911.106.7. 1116 .2018

Santiago de Cali, 3 de abril de 2018

Señor
HERBERT LOBATON CURREA
Secretario General
CONCEJO DE SANTIAGO DE CALI

Asunto: Respuesta proposición No. 022, 023 y 025.

Respetado Señor Lobatón,

Dando cumplimiento a la proposición No. 022 presentada por el Honorable Concejal FERNANDO ALBERTO TAMAYO OVALLE, coadyuvado por los Honorables Concejales: OSCAR JAVIER ORTIZ CUELLAR, JACOBO NADER CEBALLOS y ALEXANDRA HERNÁNDEZ CEDEÑO, proposición No. 023 presentada por el Honorable Concejal: DIEGO SARDI LIMA y proposición No. 025 presentada por la Honorable Concejal PATRICIA MOLINA BELTRAN, se procede a dar respuesta en los siguientes términos:

PROPOSICIÓN No. 022

Las respuestas a los interrogantes 1, 2, 3, 4, 5 y 6 de la proposición presentada por el Honorable Concejal FERNANDO ALBERTO TAMAYO OVALLE, coadyuvado por los Honorables Concejales: OSCAR JAVIER ORTIZ CUELLAR, JACOBO NADER CEBALLOS y ALEXANDRA HERNÁNDEZ CEDEÑO se encuentran en el anexo 1 de la presente respuesta.

PROPOSICIÓN No. 023

Solicito al doctor NICOLÁS OREJUELA BOTERO, Presidente de METRO CALI S.A., hacer llegar al Concejo Municipal con carácter urgente, copia de nos nuevos contratos de concesión para el inicio de la sostenibilidad y mejora del servicio del MIO con los concesionarios de operación Blanco y Negro y ETM.

R/ Es importante aclarar que no existe nuevo contrato de concesión, el documento firmado el día 20 de marzo de 2018 por los concesionarios ETM S.A. y Blanco y Negro S.A fue un otrosí modificatorio al contrato de concesión. Los otrosí modificatorios al contrato de concesión podrá ser consultado en el siguiente link:

http://www.metrocali.gov.co/cms/modificatorios-concesion/

PROPOSICIÓN No. 025

Se sirva citar al Presidente de METROCALI con el fin de que haga entrega y explique amplia y detalladamente todos los estudios que sustentan cada cambio efectuado en los contratos de concesión con los operadores.

R/ La respuesta al interrogante presentado por la Honorable Concejal PATRICIA MOLINA BELTRAN se encuentra en el anexo 2 de la presente respuesta.

Cordialmente,

NICOLÁS OREJUELA BOTERO
Presidente

Proyectó/ Elaboró: Jorge Vergara – Contratista Presidencia

Revisó: Alejandra Rodas Gaiter – Contratista Presidencia
Paola Andrea Mejía – Secretaria General y de Asuntos Normativos
Ingrid Ospina Realpe – Vicepresidente Ejecutiva

Certificado № CO12/4526

ANEXO 1 - RESPUESTA PROPOSICIÓN No. 022

1. **Sírvase informar los términos de la negociación hecha con los operadores, dentro del marco del proceso de inicio de la sostenibilidad y mejora del MIO dentro de este proceso?**

R/ Basados en el Plan Nacional de Desarrollo (Ley 1753 de 2015 artículos 31 y subsiguientes), en el cual el gobierno sustituye el concepto de autosostenibilidad por el concepto de sostenibilidad y teniendo en cuenta los resultados y el no cumplimiento de las premisas establecidas en todos los sistemas integrados del país, el modelo financiero para la operación del SITM MIO presenta un cambio sustancial, obligando a desarrollar una nueva modelación técnica, legal y financiera del sistema, buscando garantizar en éste nuevo escenario, la sostenibilidad del sistema a mediano y largo plazo.

