

OTROSÍ MODIFICATORIO No. 22 al CONTRATO DE CONCESIÓN No. TC - LPN - 004 DE 2013
SUSCRITO ENTRE TRANSCARIBE S.A. Y SOTRAMAC S.A.S.



Entre los suscritos: **HUMBERTO JOSE RIPOLL DURANGO**, identificado con la C.C. No. 9,147.783 expedida en Cartagena, actuando en su calidad de Gerente General de TRANSCARIBE S.A., empresa por acciones de naturaleza pública, del orden Distrital, identificada con NIT No. 806014488-5, nombrado mediante Acta de Junta Directiva No. 116 del 18 de marzo de 2016 y debidamente posesionado tal como consta en Acta No. 001 del 22 de marzo de 2016, quien para efectos del presente contrato se denominará TRANSCARIBE S.A., o Contratante, por una parte; y por la otra, **SEBASTIÁN NIETO SALAZAR**, identificado con la C.C. 10.014.383 expedida en Pereira, actuando en nombre y representación de **SOTRAMAC SAS** identificada con Nit. 900.298.305-5, quien en adelante se denominará **EL CONCESIONARIO**, y junto con TRANSCARIBE serán referidos conjuntamente como las "**Partes**" e individualmente como la "**Parte**", HEMOS convenido celebrar el presente Otrosí No. 22 al contrato cuyo objeto es la concesión no exclusiva y conjunta con otros concesionarios para la Operación de hasta doscientos veintidós (222) vehículos del Sistema de Transporte Público Masivo de Pasajeros del Distrito de Cartagena de Indias, según la distribución de tipologías vehiculares prevista en el pliego de condiciones de la Licitación Pública TC - LPN - 004 de 2013, por su cuenta y riesgo, y bajo la supervisión, control e implementación de TRANSCARIBE S.A., en los términos, bajo las condiciones y con las limitaciones previstas en el pliego de condiciones, sus adendas, el contrato de concesión y en todos los demás documentos que forman parte del proceso de selección y del contrato, (en adelante **El Contrato**), celebrado y suscrito entre las Partes, el día 20 de agosto de 2014, el cual se registró por las disposiciones legales vigentes y aplicables.

El presente Otrosí No. 22, se suscribe por las siguientes consideraciones:

Que el 1º de diciembre de 2014 se suscribió el Otrosí No. 1, cuyo objeto fue prorrogar el plazo establecido en la cláusula 8 del Contrato de Concesión por el término de dos (2) meses, esto es, que la fecha límite para acreditar el cierre financiero sería el 3 de febrero de 2015, de acuerdo con las consideraciones allí plasmadas.

Que el 3 de febrero de 2015 se suscribió el Otrosí No. 2, cuyo objeto consistió en prorrogar el plazo establecido en la cláusula 8 del Contrato de Concesión por el término de un (1) mes, esto es, que la fecha límite para acreditar el cierre financiero sería el 3 de marzo de 2015

Que el 2 de marzo de 2015 se suscribió el Otrosí No. 3 cuyo objeto consistió en modificar la distribución del cierre financiero, prorrogando la obtención de aquél para el 30 de abril de 2015 sin alterar la fecha de inicio de la operación pedagógica.

Que el 3 de junio de 2015 se suscribió el Otrosí No. 4 cuyo objeto consistió en modificar el Apéndice 6 relacionado con el tema del combustible, de manera que se precisaran aspectos necesarios para la selección del proveedor del gas y de las adecuaciones técnicas necesarias a implementar en el patio portal para esos efectos.

Que el 2 de septiembre de 2015 se suscribió el Otrosí No. 5 mediante el cual se modificó el Apéndice 13 del contrato de concesión.

Que el 13 de octubre de 2015 se suscribió el Otrosí No. 6 al contrato de concesión, mediante el cual se introdujo un ajuste a la cláusula 10.

Que el 14 de octubre de 2015 se suscribió el Otrosí No. 7 al contrato de concesión mediante el cual se introdujeron modificaciones en torno a las cláusulas de toma de posesión y otras relacionadas con solicitudes de los financiadores del CONCESIONARIO.

Que el 5 de noviembre de 2015 se suscribió el Otrosí No. 8 al contrato de concesión mediante el cual se precisó la cláusula de toma de posesión en razón a un error en la impresión del documento.

Que el 25 de noviembre de 2015 se suscribió el Otrosí No. 9 al contrato de concesión mediante el cual se precisa la redacción de dicho procedimiento de toma de posesión con el fin de dejar claros los términos de la toma de posesión del Prestamista mediante la compra indirecta de las acciones del Concesionario ya que por un error en el uso de las herramientas de Word por parte del

**OTROSÍ MODIFICATORIO No. 22 al CONTRATO DE CONCESIÓN No. TC – LPN – 004 DE 2013
SUSCRITO ENTRE TRANSCARIBE S.A. Y SOTRAMAC S.A.S.**



CONCESIONARIO SOTRAMAC y sus Asesores Externos. se omitió la impresión de parte del texto de la mencionada cláusula.

Que el 23 de diciembre de 2015 se suscribió el Otrosí No. 10 al contrato de concesión mediante el cual se amplió la etapa de operación pedagógica, las cláusulas de solicitud de flota y el Apéndice 13.

Que el 29 de enero de 2016 se suscribió el Otrosí No. 11 al contrato de concesión, mediante el cual se amplió la etapa de operación pedagógica hasta el 26 de marzo de 2016, pactando remuneración desde el 15 de febrero de 2016, hasta el 26 de marzo de 2016.

Que el 30 de mayo de 2017 se suscribió el Otrosí No. 12 al contrato de concesión mediante el cual se modificó la condición para la viabilización de los recursos del VEFU y aportes al Fondo de Operadores, bajo el supuesto de necesidad de uso de los recursos.

Que el 7 de noviembre de 2017 se suscribió el Otrosí No. 13 al contrato de concesión mediante el cual se amplió la Fase Intermedia hasta el 30 de noviembre de 2017, bajo la expectativa de suscripción del otrosí modificatorio integral a las Fases de implementación del Sistema.

Que el 30 de noviembre de 2017 se suscribió el Otrosí No. 14 al contrato de concesión mediante el cual se amplió la Fase Intermedia hasta el 10 de noviembre de 2018; se reorganizó la Fase Intermedia respecto a la incorporación completa de los pedidos #1 y #2 de flota a la prestación del servicio, así como la realización completa de los desembolsos #1, #2, #3 y #4; y se establecen reglas especiales, sin que se entiendan en orden de prevalencia, que viabilizan la desvinculación y desintegración de los vehículos del TPC en condiciones más eficiente.

Que el 22 de mayo de 2018 se suscribió el Otrosí No. 15 al contrato de concesión con el fin de modificar los Fondos de distribución de los ingresos, contenidos en las cláusulas 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, y 39.

Que el 29 de junio de 2018 se suscribió el Otro si No. 16 al contrato de concesión mediante el cual se modificó la Cláusula 10 y Cláusula 64, estableciendo un nuevo plazo para el desembolso # 4 al Fondo de Desintegración del FUDO.

Que el 30 de agosto de 2018 se suscribió el Otro si No. 17 al contrato de concesión mediante el cual se modificaron las Cláusulas 7.1.20., 10, 64, 92, y el Apéndice 13, estableciendo un nuevo plazo para el desembolso # 4 al Fondo de Desintegración del FUDO, vinculando jurídicamente la auditoría al proceso de desvinculación y desintegración física de los vehículos de transporte de Servicio Público Colectivo (TPC) y aclarando la aplicación de ciertas obligaciones formales del Concesionario.

Que el 30 de octubre de 2018 se suscribió el Otro si No. 18 al contrato de concesión mediante el cual se modificaron las Cláusulas 10 y 64, estableciendo un nuevo plazo para el desembolso # 4 al Fondo de Desintegración del FUDO.

Que el 8 de noviembre de 2018 se suscribió el Otro si No. 19 al contrato de concesión mediante el cual se modificaron las cláusulas 10 y 64 con el propósito de ajustar los tiempos de la Fase Intermedia del SITM, estableciendo como fecha de terminación de ésta el 30 de junio de 2019, con el objeto de lograr hacer las mediciones de la demanda referente para determinar si se alcanzó el 75% como culminación de la Fase Intermedia para activar la Fase 3 o descartarla de manera definitiva en los términos previstos en el Contrato de Concesión. El Otros si No. 19 se suscribió debido a que para el 10 de noviembre de 2018 la implementación había ocurrido de manera diferente a la planeada, siendo solamente posible realizar la medición prevista en el contrato de concesión que refiere al 75% de la demanda referente, como segunda condición para culminar la Fase Intermedia, cuando se encuentren plenamente implementadas las obligaciones contractuales previstas para el fin de esa Fase Intermedia.

