66.1 de la cláusula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

PARÁGRAFO PRIMERO: 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.

PARÁGRAFO SEGUNDO: El CONCESIONARIO expresamente acepta que, frente a la "Terminación Anticipada del Contrato" por cualquiera de las razones acordadas y la posterior aplicación de las fórmulas de liquidación del Contrato de Concesión previstas en esta cláusula, se le restará el valor pendiente de pago indicado en el PARÁGRAFO NOVENO de la cláusula 43 del Contrato de



**OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN
NÚM. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO
INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. –
GIT MASIVO S.A.**



Concesión (contado a la fecha de la aplicación de cualquiera de las fórmulas de liquidación)."

7.61. Sustitúyase la Cláusula 137 relativa a la Terminación Unilateral por el siguiente texto:

"137. Metro Cali S.A. podrá declarar la terminación anticipada y unilateral del Contrato, por las causales y en las condiciones previstas en el artículo 17 de la Ley 80 de 1993, o en las normas que lo adicionen, modifiquen o sustituyan. Con anterioridad a la emisión del acto administrativo motivado de terminación unilateral, Metro Cali S.A. podrá agotar el procedimiento de Toma de Posesión previsto en la Cláusula 111 del Contrato de Concesión."

7.62. Sustitúyase la Cláusula 140 relativa a la "Caducidad" por el siguiente texto:

"140. Si se presenta algún incumplimiento de las obligaciones a cargo del CONCESIONARIO establecidas en el Contrato de Concesión, que afecte de manera grave y directa la ejecución de este, de manera tal que evidencie que pueda conducir a su paralización o se presentan las causales previstas en las leyes 40 de 1993, 80 de 1993, 418 de 1997 prorrogada por la ley 1421 de 2010, 610 de 2000 y demás normas aplicables, Metro Cali S.A., por medio de acto administrativo debidamente motivado, podrá decretar la caducidad del Contrato de Concesión y ordenar su liquidación en el estado en que se encuentre, salvo que los acreedores o garantes del CONCESIONARIO ejerzan su derecho de toma de posesión regulado en la Cláusula 109 y 110 del Contrato."

Para efectos de este Contrato de Concesión, y sin perjuicio de la facultad general consagrada anteriormente y de la necesidad de que se configuren los requisitos previstos en la ley aplicable, las partes entienden que los siguientes son incumplimientos que afectan de manera grave y directa la ejecución del Contrato de Concesión, y evidencian que puede conducir a su paralización:

- (i) Cuando el CONCESIONARIO opere durante seis (6) quincenas consecutivas en Nivel de Servicio E.*
- (ii) Cuando el CONCESIONARIO opere durante diez (10) quincenas en Nivel de Servicio E en los últimos doce (12) meses.*
- (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.*
- (iv) Cuando el CONCESIONARIO no acredite que al menos el ochenta por ciento (80%) de su Flota de Referencia vinculada cuenta con certificado de operación activo, con posterioridad a los tres (3)*



OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN
NÚM. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO
INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. -
GIT MASIVO S.A.

140
VIVO

meses previsto como plazo máximo en el PARAGRAFO
TERCERO de la Cláusula 43.

- (v) Cuando el CONCESIONARIO no acredite la totalidad de la Flota de referencia con posterioridad a los diez (10) meses previstos como plazo máximo en el PARAGRAFO PRIMERO de la Cláusula 57.
- (vi) Cuando el CONCESIONARIO permanezca por más de doce (12) meses consecutivos sin cumplir con las condiciones previstas en el PARÁGRAFO TERCERO de la Cláusula 43 (i.e., que la variable G_1 tome el valor de 0.75).

Ocurrida una causal de caducidad, y con el fin de garantizar el derecho de defensa del CONCESIONARIO, se llevará a cabo el mismo procedimiento previsto para la imposición de multas previsto en la Cláusula 97 del presente Contrato de Concesión.

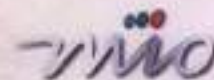
Si después de surtido el procedimiento, no se ha desvirtuado la ocurrencia de la causal de caducidad a juicio de Metro Cali S.A., el CONCESIONARIO contará con un plazo de diez (10) días hábiles para corregir el incumplimiento a satisfacción de Metro Cali S.A. o para entregar a Metro Cali S.A. un plan y un cronograma definido para corregir el incumplimiento. Si en ese plazo no se ha corregido el incumplimiento a satisfacción de Metro Cali S.A. o si el plan y el cronograma de corrección presentado no es satisfactorio para Metro Cali S.A., ésta notificará la ocurrencia del incumplimiento no subsanado, al(los) acreedor(es) o al(los) garante(s) del CONCESIONARIO para efectos de lo previsto en la Cláusula 108 y 109 del Contrato de Concesión. Si de acuerdo con los términos de dichas Cláusulas, ni el(los) acreedor(es) ni el(los) garante(s) del CONCESIONARIO toma posesión del Contrato de Concesión, ya sea porque no manifiestan su voluntad de hacerlo o porque Metro Cali S.A. no aprueba la toma de posesión, Metro Cali S.A. declarará la caducidad de manera inmediata.

En caso de que Metro Cali S.A. declare la caducidad del Contrato de Concesión mediante el respectivo acto administrativo motivado, se entenderá terminado el Contrato, todos los Bienes de la Concesión pasarán a ser propiedad de Metro Cali S.A. y, por ende, el CONCESIONARIO entregará inmediatamente los Bienes de la Concesión en el estado en que se encuentren y acatando las instrucciones que imparta Metro Cali S.A. para estos efectos, sin que sea procedente plazo adicional alguno para corregir el incumplimiento. Sino hiciera la entrega, Metro Cali S.A. podrá tomar posesión de los Bienes de la Concesión para lo cual levantará un acta en la cual deberá quedar relacionado un inventario de todos los bienes, así como los pormenores que se considere pertinentes para la etapa de Liquidación prevista en el Capítulo 19 del Contrato. Esta acta estará suscrita por el Representante Legal de Metro Cali S.A. y por un representante del CONCESIONARIO, si así lo quisiese Metro Cali S.A. Si fuere del caso, una vez recibido o tomados los Bienes de la Concesión, Metro Cali S.A. procederá de inmediato a la liquidación del Contrato Concesión.