Por lo tanto, los términos más relevantes bajo los cuales se reestructuró técnica, legal y financieramente (de acuerdo con lo consagrado en la Circular Conjunta "Sostenibilidad de los Sistemas Masivos" de septiembre de 2016 y la Ley 1753 de 2015), de los contratos de concesión de operación del Sistema MIO, para lograr la sostenibilidad del aludido Sistema, a manera de resumen, fueron los siguientes:

- Bajo lo prefijado en el artículo 31 de la Ley 1753 de 2015, se modificó el esquema de cálculo de la tarifa técnica del Sistema MIO y de la remuneración a los concesionarios con el fin de que, con el pago de tarifa al usuario más aportes del Municipio, para pagar los costos de operación, administración, mantenimiento, y reposición de los equipos.
- Se hizo que el contrato fuera ejecutable, a través de la modificación del procedimiento de imposición de multas, toma de posesión, caducidad, cobro de la cláusula penal, reversión y liquidación del contrato. Lo anterior, a través de la confección de nuevas cláusulas que mitigan las problemáticas legales que Metro Cali ha experimentado al momento de imponer sanciones.
- Con el fin de contar con fondos que garanticen el crecimiento y mantenimiento del Sistema MIO (i.e., Fondo de Contingencias y Fondo de Mantenimiento y Expansión), se eliminó el esquema de incentivos y desincentivos del Contrato ya que, los descuentos a los concesionarios por niveles de servicio irán a los fondos que se encarguen del mantenimiento y expansión del sistema.
- Se modificó el esquema de niveles de servicio con el fin de propender que la operación sea más puntual, so pena de descuentos.
- Se estableció un plazo de 3 meses para poner operativos los buses faltantes vinculados al Sistema y, de 8 meses, para vincular los buses que aún no han sido vinculados al Sistema.
- Se estableció una gradualidad en los descuentos de niveles de servicio, habida cuenta la gradualidad en el reconocimiento del pago del diferencial de la tarifa licitada. Así las cosas, a medida que se va aumentado el pago del aludido

diferencial, se aumentarán los descuentos a los concesionarios por efectos de los niveles de servicio, hasta llegar al máximo descuento del contrato (13%).

- Se incluyó una regulación para facilitar la entrada de los nuevos buses del Sistema MIO que están siendo objeto de estructuración en la actualidad. Bajo este esquema, se acuerda una reestructuración provisional del Transporte Público Colectivo mientras entran a operar los aludidos nuevos buses.
- Se incluyó un esquema por medio del cual se compensan las obligaciones de reducción de oferta en cabeza de los concesionarios, con las obligaciones de pago asumidas por Metro Cali en el año 2014 (por el reconocimiento de la no actualización de la tarifa al usuario de acuerdo con la fórmula de tarifa técnica consignada en los contratos de concesión en el año 2014).
- Se fijó un cronograma para la terminación de la construcción de la infraestructura faltante del Sistema MIO.

Todo lo aquí pactado quedó sujeto a que al menos uno de los tribunales de arbitramento en curso avale lo acordado a través de un acuerdo conciliatorio judicial (lo cual conduce a la terminación de los pleitos con efectos de cosa juzgada y mérito ejecutivo).

2. ¿Qué concesiones hicieron los operadores?

R/ En virtud de la normatividad antes expuesta y de los contratos existentes, el día 20 de marzo de 2018 se suscribió un otrosí modificatorio al contrato de concesión con dos de los cuatro concesionarios de operación de transporte (ETM S.A y Blanco y Negro Masivo S.A).

A continuación, relacionamos los principales puntos de los nuevos acuerdos:

- La modificación de todo el marco sancionatorio del contrato con el fin de facilitar y aclarar los procedimientos de imposición de multas, toma de posesión, caducidad, cobro de la cláusula penal, reversión y liquidación del contrato.
- La modificación del esquema de niveles de servicio con el fin de que la operación sea más puntual.
- La renuncia al esquema de incentivos y desincentivos.
- La gradualidad en el pago del potencial diferencial de la tarifa licitada que podrá surgir con la suscripción del otrosí.
- La introducción de un nuevo cronograma de infraestructura.
- La regulación para facilitar la entrada de los nuevos buses del Sistema MIO que están siendo objeto de estructuración en la actualidad. Bajo este esquema, se acuerda una reestructuración provisional del transporte público colectivo mientras entran a operar los aludidos nuevos buses.
- El esquema por medio del cual se compensan las obligaciones de reducción de oferta en cabeza de los concesionarios, con las obligaciones de pago asumidas por Metro Cali en el año 2014 (por el reconocimiento de la no actualización de la tarifa al usuario de acuerdo con la fórmula consignada en los contratos de concesión en el año 2014).

Certificado № CO12/4526

- Suscripción de documento conciliatorio entre Metro Cali y Blanco y Negro Masivo para ser presentado ante el Tribunal de Arbitramento, quien debe dar el aval del mismo para que empiece a dar validez al otrosí modificatorio.

3. ¿Qué concesiones hizo la UTR&t?