2

OTROSÍ MODIFICATORIO No. 22 al CONTRATO DE CONCESIÓN No. TC – LPN – 004 DE 2013
SUSCRITO ENTRE TRANSCARIBE S.A. Y SOTRAMAC S.A.S.



Que el 2 de julio de 2019 se suscribió el Otrosí No. 20 al Contrato de Concesión, mediante el cual se amplió el plazo de la Fase Intermedia, teniendo en cuenta la necesidad de realizar ajustes para lograr una medición que se ajuste a la realidad del porcentaje de implementación actual del Sistema y de las rutas que se encuentran operativas. Lo anterior conlleva a modificar el Contrato de Concesión en los siguientes aspectos: (i) revisar la fórmula para el cálculo de la demanda referente hasta antes de 30 de septiembre de 2019; (ii) Transcaribe llevará a cabo el proceso de contratación para la actualización del estudio técnico o modelo de transporte, cuyo cronograma de ejecución determinará la fecha de culminación de la Fase Intermedia y del inicio de la Fase 3, y (iii) se prorrogó para el 30 de marzo de 2020 el aporte No. 4 al FUDO.

Que el 30 de agosto de 2019 se suscribió el Otrosí No. 21 al Contrato de Concesión, mediante el cual se modifican los plazos para realizar los desembolsos #3 y #4 al FUDO, pactándose para el primero como fecha límite el día 30 de septiembre de 2019, y para el 4, el 30 de marzo de 2020.

Que a la fecha se encuentra en ejecución el contrato de CONSULTORIA suscrito entre TRANSCARIBE S.A. y el CONSORCIO TRANSCARIBE 2019, integrado por DESARROLLO TECNOLOGÍA Y PLANEACIÓN SUCURSAL COLOMBIA, MOBILE CONSULTORIA EN MOVILIDAD S.A.S., e IVARSSON Y ASOCIADOS LTDA, cuyo objeto es LLEVAR A CABO LA ACTUALIZACIÓN DEL MODELO DE TRANSPORTE PÚBLICO Y DEL DISEÑO OPERACIONAL DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO DE LA CIUDAD DE CARTAGENA, SITM TRANSCARIBE, el cual responde a la necesidad que tiene el sistema de realizar los ajustes necesarios para lograr realizar una medición que se ajuste a la realidad del porcentaje de implementación actual del Sistema y de las rutas que se encuentran operativas, que no equivalen a los datos descritos en el Anexo 1 del Contrato de Concesión (el cual data del 20 de febrero de 2013), es decir, se requiere un estudio técnico o modelo de transporte actualizado al escenario real.

Que de acuerdo al cronograma de entrega de productos y de ejecución del contrato, el producto final será recibido en la entidad en un plazo de nueve (9) meses siguientes a la suscripción del acta de inicio, hecho que acaeció el 12 de noviembre de 2019.

Que la Fase Intermedia se pensó como un instrumento de estabilización del Sistema que permitiera evidenciar si eran necesarias las inversiones adicionales de los pedidos 3 y 4 o 5, esto es, de la mitad de la flota adicional para la prestación del servicio.

Que, adicionalmente, esa Fase Intermedia ha servido de transición hacia la consolidación del Sistema, requiriendo un mayor plazo dada la forma como se ha dado la implementación en sus dos componentes más importantes: (i) disposición de recursos para cumplir el proceso de desvinculación y desintegración de vehículos del TPC y (ii) disponibilidad de flota de articulados, padrones y busetones para suplir las necesidades del servicio ante la salida de las rutas del Transporte Público Colectivo. Lo anterior, sin perjuicio de mantener las condiciones de activación de la Fase 3 que determinan la vinculación de la flota restante del Sistema y la posibilidad de cada Concesionario de acceder al 100% del ingreso esperado, una vez haya cumplido los hitos de las Fases 1, 2 e Intermedia.

Que a la fecha, el Concesionario ha cumplido con los aportes al FUDO #1, #2 y #3; ha entrado en operación la totalidad de la flota correspondiente a los pedidos #1 y #2, y la demanda referente, calculada de acuerdo a lo establecido hoy en el Contrato de Concesión, se encuentra en el 46%.

Que la modificación que se plantea, de extensión del plazo de la fase intermedia responde a la necesidad de realizar los ajustes necesarios para lograr realizar una medición que se ajuste a la realidad del porcentaje de implementación actual del Sistema y de las rutas que se encuentran operativas, que no equivalen a los datos descritos en el Anexo 1 del Contrato de Concesión (el cual data del 20 de febrero de 2013); lo cual conlleva a modificar el contrato en lo siguiente:

- Las partes deben revisar la fórmula para el cálculo de la demanda referente y cualquier cambio a la misma deberá soportarse en los resultados del estudio técnico contratado y ser acordado por las Partes;

**OTROSÍ MODIFICATORIO No. 22 al CONTRATO DE CONCESIÓN No. TC – LPN – 004 DE 2013
SUSCRITO ENTRE TRANSCARIBE S.A. Y SOTRAMAC S.A.S.**



- TRANSCARIBE S.A. a la fecha ya contrató la actualización del estudio técnico o modelo de transporte, cuyo cronograma muestra como fecha de suscripción del acta de inicio el día 12 de noviembre de 2019, y de acuerdo al plazo de ejecución del proyecto éste culminaría el 12 de agosto de 2020. Este estudio determinará la fecha de culminación de la Fase Intermedia y de inicio de la Fase 3.

Que la modificación que se plantea, llevando la culminación de la Fase Intermedia de acuerdo a los resultados que arroje el estudio técnico del modelo de transporte, se ha determinado por los siguientes aspectos fundamentales:

- (i) problemas de financiación del SITM como consecuencia de la negativa sistemática del Sistema Financiero a financiar sistemas de transporte en Colombia, que en este caso se circunscribe a la demora en la creación del Fondo de Estabilización Tarifaria (FET) para el sistema TRANSCARIBE;
- (ii) ausencia de disponibilidad de flota por parte de algunos actores del Sistema, en los tiempos contractuales, por, entre otras, la ausencia de recursos para realizar el pedido a los proveedores dados los condicionantes que incluyeron los acuerdos de financiación, la ausencia de homologación proferida por el Ministerio de Transporte, la demora en la expedición de los actos administrativos de exclusión del IVA;
- (iii) ausencia de disponibilidad de recursos para el FUDO en los tiempos contractuales; y
- (iv) ausencia del modelo de transporte o estudio técnico actualizado al escenario real.

Que la modificación supondría que, para el cálculo de la demanda referente, las partes deben llevar a cabo, mediante un otrosí, una revisión de la fórmula que se usa de acuerdo a lo establecido en la Cláusula 1.178 del contrato de concesión.

Que el concesionario SOTRAMAC SAS presentó solicitud de prórroga de la fecha de aporte # 4 al FUDO hasta 4 meses posteriores a la activación de la FASE 3, a través del comunicado SN/1566/20 de fecha 22 de enero de 2020, Radicado Interno No. 0203.

Que la Dirección de Operaciones del Ente Gestor a través del Comunicado Interno No. TC-DO-07.02-018-2020 de fecha 3 de febrero de 2020, se pronuncia sobre la solicitud elevada por el contratista manifestando que considera viable llevar a cabo las modificaciones solicitadas en atención a que el recibo de los productos del contrato TC-CPN-01-2019 de actualización del modelo de transporte representa una variable importante para hacer ajustes al sistema y determinar además el concepto de demanda referente para efectos de migrar a la tercera y última fase de implementación.

Que de acuerdo con las reglas de la contratación estatal, las modificaciones contractuales son viables siempre que no se afecten los principios que rigen aquella, por lo que, en el asunto en revisión, de acuerdo con la verificación técnica y financiera que sustenta la decisión, la modificación se ajusta a los parámetros definidos en la Ley y en la jurisprudencia de la Corte Constitucional aplicable al asunto. En efecto, de acuerdo con la sustentación contenida en el estudio que justifica este documento, la Corte Constitucional se ha pronunciado estableciendo como presupuesto para modificar un contrato estatal que ésta sea necesaria para alcanzar los fines del Estado y la debida prestación de los servicios públicos. Al respecto, manifiesta el Alto Tribunal:

"Por regla general, los contratos estatales pueden ser modificados cuando sea necesario para lograr su finalidad y en aras de la realización de los fines del Estado, a los cuales sirve el contrato. Así lo prevén por ejemplo los artículos 14 y 16 de la ley 80, los cuales facultan a las entidades contratantes a modificar los contratos de común acuerdo o de forma unilateral, para evitar la paralización o la afectación grave de los

R

OTROSÍ MODIFICATORIO No. 22 al CONTRATO DE CONCESIÓN No. TC – LPN – 004 DE 2013
SUSCRITO ENTRE TRANSCARIBE S.A. Y SOTRAMAC S.A.S.



servicios públicos a su cargo y asegurar la inmediata, continua y adecuada prestación, entre otros"¹.