Una vez ejecutoriada la resolución de caducidad, Metro Cali S.A. hará efectivas las garantías a que hubiese lugar, las multas pendientes de pago y la Cláusula



**OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN
NÚM. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO
INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. –
GIT MASIVO S.A.**



Penal Pecuniaria correspondiente prevista en la Cláusula 145 del Contrato de Concesión."

7.63. Sustitúyase el primer inciso de la Cláusula 145 relativa a la "Cláusula Penal Pecuniaria" por el siguiente texto:

"145. En caso de declaratoria de terminación anticipada por causa imputable al CONCESIONARIO de acuerdo con lo previsto en la Cláusula 121 del Contrato de Concesión, o de cualquier incumplimiento, se causará una penal pecuniaria a cargo del CONCESIONARIO hasta por los montos que se establecen a continuación, los cuales, por ser en dólares de los Estados Unidos de América, se liquidarán a la tasa representativa del mercado del día del pago de dicha sanción (tasa esta certificada por la autoridad competente), sin perjuicio de que se hagan efectivas las multas causadas a cargo del CONCESIONARIO."

7.64. Inclúyase la siguiente cláusula 151 "Contrato de Transacción":

"151. Las partes acuerdan que con la suscripción del presente Otrosí se consideran zanjadas las diferencias que expresamente se prevén a continuación:

151.1. Las relacionadas con el pago de la remuneración causada a partir del veintiocho (28) de septiembre de 2018, sujeto a que Metro Cali pagará dichos valores que se causan con la suscripción y entrada en vigencia de este Otrosí, a más tardar el cuarto (4) día hábil posterior a la firma y entrada en vigencia del presente Otrosí, término que en todo caso no podrá pasarse del día diecisiete (17) de enero de 2019.

151.2. Si la acción legal que promueva Metro Cali para la declaratoria de anulación o nulidad del Laudo arbitral se declaran infundadas, Metro Cali, al no tener acción legal distinta para dejar sin efectos el Laudo Arbitral, procederá a darle cumplimiento como quiera que la ley se lo ordena. Una vez se surta el pago de las obligaciones dinerarias contenidas en el Laudo Arbitral, como contraprestación adicional, GIT MASIVO renunciará o dará por terminado los procesos en donde se esté efectuando la reclamación sobre el alegado incumplimiento de la obligación de exclusividad por parte de Metro Cali, única y exclusivamente si Metro Cali se abstiene de promover acciones adicionales contra el laudo arbitral distintas al recurso extraordinario de anulación y al amparo de Tutela ambas ante el Consejo de Estado. Efectuado el pago del laudo GIT MASIVO renunciará a promover la reclamación sobre incumplimiento de la obligación de exclusividad por parte de Metro Cali, y Metro Cali, a su vez, acepta irrevocablemente las decisiones del Laudo Arbitral como quiera que la Ley se lo ordena, por consiguiente, realizará todas las gestiones y apropiaciones presupuestales para que la condena y los intereses moratorios causados se paguen oportunamente.

151.3. Por el contrario, si las acciones legales que promueva Metro Cali prosperan, el CONCESIONARIO quedará en libertad de convocar un nuevo arbitraje, salvo por lo indicado en el numeral 151.1 anterior, por todos los conceptos y reclamaciones anteriores o no a la firma del Contrato Modificatorio, así como por la exclusividad frente a la cual considera que tiene derecho. 



**OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN
NÚM. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO
INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. –
GIT MASIVO S.A.**

141
141

151.4. Mientras no se resuelva alguna de las dos acciones legales entre el Recurso extraordinario de Anulación o el Amparo de Tutela contra el Laudo Arbitral, ambas ante el Consejo de Estado, GIT MASIVO, no promoverá reclamación arbitral relacionada con la exclusividad frente a la cual considera que tiene derecho, ni por ningún otro concepto relacionado con el Laudo Arbitral. Una vez se declaren infundadas alguna de las acciones promovidas por Metro Cali, en contra del Laudo Arbitral, GIT MASIVO, quedará facultada para presentar las acciones legales que considere pertinentes en contra de Metro Cali y derivadas de su alegado derecho a la exclusividad y demás que considera tener, así mismo, si Metro Cali, promueve adicionalmente acciones judiciales, administrativas o de cualquier índole contra el Laudo Arbitral (distintas a la del Recurso extraordinario de Anulación o del Amparo de Tutela contra el Laudo Arbitral ante el Consejo de Estado), GIT MASIVO queda en libertad de convocar un tribunal arbitral o de adelantar las acciones que considere pertinentes para reclamar su alegado derecho a la exclusividad y/o cualquier otro que considere tener.

Por consiguiente, ambas se declaran recíprocamente a paz y salvo solamente por las diferencias descritas en la presente cláusula de acuerdo con lo expuesto, lo cual se extiende al Municipio de Santiago de Cali (aunque no sea parte del Contrato de Concesión), renunciando cada una a reclamar por dichos motivos. Las partes acuerdan que con el alcance antes determinado 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.

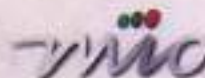
7.65. Perfeccionamiento y efectos del Otrosí

Las partes acuerdan que el presente Otrosí se perfecciona con su firma y con la aprobación por parte de las juntas directivas de las partes las cuales deberán acreditarse a más tardar el día once (11) de enero de 2019 (por lo anterior, la aprobación por parte de ambas juntas directivas de la suscripción de este Otrosí se entiende como una condición suspensiva para que este Otrosí nazca a la vida jurídica y produzca efectos jurídicos).