R/ En el marco de las negociaciones con los concesionarios de operación de transporte, a la fecha no se ha realizado modificación al contrato de Concesión con la UTR&T.

4. ¿Qué concesiones hizo METRO CALI?

R/ En virtud de la normatividad antes expuesta y de los contratos existentes, el día 20 de marzo de 2018 se suscribió un otrosí modificatorio al contrato de concesión con dos de los cuatro concesionarios de operación de transporte (ETM S.A y Blanco y Negro Masivo S.A).

A continuación, relacionamos los nuevos acuerdos:

- Bajo lo prefijado en el artículo 31 de la Ley 1753 de 2015, se modificó el esquema de cálculo de la tarifa técnica del Sistema MIO y de la remuneración a los concesionarios con el fin de que, con el pago de tarifa al usuario más aportes del Municipio, sea suficiente para pagar los costos de operación, administración, mantenimiento, y reposición de los equipos.
- El establecimiento de un plazo de 3 meses para poner operativos los buses vinculados al Sistema que no lo están y, de 8 meses, para vincular los buses que aún no han sido vinculados al Sistema.
- La gradualidad en los descuentos de niveles de servicio, habida cuenta la gradualidad en el reconocimiento del pago del diferencial tarifario.
- El esquema por medio del cual se compensan las obligaciones de reducción de oferta en cabeza de los concesionarios, con las obligaciones de pago asumidas por Metro Cali en el año 2014 (por el reconocimiento de la no actualización de la tarifa al usuario de acuerdo con la fórmula consignada en los contratos de concesión en el año 2014).

5. En qué estado está la negociación que no han aceptado y eso como afecta el sistema?

R/ Desde el día 27 de diciembre de 2017 las mesas de negociación terminaron con la entrega por parte de Metro Cali S.A del documento modificatorio a los cuatro concesionarios de operación de transporte. No obstante, los cuatro concesionarios se han acercado a Metro Cali S.A. con propuestas adicionales, las cuales fueron revisadas desde las áreas técnica, jurídica y financiera, quienes dieron la viabilidad para hacer algunos ajustes a la propuesta inicial.

Lo anterior permitió que dos de los cuatro concesionarios (ETM S.A. y Blanco y Negro S.A) firmaran el otrosí modificatorio al contrato de concesión el día 20 de marzo de 2018.

Sobre las consecuencias del proceso de negociación para el funcionamiento y el futuro del sistema, se puede indicar que lo discutido en dicho proceso busca lograr la sostenibilidad del Sistema MIO en los términos previstos en el artículo 31 y subsiguientes de la Ley 1753 de 2015, los cuales fueron expuestos en el Marco Fiscal de Mediano Plazo aprobado por el Honorable Concejo Municipal en diciembre de 2017.

Es pertinente informar a los Honorables concejales que el documento modificatorio es la herramienta jurídica que permite a su vez ser la base del acuerdo conciliatorio, que se radicará en abril de 2018, en el tribunal de arbitramento propuesto por Blanco y Negro ante la Cámara de Comercio de Cali.

Por otro lado, el Tribunal de Arbitramento convocado por el Concesionario Git Masivo S.A sigue en curso, estando en la etapa probatoria, toda vez que este operador a la fecha no ha manifestado su intención de aceptar la propuesta presentada por Metro Cali S.A.

Respecto del Concesionario Unimetro es necesario informar que al día de hoy no existe demanda alguna presentada por este operador, como tampoco manifestación sobre la suscripción del acuerdo modificatorio

A la fecha, se han recibido algunas propuestas por parte de Unimetro y GIT aunque no han sido de recibo por parte de la entidad por no encontrarse apegadas a los límites legales. En ese sentido, aunque Metro Cali se encuentra abierto a continuar negociando, sólo lo hará bajo premisas que obedezcan estrictamente al ordenamiento jurídico y, de lo contrario, continuará con el tribunal de arbitramento.

6. ¿Cuál será la figura para la vinculación de los anunciados 400 vehículos?

