

Las partes del Contrato de Concesión de Operación No. 691 del 2018 (en adelante el "**Contrato de Concesión de Operación**") concurrimos a su modificación a través de la firma del presente Otrosí No. 3 al Contrato de Concesión de Operación. Para tal efecto, las partes se identifican y representan así:

- (a) La Empresa de Transporte del Tercer Milenio – TRANSMILENIO S.A. (en adelante "**Transmilenio**"), que obra en calidad de concedente de conformidad con sus actos constitutivos, estatutos y normas que regulan su actividad, concurre a través de **MARIA FERNANDA ORTIZ CARRASCAL**, identificada con cédula de ciudadanía No. 1.065.591.156 de Valledupar, nombrada en el empleo de Gerente General mediante Decreto Distrital 009 de 11 enero de 2024 expedido por el Alcalde Mayor de Bogotá D.C. y posesionada según Acta de Posesión No. 035 del 11 de enero de 2024.
- (b) La sociedad Bogotá Móvil Operación Sur S.A.S. – BMO Sur S.A.S. (en adelante el "**Concesionario de Operación**") que obra en calidad de concesionario, concurre a través de **JUAN FERNANDO CAJIAO PULIDO**, identificado con la cédula de ciudadanía No. 80.019.587 de Bogotá D.C., según consta en el certificado de existencia y representación legal expedido por la Cámara de Comercio de Bogotá. El Concesionario de Operación, en conjunto con Transmilenio, se denominarán las "**Partes**".

Para los efectos del presente Otrosí No. 3 al Contrato de Concesión de Operación, los términos en mayúscula inicial que aquí se usen, estén utilizados en forma singular o plural, tendrán el significado asignado a ellos en el presente Otrosí No. 3 al Contrato de Concesión de Operación o, en su defecto, en el Contrato de Concesión de Operación.

El presente Otrosí No. 3 al Contrato de Concesión de Operación se suscribe en atención a las siguientes:

## **CONSIDERACIONES**

### **1. CONSIDERACIONES RELACIONADAS CON EL ACOPLAMIENTO DE LAS PROPUESTAS**

1.1 Que Transmilenio dio apertura al Proceso de Selección y a la licitación pública No. TMSA-LP-001-2018 (en adelante el "**Proceso de Selección del Concesionario de Provisión**") mediante Resoluciones 348 del 6 de junio de 2018 y No. 329 del 29 de mayo de 2018, respectivamente.

1.2 Que, de acuerdo con los pliegos de condiciones de ambos procesos de selección, los proponentes podrían presentarse de forma individual o acoplada. De conformidad con el numeral 1.6.68 del pliego de condiciones del Proceso de Selección, una propuesta acoplada es "*la Propuesta presentada por un Proponente Acoplado que se articula con la propuesta presentada por el Proponente de Provisión Acoplado bajo la Licitación TMSA-LP-001-2018.*" Al presentar una propuesta acoplada, la persona adquiriría la condición de proponente acoplado (según se define en el numeral 1.6.62 de los pliegos de condiciones del Proceso de Selección).

1.3 Que el Concesionario de Operación presentó una propuesta acoplada y, por lo tanto, adquirió la calidad de proponente acoplado.

1.4 Que, de conformidad con el estudio previo del Proceso de Selección, el acoplamiento supone que:

*“1.10.11. Bajo el esquema contractual que será implementado, se adjudicarán contratos de concesión independientes, relacionados con actividades necesarias para la prestación del servicio público de transporte masivo en el Sistema TransMilenio. Así, los Concesionarios de Provisión de Flota se encargarán de poner a disposición del Sistema los vehículos que se vincularán a la operación troncal, mientras que los Concesionarios de Operación se encargarán de operar y mantener dichos vehículos.”*

1.5 Que, en ese sentido, el Contrato de Concesión de Operación y el Contrato de Concesión de Provisión son contratos estatales independientes.

1.6 Que, sin perjuicio de ser contratos estatales independientes, al presentar una propuesta acoplada, sus respectivos proponentes acoplados vincularon intrínsecamente sus propuestas. Esta vinculación se expresa, entre otros, en la intercomunicación de las variables consideradas por cada proponente acoplado en la formulación de la propuesta acoplada. Lo anterior fue considerado por Transmilenio en la construcción del pliego de condiciones del Proceso de Selección, así:

*“1.16.6 **Salvo por las Propuestas Acopladas que necesariamente implica que Proponentes y Proponentes de Provisión de Flota comuniquen información propia y privativa de sus Propuestas**, los Proponentes e interesados bajo esta Licitación y bajo la Licitación de Provisión de Flota se abstendrán de incurrir en conductas contrarias a la sana competencia tanto bajo la presente Licitación como bajo la Licitación de Provisión de Flota.”*

1.7 Que, en atención a esta vinculación intrínseca de las propuestas acopladas, Transmilenio dispuso las siguientes causales de rechazo en el pliego de condiciones del Proceso de Selección:

*“3.3.2. (...) Los Proponentes Acoplados solamente podrán participar acoplados con el mismo Proponente de Operación de Flota para todos los Lotes de Flota para los cuales presente Propuesta y, consecuentemente, no podrán presentarse (a) a un Lote de Flota como Proponente Acoplado y a otro Lote de Flota como Proponente no Acoplado; (b) participar en más de un Proponente Acoplado con Proponentes de Operación diferentes para un mismo Lote de Flota o para Lotes de Flota Diferentes; (c) a un mismo Lote de Flota como Proponente Acoplado y como Proponente no Acoplado. Las Propuestas presentadas por quienes se encuentren en el supuesto descrito serán rechazadas.”*

1.8 Que la anterior limitación se explicaba por la necesidad de preservar la libre competencia entre los interesados en participar del Proceso de Selección y del Proceso de

Selección del Concesionario de Provisión pues, como se indicó en la consideración No. 1.6 de este Otrosí No. 3, la existencia de propuestas acopladas presupone el libre flujo de información entre cada proponente acoplado para la construcción de la propuesta acoplada.