Que sobre los límites y requisitos para llevar a cabo una modificación ha definido el Consejo de Estado:

"Según el actor, la norma demandada violenta el inciso segundo del párrafo del artículo 40 de la Ley 80 de 1993, al permitir la adición indiscriminada de los contratos de interventoría sin tener en consideración que el precepto legal estatuye que ningún contrato podrá adicionarse en más de un 50% de su valor inicial.

La Sala acogerá la pretensión formulada en atención a que como ya ha sostenido la jurisprudencia de esta Corporación las expresiones utilizadas por la ley ('adicionar' y 'valor inicial'), hacen referencia a la necesidad de operar **modificaciones** en algunos negocios jurídicos, lo cual implica una variación en el valor pactado. En este evento, se trata de obras nuevas o distintas indispensables para alcanzar la finalidad perseguida con el acuerdo de voluntades. No obstante lo anterior, la legislación vigente contempla una limitante: el valor de lo adicionado no puede sobrepasar la mitad de lo inicialmente pactado, asegurándose su actualización mediante las variaciones que presenta el salario mínimo legal mensual. La prohibición expresada por el legislador en el artículo 40 del Estatuto de contratación estatal, **es una medida que no solo busca que no se burlen los procedimientos de selección, sino que además asegura principios como la transparencia, la selección objetiva y la planeación**"². (Negrilla fuera del texto).

Que, en ese mismo sentido, la Corte Constitucional, con fundamento en el concepto elaborado por la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado en 2009, estableció que además del valor máximo establecido por el inciso segundo del párrafo del artículo 40 para adicionar a un contrato, es necesario cumplir con otra serie de requisitos y respetar algunas restricciones. Al respecto, manifiesta el Alto Tribunal:

"Ahora bien, como se indicó en ese concepto, el que la mutabilidad de los contratos estatales sea posible **no significa que pueda llevarse a cabo por la mera voluntad de las partes o de la entidad contratante; por el contrario, la modificación del contrato debe ser excepcional en virtud de los principios de planeación y seguridad jurídica. Por ello la Corte concuerda con la Sala de Consulta y Servicio Civil en que la modificación debe obedecer a una causa real y cierta autorizada en la ley, sustentada y probada, y acorde con los fines estatales a los que sirve la contratación estatal.** (Negrilla fuera del texto).

(...)

El Consejo de Estado, en su jurisprudencia, ha señalado que el plazo es un elemento accidental del contrato –no de su esencia ni de su naturaleza- y por ello puede ser materia de modificaciones.

(...)

Lo mismo ocurre con el precio, cuya adición, de conformidad con esta misma providencia, es además expresamente autorizada por el artículo 40 de la ley 80, siempre y cuando no exceda el 50% del valor inicial.

¹ CORTE CONSTITUCIONAL. Sentencia C-300 de 2012. M.P. Jorge Ignacio PreteltChaljub.

² CONSEJO DE ESTADO. SALA DE CONSULTA Y SERVICIO CIVIL. Concepto del 9 de septiembre de 2008. Rad. 1920. M.P. Enrique José Arboleda Perdomo.

(...)

La reforma del objeto del contrato, en tanto elemento de su esencia, debe tener lugar en un nuevo contrato; permitir lo contrario conllevaría autorizar su sustitución sin el cumplimiento de las formalidades propias del contrato estatal y en perjuicio de los principios que persiguen tales reglas. Esto no significa que el objeto no pueda ser complementado, siempre y cuando se trate de la adición de actividades necesarias para su adecuada realización. En este sentido debe entenderse el citado concepto del 18 de julio de 2002 sobre el contrato de obra. Ciertamente, en el caso de ese contrato en particular, es posible la inclusión de mayores cantidades de obra sin que ello siempre signifique la transformación del objeto. Esto lleva a la Corte a recordar que el objeto de un contrato debe analizarse en cada caso, a la luz de la normativa que rige cada tipo de negocio y de las cláusulas pactadas y los demás documentos que hacen parte del contrato"³. (Negrilla fuera del texto).

Que es claro que para modificar un contrato estatal se requiere: i) acreditar su necesidad de acuerdo con los fines de la administración y/o debida prestación de los servicios públicos; ii) en caso de que se requiera una adición presupuestal la misma no podrá superar el 50% del valor inicial del contrato; y iii) no es posible modificar el objeto del contrato a punto de sustituir o desnaturalizar el mismo, pretendiendo ocultar así la celebración de un nuevo negocio jurídico en la modificación de uno ya existente.

Que teniendo claridad sobre las causas que dan origen a la suscripción de este Otrosí, se tiene que el objetivo fundamental a la realización de los intereses colectivos y con ello el logro de los fines perseguidos por la contratación, concretados en este caso, en la prórroga de la fecha de culminación de la fase intermedia y del plazo para hacer el aporte # 4 al FUDO; y en aras de la realización de los fines del Estado, a los cuales sirve el contrato, de conformidad con lo establecido en los artículos 14 y 16 de la Ley 80 de 1993.

Que todos los documentos a que se hace alusión en el presente OTRO SI, hacen parte integral de él.

Con base en lo anterior, las partes acuerdan:

CLÁUSULA 1. Modificar la **CLÁUSULA 10.** SUSCRIPCIÓN DEL CONTRATO DE FIDUCIA DEL PATRIMONIO AUTÓNOMO PARA EL MANEJO DE LOS RECURSOS DEL FONDO UNIFICADO DE DESINTEGRACIÓN Y DE OPERADORES, modificada por los Otrosíes No. 6, No. 14, No. 16, No. 17, No. 18 No. 19 y No. 20, la cual quedará así:

"CLÁUSULA 10.- SUSCRIPCIÓN DEL CONTRATO DE FIDUCIA DEL PATRIMONIO AUTÓNOMO PARA EL MANEJO DE LOS RECURSOS DEL FONDO UNIFICADO DE DESINTEGRACIÓN Y DE OPERADORES.

*El Concesionario, conjuntamente con los otros dos concesionarios de operación, presentará a TRANSCARIBE S.A. la propuesta de tres (3) sociedades fiduciarias que cumplan los requisitos establecidos por TRANSCARIBE y desempeñen las labores descritas en el **APÉNDICE 13**, dentro del plazo establecido en el cierre financiero, con los soportes y documentos que acrediten lo exigido en estos pliegos; una vez TRANSCARIBE S.A. los verifique y establezca que las tres sociedades cumplen los requisitos, lo comunicará a los Concesionarios para que procedan a contratar una de las tres fiduciarias de su elección. Esa relación contractual deberá perfeccionarse antes de vencerse el día quince (15) hábil siguiente a aquél en que sea proferida la comunicación con la cual TRANSCARIBE S.A. dio su visto bueno.*

³ CORTE CONSTITUCIONAL. Sentencia C-300 de 2012. M.P. Jorge Ignacio Pretelt Chaljub.

R

En caso de que los CONCESIONARIOS no se pongan de acuerdo frente a la escogencia de la sociedad fiduciaria, la selección se hará mediante sorteo entre las ofertas que resultaron viables para TRANSCARIBE S.A. Adicionalmente, si después de realizar la invitación a las sociedades fiduciarias, cumplen los requisitos menos de tres sociedades, se escogerá entre la o las hábiles la fiduciaria que llevara a cabo dicho proceso.

En cualquier caso, el Contrato de Fiducia deberá quedar suscrito y perfeccionado a más tardar dentro de los tres (3) meses siguientes a la legalización del contrato de concesión.

El objeto del Contrato de Fiducia de Fondo Unificado de Desintegración y de Operadores será la constitución de un Patrimonio Autónomo, de administración, inversión y fuente de pago, que actuará como Administrador Fiduciario de los recursos destinados a dos compartimentos, así:

(i) Desintegración: recursos destinados a la reducción de la oferta del transporte público colectivo mediante el proceso de desvinculación de los vehículos de transporte público colectivo de pasajeros del Distrito de Cartagena hoy en circulación, con tarjeta de operación y que hagan parte del **APÉNDICE 5**. Así mismo, ejecutar todos los procesos necesarios y definidos por la autoridad de transporte de Cartagena para lograr la reducción de la oferta del transporte público colectivo mediante el proceso de desvinculación de los vehículos de transporte público colectivo de pasajeros del Distrito de Cartagena.

(ii) Fondo de Operadores: recursos destinados a cubrir los faltantes entre los Egresos Teóricos del Concesionario y los Pagos Reales del Concesionario.