R/ Con el resultado del proceso de concurso de méritos 915.108.5.08.2017 que realizó Metro Cali S.A y que culminó con el contrato (915.104.10.02.2017) adjudicado a la Unión Temporal "*UT SIGMA GP - SELFINVER - EM&A*" se busca: ""*Realizar la estructuración técnica, legal y financiera de una la flota adicional de vehículos de transporte terrestre público de pasajeros en el área urbana (sin incluir la zona de ladera), del Municipio de Santiago de Cali como componente integral del SITM MIO; incluyendo el modelo de gestión, el modelo contractual de la licitación pública y el cierre financiero.*", contrato que inició el pasado 18 de diciembre de 2017 con plazo de ejecución de 12 meses

Metro Cali S.A. a través del consultor citado inició la fase de la estructuración técnica, legal y financiera para la nueva vinculación de la flota. Esto es importante en aras de revisar los

posibles esquemas de vinculación de la nueva flota y posibles operadores (modelos de gestión de la misma), de tal forma que se puedan evaluar las mejores alternativas posibles.

Por lo tanto, hasta que no se cuente con el resultado de la estructuración técnica, legal y financiera, Metro Cali S.A no podrá conocer cuál es la mejor opción para operar la flota adicional que requiere el SITM-MIO.

ANEXO 2 - RESPUESTA PROPOSICIÓN No. 025

Se sirva citar al Presidente de METROCALI con el fin de que haga entrega y explique amplia y detalladamente todos los estudios que sustentan cada cambio efectuado en los contratos de concesión con los operadores.

R/ A continuación relacionamos las conclusiones de las principales asesorías que se tuvieron en cuenta en el proceso de negociación.

CONCLUSIONES PRINCIPALES ASESORÍAS PROCESO DE NEGOCIACIÓN METRO CALI S.A 2017-2018

1. Posición frente a Tribunales de Arbitramento

- Siendo la principal pretensión del Tribunal de Arbitramento instaurado por GIT Masivo el reconocimiento de las Tarifas licitadas desde el 2010, argumentando una incorrecta liquidación de la remuneración pactada en el Contrato, se considera que, desde un punto de vista estrictamente legal, Metro Cali ha venido liquidando correctamente el Contrato en términos de la fórmula que debe remunerar y, por ende, jurídicamente no debería haber lugar (opinión legal probabilística) al reconocimiento de dicha pretensión por parte de los árbitros.

- Desde la perspectiva de política pública de transporte, para garantizar la continuidad del servicio con un mínimo nivel de servicio de calidad, se ha considerado la presente reestructuración a través de una conciliación judicial en el Tribunal de Arbitramento que, si bien implicaría un traslado de recursos por parte del Municipio, que se justifica para efectos de garantizar la prestación del servicio público de transporte y mejorar la calidad de este basado en el cambio de la normatividad estipulada en la Ley 1753 de 2015 bajo el concepto de los sistemas de transporte masivo del país.

- Dicha conciliación deberá ser aprobada por los Tribunales de Arbitramento en curso, incluyendo el concepto favorable de la Procuraduría judicial. El Tribunal de Arbitramento deberá avalar que esta conciliación es legal y positiva para el Estado.

2. Propuesta de otrosí modificatorio

Propuesta de Otrosí Modificatorio

Sostenibilidad: Cláusula de Remuneración

Contrato actual	Modificación propuesta	Razón del cambio / Objetivo
- El Contrato establece como fórmula de remuneración el **menor valor** entre: A) Los kilómetros ejecutados por tipología por la correspondiente Tarifa licitada para cada tipología. B) Participación del Concesionario dentro del 70% del Recaudo del Sistema. - El factor de actualización de las Tarifas incluye la variación del IPC, del IPP y del combustible.	- Se adopta como fórmula de remuneración las Tarifas licitadas con la siguiente gradualidad: 80% en 2018, 85% en 2019, 90% en 2020, 95% en 2021 y 100% en adelante. - Para reconocer los ingresos dejados de percibir producto de dicha gradualidad, se amplía la vida útil de los vehículos de acuerdo con los certificados de vida útil emitidos por los fabricantes en 2014 y el periodo permitido por la Ley. - Se cambia el factor de actualización de las tarifas, sustituyendo el indicador de IPP por el salario mínimo y se cambia la ponderación.	- Evitar el colapso del Sistema. - Cumplir con el mandato legal establecido en el artículo 31 de la Ley 1753 de 2015: "Los sistemas de transporte deben ser sostenibles. 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." - El factor de actualización debe considerar la estructura de costos.