1.9 Que la Propuesta Acoplada que derivó en la adjudicación y celebración del Contrato de Concesión de Operación y del Contrato de Concesión de Provisión fue presentada por (a) la Estructura Plural Bogotá Móvil Operación y (b) la Estructura Plural Bogotá Móvil Provisión.

1.10 Que todos los integrantes de la Estructura Plural Bogotá Móvil Operación fueron, a su vez, integrantes de la Estructura Plural Bogotá Móvil Provisión. En ese sentido, de conformidad con la propuesta acoplada, todos los Beneficiarios Reales del Concesionario de Provisión son, a su vez, Beneficiarios Reales del Concesionario de Operación.

1.11 Que, como resultado de la propuesta acoplada, Transmilenio suscribió el Contrato de Concesión de Operación con el Concesionario de Operación y el Contrato de Concesión de Provisión No. 690 de 2018 con la sociedad Bogotá Móvil Provisión Sur S.A.S. – BMP Sur S.A.S (en adelante el "**Contrato de Concesión de Provisión**").

1.12 Que, por los anteriores motivos, se concluye que la construcción de las ofertas económicas de cada propuesta acoplada se produjo en un escenario de comunicación irrestricta entre cada proponente acoplado y fue orientada por Beneficiarios Reales coincidentes.

1.13 Que, aunque el Contrato de Concesión de Operación y el Contrato de Concesión de Provisión son independientes, los supuestos técnicos, operativos y económicos de las propuestas acopladas que dieron lugar a su celebración están vinculados.

## **2. CONSIDERACIONES RELACIONADAS CON LA VIDA ÚTIL DE LOS BUSES**

2.1 Que de conformidad con lo señalado en el capítulo 1.3 del estudio de mercado del Proceso de Selección y en el numeral 1.8.16 del estudio previo del Proceso de Selección del Concesionario de Provisión *“Una vez los vehículos son vinculados al SITP, las condiciones aplicables a su vida útil y reposición, son las contempladas en los contratos de operación que hayan sido celebrados o que celebre TMSA.”*

2.2 Que el Contrato de Concesión de Operación no definió el término de duración de la vida útil de los Buses.

2.3 Que lo anterior se explica toda vez que, de conformidad con el estudio previo del Proceso de Selección, los Buses deben mantenerse operativos durante toda su vida útil, sin perjuicio de la duración del plazo del Contrato de Concesión de Operación. Específicamente, el estudio previo señala lo siguiente:

*“12.4 Mediante el esquema descrito, los vehículos que los adjudicatarios de la presente Licitación pondrán a disposición del Sistema TransMilenio, se mantendrán operativos durante su vida útil independientemente de la duración de los Contratos de Concesión de Operación. Una vez los vehículos deban ser desvinculados del servicio por las razones*

*establecidas contractualmente, será obligación de los Concesionarios de Provisión de Flota, desvincular los vehículos del Sistema TransMilenio y disponer el destino de los mismos en cumplimiento de las normas aplicables.”*

2.4 Que el supuesto de modelación de las Propuestas presentadas en el marco del Proceso de Selección fue que cada Bus tendría una vida útil de diez (10) años. Lo anterior, teniendo en consideración:

(a) Que el numeral 15.2.4 del estudio previo del Proceso de Selección del Concesionario de Provisión dispuso que el proponente debía adjuntar un Manual de Mantenimiento en función de una vida útil de la Flota de diez (10) años. Esta misma regla fue replicada en el numeral 5.3.4 del Pliego de Condiciones del Proceso de Selección del Concesionario de Provisión.

(b) Que el plazo de duración de la Etapa de Operación y Mantenimiento del Contrato de Concesión de Operación –al igual que del Contrato de Concesión de Provisión– es de diez (10) años.

2.5 Que, en esa medida, la regla que se desprendía del pliego de condiciones para la construcción de las ofertas en el Proceso de Selección es que la vida útil de los Buses es de diez (10) años.

2.6 Que Transmilenio encuentra viable extender la vida útil contractual de los Buses que conforman la Flota, pasando de diez (10) a quince (15) años. Lo anterior, de conformidad con el estudio técnico identificado con el radicado No. 2025-80900-CI-65631, elaborado por la Dirección Técnica de BRT, en el que se analiza la viabilidad técnica de esta extensión de vida útil.

2.7 Que la extensión de la vida útil contractual de los Buses que conforman la Flota supone, asimismo, la prórroga del plazo del Contrato de Concesión de Operación, toda vez que conlleva a la extensión de la duración de la Etapa de Operación y Mantenimiento del Contrato de Concesión de Operación y, además, del Contrato de Concesión de Provisión.

2.8 Que lo anterior también implica garantizar el uso eficiente de los recursos del SITP para la prestación del servicio público de transporte masivo en Bogotá.

### **3. CONSIDERACIONES RELACIONADAS EL ESQUEMA DE REDUCCIONES CRUZADAS DE LA RETRIBUCIÓN DEL CONCESIONARIO DE PROVISIÓN Y LA REMUNERACIÓN DEL CONCESIONARIO DE OPERACIÓN**

3.1 Que de conformidad con el numeral 5.2.1(a) del pliego de condiciones del Proceso de Selección del Concesionario de Provisión, la oferta económica comprendió la Retribución Mensual por Vehículo para cada combinación de tipología – tecnología de la Flota, dentro de la cual se reconoce la inversión en la flota y gastos asociados a la administración y supervisión de esta.

3.2 Que, en consecuencia, el valor de la Retribución mensual por vehículo (tarifa  $TMVT_{k,x,t}$ ) incluido en la oferta económica de la propuesta acoplada presentada en el marco del Proceso de Selección del Concesionario de Provisión fue concebido con un periodo de exigibilidad del pago de diez (10) años, contados a partir del inicio de la etapa de operación y mantenimiento del Contrato de Concesión de Provisión.