Con respecto a los efectos del Otrosí y en la medida de que el requisito de legalidad previsto para validar la legalidad de la modificación de los Contratos de Concesión de los Concesionarios de la Operación de Transporte bajo las justificaciones legales previstas en la parte considerativa de este Otrosí era el aval conciliatorio de un Tribunal de Arbitramento previo concepto favorable del Ministerio Público, y que dicho aval se cumplió el día veintiocho (28) de septiembre de 2018; las partes acuerdan que el presente Otrosí surtirá efectos desde el día veintinueve (29) de septiembre de 2018 (con lo cual se procederá a hacer los pagos de la gradualidad prevista en la cláusula 43 del Otrosí desde el día 29 de septiembre de 2018).



**OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN
NÚM. 1 ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO
INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. -
GIT MASIVO S.A.**



Para constancia de lo anterior, se firma el presente Otrosí, por parte del CONCESIONARIO, el día veintisiete (27) del mes de diciembre de dos mil dieciocho (2018) y, de Metro Cali, el día once (11) de enero de 2019, en dos (2) originales del mismo tenor.

Así las cosas, y en la medida de que de acuerdo con lo previsto en la cláusula 7.65 del presente Otrosí, las partes tenían plazo para obtener aprobación por parte de sus respectivas juntas directivas con el fin de que naciera a la vida jurídica este Otrosí, y que esto ya sucedió (i.e., en el caso de GIT el día 04 de enero de 2019 y en el caso de Metro Cali el día 11 de enero de 2019), se entiende acaecida dicha condición suspensiva y, por tanto, nace a la vida jurídica el presente Otrosí.

Por Metro Cali S.A.,

1 &
7
Firma: 
Nombre: NICOLÁS OREJUELA BOTERO
Identificación: 16285618
Calidad: Representante legal

Por el CONCESIONARIO,

Firma: 
Nombre: ENRIQUE WOLFF MARULANDA
Identificación: 16837964
Calidad: Representante legal



OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN NÚM. 1
ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO INTEGRADO DE
TRANSPORTE MASIVO S.A. - 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, puntualidad, operación y estado de los vehículos. Estas variables se condensan en 4 índices que, nos dan como resultado el **Indicador de Calidad de Desempeño del Servicio Prestado por el Concesionario**.

Dichos índices se desarrollan a lo largo del presente Apéndice.

Evaluación: La evaluación de estos índices se hará periódicamente conforme con los periodos de pago y con lo estipulado en el presente Apéndice.

En el evento de no poseer información para el cálculo de uno o más índices, 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 del (los) índice (s) que no se tenga información, como el promedio aritmético de los tres (3) periodos anteriores, teniendo en cuenta las siguientes excepciones: i) se asignará un valor de 100% al índice en el que persista la falta de información por más de tres periodos consecutivos. ii) en caso de que el índice no tenga valor en alguno de los tres periodos a usar para el promedio, se tomará el valor de 100% para el índice en ese periodo en que no haya valor.

De acuerdo con lo anterior, el cálculo del Indicador de Calidad de Desempeño para cada Concesionario en cada periodo de evaluación será el promedio de los índices, como se indica en la siguiente ecuación:

$$ICD_{ij} = \frac{IC_{ij} + IP_{ij} + IO_{ij} + IE_{ij}}{4} * FAl_{ij}$$

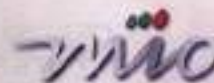
Donde:

ICD_{ij}	Es el Indicador de Calidad de Desempeño del concesionario i en el periodo j
IC_{ij}	Es el Índice de Cumplimiento del concesionario i en el periodo j
IP_{ij}	Es el Índice de Puntualidad del concesionario i en el periodo j
IO_{ij}	Es el Índice de Operación del concesionario i en el periodo j
IE_{ij}	Es el Índice de Estado de los Autobuses del concesionario i en el periodo j
FAl_{ij}	Es el Factor de Ajuste por Infraestructura de los Patios Talleres Provisionales del Sistema del concesionario i en el periodo j

FAl_{ij} : Inicialmente tomará el valor de 1,035, siempre y cuando el patio asignado en administración al concesionario sea un Patio Taller Provisional y éste no haya alcanzado



**OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN NÚM. 1
ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO INTEGRADO DE
TRANSPORTE MASIVO S.A. - GIT MASIVO S.A.**



los estándares de *Capacidad de Parqueo* y *Capacidad de Taller* deseables, de lo contrario tomará el valor de 1. Cuando se hayan alcanzado los estándares para la concesión actual, de acuerdo con lo establecido en este documento, el Factor de Ajuste por Infraestructura tomará un valor igual a 1.

En todo caso el ICD_{ij} no podrá ser mayor que 1.

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

Para efecto 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 de acuerdo a la **Tabla 1**.

Tabla 1. Valores de ICD para Nivel de Servicio E

Año:	2019	2020	2021 y en adelante
ICD menor o igual a:	0.87	0.89	0.91

Para efectos de la aplicación de ajustes a la remuneración asociados al nivel de servicio, el nivel de servicio A queda establecido de acuerdo a la **Tabla 2. Valores de ICD para Nivel de Servicio A**

Tabla 2. Valores de ICD para Nivel de Servicio A_x

Año:	2019	2020	2021 y en adelante
ICD mayor o igual a:	0.95	0.96	0.97

Cada índice será determinado por Metro Cali S.A. con base en la información del SIUR y de los reportes registrados en el Sistema de Gestión de Incidentes del Sistema MIO por parte de funcionarios e inspectores de la operación y del Sistema de Información. Así mismo se hará uso de los reportes de los usuarios del Sistema siempre y cuando los mismos hayan sido tramitados a través de los canales oficiales establecidos por Metro Cali y contengan la información necesaria para su validación. Lo anterior se establece en virtud de la Cláusula 86 del Contrato de Concesión.

Para la determinación de los índices, también se hará uso de los reportes de la Autoridad de Tránsito y Transporte de la Ciudad. En el caso de las novedades que generan sanción económica por parte de la Autoridad de Tránsito y Transporte, no se considerará el reporte dentro de la calificación del índice que corresponda, siempre y cuando dicha sanción sea soportada con el comparendo de tránsito respectivo.