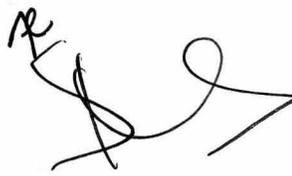
➤ Condiciones Generales del Patrimonio Autónomo:

- Tamaño: El tamaño del fondo de Operadores está definido en pesos de diciembre de 2013, según la tabla siguiente.
- Rendimientos: los rendimientos semanales del FO serán reinvertidos en el FO
- Ingresos: Provenientes de los aportes iniciales de cada concesionario (AIFU) de acuerdo a los valores y plazos establecidos en el contrato de concesión, en función de la condición que se pacta a continuación.
- Destino de recursos: los recursos serán destinados exclusivamente a cubrir los faltantes en la remuneración de los concesionarios de operación (VEK y VEFU), en el caso de haber aplicado la metodología de repartición de Bolsa del Sistema basada en la proporcionalidad del pago teórico.

La sociedad fiduciaria suscribirá el contrato de fiducia mercantil de administración, inversión y fuente de pago, para el manejo de la totalidad de los recursos destinados a la desvinculación de vehículos del Transporte Público Colectivo (TPC) provenientes de (l) el(los) crédito(s) contratados por los concesionarios de operación o sus aportes de capital y que tienen como única finalidad la contenida en el presente objeto.

Los concesionarios de operación, incluyendo a Transcaribe S.A. en su rol de operador, serán responsables de la consecución de los recursos necesarios para fundear el patrimonio autónomo.

Los aportes máximos que deberá realizar cada concesionario, incluyendo a



OTROSÍ MODIFICATORIO No. 22 al CONTRATO DE CONCESIÓN No. TC – LPN – 004 DE 2013
SUSCRITO ENTRE TRANSCARIBE S.A. Y SOTRAMAC S.A.S.



Transcaribe S.A. en su rol de operador, a cada Fondo del FUDO, es decir, al Fondo de Desintegración y al Fondo de Operadores, serán los que se incluyen a continuación:

Aportes Iniciales - Fondo Unificado (AIFU)	Concesión 1	Concesión 2	Concesión 3
Desintegración	90,100	75,500	73,100
Fondo	10,600	8,900	8,600
Total	100,700	84,400	81,700

(Valores expresados en millones de pesos de diciembre de 2013)

RESPECTO DEL FONDO DE OPERADORES, SE PACTA LO SIGUIENTE:

El aporte máximo que deberá hacer cada CONCESIONARIO, incluyendo a Transcaribe S.A. en su rol de operador, al Fondo de Operadores es el definido más adelante, en el cuadro denominado "Aportes al FUDO por concepto de Fondo de Operadores, fondo de desintegración e ingreso esperado por aportes al FUDO".

Respecto del Fondo de Operadores, los aportes deberán hacerse dentro de los 15 días calendario siguientes a que Transcaribe S.A. lo requiera, una vez verificada la ocurrencia de las siguientes dos condiciones:

- I. Que la TT sea superior a la TU + TFET durante 4 semanas continuas.
- II. Que en cualquier semana del año el saldo disponible en el Fondo de Contingencias sea inferior al 80% de los Egresos Teóricos del Sistema, de esa misma semana.

Verificada por Transcaribe la ocurrencia de la condición uno (i), los CONCESIONARIOS deberán ser notificados con el objeto de que procedan a la consecución de los aportes que deberán realizar. Con la ocurrencia de la condición dos (ii), los CONCESIONARIOS deben proceder a realizar el aporte de los recursos al Fondo de Operadores dentro de los 15 días calendario siguientes a la fecha en que Transcaribe S.A. informe dicha situación.

El valor total del aporte por cada evento en el que se cumplan las condiciones I y II, señaladas en los párrafos anteriores, que deberá hacerse al Fondo de Operadores será el equivalente a la diferencia entre la tarifa técnica promedio de las últimas 4 semanas de operación y la tarifa al usuario más TFET (cuando dicho aporte aplique según las condiciones del contrato), por el número de usuarios del mismo periodo, multiplicado por dos (2) meses, como lo muestra la siguiente fórmula ("Aporte al Fondo de Operadores" AFO):

$$AFO = (TT_i - Tu_i - TFETu_i) * PV_i * 2$$

Dónde:

AFO = Aportes al Fondo de Operadores.

TT_i = Tarifa Técnica del periodo i.

Tu_i = Tarifa al Usuario del periodo i.

TFET_i = Porción de Tarifa por usuario aportada desde el Fondo de Estabilidad Tarifaria del periodo i (cuando dicho aporte aplique según las condiciones del contrato).

PV_i = Pasajes Validados del periodo i

19

OTROSÍ MODIFICATORIO No. 22 al CONTRATO DE CONCESIÓN No. TC – LPN – 004 DE 2013
SUSCRITO ENTRE TRANSCARIBE S.A. Y SOTRAMAC S.A.S.



i= Últimas cuatro (4) semanas de operación, contadas desde la fecha en la que se materializa las condiciones I o II.

El "Aporte al Fondo de Operadores" AFO, corresponde al valor total a aportar por cada evento en el que se presenten las condiciones descritas en el párrafo anterior. El Concesionario sólo podrá ser beneficiario del uso de los recursos disponibles en el Fondo de Operadores cuando hubiese cumplido con la obligación de hacer los aportes en los términos indicados en esta cláusula, y en la proporción en que haya cumplido con aquéllos.

Sobre dicho valor AFO, cada agente debe realizar su aporte de manera proporcional, como lo indica la columna "% aporte" del cuadro que se incluye a continuación, multiplicando dicho porcentaje por el valor AFO encontrado bajo la fórmula anterior, siendo el valor tope a aportar, el establecido en la columna FO del mismo cuadro.

Nota: los valores corresponderán a pesos corrientes del momento del giro. Si al finalizar el mes uno (1) de cada aporte, las condiciones I y II persisten, cada agente deberá gestionar recursos bajo el mismo procedimiento para aportarlos definido para la ocurrencia de ellas.

Cuadro Aportes al FUDO por concepto de Fondo de Operadores, fondo de desintegración e ingreso esperado por aportes al FUDO

	% Aporte	FUDO	FD	FO	IEFU	IEFU sin Aportes FO
SOTRAMAC	37,72%	\$ 100.70	\$ 90.10	\$ 10.60	\$ 142.50	\$ 127.500
		0	0	0	0	
TRANSCARIBE OP	31,67%	\$ 84.400	\$ 75.50	\$ 8.900	\$ 119.40	\$ 106.809
			0		0	
TRANSAMBIENTA	30,61%	\$ 81.700	\$ 73.10	\$ 8.600	\$ 115.60	\$ 103.432
L			0		0	
Total	100,0%	\$ 266.800	\$ 238.700	\$ 28.100	\$ 377.500	\$ 337.741

Pesos constantes año 2013

Por cada aporte AFO que realicen los agentes de operación incluyendo a Transcaribe S.A. en su rol de operador, el valor IEFU de cada uno se ajustará adicionando al valor "IEFU sin Aportes FO", el resultado de multiplicar el valor del aporte, en pesos constantes año 2013, que realicen en cada evento por UNO COMA CUATROCIENTOS QUINCE (1,415). Factor este que resulta de la proporción existente entre el valor total a aportar al FUDO y el valor esperado como repago (IEFU).

El valor indicado en las tablas anteriores será indexado con la IPC mensual certificada por el DANE al mes anterior a la fecha de cada operación efectiva.

Desembolsos para el Fondo de Desintegración: Transcaribe S.A. informará oportunamente a los Concesionarios las fechas efectivas de los desembolsos de dichos aportes en el Fondo de Desintegración de la Fiducia del FUDO, las cuales serán determinadas considerando el plan de implementación, las fechas de pedido de flota nueva y la cantidad de vehículos del TPC postulados. El valor indicado en la tabla anterior será indexado con la IPC mensual certificada por el DANE al mes anterior a la fecha del desembolso efectivo solicitado por Transcaribe. Los desembolsos se deben realizar de acuerdo a la siguiente tabla, el plazo de los desembolsos solicitados no puede ser superior al indicado en la misma, los desembolsos requeridos no pueden ser inferiores al porcentaje

OTROSÍ MODIFICATORIO No. 22 al CONTRATO DE CONCESIÓN No. TC – LPN – 004 DE 2013
SUSCRITO ENTRE TRANSCARIBE S.A. Y SOTRAMAC S.A.S.



indicado:

- Desembolsos para desintegración Fase 1 y Fase 2:

No. Desembolso	Mes/opportunidad	%Desintegración
Desembolso # 1	+1*	21.07%
Desembolso # 2	15 de febrero de 2016 y en todo caso hasta el 31 de marzo de 2016 de acuerdo con la condición que se incluye***	21.07%

*Mes desde cierre financiero del concesionario

***La fecha prevista para el 15 de febrero de 2016 coincide con aquella en la cual Transcaribe S.A. espera realizar el desembolso de los recursos al FUDO respecto de la proporción que le corresponde. Al respecto, se establece lo siguiente:

- (i) **Primer Evento:** Si para el día 15 de febrero de 2016 TRANSCARIBE **ya realizó** el desembolso de los recursos al FUDO, el Ente Gestor deberá informar al CONCESIONARIO para que, realice el segundo desembolso (21.07%) dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la comunicación en la cual se indique el cumplimiento de ese hito a cargo de TRANSCARIBE.
- (ii) **Segundo Evento:** En el evento en que para el 15 de febrero de 2016 TRANSCARIBE **no haya** cumplido con la obligación de desembolso de los recursos al FUDO, el desembolso a cargo del CONCESIONARIO se realizará dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la fecha en que TRANSCARIBE informe al CONCESIONARIO sobre el cumplimiento de la obligación de desembolso a su cargo.
- (iii) En todo caso, es decir, aun cuando se cumpla o no el Primer Evento o el Segundo Evento dispuestos en los literales (i) y (ii) anteriores, el CONCESIONARIO deberá realizar el segundo desembolso (21.07%) a más tardar el día 31 de marzo de 2016.
- (iv) Bajo cualquier evento o circunstancia, Transcaribe S.A. una vez cuente con la aprobación del crédito que obtendrá para la financiación de la porción del FUDO que le corresponde cumplir, deberá informar al CONCESIONARIO dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a la verificación de ese hecho.