3.3 Que, en consecuencia, la extensión de la vida útil de la Flota y, consecuentemente, de la etapa de operación y mantenimiento del Contrato de Concesión de Provisión, presupone una reducción en el valor de la Retribución mensual por vehículo (tarifa  $TMVT_{k,x,t}$ ) que Transmilenio paga en favor del Concesionario de Provisión, pues este dispondrá de un plazo mayor para remunerar las inversiones en que incurrió para la provisión de los Buses que componen la Flota.

3.4 Que, por solicitud del Concesionario de Provisión, y ante la necesidad de no alterar las condiciones de la financiación gestada por este con terceros para la puesta en marcha del Contrato de Concesión de Provisión, los efectos de esta reducción serán imputados al Contrato de Concesión de Operación desde 1 de julio de 2025 y hasta el 31 de diciembre 2028 y, posteriormente, al Contrato de Concesión de Provisión, desde el 1 de enero de 2029 en adelante.

3.5 Que, en ese sentido, el presente Otrosí No. 3 al Contrato de Concesión de Operación se suscribe paralelamente con el Otrosí No. 3 al Contrato de Concesión de Provisión. Ambas modificaciones forman parte de una estructura de transacción que permitirá a Transmilenio: (a) reducir desde el 1 de enero de 2029 el valor de la Retribución mensual por vehículo (tarifa  $TMVT_{k,x,t}$ ) del Contrato de Concesión de Provisión y (b) desde el 1 de julio de 2025 hasta el 31 de diciembre 2028, reducir transitoriamente la Remuneración por Kilómetro (tarifa  $TKMT_{k,x,t}$ ) del Contrato de Concesión de Operación.

3.6 Que, para estos efectos, el Concesionario de Provisión y el Concesionario de Operación suscribieron un memorando de entendimiento (el "**Memorando de Entendimiento**") con el objeto de acordar que el Concesionario de Operación aceptará una reducción transitoria de la Remuneración por Kilómetro (tarifa  $TKMT_{k,x,t}$ ) desde el 1 de julio de 2025 hasta el 31 de diciembre de 2028, mientras que el Concesionario de Provisión aceptará una reducción del valor de la Retribución mensual por vehículo (tarifa  $TMVT_{k,x,t}$ ) desde el 1 de enero de 2029 en adelante. Que el Memorando de Entendimiento debe ser materializado mediante la suscripción de un otrosí al Acuerdo entre Privados.

3.7 Que lo anterior implica una modificación del valor y forma de pago de la Retribución pactada en el Contrato de Concesión de Provisión y la Retribución pactada en el Contrato de Concesión de Operación, que conlleve a que el Concesionario de Operación asuma transitoriamente la reducción a la Retribución que debería soportar el Concesionario de Provisión, a fin de no alterar las condiciones de la financiación gestada por el Concesionario de Provisión con terceros para la puesta en marcha del Contrato de Concesión de Provisión. De este modo, entre el Concesionario de Provisión y el Concesionario de Operación se genera un derecho de crédito que, con sujeción a la autonomía de su voluntad como actores privados, en el marco del

acoplamiento y dado que comparten Beneficiarios Reales, estos resolverán sin injerencia de Transmilenio.

3.8 Que las Partes consideran que este esquema es viable debido a la estructura acoplada de las ofertas económicas presentadas para la adjudicación de uno y otro contrato y a la coincidencia de los Beneficiarios Reales entre el Concesionario de Operación y el Concesionario de Provisión.

3.9 Que, con lo anterior, el presente Otrosí No. 3 al Contrato de Concesión de Operación tiene por propósito fijar las reglas en virtud de las cuales Transmilenio ajustará la Retribución del Concesionario de Operación, por medio de la reducción de la Remuneración por Kilómetro (tarifa  $TKMT_{k,x,t}$ ) entre los años 2025 y 2028, partiendo de la premisa de que el efecto económico derivado de la extensión de la vida útil de los Buses y correlativamente de la etapa de operación y mantenimiento del Contrato de Concesión de Provisión, será asumido por el Concesionario de Provisión desde el 1 de enero de 2029 y hasta la finalización de la Etapa de Operación y Mantenimiento.

3.10 Que este esquema de reducciones cruzadas es viable al tratarse de propuestas acopladas bajo los Pliegos de Condiciones del Proceso de Selección y del Proceso de Selección del Concesionario de Provisión, permitiendo que la disminución en la Retribución del Concesionario de Operación compense la extensión del plazo de exigibilidad de la Retribución mensual por vehículo (tarifa  $TMVT_{k,x,t}$ ) del Concesionario de Provisión.

3.11 Que, por lo tanto, una prórroga al término de duración de la Etapa de Operación y Mantenimiento del Contrato de Concesión de Provisión y del Contrato de Concesión de Operación que derive, correlativamente, de la definición de un término de duración de la vida útil de los Buses superior a diez (10) años, permitiría: (a) reducir el costo total que representa para el Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá asumir el pago de la Retribución a la que tiene derecho el Concesionario de Provisión y (b) garantizar el equilibrio económico del Contrato de Concesión de Operación y del Contrato de Concesión de Provisión, al ser propuestas que presentaron de forma acoplada.

3.12 Que, por los anteriores motivos, considerar un término de duración superior de la vida útil de los Buses supone (a) introducir una definición contractual sobre la vida útil de la Flota, (b) extender la duración de la Etapa de Operación y Mantenimiento del Contrato de Concesión de Provisión, (c) reducir el valor de la Remuneración por Kilómetro (tarifa  $TKMT_{k,x,t}$ ) pagada al Concesionario de Operación desde el 1 de julio de 2025 y hasta el 31 de diciembre de 2028 y (d) reducir el valor de la Retribución mensual por vehículo (tarifa  $TMVT_{k,x,t}$ ) pagada al Concesionario de Provisión a partir del 1 de enero de 2029 y hasta la finalización de la Etapa de Operación y Mantenimiento.