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



OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN NÚM. 1
ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO INTEGRADO DE
TRANSPORTE MASIVO S.A. - GIT MASIVO S.A.



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 de la Operación de Transporte, incluyendo las adiciones y cancelaciones autorizadas por Metro Cali S.A.

$$IC_{ij} = \frac{KS_{ij}}{KP_{ij}}$$

Donde:

- IC_{ij} : Índice de Cumplimiento del concesionario i en el periodo j
 KS_{ij} : Kilometraje ejecutado por el concesionario i en el periodo j
 KP_{ij} : Kilometraje programado al concesionario i en el periodo j de acuerdo con el PSO vigente, más las adiciones generadas y menos las cancelaciones, ambas autorizadas por Metro Cali S.A.

En el caso de existir indeterminación matemática dada por división por cero, se considerará que el índice obtuvo un valor de cero por ciento (0%) en su calificación.

De manera temporal y mientras el patio asignado en administración al concesionario sea un Patio Taller Provisional y éste no haya alcanzado los estándares de *Capacidad de Parqueo* y *Capacidad de Taller* deseables de acuerdo con lo establecido en este documento (más 6 meses calendario adicionales a dicha fecha), o se haya hecho entrega del Patio Taller definitivo al concesionario (más 6 meses calendario adicionales a dicha fecha), para determinar los kilómetros del PSO vigente a utilizar como base para la determinación del Kilometraje Programado (KP_{ij}) del concesionario, si se encuentra en dicha situación de provisionalidad de infraestructura, se considerará lo siguiente para cada día tipo vigente dentro del periodo j:

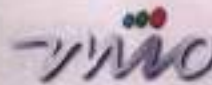
$$KPU_{id} = \text{mínimo} \left\{ \frac{Cap_{id}}{FP_{id}}; 1 \right\} * KPSO_{id} \quad \forall i = \{\text{Infraestructura Provisional}\}$$

Donde:

- d: Identificador de los días tipo del PSO vigente durante el periodo j.
 KPU_{id} : Kilometraje del Concesionario i a utilizar como base para la determinación del Kilometraje Programado (KP_{ij}), correspondiente al día tipo d.
 $KPSO_{id}$: Kilometraje del Concesionario i en el Plan de Servicios de Operación del día tipo d, asumido por el mismo en el proceso de distribución de kilómetros en servicio entre los Concesionarios de la Operación de Transporte.
 FP_{id} : Cantidad máxima de buses del Concesionario i requerida en un instante de tiempo por el Plan de Servicios de Operación del día tipo d, asumido por el mismo en el proceso de distribución de kilómetros en servicio entre los Concesionarios de la Operación de Transporte.



OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN NÚM. 1
ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO INTEGRADO DE
TRANSPORTE MASIVO S.A. - GIT MASIVO S.A.



Cap_{ij} : Capacidad del Patio Taller Provisional asignado en administración al Concesionario i , que es función de la *Capacidad de Parqueo* y la *Capacidad de Taller*, durante el período j .

Para estimar la capacidad que se tiene en el patio en el período j , se aplicarán las siguientes fórmulas:

$$Cap_{ij} = \min\{CapParqueo_{ij}; CapTaller_{ij}\} \quad \forall i = \{Infraestructura Provisional\}$$

$$CapParqueo_{ij} = \frac{AP_{ij}}{StAP} \quad \forall i = \{Infraestructura Provisional\}$$

$$CapTaller_{ij} = Carc_{ij} * StIBCarc \quad \forall i = \{Infraestructura Provisional\}$$

Donde:

$CapParqueo_{ij}$: Capacidad de Plazas de Parqueo en condiciones ideales para el Concesionario i para el período j , dada el área de parqueo dispuesta en el Patio Taller Provisional asignado a ese concesionario en administración, en el período j .

$CapTaller_{ij}$: Capacidad de logística de mantenimiento del Concesionario i durante el período j , dada la cantidad de cárcamos (bahías de mantenimiento con fosa) dispuestos para el mantenimiento de la flota en el Patio Taller Provisional, asignado a ese concesionario en administración, en el período j .

AP_{ij} : Área de parqueo, en metros cuadrados, dispuesta en el Patio Taller Provisional asignado en administración al Concesionario i durante el período j , incluye las vías de circulación para tránsito interno.

$StAP$: Estándar de área de parqueo por vehículo deseable, en metros cuadrados por vehículo, la cual se ha estimado en 88, teniendo en cuenta el área de parqueo y las vías de circulación para su tránsito interno.

$Carc_{ij}$: Cantidad de cárcamos (bahías de mantenimiento con fosa) dispuestas en el Patio Taller Provisional asignado en administración al Concesionario i durante el período j .

$StIBCarc$: Estándar de vehículos deseables por cárcamo (bahías de mantenimiento con fosa), el cual se ha estimado en 45 vehículos por cárcamo.

Para determinar todos los kilómetros programados según el PSO, ajustados a la capacidad del patio, se utiliza la siguiente fórmula:

$$KPA_{ij} = \sum_{d=1}^D KPU_{id} \times N_d \quad \forall d \in j, i = \{Infraestructura Provisional\}$$

Donde:

d : Identificador de los días tipo del PSO vigente durante el período j .



OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN NÚM. 1
ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO INTEGRADO DE
TRANSPORTE MASIVO S.A. - GIT MASIVO S.A.



- D: Cantidad de días tipo del PSO vigente existentes durante el periodo j.
 N_d : Cantidad de días presentes del día tipo d durante el periodo j
 KPU_{id} : Kilometraje del Concesionario i a utilizar como base para la determinación del Kilometraje Programado (KP_{ij}), correspondiente al día tipo d.
 KPA_{ij} : Kilometraje del Concesionario i a utilizar como base para la determinación del Kilometraje Programado (KP_{ij}), total para el periodo j

Por lo tanto, el valor de la variable KP_{ij} , a utilizar en el denominador del IC_{ij} , será el valor KPA_{ij} , más las adiciones generadas y menos las cancelaciones, ambas autorizadas por Metro Cali S.A. En todo caso el IC_{ij} no podrá ser mayor a 1.