- Desembolsos para desintegración **Fase Intermedia y Fase 3**

Mes	%Desintegración
Desembolso #3: 30 de septiembre de 2019	19.29%
Desembolso #4: Hasta Cuatro (4) meses siguientes al inicio de la Fase Tres	19.29%
Desembolso #5: Hasta el mes +9 desde el inicio de la Fase 3	19.28%
TOTAL	100%

Nota: En el evento que los desembolsos #3 y #4 no se cumplan dentro del límite temporal máximo fijado en este documento para cada uno de ellos, el CONCESIONARIO faculta a Transcaribe S.A. para realizar el descuento

R

automático por el valor equivalente a cinco (5) salarios mínimos legales mensuales vigentes, por cada día de atraso en la realización del desembolso de los recursos al FUDO, en las fechas previstas en este otrosí. El valor se descontará del valor del repago por concepto del VEFU, aplicando proporcionalidad en el evento de realizarse aporte parcial a partir de una regla de tres simple determinada por el valor del aporte a realizar indexado y el aporte realizado, en cada fecha pactada. El límite máximo diario de descuento automático será por el valor que arroje la multiplicación del número de salarios indicado o proporcional, por el valor del salario mínimo legal mensual vigente al momento de la liquidación del descuento automático. Respecto del periodo mensual, el límite corresponderá a multiplicar el número de salarios por el valor del salario mínimo legal mensual vigente al momento de la liquidación del descuento automático, multiplicado por treinta (30) días del mes. Este límite máximo aplicará respecto de cada hito (fecha) incumplido.

Con la suscripción de este otrosí, el Concesionario acepta la realización del descuento automático pactado en esta cláusula, sobre las sumas que se repaguen por el VEFU. El valor descontado será trasladado por Transcaribe S.A. al FUDO, sin que se tome como aporte del CONCESIONARIO a quien se le hace el descuento. En el evento de coincidir la mora respecto de dos o más desembolsos totales o parciales, el descuento se hará de manera independiente por cada uno de los hitos incumplidos.

Para la aplicación del descuento automático, las partes acuerdan que bastará la verificación objetiva de la ausencia de desembolso al FUDO en cada una de las fechas fijadas, y la liquidación del valor en los términos de esta cláusula, sin necesidad de iniciar un trámite administrativo adicional que dé certeza a esta facultad de parte.

El descuento que se pacta se hará de manera independiente para cada desembolso pendiente de cumplimiento, porque se trata de dos hitos diferentes, aplicando la proporcionalidad para cada uno de ellos en función del valor del desembolso realizado.

- **Desembolsos para el Fondo de Operadores:** en caso de que los CONCESIONARIOS decidan realizar aportes al Fondo de Operadores, sin atender las condiciones previstas anteriormente en esta Cláusula e incluidas mediante el otrosí No. 12, los porcentajes y plazos serán los siguientes, esto es, los pactados desde la estructuración del contrato:

Mes	% Desintegración
+9	56.25%
+15	8.75%
+21	8.75%
+27	8.75%
+33	8.75%
+39	8.75%
Total	100.00%

** Meses desde cierre financiero

NOTA: De acuerdo con la certificación emitida por los estructuradores financieros el cierre financiero fue acreditado por el CONCESIONARIO el día 4 de junio de 2015, a través del Radicado Interno No. 783.

Los Concesionarios de Operación serán fideicomitentes de dicho patrimonio



**OTROSÍ MODIFICATORIO No. 22 al CONTRATO DE CONCESIÓN No. TC – LPN – 004 DE 2013
SUSCRITO ENTRE TRANSCARIBE S.A. Y SOTRAMAC S.A.S.**



autónomo.

Transcaribe debe informar a los concesionarios en un plazo no mayor a cinco (5) hábiles posteriores al desembolso por parte de éstos al FUDO, las placas de los vehículos que deben desvincularse del TPC, de acuerdo a la establecido en el Apéndice 9, a los vehículos incluidos en su propuesta, y a la disponibilidad de recursos existentes en el FUDO.

En caso que el total de la FAD sea inferior al total de AIFU en su componente de desintegración, los remanentes serán reintegrados a los concesionarios y se recalculará el VEFU proporcional al total efectivamente desembolsado para el pago de vehículos. Ante el eventual recalculo del VEFU, los remanentes sobre el VEFU inicial se destinarán al fondo de contingencias del sistema, al igual que los eventuales rendimientos financieros que se generen durante la duración de la fiducia de desvinculación.

En caso en que, al momento de realizar los aportes al Fondo de Operadores, se hayan obtenido recursos para el Fondo de Contingencias por valor igual o superior al aporte a realizar, Transcaribe podrá disminuir el valor a depositar en el Fondo de Operadores por parte de los concesionarios, y reajustará el VEFU sin afectar la estructura financiera del componente de desintegración.

La sociedad fiduciaria administrará los recursos del VEFU con destino al repago de los AIFU, hasta que se alcance el IEFU. Estos recursos se destinarán hasta que se alcance el ingreso esperado por el fondo unificado para cada CONCESIONARIO, por los siguientes valores, cuando se haga el aporte completo al FUDO, esto es, incluyendo desintegración y fondo de operadores:

Ingreso Esperado Fondo Unificado	Concesión 1	Concesión 2	Concesión 3
Ingreso Esperado Fondo Unificado	142,500	119,400	115,600

(Valores expresados en millones de pesos de diciembre de 2013)

El VEFU del Fondo de Desintegración que se liquidará en cada periodo de pago semanal corresponde a los siguientes valores:

Fondo Unificado de Desintegración y Operadores (FUDO)	Concesión 1	Concesión 2	Concesión 3	Total Sistema
Tarifa Inicial (VEFU)	75,86	63,58	61,56	201
Incrementos				
Mes 36 de Operación Regular	19,55	16,39	15,87	51,81
Mes 48 de Operación Regular	3,16	2,64	2,56	8,36
Mes 63 de Operación Regular	15,17	12,71	12,32	40,2

(Valores expresados en pesos de diciembre de 2013)

(Incrementos expresados en pesos de diciembre de 2013)

Para el pago del VEFU a los operadores deberá tenerse en cuenta el estado de cumplimiento de los desembolsos al Fondo de Desintegración del FUDO solicitados por Transcaribe en función de las necesidades del plan de implementación del Sistema. Lo anterior quiere decir que el cálculo del valor a pagar por concepto de VEFU se verá afectado por el porcentaje de cumplimiento de tales desembolsos. De esta forma, del valor a pagar a cada operador por concepto de VEFU se deberá pagar el porcentaje que

[Handwritten signature/initials]

[Handwritten mark]

OTROSÍ MODIFICATORIO No. 22 al CONTRATO DE CONCESIÓN No. TC – LPN – 004 DE 2013
SUSCRITO ENTRE TRANSCARIBE S.A. Y SOTRAMAC S.A.S.



corresponda con el porcentaje de aportes desembolsados de aquellos solicitados por Transcaribe en función de las necesidades del plan de implementación.

Una vez aplicada la anterior regla, de existir un remanente, este será distribuido a título de VEFU entre los operadores, de acuerdo al peso porcentual que tiene el VEFU de cada uno en el VEFU total del Sistema, que resulta de aplicarle el porcentaje de cumplimiento del total de aportes desembolsados por cada operador, de aquellos solicitados por Transcaribe de conformidad con la siguiente tabla:

	VEFU	% Cumplimiento aportes FUDO	VEFU afectado por Cumplimiento	Peso Porcentual del VEFU afectado por Cumplimiento
Concesión 1	(a)	(e)	$(h) = (a) \times (e)$	$(h) / (k) \times 100$
Concesión 2	(b)	(f)	$(i) = (b) \times (f)$	$(i) / (k) \times 100$
Concesión 3	(c)	(g)	$(j) = (c) \times (g)$	$(j) / (k) \times 100$
			$(k) = (h) + (i) + (j)$	

Para efectos de los cálculos del pago del VEFU deberán tenerse en cuenta los montos de los desembolsos al Fondo de Desintegración realizados por los Concesionarios, en pesos constantes de diciembre de 2013.