3.13 Que este mecanismo tiene por objeto viabilizar la prórroga del Contrato de Concesión de Provisión y del Contrato de Concesión de Operación, reduciendo el monto de la tarifa pagada al Concesionario de Provisión por concepto de Retribución mensual por vehículo

(tarifa  $TMVT_{k,x,t}$ ) desde el 1 de enero de 2029 y hasta la finalización de la Etapa de Operación y Mantenimiento, y reduciendo el monto de la tarifa pagada al Concesionario de Operación por concepto de Remuneración por Kilómetro (tarifa  $TKMT_{k,x,t}$ ) desde el 1 de julio de 2025 hasta el 31 de diciembre de 2028, sin afectar las condiciones financieras pactadas por los Concesionarios de Provisión y Operación con sus Prestamistas.

3.14 Que el Concesionario de Operación declara, de forma libre y razonada, que el mecanismo establecido en el presente Otrosí No. 3 al Contrato de Concesión de Operación garantiza la conservación del equilibrio prestacional del Contrato de Concesión de Operación.

3.15 Que, en ese sentido, ni la prórroga de la Etapa de Operación y Mantenimiento, ni el mecanismo cruzado de compensación dinerario, alteran la ecuación contractual del Contrato de Concesión de Operación ni la distribución de riesgos prevista en el Contrato de Concesión de Operación. Asimismo, las anteriores declaraciones seguirán siendo ciertas en el momento en que el mecanismo de compensación cruzada cese y, consecuentemente, la reducción tarifaria se impute a la Retribución del Concesionario de Provisión.

3.16 Que, en línea con lo explicado hasta este punto, aunque los Contratos de Concesión de Provisión y Operación son contratos independientes, el carácter acoplado de las Propuestas que derivó en su adjudicación y celebración, permite diseñar un esquema que distribuya los efectos económicos de la extensión de la vida útil de los Buses y de la Etapa de Operación y Mantenimiento de ambos contratos, al admitir la reducción en el pago de las tarifas que componen la Retribución del Concesionario de Provisión y la Retribución del Concesionario de Operación. En ese sentido, este Otrosí se suscribe de forma paralela con una modificación correlativa al Contrato de Concesión de Provisión, para no alterar el equilibrio económico de ambos contratos.

3.17 Que, teniendo en cuenta las anteriores consideraciones, las Partes acuerdan modificar el Contrato de Concesión de Provisión, ampliando la vida útil de la Flota, prorrogando a su vez la Etapa de Operación y Mantenimiento, para garantizar el uso eficiente de los recursos del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá D.C., para la prestación del servicio público de transporte masivo en Bogotá D.C.

3.18 Que, de este modo, teniendo en cuenta el rol central que juega la autonomía de la voluntad en la celebración y ejecución de contratos regidos por el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública, según se desprende de los artículos 13 y 40 de la Ley 80 de 1993, las Partes convienen establecer el presente mecanismo de reducciones de la Retribución, en virtud del cual la reducción de la Retribución mensual por vehículo (tarifa  $TMVT_{k,x,t}$ ) pagadera al Concesionario de Provisión puede ser trasladada transitoriamente a la tarifa kilómetro pagadera al Concesionario de Operación, conservando el equilibrio económico de ambos contratos. Lo anterior, se reitera, habida cuenta del acoplamiento de las propuestas presentadas para la adjudicación del Contrato de Concesión de Provisión y del Contrato de Concesión de Operación.

3.19 Que, lo anterior, no es nada diferente que un pacto alcanzado en ejercicio de la libertad negocial de las partes del Contrato de Concesión de Operación y del Contrato de

Concesión de Provisión, consistente en la definición de un valor y forma de pago que se ajuste a la realidad económica de ambos negocios jurídicos, producto de la extensión de la vida útil de los Buses y de la Etapa de Operación y Mantenimiento de tales contratos y las consecuencias que de ello derivan respecto del monto de la tarifa que Transmilenio debe pagar. En ese sentido, se destaca lo expresado por el Consejo de Estado en providencia del 6 de mayo de 2024, en la cual dicha Corporación precisó lo siguiente:

*En el marco de su autonomía de la voluntad, las partes están llamadas a definir las estipulaciones que regularán sus relaciones negociales, siempre que no se opongan a las normas superiores. En los contratos sinalagmáticos y conmutativos, en ejercicio de tal autonomía deben fijar, entre otras cosas, el precio con el que se retribuirá la correlativa prestación y la forma en la que se realizará el pago.<sup>1</sup>*

3.20 Que, en definitiva, el presente Otrosí No. 3 al Contrato de Concesión de Operación constituye un acuerdo en virtud del cual las Partes extienden la vida útil de los Buses vinculados a la Flota, al prorrogar correlativamente la duración de la Etapa de Operación y Mantenimiento del Contrato de Concesión de Provisión, lo cual conlleva a una reducción de la Retribución que Transmilenio debe reconocer al Concesionario de Provisión; efecto económico que, en virtud de este Otrosí y del Otrosí No. 3 al Contrato de Concesión de Provisión, será trasladado transitoriamente a la Retribución que Transmilenio debe reconocer al Concesionario de Operación, habida cuenta del carácter acoplado de las propuestas presentadas por el Concesionario de Provisión y el Concesionario de Operación.

3.21 Que dentro del análisis jurídico y financiero efectuado por las Partes se evidenció que la presente modificación del Contrato de Concesión de Provisión es jurídicamente viable de conformidad con lo establecido en el parágrafo del artículo 40 de la Ley 80 de 1993.