El denominador del Índice de Cumplimiento será el descrito anteriormente hasta que ocurra una de las siguientes situaciones: i) hasta que se alcancen los estándares mínimos de capacidad del Patio Taller provisional asignado en administración al Concesionario o, ii) hasta que se haga entrega del Patio Taller definitivo al concesionario. La condición que ocurra primero hará que el Índice de Cumplimiento se mida de manera normal, pasados 6 meses calendario contados desde la fecha de dicha ocurrencia.

2. ÍNDICE DE PUNTUALIDAD DEL CONCESIONARIO (IP)

Es la relación entre la cantidad de itinerarios puntuales realizados en cumplimiento de los itinerarios y frecuencias programados y la totalidad de los itinerarios realizados, incluyendo los que no cumplieron puntualmente los horarios pero que se aceptaron como aprobados, según el Programa de Servicios de Operación.

$$IP_{ij} = \frac{ITP_{ij}}{ITE_{ij}} + F_a$$

Donde:

- IP_{ij} : Índice de Puntualidad del concesionario i en el periodo j
 ITP_{ij} : Cantidad de itinerarios ejecutados y tomados como cumplidos puntualmente según los horarios del Programa de Servicios de Operación del Concesionario i en el periodo j.
 ITE_{ij} : Cantidad de itinerarios ejecutados por el Concesionario i en el periodo j.¹
 F_a : 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:

¹ No se considerarán dentro de los itinerarios ejecutados los siguientes casos: i) itinerarios que hayan sido afectados por reprogramación de la ruta, generada por situaciones de operación en las que el Centro de Control deba tomar la decisión de reprogramar el itinerario, ii) itinerarios que no hayan sido ejecutados en su totalidad, iii) itinerarios que presentaron desvíos no programados, iv) itinerarios perturbados por eventos ajenos al Sistema que no sean responsabilidad del concesionario y v) itinerarios adicionales y cambios de línea.

Tabla 3. Valores del Factor de Ajuste F_a

CONDICIÓN	F_a			
	2019	2020	2021	2022 y en adelante
$\frac{ITP_{ij}}{ITE_{ij}} \leq 1 - F_a$	0.25	0.20	0.15	0.12
$\frac{ITP_{ij}}{ITE_{ij}} > 1 - F_a$	$1.0 - \frac{ITP_{ij}}{ITE_{ij}}$			

En el caso de existir indeterminación matemática dada por división por cero, se considerará que el índice obtuvo un valor de cero por ciento (0%) en su calificación.

La puntualidad será medida al inicio de cada itinerario, en la plataforma o parada inicial del recorrido. Adicionalmente, se medirá la puntualidad en puntos de control intermedios, los cuales se determinarán para cada ruta en función del largo (kilómetros) del itinerario o el número de paradas de este. En todo caso, cada ruta deberá contar como mínimo con un punto de control intermedio. Los criterios para la determinación y selección de cada punto de control intermedio serán los siguientes:

Entre el punto de inicio de cada itinerario y un punto de control o entre un punto de control y otro no podrá haber más de cuatro (4) kilómetros de longitud.²

Entre el punto de inicio de cada itinerario y un punto de control o entre un punto de control y otro no podrá haber más de quince (15) paradas intermedias (sin contar la de inicio o las de control).³

Un itinerario se considera puntual en las siguientes condiciones:

- **Para itinerario programados con intervalos de paso menor a 5 minutos:** si su hora de paso por al menos 2/3 de los puntos de control (incluido el punto de inicio), ocurre con un retraso respecto a la hora programada para paso menor o igual al 60% del intervalo programado y con un adelanto menor o igual a 50% del intervalo programado.
- **Para itinerario programados con intervalos de paso mayor o igual a 5 minutos:** si su hora de paso por al menos 2/3 de los puntos de control (incluido el punto de inicio), ocurre con un retraso respecto a la hora programada para paso menor o igual a 5 minutos y con un adelanto menor o igual a 2 minutos.

² Sólo se podrá exceder este valor cuando un arco (trayecto de ruta entre dos paradas consecutivas de una ruta) tenga una longitud superior a los 4 kilómetros. Metro Cali S.A. propenderá porque la distancia entre puntos de control este lo más cercana a este límite de 4 kilómetros, salvo que por restricciones del viaje toque asignar separaciones menores.

³ Metro Cali propenderá porque la cantidad de paradas entre puntos de control este lo más cercana a este límite de 15, salvo que por restricciones del viaje toque asignar una cantidad menor.



OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN NÚM. 1
ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO INTEGRADO DE
TRANSPORTE MASIVO S.A. - GIT MASIVO S.A.



Para determinar a cuantos puntos equivale el 2/3, se redondeará hacia arriba.

3. ÍNDICE DE OPERACIÓN DEL CONCESIONARIO (IO)

Refleja el comportamiento del concesionario i en el período j 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.

$$IO_{ij} = 1 - \frac{PFO_{ij}}{KS_{ij}}$$

Donde:

IO_{ij} : Índice de Operación del concesionario i en el período j

PFO_{ij} : Suma de puntos por fallas en la operación del concesionario i en el período j

KS_{ij} : Kilómetros en servicio prestados por el concesionario i en el período j

En el caso de existir indeterminación matemática dada por división por cero, se considerará que el índice obtuvo un valor de cero por ciento (0%) en su calificación.