Propuesta de Otrosí Modificatorio

Sostenibilidad: Cláusula de Remuneración

Contrato actual	Modificación propuesta	Razón del cambio / Objetivo
- El contrato no contiene ninguna condición de remuneración basada expresamente en la flota disponible.	- Se establece como condición para remunerar la Tarifa licitada i) la puesta a punto del 95% de los vehículos vinculados a los 3 meses de la firma del Otrosí, y ii) la vinculación del 95% de la flota de referencia a los 8 meses de la firma del Otrosí. En caso de no cumplir con dichas condiciones, se remunerará únicamente el 75% de las Tarifas licitadas. Por dichos plazos, se establece que como condición precedente se debe presentar un segundo cierre financiero que cuente con reestructuración de los créditos actuales y un compromiso en el que se mantiene la existencia del compromiso de crédito.	- Contar con la Flota de Referencia de los Contratos de Concesión como flota disponible en el menor tiempo posible. - Cumplidos los anteriores plazos, se establece que se inicia el proceso de imposición de multas ante los correspondientes incumplimientos y, de persistir, la caducidad.

Certificado № CO12/4526

Propuesta de Otrosí Modificatorio

Sostenibilidad: Cláusula de Tarifa Técnica

Contrato actual	Modificación propuesta	Razón del cambio / Objetivo
- La Tarifa Técnica se calcula anualmente con base en los egresos del sistema del periodo inmediatamente anterior actualizados con una canasta de costos. - En el caso de los COT, los egresos están calculados con base en su participación económica (históricamente siempre ha sido la Fórmula B).	- Se específica que la Tarifa Técnica está compuesta por la participación económica de todos los Agentes del Sistema, actuales o nuevos, y las obligaciones económicas que se remuneran a través de la Tarifa al usuario. - Se especifica a qué corresponde la participación económica de cada uno. - En el caso de los COT, se especifica que la participación económica se calcula con base en la Tarifa licitada. - Se establece que la Tarifa Técnica se calcula quincenalmente.	- Establecer el diferencial entre la Tarifa técnica del Sistema y la Tarifa al usuario con el fin de poder dar cumplimiento al mandato legal previsto en el artículo 31 de la Ley 1753 de 2015.

Propuesta de Otrosí Modificatorio

Sostenibilidad: Cláusula de Tarifa Técnica

Contrato actual	Modificación propuesta	Razón del cambio / Objetivo
- No existe una diferencia entre la Tarifa técnica y la Tarifa al usuario.	- Se establece que se cubre el diferencial entre la Tarifa técnica y la Tarifa al usuario a través del FESDE, y se establece el mecanismo de estimación de dicho diferencial. - Pasado el plazo máximo para pagar el diferencial, se generaran intereses remuneratorios hasta el pago efectivo. Pasados tres meses en la condición anterior, los COT tendrían la potestad de terminar el contrato o de cobrar intereses moratorios. - Para el caso en que decidan terminar el contrato, se establece una fórmula de liquidación con base en la inversión en los vehículos.	- Dar aplicación a lo dispuesto en el numeral 1 del artículo 33 de la Ley 1753 de 2015: "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."

Certificado № CO12/4526

Sostenibilidad: Reversión de la Flota

Contrato actual	Modificación propuesta	Razón del cambio / Objetivo
– Establece un derecho a la retoma pero sujeto a estudios técnicos y financieros y no a una fórmula.	– Se establece un valor de retoma de la Flota con base en el costo del vehículo (chasis y carrocería), en su vida útil remanente y en el estado del vehículo.	– La vida útil de los Flota busca que sólo haya una reposición y, en la práctica, se podrá requerir más de una. – Desconocer un valor de retoma puede conllevar una afectación en la prestación del servicio dado que existe un desincentivo a desgastar la Flota y generar una nueva reposición. – La financiación de la reposición se ve afectada dado que sino hay valor de retoma ni los bancos ni los accionistas invertirán en nueva Flota dado que no recuperarán dicha inversión.

Propuesta de Otrosí Modificatorio

Sostenibilidad: Fondos del Sistema MIO

Contrato actual	Modificación propuesta	Razón del cambio / Objetivo
– Fondo de Niveles de Servicio (FNS): se redistribuyen los descuentos por el Indicador de Calidad de Desempeño (ICD) a los dos mejores Concesionarios. – Fondo FRESA: extinguido el FRESA, los recursos pasan al Fondo de Contingencias.	– El 60% de las fuentes de FNS se destinan al FMES y el 40% restante al Fondo de Contingencias. – Extinguidas las obligaciones del FRESA, su fuente se destina al FMES.	– Eliminar el círculo vicioso generado por el esquema actual de desincentivos el cual acrecienta las diferencias operacionales entre los concesionarios. – Garantizar que los descuentos por malos niveles de servicio beneficien el servicio y no a los COT. – Contar con recursos suficientes para el mantenimiento y expansión del Sistema. – Contar con recursos en caso de que se presente una contingencia que afecte al Sistema (i.e., desastre natural).