#### **4. CONSIDERACIONES RELACIONADAS CON LA GARANTIA LIQUIDA DE MANTENIMIENTO**

4.1 Que la Sección 3.127 del Contrato de Concesión de Operación define la Garantía Líquida de Mantenimiento, así:

*“3.127. “Garantía Líquida de Mantenimiento”*

*Es la carta de crédito stand by o garantía bancaria otorgada por un Banco Aceptable a favor de TMSA, que será usada por el Concesionario de Reemplazo para poner a punto la Flota y realizar el Mantenimiento Correctivo de la Flota y de haber remanentes, destinarlos conforme se prevé en el Anexo E.”*

4.2 Que la Sección 3.184. del Contrato de Concesión de Operación define la Puesta a Punto, así:

---

<sup>1</sup> CONSEJO DE ESTADO. Sala de lo Contencioso Administrativo. Sección Tercera, Subsección A. Rad. No.: 25000233600020180022601 (67.834). Sentencia del 6 de mayo de 2024. C.P.: José Roberto SÁCHICA MÉNDEZ.

*“3.184 “Puesta a Punto de la Flota””*

*Son las actividades que llevará a cabo el Concesionario de Reemplazo, para que la Flota pueda volver a cumplir con los Indicadores de Mantenimiento. La Puesta a Punto de la Flota y el Mantenimiento Correctivo de la Flota se hará con los recursos disponibles de la ejecución por parte de TMSA, de la Garantía Líquida de Mantenimiento de la forma establecida en el Anexo E otorgada por el Concesionario de Operación Incumplido”*

4.3 Que la sección 3.64 del Contrato de Concesión de Operación define la Cuenta Garantía Líquida de Mantenimiento, así:

*“3.64. “Cuenta Garantía Líquida de Mantenimiento””*

*Es la cuenta del Patrimonio Autónomo del Proyecto que se constituirá de conformidad con lo previsto en la Sección 5.3.11 del presente Contrato.*

4.4 Que, en línea con las anteriores definiciones, la Sección 15.15 del Contrato de Concesión de Operación, reguló la Garantía Líquida de Mantenimiento como mecanismo para garantizar la Puesta a Punto de la Flota.

4.5 Por su parte, la Sección 15.16 del Contrato de Concesión de Operación, consagra que el Concesionario debe fondear periódicamente la Cuenta Garantía Líquida de Mantenimiento con recursos provenientes de su Retribución semanal brutal, hasta que el valor de los recursos depositados alcance un monto equivalente al 50% del valor total de los recursos necesarios para llevar a cabo la Puesta a Punto de la Flota. Concretamente, el fondeo a cargo del Concesionario de Operación corresponde al 3% de su Retribución, antes de Deducciones, Bonificaciones y Multas.

4.6 Que al tenor de la Sección 15.16.5, el Concesionario puede optar por una alternativa al fondeo de la Cuenta Garantía Líquida de Mantenimiento, que corresponde al otorgamiento de una Garantía Bancaria o una carta de crédito stand-by por valor equivalente al saldo de los recursos pendientes por fondear.

4.7 Que, conforme se extrae de las cláusulas previamente transcritas, el Contrato de Concesión de Operación previó (a) una Garantía Líquida de Mantenimiento en los términos descritos, consistente en una carta de crédito *stand by* o garantía bancaria otorgada por un Banco Aceptable a favor de TMSA y (b) unos recursos disponibles en la Cuenta Garantía Líquida de Mantenimiento. Lo anterior, con la única finalidad de contar con los recursos necesarios para poder realizar la Puesta a Punto de la Flota y el Mantenimiento Correctivo de la Flota en caso de presentarse un Proceso de Retoma.

4.8 Que, sin perjuicio de lo anterior, Transmilenio considera que la constitución de una garantía bancaria o el otorgamiento de una carta de crédito stand-by puede garantizar el cien por ciento (100%) de los recursos necesarios para realizar la Puesta a Punto de la Flota y el Mantenimiento Correctivo de la Flota, en caso de presentarse un Proceso de Retoma.

4.9 Lo anterior, debido a que las garantías bancarias y cartas de crédito stand-by son mecanismos líquidos que Transmilenio podría efectivamente usar para efectuar la Puesta a Punto de la Flota y el Mantenimiento Correctivo de la Flota de una manera eficiente, garantizando a su vez la continuidad en la prestación del servicio público de transporte masivo de pasajeros del Sistema de Transmilenio en el componente de Operación de Flota.

4.10 Que según la Sección 15.15.2 del Contrato de Concesión de Operación, el valor total de los recursos necesarios para llevar a cabo la Puesta a Punto corresponde a COP\$42.764.325.000 de diciembre de 2017.

4.11 Que la Garantía Líquida de Mantenimiento entendida como una garantía bancaria o carta de crédito stand-by se constituyó por el 50% de dicho valor, mientras que el 50% restante se financió mediante el fondeo periódico de la Cuenta Garantía Líquida de Mantenimiento.

4.12 Que el 50% restante fue fondeado de forma periódica a partir de la Retribución que percibe el Concesionario de Operación, lo que permitió alcanzar el valor total del fondeo requerido el 30 de septiembre de 2024. De esta forma, el Concesionario de Operación dio cumplimiento al valor total de los recursos requeridos.

4.13 Que el Contrato de Concesión de Operación no contempló la alternativa de que el Concesionario otorgue una Garantía Bancaria o carta de crédito *stand-by* por el 100% de los recursos requeridos para la Puesta a Punto de la Flota y Mantenimiento Correctivo de la Flota que sean necesarios en caso de presentarse un Proceso de Retoma, ni tampoco la posibilidad de liberar los recursos existentes en la Cuenta Garantía Líquida de Mantenimiento.

4.14 Que el Concesionario de Operación solicitó a Transmilenio la liberación los recursos de la Cuenta Garantía Líquida de Mantenimiento, de tal forma que se le permita reemplazar dichos recursos mediante el otorgamiento de una garantía bancaria o carta de crédito stand-by que cubra el 100% del valor requerido en la Sección 15.15.2 del Contrato de Concesión de Operación para efectuar la Puesta a Punto de la Flota y el Mantenimiento Correctivo de la Flota en caso de presentarse un Proceso de Retoma.

4.15 Que para acceder a dicha solicitud es necesario modificar el Contrato de Concesión de Operación, según se advirtió en las consideraciones anteriores.