Una vez alcanzado el IEFU, los recursos del VEFU serán destinados a los CONCESIONARIOS de operación y se acumularán junto con el VEK para el cálculo del IEDO.

Los Concesionarios no podrán suscribir compromisos sobre los recursos de la fiducia que excedan el monto por pasajero destinado a esta (VEFU) por la demanda proyectada. Adicionalmente, no podrá suscribir compromisos sobre los recursos que excedan la duración de esta.

La duración del contrato de Fiducia será de máximo 242 meses desde su constitución o hasta que el concesionario alcance el IEDO (Ingreso Esperado de Operación) ofertado. En caso de que transcurra este plazo y el Concesionario no haya obtenido el IEFU por la no implementación de la Fase 3, Transcaribe podrá destinar Fondos existentes en el Fondo de Contingencias o en el FMES o en el Fondo de Operadores para cubrir los eventuales faltantes.

Las partes podrán ajustar el contenido de la minuta del Contrato de Fiducia, siempre y cuando no contraríe las condiciones mínimas establecidas en el citado documento, en el APÉNDICE 13 ni en el presente contrato de concesión.

PARÁGRAFO: *Los concesionarios podrán adquirir vehículos del TPC antes de que los mismos sean requeridos para su desintegración y desvinculación, asumiendo los riesgos financieros por la flota adquirida. En este caso la titularidad del vehículo deberá encontrarse en cabeza del concesionario, como consecuencia de haber realizado el pago anticipado a favor del propietario.*

En éste caso, se descontará de los AIFUs, presentados anteriormente, los pagos que cada concesionario haya realizado para la adquisición de vehículos que hagan parte del inventario actual del TPC. El valor que será descontado corresponde al publicado en el Apéndice 5 y no al valor del pago que haya realizado el concesionario.

Para lo anterior, el concesionario deberá acreditar al momento de realizar el aporte según el cronograma establecido la adquisición del vehículo mediante:

- ✓ La tarjeta de propiedad del vehículo a su nombre, esto es, del concesionario; y,
- ✓ La certificación de la entidad financiera sobre la transferencia de los fondos a la cuenta del propietario

En todo caso, no se modificará el protocolo de desintegración de los vehículos y se cumplirá la prelación establecida en el Apéndice 13. Así mismo, se mantendrán los plazos de repago del VEFU, su valor, sus incrementos y los demás aspectos relacionados con el repago del AIFU."

PARÁGRAFO SEGUNDO: El CONCESIONARIO podrá compensar los desembolsos al FUDO, con el valor que debe reconocerse a los propietarios de los vehículos del TPC que fueron vinculados a la propuesta y se acreditaron como parte del cierre financiero, de manera que el desembolso de recursos al patrimonio autónomo en el cual se administran los recursos se afecte en esa proporción, de acuerdo con el valor que sea definido por TRANSCARIBE S.A.

PARÁGRAFO TERCERO: En relación con esta alternativa, el CONCESIONARIO se obliga a garantizar que el propietario del vehículo respecto del cual se hace la compensación realizará el proceso de desvinculación y desintegración en los términos señalados en el Apéndice 13. En el evento en que la obligación de desvinculación y desintegración no se cumpla en las condiciones allí previstas se entenderá que hay mora en el desembolso de los recursos al FUDO generando la obligación de reconocer intereses moratorios a la tasa máxima legal a favor del patrimonio autónomo desde la fecha en que debió cumplirse la obligación de hacer los desembolsos al FUDO en los términos previstos en el contrato de concesión. Desde ya el CONCESIONARIO reconoce que hará ese reconocimiento sin necesidad de que exista requerimiento prejudicial o judicial."

CLÁUSULA 2. Modificar la CLÁUSULA 64. PROCESO DE DESVINCULACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO Y ENTRADA EN OPERACIÓN DE LA FLOTA DEL SISTEMA TRANSCARIBE, modificada por el Otrosí No. 14, 16, 17, 18, 19 y 20, la cual quedará así:

"CLÁUSULA 64 PROCESO DE DESVINCULACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO Y ENTRADA EN OPERACIÓN DE LA FLOTA DEL SISTEMA TRANSCARIBE

El proceso de desvinculación y entrada en operación de la flota inicia una vez obtenido el cierre financiero y comprenderá desde el inicio de la operación regular, hasta la vinculación de la flota correspondiente a la Fase 3, si ella se implementa o a la Fase 3 por culminar la Fase Intermedia sin alcanzar la demanda referente que activa la vinculación de la flota correspondiente al pedido #5. El objetivo fundamental de este proceso es la desvinculación de la totalidad de los vehículos del sistema colectivo y la entrada en operación de la flota de referencia requerida por el Sistema Transcaribe. Este proceso tendrá tres (3) fases y una eventual fase intermedia, así:

(I) FASE 1

- Objetivo: El objetivo fundamental de esta fase es iniciar el proceso de desvinculación de los vehículos del sistema de transporte público colectivo y pedir la flota inicial del Sistema, requerida para la fase 2.
- Etapas Contractuales: Etapa Preoperativa del Contrato.
- Inicio: Día siguiente a la aprobación del cierre financiero
- Finalización: Inicio de la Etapa de operación Pedagógica.
- Plazo: Máximo seis (6) meses.
- Actividades desvinculación:



R

- o Desembolsos al FUDO: Dos desembolsos de acuerdo a la Cláusula 10 del Contrato de Concesión. El desembolso correspondiente al mes +7 del componente de desintegración, se cumplirá en ese mismo periodo, el cual hará parte de la Fase II, como consecuencia de la disminución del plazo para incorporar la flota.
- o Vehículos a desvincular: Mínimo, 320 vehículos del TPC en cada desembolso, de acuerdo a lo establecido en el parágrafo 1 de la presente cláusula.
- Actividades vinculación:
- o Entrada en operación: No entran a operar vehículos del Sistema en ésta Fase.
- o Pedido de flota: Se pedirá la siguiente flota, en un plazo no mayor a cinco (5) días hábiles posterior al cierre financiero.

Pedido # 1	Concesión 1	Concesión 2	Concesión 3	Total
Articulado	22	-	-	22
Padron	-	49	61	110
Buseton	48	30	39	117
Total	70	79	100	249

Esta Fase 1 culminó el 10 de noviembre de 2015, teniendo en cuenta que el 11 de noviembre de 2015 inició la Operación Pedagógica de acuerdo con el "ACTA DE ACUERDO IMPLEMENTACIÓN OPERACIÓN PEDAGÓGICA SUSCRITA ENTRE TRANSCARIBE S.A. Y TRANSAMBIENTAL S.A.S.

(ii) FASE 2

- Objetivo: Iniciar la operación del Sistema y continuar el proceso de desvinculación de los vehículos del Transporte Público Colectivo.
- Etapa Contractual: Etapa Pedagógica y Etapa Regular
- Inicio: Día siguiente a la finalización de la Fase 1 (éste día coincide con el inicio de la Etapa Pedagógica)
- Finalización: Cuando ocurra lo primero entre las siguientes dos condiciones:
 - o Condición F2.1: La demanda real alcanza el 75% de la demanda referente. Éste evento será determinado a partir de los pasajes validados utilizados en el proceso de liquidación semanal de pago a agentes.
 - o Condición F2.2: Finalización de la fase 2 del concesionario 1 –SOTRAMAC S.A.S.
- Plazo: Máximo doce (12) meses
- Actividades desvinculación:
- o Desembolsos al FUDO: Desembolso número dos y tres (modificado a la Fase Intermedia en virtud del Otrosí No. 14, de acuerdo a la Cláusula 10 del Contrato de Concesión).
- o Vehículos a desvincular: Mínimo 320 vehículos del TPC, de acuerdo a lo establecido en el parágrafo 1 de la presente cláusula.
- Actividades vinculación:
- o Entrada en operación # 1: Entran los vehículos del pedido #1 al inicio de la fase
- o Pedido de flota: Se pedirá la siguiente flota, simultáneamente con el pedido de flota #2 de la concesión 1 – SOTRAMAC S.A.S.

Pedido # 2	Concesión 1	Concesión 2	Concesión 3	Total
Articulado	32	-	-	32
Padron	-	35	28	63
Buseton	-	-	-	-
Total	32	35	28	95



- o Entrada en operación # 2: Entran los vehículos del pedido #2.