Certificado № CO12/4526

Propuesta de Otrosí Modificatorio

Servicio: Apéndice Técnico – Indicadores de Servicio

Contrato actual	Modificación propuesta	Razón del cambio / Objetivo
- El Indicador de Calidad de Desempeño (ICD) está medido con base en un índice de cumplimiento (35%), regularidad (25%), operación (25%) y estado de flota (15%). - El contrato solo establece una diferencia en la medición del índice de estado de flota para los COT que tienen un patio taller provisional.	- Se pasa de índice que mide la espacialidad entre vehículos (Regularidad) por uno que mide que el vehículo pase a una hora determinada (Puntualidad). - Se establece una ponderación igual para todos los indicadores. - Se establece una diferencia en el índice de estado de flota y en el índice de operación para los COT que tienen un patio taller provisional.	- Garantizar el cumplimiento del Plan de Servicio efectuado por Metro Cali. - Dar igual de importancia a todos los indicadores de Nivel de Servicio (cumplimiento, puntualidad, estado de flota y operación). - Aprovechar la herramienta tecnológica (diseñada para la puntualidad) que cuentan los vehículos para cumplir con el Plan de Servicio. - Despenalizar, con relación al índice de regularidad, a un concesionario por causas atribuibles a otro concesionario.

Propuesta de Otrosí Modificatorio

Servicio: Centro de Control y Programación

Contrato actual	Modificación propuesta	Razón del cambio / Objetivo
- Hay ambigüedad sobre quién debe hacer la operación del Centro de Control y la Programación. - Metro Cali ha adoptado dichas funciones.	- Se establece que los COT asumen ambas funciones bajo la supervisión de Metro Cali, para lo cual se otorga un plazo. - En caso de que no asuman estas funciones, se establece que Metro Cali las hará pero cobrará por estos servicios. Además, los COT no podrán reclamar que las instrucciones impartidas por Metro Cali les afectan los niveles de servicio o los condujeron a la imposición de sanciones administrativas.	- Cuestionan el hecho de que las decisiones operacionales de Metro Cali afectan sus niveles de servicio y los pueden conducir a la imposición de sanciones administrativas. - Los COT fueron contratados por su experticia en esta materia y no la están ejecutando.

Certificado № CO12/4526

Propuesta de Otrosí Modificatorio

Servicio: Apéndice Técnico - Descuentos

Contrato actual	Modificación propuesta	Razón del cambio / Objetivo
– Si la remuneración es con base en la Fórmula A (Tarifa licitadas), el descuento máximo por Nivel de Servicio es del 13%. – Si la remuneración es con base en la Fórmula B (participación dentro de los ingresos del Sistema), el descuento máximo por Nivel de Servicio es del 4%.	– Se establece la siguiente tabla de descuentos máximos por Nivel de servicio. Año (i) / Descuento máximo por FNS 2018 / 4.00% 2019 / 5.00% 2020 / 6.00% 2021 / 8.00% 2022 / 13.00%	– Incentivar el nivel de servicio prestado por los COT, incrementando el descuento a medida que se paga un mayor porcentaje de las tarifas licitadas.

Propuesta de Otrosí Modificatorio

Legalidad: Ejecutabilidad

Contrato actual	Modificación propuesta	Razón del cambio / Objetivo
– El procedimiento de toma de posesión solo permite la toma de posesión in por un periodo de un año y no se indica la prelación ni las condiciones para que alguien lo ejecute. – No se establecen condiciones precisas para la caducidad. – El contrato no contiene fórmula de liquidación por terminación anticipada.	– Se ajusta del capítulo de toma de posesión del Contrato facilitando el la toma de posesión y, en caso contrario, permitiéndole a Metro Cali garantizar la continuidad de la prestación del servicio. – Se establece qué condiciones constituyen una grave afectación del servicio para efectos de determinar las causales que conducen a la caducidad del Contrato. – Se incluye unas fórmulas de liquidación por terminación anticipada del Contrato con base en la inversión en los vehículos y la vida útil remanente en kilómetros.	– Falta de claridad en la ejecución la toma de posesión, y en la prelación de quién lo puede hacer (por lo cual la falta de operatividad del mecanismo lo hace inejecutable). – Hacer ejecutable el Contrato para que ante un incumplimiento los acreedores y/o garantes del Contrato puedan tomar posesión de este y garantizar la prestación del servicio (y en caso de que esto no ocurra, que Metro Cali pueda garantizar dicha prestación). – Facilitar la aplicación de sanciones administrativas con un procedimiento preciso.