4.16 Que esta modificación no afecta las condiciones técnicas, económicas y operativas del Contrato de Concesión de Operación, ni implica una desmejora de la calidad de los recursos requeridos para efectuar la Puesta a Punto de la Flota y el Mantenimiento Correctivo de la Flota que sean necesarios en caso de presentarse un Proceso de Retoma, pues las garantías bancarias y cartas de crédito stand-by son instrumentos líquidos que fácilmente podría ejecutar TMSA para garantizar un adecuado Proceso de Retoma y continuidad en la Operación de la Flota.

4.17 Que el presente Otrosí No. 3 al Contrato de Concesión de Operación es viable desde una perspectiva económica, según consta en el estudio económico elaborado por la Subgerencia Económica de Transmilenio, contenido en el documento identificado con el radicado No. [●].

4.18 Que la presente modificación fue presentada ante el Comité de Seguimiento del SITP en sesión realizada el 18 de diciembre de 2024.

En virtud de las anteriores consideraciones, las Partes suscriben el presente Otrosí No. 3 al Contrato de Concesión de Operación en señal de manifestación expresa, libre y razonada de su consentimiento a sus consideraciones, objeto, causa y, por lo tanto, acuerdan las siguientes:

### CLÁUSULAS

**CLÁUSULA PRIMERA.** Modificar la Sección 3.72 del Contrato de Concesión Operación, la cual quedará así:

*“3.72 “Desvinculación de Flota””*

*Consiste en el retiro definitivo de un Bus que no se encuentre disponible para continuar operando o prestando el servicio público de transporte. La Desvinculación se realizará cuando se presente alguno de los siguientes casos: (i) que el Bus haya cumplido con la Vida Útil del Bus; (ii) el Bus presente siniestros, accidentes graves o eventos que deriven en la pérdida total del Bus o por hurto del Bus; (iii) el Bus presente riesgos para la seguridad de los pasajeros; (iv) el Bus presente deficiencias que tengan incidencia directa o indirecta en una contaminación sonora o del aire, superior a los límites previstos en el presente Contrato, sus Anexos y Apéndices, o en la Ley Aplicable; (v) el Bus presente modificaciones técnicas o mecánicas respecto de su tipología inicial y de las cuales no exista previo aval y/o autorización escrita por parte del Concesionario de Provisión de Flota, y que no hayan sido notificadas previamente a TMSA; (vi) por decisión judicial o administrativa; (vii) por solicitud expresa del Concesionario de Operación o del Concesionario de Provisión aprobada por TMSA. La desvinculación de la Flota incluye: la desvinculación del Sistema, la cancelación de la matrícula y su desintegración física (en los casos en que aplique la misma).”*

**CLÁUSULA SEGUNDA.** Adicionar la Sección 3.217 al Contrato de Concesión de Operación, en los siguientes términos:

*“3.217 “Vida Útil del Bus””*

*Corresponde a quince (15) años, contados desde el inicio de la Etapa de Operación y Mantenimiento.”*

**CLÁUSULA TERCERA.** Prorrogar la duración de la Etapa de Operación y Mantenimiento del Contrato de Concesión de Operación por un término adicional de cinco (5) años contados a partir de su vencimiento originalmente establecido. Para tal efecto, se modifica la Sección 4.3.2 del Contrato de Concesión de Operación, en su encabezado y su literal (b), los cuales quedarán así:

*“4.3.2. Sin embargo, se estima que el Contrato podrá tener una duración de quince (15) años y cinco (5) meses si se suman los siguientes plazos de las diferentes Etapas en que se divide el Contrato, sin contar con la Etapa de Liquidación:*

(...)

*(b) Etapa de Operación y Mantenimiento: La Etapa de Operación y Mantenimiento iniciará con la suscripción del Acta de Inicio de la Etapa de Operación y Mantenimiento o cuando se cumplan las condiciones previstas en la Sección 8.1.1 del presente Contrato, lo que ocurra primero, y terminará cuando se cumpla el décimo quinto (15) aniversario contado desde la Fecha de Inicio de la Etapa de Operación y Mantenimiento. La Etapa de Operación y Mantenimiento será subdividida en periodos quinquenales e incluirá el Período de Reversión.”*

**CLÁUSULA CUARTA.** Modificar la Sección 6.3.4 del Contrato de Concesión de Operación, agregando un inciso final, la cual quedará así:

*“6.3.4. Los valores de  $TKMT_{k,x}$  y  $TOVT_{k,x}$  expresados en pesos de diciembre de 2018 tomarán los siguientes valores para toda la Flota Operativa que le sea asignada al Concesionario, independiente del momento en que le sea asignada, y permanecerán vigentes durante la totalidad de su vida útil en el Sistema. Estos valores corresponden a los valores de la Oferta Económica del Concesionario de Operación, ajustados a pesos de diciembre de 2018 de acuerdo con la fórmula de indexación de valores establecida en el numeral 6.12 del presente contrato.*

<b>Retribución</b>	<b>Unidad</b>	<b>Energético</b>	<b>Articulado</b>	<b>Biarticulado</b>
<i>TKMT</i>	<i>COP/Bus</i>	<i>Diésel – Euro V</i>	\$2.374	\$2.718
		<i>Diésel – Euro VI</i>		
		<i>Gas Natural Vehicular</i>		
		<i>Eléctrico</i>		
		<i>Híbrido</i>		
<i>TOVT</i>	<i>Pesos semana/vehículo</i>	<i>Diésel – Euro V</i>	\$3.659.218	\$3.927.504
		<i>Diésel – Euro VI</i>		
		<i>Gas Natural Vehicular</i>		
		<i>Eléctrico</i>		
		<i>Híbrido</i>		

*A partir del 1 de julio de 2025 y hasta el 31 de diciembre de 2028 para la Retribución del Concesionario de Operación, el valor de la Remuneración por Kilómetro (tarifa  $TKMT_{k,x,t}$ ) vigente se multiplicará por los siguientes factores:*