Las partes reconocen que la Fase 2 culminó el 10 de noviembre de 2016 sin haberse realizado el desembolso completo de recursos al Fondo de Desintegración del FUDO respecto del desembolso #3, y tampoco la vinculación de la flota correspondiente al pedido #2. Con la suscripción del Otrosí No. 8 se entendió superada la imputación de responsabilidad del Concesionario frente al presunto incumplimiento de las fechas contractuales, teniendo en cuenta las consideraciones que motivaron la suscripción de dicho documento.

(iii) FASE INTERMEDIA:

Estructurada como instrumento de estabilización del Sistema que permitiera evidenciar si serán necesarias las inversiones adicionales del pedido #5, tras su activación, esto es, de la mitad de la flota adicional para la prestación del servicio.

- Objetivo: Continuar el proceso de desvinculación de los vehículos del Transporte Público Colectivo, para incrementar la demanda del Sistema Transcaribe, complementando con la vinculación plena de los vehículos del Pedido 2 que se encuentran pendientes por parte de todos los Operadores.

- Establecer un esquema de vinculación de la flota de TRANSCARIBE

- Etapas Contractual: Etapa de Operación Regular

- Inicio: Inició el 11 de noviembre de 2016.

- Finalización: Cuando ocurra lo primero entre los siguientes dos eventos:

- o Condición FI.1: La demanda real alcanza el 75% de la demanda referente. Éste evento será determinado a partir de los pasajes validados utilizados en el proceso de liquidación semanal de pago a agentes. Esta medición se hará con la incorporación de la flota del CONCESIONARIO respecto de los pedidos completos #1 y #2.

- o Condición FI.2: El 30 de octubre de 2020.

Nota: En todo caso, de acuerdo al cronograma de entrega de productos y plazo del contrato consultoría No. TC-CPN-001-2019 cuyo objeto es llevar a cabo la actualización del modelo de transporte público y del diseño operacional del sistema integrado de transporte masivo de la ciudad de Cartagena, SITM TRANSCARIBE, el producto definitivo debe ser entregado en agosto de 2020, fecha a partir de la cual se discutirán las condiciones de la implementación de la FASE 3.

- Plazo: El necesario para la estabilización del Pedido #2, empezando la medición del 75% de la demanda referente desde **mayo de 2018**. En todo caso, la medición podrá iniciarse una vez se encuentre incorporada toda la flota de los pedidos #1 y #2 del Concesionario. Verificada la obtención del 75% de la demanda referente con la incorporación de los pedidos #1 y #2 del CONCESIONARIO, se pasará a la Fase 3, cumpliendo con el pedido de la flota #5 en los términos pactados en el contrato de concesión.

Nota: La finalización de la Fase Intermedia por el cumplimiento de la condición que refiere a obtener el SITM el 75% de la demanda referente (condición FI.1), implica para el Concesionario acreditar la incorporación completa de los pedidos #1 y #2 a la prestación del servicio, así como la realización de los desembolsos #1, #2, #3 y #4. Vale decir, así el Sistema llegue al 75% de la demanda referente como hito para entender

R

culminada la Fase Intermedia, respecto del Concesionario que no haya incorporado los pedidos completos #1 y #2, ni haya realizado completos los desembolsos #1, #2, #3 y #4, o tenga incompleto cualquiera de ellos de forma independiente, se entenderá que, no obstante la activación de la Fase 3 para el SITM por alcanzarse la demanda referente, el Concesionario sólo podrá hacer el pedido #5 y, consecuentemente, acceder al 100% del ingreso esperado, cuando haya realizado la incorporación plena de la flota #1 y #2 y haya realizado de forma completa los desembolsos al Fondo de Desintegración del FUDO hasta el #4, de acuerdo con la reorganización de la Fase Intermedia.

- Actividades desvinculación:

- o Desembolsos al Fondo de Desintegración del FUDO: Desembolsos número tres (#3) y cuatro (#4), de acuerdo con la Cláusula 10 del Contrato de Concesión, modificada mediante el presente otrosí.
- o Vehículos a desvincular: Los que Transcaribe considere necesarios a partir de la disponibilidad de recursos en la fiducia. No sólo podrá desvincularse y desintegrarse flota del TPC para implementar rutas del SITM, sino que se podrá desvincular y desintegrar aceleradamente flota del TPC, como objetivo de la Fase Intermedia, siempre que existan recursos disponibles en el FUDO para esos efectos.

- Actividades vinculación:

- Entrada en operación: Estabilización del pedido # 2

Pedido de flota: No se pide flota nueva diferente a los pedidos 1 y 2 que se deben completar para el sistema Transcaribe, en ésta Fase. El pedido #5 se hará por el CONCESIONARIO de acuerdo con lo pactado en el Contrato de Concesión porque supondrá la activación de la Fase 3, siempre teniendo en cuenta la condición que se pacta en este Otrosí que refiere a tener cumplidos por parte de cada Concesionario individualmente considerado, los pedidos de flota #1 y #2 y los desembolsos del Fondo de Desintegración del FUDO hasta el #4, como elementos plenos de las Fases 1 y 2, y de la Fase Intermedia, de acuerdo con la concepción inicial de estructuración.

La medición de la demanda referente se empezará a hacer a partir del mes de mayo de 2018. Lo anterior, bajo el entendido que la fecha máxima estimada de ingreso de flota del pedido #2 del CONCESIONARIO será el 31 de marzo de 2018.

En el evento en que el pedido #2 de TRANSCARIBE OPERADOR no ingrese en junio de 2018, en todo caso se hará la medición de la demanda referente, y en caso de obtener el 75%, se activará la Fase 3 del Sistema.

En el evento que la totalidad de la flota correspondiente al pedido #2 del CONCESIONARIO no esté disponible para que inicie la prestación del servicio en el Sistema Transcaribe a más tardar el 31 de marzo de 2018, el CONCESIONARIO faculta a TRANSCARIBE S.A. para realizar un descuento automático sobre el valor a reconocer al CONCESIONARIO por kilómetros recorridos, equivalente a SEIS PUNTO CINCO (6.5) SMLMV por cada día de atraso en la incorporación de la flota, de manera proporcional al número de vehículos pendientes por ingresar. El límite máximo diario de descuento automático será por el valor que arroje la multiplicación del número de salarios indicado o proporcional, por el valor del salario mínimo legal mensual vigente al momento de la liquidación del descuento automático. Respecto del periodo mensual, el límite corresponderá a multiplicar el número de salarios por el valor del salario mínimo legal mensual vigente al momento de la liquidación del descuento automático, multiplicado



por treinta (30) días del mes. Este límite máximo aplicará respecto de cada hito incumplido.

Con la suscripción Otrosí No. 14 y 19, el CONCESIONARIO acepta la realización del descuento automático sobre las sumas adeudadas por concepto de prestación del servicio de manera semanal hasta el cumplimiento de la obligación de incorporación plena de la flota correspondiente al pedido #1 y #2.

Los recursos que se descuenten por este concepto serán trasladados por TRANSCARIBE S.A. al Fondo de Contingencias, en atención a que la afectación por la ausencia de incorporación de flota se traduce en una menor oferta que afecta los ingresos del Sistema.

Para la aplicación del descuento automático, las partes acuerdan que bastará la verificación objetiva de la ausencia de incorporación de la flota del pedido #1 y #2 a más tardar el 31 de marzo de 2018, y la liquidación del valor en los términos de esta cláusula, sin necesidad de iniciar un trámite administrativo adicional que dé certeza a esta facultad de parte.

- o Pedido de flota: No se pide flota para el Sistema Transcaribe, en ésta Fase.

(iv) FASE 3.

- Objetivo: Finalizar el proceso de desvinculación de los vehículos del TPC y finalizar el proceso de vinculación de flota.
- Etapas Contractual: Etapa de Operación Regular
- Inicio: Día siguiente a la finalización de la Fase 2 por la condición F2.1 o día siguiente a la finalización de la Fase Intermedia por cualquier condición.
- Finalización: Cuando ocurra lo primero entre los siguientes dos eventos:
 - o El Concesionario llegue al IEDO ofertado.
 - o Se alcance el plazo máximo de concesión, de 19 años y 5 meses desde el inicio de operación.
- Plazo: Desde inicio de Fase 3 hasta su finalización por cualquiera de los anteriores eventos
- Actividades desvinculación:
 - o Desembolsos al FUDO: Desembolso número cuatro (#4) y cinco (#5), si no hubo Fase Intermedia o desembolso cinco (# 5) si ocurrió Fase Intermedia, de acuerdo con la Cláusula 10 del Contrato de Concesión.
 - o Vehículos a desvincular: En el desembolso # 4, los que Transcaribe S.A. considere necesarios a partir de la disponibilidad de recursos en la fiducia. En el desembolso # 5, los vehículos restantes pertenecientes al TPC. El proceso de desvinculación se realizará de acuerdo a lo establecido en el parágrafo 1 de la presente cláusula.
- Actividades vinculación:
 - o Entrada en operación:
 - Si ocurre la condición F2.1 entrarán los vehículos del pedido #3 y #4 en dos momentos.
 - Si ocurre la condición FI.1 entrarán los vehículos del pedido #5.
 - El pedido #5 se entenderá hecho con la comunicación emitida por TRANSCARIBE S.A. que informe sobre el acaecimiento de esa condición. El plazo de incorporación de los vehículos será el pactado en el contrato de concesión.
 - En el evento en que, no obstante activarse la Fase 3 del SITM por el acaecimiento de la condición que refiere a la obtención de la demanda referente, sin que el CONCESIONARIO haya hecho la incorporación de

R

OTROSÍ MODIFICATORIO No. 22 al CONTRATO DE CONCESIÓN No. TC – LPN – 004 DE 2013
SUSCRITO ENTRE TRANSCARIBE S.A. Y SOTRAMAC S.A.S.



toda la flota del pedido #2 y/o los desembolsos completos #3 y #4 al Fondo de Desintegración del FUDO, el CONCESIONARIO no podrá realizar el pedido #5 y sólo obtendrá el 65% del ingreso esperado, sin perjuicio de que TRANSCARIBE, solicite flota adicional, de acuerdo a lo establecido en la Cláusula 67 del Contrato de Concesión, y aplique las sanciones contractuales que resulten procedentes.