Para determinar los puntos por fallas en la operación, Metro Cali S.A. verificará las conductas presentadas durante la operación que representen un incumplimiento de 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, asignando puntos por cada conducta identificada de acuerdo a la siguiente tabla:

Tabla 4. Puntos por fallas en la operación (PFO) para el cálculo del IO

Descripción de la Falla	Puntos
Interrumpir los cruces semafóricos por cualquier evento	16
Intervenir el autobús cuando presente fallas durante la operación, por parte del conductor o personal no autorizado o en sitio no autorizado por Metro Cali S.A.	16
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. o el Concesionario del SIUR	400
Invasión de cebra	16
Mal alineamiento o mala aproximación del Autobús en el momento de ascenso y descenso de pasajeros en las estaciones o paraderos	16
Maltrato verbal o físico hacia los pasajeros por parte del conductor	80
No acatar o desconocer las instrucciones dadas por el Centro de Control, por el personal de operaciones o las autoridades de tránsito	20
No informar de manera inmediata mediante los recursos tecnológicos dispuestos en el autobús, sobre anomalías presentadas a bordo del	50



**OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN NÚM. 1
ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO INTEGRADO DE
TRANSPORTE MASIVO S.A. - GIT MASIVO S.A.**



Descripción de la Falla	Puntos
vehículo que representen riesgos o afectación para los clientes del sistema MIO, para el vehículo o cualquiera de los recursos humanos o tecnológicos a bordo.	
Omitir parada programada o solicitada por el usuario, u operar con rutero distinto al de la ruta sin autorización del Centro de Control.	40
Operar Autobús con el sistema de megafonía interna del vehículo con nivel de volumen bajo o inaudible (con nivel de volumen inferior a 2 en la unidad lógica)	8
Operar autobús sin haber sido aseado en su exterior e interior al inicio de la jornada	20
Operar con luces interiores apagadas durante el período nocturno. Si no tiene corrección, el vehículo debe ser retirado de la operación al finalizar el itinerario	16
Operar en horarios o servicios, que no le hayan sido autorizados por Metro Cali S.A.	400
Pasarse un semáforo en rojo	80
Presentarse en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias psicoactivas o alucinógenas. El conductor debe ser retirado de la operación de manera inmediata y pierde el certificado de idoneidad	400
Tener alguna puerta abierta con el Autobús en movimiento durante la prestación del servicio	16
Transitar por encima de la velocidad máxima establecida. En todo caso no debe superar los 60 km/h	40
Uso de equipo electrónico no autorizado durante la conducción con vehículo en movimiento (celulares, manos libres, etc.)	16

La verificación de las conductas descritas en la tabla anterior, se realizará a través de los medios definidos por Metro Cali S.A. en los procedimientos del Manual de Operaciones del SITM-MIO.

4. ÍNDICE DE ESTADO DE LOS AUTOBUSES DEL CONCESIONARIO (IE)

La calificación de cada uno de los Concesionarios de la Operación de Transporte para este índice en el período j, 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:

$$IE_{ij} = 1 - \frac{PFE_{ij}}{KS_{ij}}$$

Donde:

IE_{ij} : Índice de Estado de los Autobuses del concesionario i en el período j
 PFE_{ij} : Suma de puntos acumulados por fallas en el estado de vehículos dispuestos para la operación del concesionario i en el período j



OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN NÚM. 1
ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO INTEGRADO DE
TRANSPORTE MASIVO S.A. - GIT MASIVO S.A.



KS_{ij} : Kilómetros en servicio prestados por el operador i en el periodo j .

En el caso de existir indeterminación matemática dada por división por cero, se considerará que el índice obtuvo un valor de cero por ciento (0%) en su calificación.

Para determinar los puntos por fallas en el estado de vehículos, Metro Cali S.A. verificará los eventos, presentados en los vehículos que se encuentren dispuestos para la operación o que se encuentren operando, que representen un incumplimiento de cualquiera de los parámetros, requisitos y obligaciones y responsabilidades previstos en el presente contrato respecto del estado de los autobuses al servicio del transporte público de pasajeros, dentro del Sistema MIO, asignando puntos por cada evento identificado de acuerdo a la siguiente tabla:

Tabla 5. Puntos por fallas en el estado de vehículos (PFE) para el cálculo del IE

Descripción de la Falla	Puntos COT con patios definitivos	Puntos COT con patios provisionales
Autobús desaseado en su interior al inicio de la tarea por causa de intervención del Concesionario o Contaminación Orgánica	16	12
Autobús varado en la vía de uso mixto que no perturba el servicio (no bloquea vía mixta). Por cada hora o fracción sin atención se generará puntuación adicional igual a la inicial a partir del minuto 90 de no haber sido atendido el evento	60	60
Autobús varado en vía de uso exclusivo o preferencial que perturba el servicio (bloquea carril exclusivo o preferencial, o plataforma en Estación o Terminal). Por cada hora o fracción de perturbación se generará puntuación adicional igual a la inicial a partir del minuto 60 de no haber sido solucionado el evento	80	80
Carencia de iluminación o incorrecta disposición en términos de visibilidad de los rúters frontal o lateral. Si no tiene corrección el vehículo debe ser retirado de la operación al finalizar el itinerario a más tardar	16	12
Causar accidente por mala fijación de elementos de la carrocería (caída de extintores, tapas filtro de AA, acrílicos de luces de pasillo, asideros con falta de fijación, entre otros). Si no tiene corrección el vehículo debe ser retirado de la operación de manera inmediata	40	40
Inadecuado funcionamiento de las puertas de acceso de pasajeros y/o de emergencia por daño. Si no tiene corrección el vehículo debe ser retirado de la operación de manera inmediata	40	30
Mal funcionamiento de equipos de aire acondicionado, controles, filtros, ductos, rejillas, o de alguna parte del sistema de acondicionamiento de aire. Si no tiene corrección el vehículo debe ser retirado de la operación al finalizar el itinerario a más tardar	20	14
Mal funcionamiento de ventanas, claraboyas, extractores, escotillas de emergencia del vehículo o de los mecanismos para la expulsión de las ventanas de emergencia. Si no tiene corrección el vehículo debe ser retirado de la operación al finalizar el itinerario a más tardar	20	14
Mal funcionamiento mecánico o eléctrico del vehículo en cualquiera de sus sistemas de: dirección, frenos, motor, suspensión, transmisión, paneles de control, emisiones de ruido, emisiones	30	22



**OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN NÚM. 1
ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO INTEGRADO DE
TRANSPORTE MASIVO S.A. - GIT MASIVO S.A.**

SITM-MIO

Descripción de la Falla	Puntos COT con patios definitivos	Puntos COT con patios provisionales
gaseosas y sistema eléctrico		
Mala disposición, mal funcionamiento de elementos de fijación o la carencia de los mismos, por causas distintas al vandalismo, para la ubicación de la silla de ruedas, o mala disposición, mal funcionamiento de cinturones de seguridad o la carencia de los mismo, por causas distintas al vandalismo, donde son requeridos	40	40
Operar con luces frontales, laterales y/o posteriores de iluminación o frenado desperfectas. Si no tiene corrección el vehículo debe ser retirado de la operación al finalizar el itinerario a más tardar	16	16
Operar el autobús con abolladuras (internas o externas) o impactos después de 48 h de haber sido detectados, salvo eventos de fuerza mayor en los cuales se autorice un plazo mayor para su reparación	20	15
Operar el autobús con elementos de la carrocería interna con mala fijación (extintores, tapas filtro de AA, acrilicos de luces de pasillo, asideros con falta de fijación, entre otros). Si no tiene corrección el vehículo debe ser retirado de operación al finalizar el itinerario	20	20
Operar el autobús con fallas en el sistema de timbres de parada	20	20
Plataforma de atención a usuario en Silla de Ruedas no operativa o averiada durante la operación. El vehículo debe ser retirado de la operación al finalizar el itinerario	40	30
Transitar derramando combustible o lubricantes. El vehículo debe inmovilizarse inmediatamente para la atención y corrección del derrame. El derrame deberá ser tratado adecuadamente por el Concesionario	40	30
Utilización de llantas lisas sin especificaciones de mínimo labrado establecidas por el fabricante, proveedor o la norma. El vehículo debe ser retirado de la operación al finalizar el itinerario	200	200
Ventana lateral, frontal o posterior quebrada o fisurada. El vehículo debe ser retirado de la operación de manera inmediata	20	15

La verificación de las conductas descritas en la tabla anterior, se realizará a través de los medios definidos por METRO CALI S.A. en los procedimientos del Manual de Operaciones del SITM-MIO. En especial para los eventos identificados durante la operación, Metro Cali S.A. se compromete a ajustar el Manual de Operaciones del SITM – MIO en un plazo máximo de dos (2) meses con el objetivo de realizar la asignación de la puntuación de acuerdo con la falla identificada y formalizada a través de la herramienta de gestión de incidentes del Sistema MIO.

METRO CALI S.A. también podrá realizar la verificación de los eventos descritos en la tabla anterior por muestreo, para ello, la inspección de los vehículos se realizará por tipología de vehículo y concesionario, de la cantidad de la muestra se determinará 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, aplicando lo descrito en los procedimientos del Manual de Operaciones.



OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN NÚM. 1
ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO INTEGRADO DE
TRANSPORTE MASIVO S.A. - GIT MASIVO S.A.



Las verificaciones 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 los eventos descritos.

Nota 1. Si el concesionario incumpliere cualquiera de los parámetros, requisitos, obligaciones y responsabilidades a su cargo establecidas para el Índice de Estado de Flota o para el Índice de Operación, previstos en el presente contrato, para prestar el servicio de transporte público de pasajeros dentro del Sistema MIO, que no estuviesen reflejadas en las tablas anteriores y salvo que METRO CALI S.A. lo hubiese autorizado, se asignarán 5 puntos por cada falla, parámetro, requisito, obligación o responsabilidad incumplida. Estos puntos se aplicarán por cada autobús que incumpliere.⁴ Para la medición y puntuación de parámetros que no estén reflejados en las tablas anteriores, Metro Cali S.A., sin perjuicio de las facultades contractuales, deberá socializar dichos parámetros en Comité de Operadores, previo la aplicación de la puntuación para un periodo de pago.

Nota 2. Si el concesionario por alguna conducta incurriere simultáneamente en dos o más fallas de las estipuladas en el IO o en el IE, se penalizará solamente con una, que será en todo caso la que mayor puntuación tenga, siempre y cuando una falla fuera causa natural y directa de la otra, y no por omisión o acción del concesionario.

Nota 3. Metro Cali S.A. se compromete a implementar permanentemente y formalizar a través del Manual de Operaciones mecanismos de control que garanticen niveles adecuados de estandarización encaminadas a tener mayor objetividad en las mediciones y revisiones que realiza el personal de supervisión de Metro Cali S.A. en la revisión del Índice de Estado de Flota.

5. CONDICIONES PARA LA MODIFICACIÓN DE LOS ÍNDICES

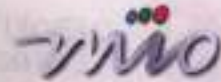
Los siguientes parámetros, valores o fórmulas podrán ser modificados a través de lo descrito en este numeral:

- Factor de Ajuste (F_a) para el cálculo del Índice de Puntualidad.
- Parámetros para la determinación de la puntualidad de un Itinerario en el Índice de Puntualidad (tiempo de atraso, tiempo de adelanto, cantidad mínima de puntos de control del itinerario que deben cumplir las condiciones de puntualidad, condiciones para la determinación de los puntos de control de un itinerario).

⁴ Para el caso del Índice de Estado de Flota no se tendrán en cuenta en la puntuación eventualidades desencadenadas por responsabilidad del Concesionario del SIUR, referente al adecuado funcionamiento de los equipos embarcados, siempre y cuando la falla se presente durante la operación y no haya sido producto de la imprevisión del COT en el alistamiento del vehículo al momento del despacho de la flota. *a*



**OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN NÚM. 1
ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO INTEGRADO DE
TRANSPORTE MASIVO S.A. - GIT MASIVO S.A.**



- Inclusión de nuevas Fallas en la Operación o modificación de la descripción del listado de las Fallas en la Operación (Tabla 4).
- Modificación de los puntos asignados a una o varias de las fallas del listado de Fallas en la Operación (Tabla 4).
- Inclusión de nuevas Fallas en el Estado de Vehículos o modificación de la descripción del listado de las Fallas en el Estado de Vehículos (Tabla 5).
- Modificación de los puntos asignados a una o varias de las fallas del listado de Fallas en el Estado de Vehículos (Tabla 5)
- Ponderación de cada uno de los índices que conforman el Índice de Calidad de Desempeño (ICD)

Las modificaciones anotadas en el listado anterior podrán ser realizadas por METRO CALI S.A. de acuerdo con la estadística generada por la calificación periódica de los índices o las encuestas de percepción de servicio o nivel de satisfacción de usuario que se realicen según los siguientes casos.