<i>Año</i>	<i>Factor multiplicador a la Remuneración por Kilómetro (tarifa TKMT<sub>k,x,t</sub>)</i>
2025	0,6
2026	0,8
2027	0,9
2028	0,9
2029 en adelante	1

*En el evento en que durante el periodo anteriormente mencionado haya lugar a la declaratoria de terminación anticipada del Contrato de Concesión de Provisión o de su toma de posesión por parte de los Prestamistas o de TMSA, el factor multiplicador de la Remuneración por Kilómetro (tarifa TKMT<sub>k,x,t</sub>) vigente será 1.*

**CLÁUSULA QUINTA.** En el evento de que se termine anticipadamente el Contrato de Concesión de Provisión entre el 1 de julio de 2025 y el 31 de diciembre de 2028, el ajuste al que se refiere la Cláusula Cuarta del presente Otrosí No. 3 al Contrato de Concesión de Operación se dará por terminado a partir de la fecha de declaratoria de terminación de dicho contrato. En ese sentido, a partir de ese momento, Transmilenio retribuirá al Concesionario de Operación la Remuneración por Kilómetro (tarifa TKMT<sub>k,x,t</sub>) con un factor multiplicador de 1.

El Concesionario de Operación acepta y reconoce que cualquier ajuste a la Remuneración por Kilómetro (tarifa TKMT<sub>k,x,t</sub>) que se hubiese hecho efectivo durante ese periodo es compensado por Transmilenio de forma adecuada y suficiente con el pago que debe hacerse en favor del Concesionario de Provisión en aplicación de la fórmula contenida en la Cláusula Novena del Otrosí No. 3 al Contrato de Concesión de Provisión.

En definitiva, el Concesionario acepta y reconoce que, dado el carácter acoplado de las propuestas y la vinculación intrínseca entre dichas propuestas, la extinción de los efectos del ajuste al que se refiere la Cláusula Cuarta del presente Otrosí No. 3 al Contrato de Concesión de Operación y los ajustes a la Remuneración por Kilómetro (tarifa TKMT<sub>k,x,t</sub>) que Transmilenio hubiese hecho efectivos entre el 1 de julio de 2025 y el 31 de diciembre de 2028 no afectarían el equilibrio económico del Contrato de Concesión de Operación ni la suficiencia de la Retribución a la que tiene derecho el Concesionario de Operación.

**CLÁUSULA SEXTA.** Modificar la Sección 8.3.33 del Contrato de Concesión de Operación, el cual quedará así:

*“8.3.33. No Operar ni utilizar en la Operación del Sistema Buses que hayan cumplido con la Vida Útil del Bus. El Concesionario de Operación deberá Notificar la ocurrencia de este hecho a TMSA y deberá identificar el o los Buses que lleguen a cumplir con la*

*Vida Útil del Bus; esta Notificación deberá surtirse dentro de los cinco (5) Días Hábiles siguientes a la fecha en que el Bus haya cumplido con la Vida Útil del Bus. TMSA no tendrá la obligación de reponer estos Buses ni de recibirlos, el Concesionario de Operación deberá mantenerlos en el Patio de Operación. Aunque ocurra esta situación el Concesionario deberá seguir cumpliendo con sus obligaciones bajo el presente Contrato.”*

**CLÁUSULA SÉPTIMA.** Modificar el literal (q) de la Sección 8.3.54 del Contrato de Concesión de Operación, el cual quedará así:

*“(q) Revertir el Patio de Operación o cualquier otra instalación, edificio o dependencia a TMSA, de conformidad con el último Registro de Activos, en el estado de funcionamiento en el que lo recibió salvo por el deterioro natural que se ocasiona por el uso normal de las cosas, con sus adiciones y mejoras, incluidos entre ellos los inmuebles por adhesión o por destinación que se hayan incorporado al terreno o a la infraestructura en él construida, en las condiciones y términos que se prevén en el Contrato, sin recibir contraprestación alguna por este concepto. El Concesionario de Operación renuncia expresamente a ser requerido en mora para el cumplimiento de su obligación de revertir, en tanto cuando se cumpla el Año decimoquinto (15) de la Etapa de Operación y Mantenimiento, deberá revertir el Patio a TMSA. Asimismo, renuncia al derecho de retención a la terminación del Contrato.”*

**CLÁUSULA OCTAVA.** Adicionar la Sección 15.16.6. al Contrato, la cual quedara estipulada de la siguiente manera:

*“15.16.6. En cualquier momento de la ejecución del Contrato, el Concesionario de Operación podrá reemplazar la totalidad de los recursos disponibles en la Cuenta Garantía Líquida de Mantenimiento, con una y/o varia(s) garantía(s) bancaria(s) y/o cartas de crédito stand by y/o ampliación de las Garantía Líquida de Mantenimiento, siempre y cuando: (i) sean emitidas por un Banco Aceptable; (ii) cumplan con las condiciones descritas en la Sección 15.15.1 del Contrato; (iii) la suma del valor de estas garantías correspondan al monto total previsto en la Sección 15.15.2 del Contrato, indexado al momento del tiempo en el que se constituyen las garantías, conforme a la fórmula de indexación prevista en la Sección 6.12 del Contrato.*

*Cuando el Concesionario de Operación entregue la(s) garantía(s) de sustitución de que trata esta Sección, TMSA tendrá un plazo de diez (10) Días Hábiles para verificar que esta(s) garantía(s) cumplan con los requisitos previstos en esta Sección.*

*Una vez TMSA confirme y verifique que la(s) garantía(s) de sustitución de que trata esta Sección, cumplen y se encuentran aprobada(s), instruirá en un plazo máximo de un (1) día hábil por escrito a la Fiduciaria para que efectúe la liberación de los recursos de la Cuenta Garantía Líquida de Mantenimiento al Concesionario de Operación, incluyendo los rendimientos generados.”*

**CLÁUSULA NOVENA.** Modificar el numeral 1.95 del Anexo Técnico del Contrato de Concesión de Operación en los siguientes términos:

*“1.95 En todo caso, el Concesionario de Operación deberá realizar la renovación de los Equipos del STS no SIRCI OP por una sola vez, a los cinco (5) años de la Etapa de Operación y Mantenimiento (exceptuando los sensores que sean provistos de fábrica por el constructor de un vehículo). Asimismo, durante toda la vigencia del Contrato el Concesionario de Operación deberá realizar la reposición de los Equipos del STS no SIRCI OP que han presentado más de dos veces en un mes una misma falla en el mismo dispositivo o parte. El Concesionario de Operación deberá reponer dichos equipos con su respectivo Manual de operación y mantenimiento y su correspondiente certificado de funcionamiento.”*

**CLÁUSULA DÉCIMA.** En vista del Memorando de Entendimiento suscrito con el Concesionario de Provisión, el Concesionario de Operación conoce, acepta y entiende que el Concesionario de Provisión y Transmilenio suscribieron el Otrosí No. 3 al Contrato de Concesión de Provisión. En ese sentido, el Concesionario de Operación declara y garantiza que el presente Otrosí No. 3 al Contrato de Concesión de Operación implica su aceptación libre y voluntaria a que el efecto económico de la prórroga de la Etapa de Operación y Mantenimiento respecto de los derechos económicos del Concesionario de Provisión bajo el Contrato de Concesión de Provisión sea trasladado transitoriamente a su Retribución.

**CLÁUSULA DÉCIMA PRIMERA.** El Concesionario de Operación declara y garantiza haber considerado las implicaciones que tiene el presente Otrosí No. 3 al Contrato de Concesión de Operación en relación con el cumplimiento de sus obligaciones bajo el Contrato de Concesión de Operación, de forma que el contenido del presente Otrosí No. 3 al Contrato de Concesión de Operación no altera el equilibrio económico del Contrato de Concesión de Operación, no modifica la tipificación y asignación de los riesgos prevista en la Sección 16.2 del Contrato de Concesión de Operación ni la suficiencia de la Retribución, en los términos previstos en la Sección 4.4.1(k) del Contrato de Concesión de Operación, ni le generan un detrimento patrimonial al Concesionario de Operación.

**CLÁUSULA DÉCIMA SEGUNDA.** El Concesionario de Operación declara y garantiza haber considerado los efectos que la extensión de la vida útil de los Buses que conforman la Flota, y correlativamente de la Etapa de Operación y Mantenimiento del Contrato de Concesión de Operación, puede tener sobre los mayores costos o mayores cantidades en que deba incurrir para el cumplimiento de las obligaciones de Mantenimiento.

**CLÁUSULA DÉCIMA TERCERA.** El Concesionario de Operación renuncia a cualquier controversia, conflicto, disputa, pretensión, reclamación, acción judicial o actuación administrativa presente y futura que tenga por causa la suscripción del presente Otrosí No. 3 al Contrato de Concesión de Operación, en particular aquellas relacionadas con el equilibrio económico del Contrato de Concesión de Operación y los efectos que la reducción de la

Remuneración por Kilómetro (tarifa  $TKMT_{k,x,t}$ ) pactada en la Cláusula Cuarta del presente Otrosí No. 3 al Contrato de Concesión de Operación pudiere tener sobre este.

**PARÁGRAFO.** El presente Otrosí No. 3 al Contrato de Concesión de Operación no constituye renuncia alguna al derecho de Concesionario de Operación de reclamar los daños y perjuicios derivados del incumplimiento por parte de Transmilenio de la obligación contenida en la cláusula 8.4.15 del Contrato de Concesión de Operación de entregar un Patio de Operación Nuevo al Concesionario de Operación a más tardar el 31 de enero de 2023, según lo establecido en el numeral 3.114 del mismo, así como de exigir el cumplimiento de dicha obligación.

**CLÁUSULA DÉCIMA CUARTA.** El Concesionario de Operación entiende y reconoce que, ante cualquier reclamación, judicial o extrajudicial, sin importar la causa o el sentido de la pretensión, en la que sea necesario analizar el desempeño económico del Contrato de Concesión de Operación, deberán tenerse en cuenta las reducciones tripartitas a las que se refiere este Otrosí No. 3 para dicha evaluación.

**CLÁUSULA DÉCIMA QUINTA.** Las modificaciones del presente Otrosí No. 3 al Contrato de Concesión de Operación rigen a partir de su suscripción. Todas las demás cláusulas y estipulaciones contractuales del Contrato de Concesión de Operación que no son modificadas por el presente acuerdo permanecen vigentes, sin ajuste alguno. En ese sentido, el presente Otrosí No. 3 al Contrato de Concesión de Operación no altera en ningún sentido la asignación de riesgos prevista en las Secciones 16.2 y 16.3 del Contrato de Concesión de Operación.

**CLÁUSULA DÉCIMA SEXTA.** Dentro de los cinco (5) Días Hábiles siguientes a la firma del presente Otrosí No. 3 al Contrato de Concesión de Operación, el Concesionario de Operación deberá informar al garante sobre las modificaciones contractuales acordadas y modificar y/o ajustar las garantías de conformidad con lo previsto en el presente Otrosí No. 3 al Contrato de Concesión de Operación.

Los anexos de conocimiento a las garantías a que haya lugar deberán allegarse a Transmilenio, dentro de los diez (10) Días Hábiles siguientes a la emisión de dichos anexos por parte de los garantes. En todo caso, se requerirá la aprobación expresa de Transmilenio, previo concepto favorable de la Interventoría y/o quien ejerza la respectiva supervisión.

Para constancia de lo acordado, se firma en dos (2) ejemplares originales del mismo tenor, en la ciudad de Bogotá, D.C., el [●] de [●] de 2025.

Por Transmilenio

Por BMO Sur S.A.S.

**MARÍA FERNANDA ORTIZ  
CARRASCAL**

**JUAN FERNANDO CAJIAO PULIDO**

Gerente General

Representante Legal