Legalidad: Ejecutabilidad

Contrato actual	Modificación propuesta	Razón del cambio / Objetivo
- El procedimiento de multas responde a un esquema resarcitorio y no conminatorio. - Causales de terminación unilateral por incumplimiento del concesionario. - La cláusula penal pecuniaria solo puede ser decretada por un juez.	- Se ajusta conceptualmente el capítulo de multas pasando de un esquema resarcitorio a un esquema conminatorio (establecimiento de periodo de cura). - Se elimina el concepto de terminación unilateral anticipada por incumplimiento del concesionario dado que no es legal. - Se establece que el cobro de la cláusula penal pecuniaria no tiene que ser ante un juez.	- Mitigar los riesgos a los funcionarios públicos frente a la imposición de sanciones administrativas. - Dotar de claridad legal la aplicación de la terminación anticipada con el fin de fortalecer la posición jurídica de Metro Cali. - Facilitar la aplicación de sanciones administrativas con un procedimiento preciso.

Contrato Modificatorio: Chatarrización y DEBCA

Contrato actual	Modificación propuesta	Razón del cambio / Objetivo
- Establece el esquema DEBCA acordado por las partes en el Contrato Modificatorio de 2014 para culminar la reducción de oferta faltante y compensar a los COT por el no reajuste de la tarifa al usuario.	- Se establece una cláusula suspensiva a la entrada de un nuevo concesionario para implementar un mecanismo para zanjar la discusión de la compensación de 2014 sobre el DEBCA considerando i) la compensación pendiente acordada en el Contrato Modificatorio; ii) el valor desembolsado como crédito "DEBCA" al CONCESIONARIO; y, iii) la flota restante por reducir.	- El esquema DEBCA no puede ser culminado ya que no se cumplieron con las metas de demanda que permitirían el desembolso total del crédito para el TPC faltante lo cual conduce a que, de una parte, no salga todo el TPC y, de otra, que Metro Cali no pague la totalidad de la compensación acordada en 2014.

Certificado № CO12/4526

Nueva Flota: Anexo Cascada de Programación

Contrato actual	Modificación propuesta	Razón del cambio / Objetivo
– Establece que puede haber nuevos concesionarios pero no tiene un esquema que garantice que los contratos actuales se desequilibren económicamente por ello.	– Se regula en un nuevo anexo la programación de los autobuses de manera que primero se programen los vehículos de los concesionarios actuales y, posteriormente, se programan los nuevos vehículos. – Se establece que el diseño de la operación se hará en función de cumplir con unos niveles de servicio de tal manera que siempre se ofrezcan unos intervalos de tiempo de paso máximos.	– Facilitar la entrada de la flota adicional sin desequilibrar económicamente a los COT. – Evitar futuras controversias con los COT por la entrada de flota adicional. – Garantizar unos niveles de servicio establecidos por Metro Cali.

Contrato Modificatorio: Chatarrización y DEBCA

Modificación propuesta

– La obligación a cargo del Municipio de Santiago de Cali por el no ajuste de la Tarifa al usuario, según quedó estipulado en el Contrato Modificatorio, queda compensada parcialmente con la obligación del CONCESIONARIO de pagar el crédito "*DEBCA*". Lo cual implica que dicha compensación parcial arroja un saldo a favor de los Concesionarios de la Operación de Transporte así:

Concesionario	Valor no compensado CM	Valor utilizado del DEBCA	Saldo a favor
GIT Masivo	COP 26.053.921.648	COP 9.686.316.080	COP 16.367.605.568
Blanco y Negro	COP 28.127.383.840	COP 15.450.412.000	COP 12.676.971.840
ETM	COP 17.424.503.268	COP 2.282.000.000	COP 15.142.503.268
UNIMETRO	COP 13.995.647.869	COP 13.241.152.533	COP 754.495.336
Total	**COP 85.601.456.625**	**COP 40.659.880.613**	**COP 44.941.576.012**

Certificado № CO12/4526

Contrato Modificatorio: Chatarrización y DEBCA

Modificación propuesta

- Tras haber utilizado los recursos del crédito *"DEBCA"* indicados anteriormente, los Concesionarios aún tienen pendiente la siguiente Reducción de Oferta.