- Cuando hallazgos de auditoria o estudios de seguimiento de comportamiento de los índices o las características que los componen, evidencien desmejoras en la prestación del servicio por parte de uno o más Concesionarios de la Operación de Transporte y el indicador no lo refleje.
- Cuando se evidencie una eficaz implementación de planes de mejora para la prestación del servicio por parte de uno o más Concesionarios de la Operación de Transporte 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.

No obstante las condiciones establecidas anteriormente, tanto Metro Cali S.A. como los Concesionarios Operadores de Transporte deberán realizar los análisis, estudios y evaluaciones estadísticas para revisar el comportamiento de los parámetros, valores o fórmulas listados anteriormente al menos una vez cada dos (2) años, con el objetivo de incentivar la mejora continua en la prestación del servicio del SITM - MIO. Dichos cambios podrán ser sugeridos tanto por Metro Cali S.A. como por los Concesionarios Operadores de Transporte.

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 definido para las CONCESIONES 1, 2, 3 y 4 para su aprobación por mayoría simple, donde deben estar presentes los representantes legales de todos y cada uno de los agentes intervinientes. Todos los cambios definidos, deben quedar consignados en el acta de dicho Comité de Operadores, acta que debe llevar como anexo la nueva versión del presente documento y debe ser firmada por todos los representantes legales intervinientes.

El Comité de Operadores no podrá aprobar ninguna modificación de las relacionadas anteriormente, sino con estricta aplicación de este procedimiento.



OTROSÍ NÚM. 8 AL CONTRATO DE CONCESIÓN NÚM. 1
ENTRE METRO CALI S.A. Y GRUPO INTEGRADO DE
TRANSPORTE MASIVO S.A. - GIT MASIVO S.A.



6. CÁLCULO DEL FACTOR DE NIVEL DE SERVICIO

El cálculo del Factor de Nivel de Servicio para cada Concesionario en cada periodo de evaluación se realizará a partir de la siguiente fórmula:

$$FNS_{ij} = MAX \left[\frac{ICD_{ij}}{Nivel\ de\ Servicio\ A_k}, (Valor\ mínimo\ del\ FNS_k) \right]$$

Si el $FNS_k > 1$, entonces tomará el valor de uno (1).

Donde:

FNS_{ij} : Factor de Nivel de Servicio del Concesionario i en el periodo j.

ICD_{ij} : Indicador de Calidad de Desempeño del Concesionario i en el periodo j.

Nivel de Servicio A_k : Valores de ICD para el Nivel de Servicio A en el año k, de acuerdo con lo descrito en la **Tabla 2** del presente apéndice.

Valor mínimo del FNS_k : Valor mínimo que podrá tomar el Factor de Nivel de Servicio que se aplicará al Concesionario en el año k, de acuerdo con lo establecido en la **Tabla 6** que se muestra a continuación:

Tabla 6. Valor mínimo del FNS_k

Año:	2019	2020	2021	2022 en adelante
Valor mínimo del FNS_k	0.95	0.94	0.92	0.87

CRONOGRAMA PRPP CON MC GIT MASIVO

Etapa	Mes/Año	Art. H2O	Art. PRPP	Pad. H2O	Pad. PRPP	Com. H2O	Com. PRPP	% Confianza	Total Acumulado	Bases a programar BSO	Participación Articulado	Participación Padron	Participación Complementaria	MC programados para habilitación
Aprovisionamiento	Del 15 de Enero al 15 Marzo 2019								0	240	51	153	36	
	16 al 31 Marzo					1		56	1	250	60	153	37	Reemplazar MC3033
Recuperación	abr-19	5	0					56	5	266	64	162	40	MC3057-MC3067-MC3090-MC3041
	may-19	1	2	2				57	10	266	61	162	41	MC1004-MC1006-MC1030-MC1026-MC1052
	jun-19		4	2				58	15	266	61	162	41	MC1021-MC2032-MC2035
	jul-19		4	2				59	21	266	61	162	41	MC2069-MC2126
	ago-19		4					59	27	270	61	166	41	MC2157-MC2175
	sep-19		4		11		3	62	45	270	61	166	41	
	oct-19		5		11		3	64	64	275	65	169	41	
	nov-19		5		11		3	66	83	275	65	168	41	
	dic-19		5		10		3	69	101	275	65	169	41	
	ene-20		2		10			70	113	275	65	169	41	
	feb-20		5		10		8	72	131	280	65	174	41	
	mar-20		5		10	1	2	74	149	280	65	174	41	MC3042
	abr-20		5		10	3	1	77	168	285	65	177	43	MC3020-MC3035-MC3030
	may-20		5		10		3	79	186	285	65	177	43	
	jun-20		5		10		3	81	204	285	65	177	43	
	jul-20		4		10		4	84	222	287	65	179	43	
	ago-20				10		5	86	237	287	65	179	43	
	sep-20				10	4		87	251	290	65	179	46	
	oct-20			1	10		4	89	266	290	65	179	46	MC2006
	nov-20	1			10		4	91	281	301	65	179	57	MC1038
	dic-20	1			10		4	93	296	301	66	178	57	MC1001
					10		4	95	310	301	66	178	57	

ENRIQUE WOLFF M
Representante Legal
GIT MASIVO S.A.

NICOLAS OJUELA
Presidente
METROCIPTA