- Si ocurre la condición FI.2 no se vinculará la flota referente restante, sin perjuicio de que TRANSCARIBE S.A., solicite flota adicional, de acuerdo a lo establecido en la Cláusula 67 del Contrato de Concesión. Sin embargo, puede modificarse el diseño operacional existente, de común acuerdo entre TRANSCARIBE S.A. y los CONCESIONARIOS.
- Pedido de flota:
Pedido #3: En el momento que se active la Fase 3, por la condición F2.1

Pedido # 3	Concesión 1	Concesión 2	Concesión 3	Total
Articulado	0	0	0	0
Padron	0	0	0	0
Buseton	78	73	28	179
Total	78	73	28	179

- Pedido #4: Dos (2) meses después de la entrada en operación del pedido #3

Pedido # 4	Concesión 1	Concesión 2	Concesión 3	Total
Articulado	0	0	0	0
Padron	0	0	0	0
Buseton	42	37	56	135
Total	42	37	56	135

- Pedido #5: En el momento en que se active la Fase 3 por la condición FI.1

Pedido # 5	Concesión 1	Concesión 2	Concesión 3	Total
Articulado	0	0	0	0
Padron	0	0	0	0
Buseton	120	110	84	314
Total	120	110	84	314

PARÁGRAFO 1: TRANSCARIBE informará, en un plazo no mayor a 5 días hábiles, posteriores a la fecha de cada desembolso de desintegración al FUDO, las placas de los vehículos del TPC que deben presentarse para surtir el proceso de desintegración. El número de vehículos a desvincular que corresponda a cada uno de los concesionarios será definido por TRANSCARIBE en función de lo establecido en el APÉNDICE 13, con respecto a los vehículos vinculados a su propuesta.

PARÁGRAFO 2: Durante cualquier momento de la Fase 2, Fase Intermedia o Fase 3, TRANSCARIBE puede requerir flota adicional, en virtud de las necesidades del servicio. Para hacerlo, deberá realizar una valoración técnica, económica y

**OTROSÍ MODIFICATORIO No. 22 al CONTRATO DE CONCESIÓN No. TC – LPN – 004 DE 2013
SUSCRITO ENTRE TRANSCARIBE S.A. Y SOTRAMAC S.A.S.**



jurídica, de modo que no se afecte el equilibrio económico del contrato y utilizar el mecanismo de remuneración establecido en la Cláusula 67.

PARÁGRAFO 3: La entrada en operación de los vehículos será en un plazo definido por el rango comprendido entre 15 días antes y 15 días posteriores a seis (6) meses desde el pedido de flota por TRANSCARIBE S.A. a los CONCESIONARIOS, respecto de la entrega de vehículos que corresponden al Pedido No. 1. Los pedidos siguientes conservarán el plazo de ocho (8) meses para la incorporación de la flota.

PARÁGRAFO 4: A partir de la Fase 2, Transcaribe conjuntamente con los operadores revisará mensualmente el diseño operacional, con el fin de optimizar el nivel de servicio reprogramar las frecuencias, rutas o kilómetros, y kilómetros en vacío, si es necesario, con el fin de mitigar el impacto financiero a los CONCESIONARIOS ante posibles faltantes de remuneración, o falta de recursos en el Fondo de Contingencias y/o Fondo de Operadores. De encontrarse durante el proceso de revisión cambios que se deban realizar al diseño operacional, Transcaribe y los operadores podrán evaluar modificaciones al diseño operacional de común acuerdo. Transcaribe deberá ordenar dichos cambios a los concesionarios en un plazo no mayor a 7 días hábiles. Transcaribe no podrá realizar ningún cambio operacional sin justificación en periodos diferentes a la revisión mensual

PARÁGRAFO 5: Con la finalidad de realizar el seguimiento, verificación y control al proceso de desvinculación y desintegración física de los vehículos del TPC y a lo dispuesto en el Apéndice 13 "Protocolo para el proceso de desvinculación y desintegración física de los vehículos de transporte público colectivo de Cartagena", el Ente Gestor y/o los concesionarios de operación, individualmente o en conjunto, podrán realizar auditorías, directamente o a través de terceros.

En caso de contratarse a través de un tercero, la firma auditora contratada, deberá participar en el COMITÉ DEL PATRIMONIO AUTÓNOMO PARA EL MANEJO DE LOS RECURSOS DEL FONDO UNIFICADO DE DESINTEGRACIÓN Y DE OPERADORES- FUDO, en el cual participará sin voz ni voto; pero, pudiendo acceder y revisar los documentos que considere necesarios para realizar una efectiva auditoría, expedir certificaciones y emitir informes"

CLAUSULA 3. El Concesionario se obliga a comunicar a la Compañía de Seguros sobre los términos y condiciones del presente Otrosí No. 20, de manera que quede enterada de la modificación del estado del riesgo del Contrato de Concesión en los términos incluidos en este documento. La constancia sobre la notificación de la suscripción del Otrosí No. 20 deberá ser remitida a TRANSCARIBE S.A. dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a la firma de este documento. La ausencia de notificación a la Compañía de Seguros constituirá un incumplimiento del Contrato de Concesión.

CLAUSULA 4. El CONCESIONARIO se reserva el derecho a reclamar judicial o extrajudicialmente, frente a los efectos de la modificación del cronograma, específicamente, la ampliación de la Fase Intermedia y la fijación de las condiciones para su finalización. TRANSCARIBE S.A. se reserva el derecho de reclamar judicial y extrajudicialmente sobre los efectos de la modificación del cronograma que consta en el presente Otrosí. Igualmente, EL CONCESIONARIO deja a salvo cualquier otro derecho derivado del Contrato de Concesión que no tenga relación directa con el presente Otrosí y la firma del mismo no implica ni puede interpretarse como una renuncia a reclamaciones o incumplimientos de TRANSCARIBE S.A. que se deriven de la inejecución o ejecución deficiente de sus obligaciones en su calidad de operador y de concedente, incluyendo pero sin limitarse a la falta de ajuste de la Tarifa al Usuario en los términos del Contrato de Concesión y con la no asunción de parte de Transcaribe del riesgo contractual materializado consistente en la falta de ajuste de la Tarifa al Usuario.

R

OTROSÍ MODIFICATORIO No. 22 al CONTRATO DE CONCESIÓN No. TC – LPN – 004 DE 2013
SUSCRITO ENTRE TRANSCARIBE S.A. Y SOTRAMAC S.A.S.



CLÁUSULA 5. Las demás cláusulas contenidas en el Contrato y en los demás documentos contractuales, no modificadas expresamente mediante el presente Otrosí continúan vigentes y surtirán los efectos legales y contractuales que de ellas se deriven de acuerdo con las modificaciones del presente documento.

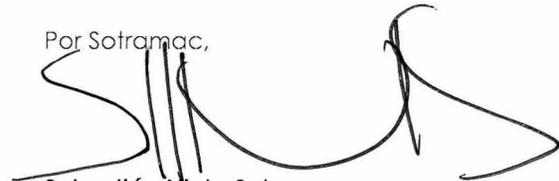
Para constancia, se firma el presente Otro si en Cartagena D.C. y T., a los SEIS (6) días del mes de MARZO de 2020, en dos (2) ejemplares del mismo tenor, contenido y valor, uno para cada una de las Partes.

Por Transcaribe,



Humberto Ripoll Durango
Representante Legal
Transcaribe S.A.

Por Sotramac,



Sebastián Nieto Salazar
Representante Legal
Sotramac S.A.S.

Proyecto y aprobó:

Ercilia Barrios F. Jefe Oficina Asesoría Jurídica.

Álvaro Tamayo Jimenez. Director de Operaciones.