Concesionario	Meta de reducción	Flota reducida	Flota pendiente	% de cumplimiento
GIT Masivo	1615	1,399	216	86.63%
Blanco y Negro	1457	1,376	81	94.44%
ETM	1036	665	371	64.19%
UNIMETRO	832	793	39	95.31%
Total	**4940**	**4,233**	**707**	**85.69%**

- Al cruzar el saldo de cada Concesionario contra la flota pendiente de reducir de manera que el valor de dicha flota sea igual al saldo total, el nuevo saldo es:

Concesionario	Saldo en favor / en contra	%
GIT Masivo	COP 2.637.223.081	25,94%
Blanco y Negro	COP 7.528.078.407	74,06%
ETM	COP -8.440.699.986	0,00%
UNIMETRO	COP -1.724.601.502	0,00%
Total	**COP 0**	**100,00%**

- En virtud de lo anterior, se establece que ETM y Unimetro ceden el 2% de su remuneración quincenal para que sean distribuidos entre los otros dos concesionarios hasta remunerar su saldo a favor.

Propuesta de Otrosí Modificatorio

Contrato Modificatorio: Cesión parcial

Contrato actual	Modificación propuesta	Razón del cambio / Objetivo
- Establece un plazo para la vinculación de la Flota de referencia faltante que fue incumplido.	- Se acepta la cesión parcial del contrato de ETM (30 padrones o su equivalente por capacidad transportadora complementarios), siempre que el concesionarios cesionario cumpla con todas las condiciones de la licitación pública.	- ETM ha solicitado que se le autorice ceder a otro concesionario la Flota faltante a título de cesión parcial del contrato. - La figura propuesta sólo podría ser aceptada si el concesionario cesionario cumple con todas las condiciones de la licitación y garantiza un plazo de vinculación de dicha Flota. - De aprobarse, esta cesión generaría cambios en los saldos a favor y en contra previstos en el esquema DEBCA.

Certificado № CO12/4526

Propuesta de Otrosí Modificatorio

Contrato Modificatorio: Infraestructura

Contrato actual	Modificación propuesta	Razón del cambio / Objetivo
– Establece un cronograma de obras que no se ha cumplido. – Hay una diferencia en la medición de niveles de servicio entre los patios definitivos y los provisionales, pero no uno que contemple diferencias entre los provisionales.	– Se establece un nuevo cronograma habida cuenta de que el acordado no se cumplirá a cabalidad. – Se establecen adecuaciones al Patio Taller Provisional de GIT Masivo. – Se establece que, mientras se ejecutan dichas adecuaciones, para GIT Masivo se contarán el 50% de los puntos generados en el indicador del Estado de Flota.	– Fijar un nuevo plazo con el fin de que a continuación de la suscripción del otrosí Metro Cali no esté incumplido (dado que se incumplió con las fechas previstas en el Contrato Modificatorio de 2014). – Establecer, transitoriamente, diferencias para la medición de niveles de servicio entre los patios provisionales habida cuenta sus diferencias (hasta tanto cuenten con condiciones similares).

Propuesta de Otrosí Modificatorio

Contrato Modificatorio: Convenio Interadministrativo

Contrato actual	Modificación propuesta	Razón del cambio / Objetivo
– Establece la obligación para reconocer diferencias tarifarias pero no fija un procedimiento. – Establece un cronograma de salida del TPC que no se cumplió. – No hay acciones concretas relacionadas con la lucha al transporte no autorizado.	– Se establece un esquema y procedimiento que garantiza el reconocimiento del diferencial tarifario. – Se adopta un plan de reestructuración del TPC habilitado para que provisionalmente atienda las zonas que no están siendo cubiertas sin competir. – Se adopta la obligación de establecer un cronograma de la salida del TPC cuando entre la flota adicional. – Se establece que si el TPC habilitado no ha salido en 30 meses, esto no podrá afectar el diseño operacional. – Se adopta un esquema para la lucha contra el transporte no autorizado.	– El contrato es bancable si cuenta con un esquema y procedimiento para el reconocimiento del diferencial tarifario. – Organizar el TPC para que no compita con el Sistema MIO mientras entran los buses adicionales. – Establecer un mecanismo de control contra la lucha del transporte no autorizado a través de la participación de las entidades competentes (Alcaldía, Sec. Movilidad, Sec. Seguridad y Metro Cali).

Certificado № CO12/4526