Contrato de Concesión No.

Glosario

Definiciones y Acrónimos de los Apéndices del Proyecto

CAPÍTULO I – ALCANCE E INTERPRETACIÓN

SECCIÓN 1 – PRINCIPIOS GENERALES

1.1 Las definiciones contenidas en el presente Apéndice Técnico serán aplicables al Contrato de Concesión y a todos sus Apéndices y deberán interpretarse de manera consistente con las demás disposiciones contractuales.

1.2 Los términos definidos tendrán el significado establecido en el presente Apéndice, independientemente de que se utilicen en singular o plural, con mayúscula o minúscula, salvo que del contexto resulte inequívocamente un significado distinto.

1.3 En caso de que un término definido sea utilizado en un Apéndice Técnico con un alcance específico para un determinado sistema o subsistema, dicho alcance particular prevalecerá únicamente respecto de ese Apéndice y exclusivamente para los aspectos expresamente regulados en el mismo, sin modificar el significado general establecido en el presente Apéndice.

1.4 Cuando un término técnico no se encuentre definido en el presente Apéndice ni en el Contrato, deberá interpretarse conforme a su significado generalmente aceptado en la ingeniería ferroviaria y, en su caso, de acuerdo con las normas técnicas internacionales aplicables al Proyecto.

1.5 Las referencias que en el Contrato y sus Apéndices se hagan a las presentes definiciones se entenderán realizadas a aquellas contenidas en el presente Apéndice, el cual constituye el documento rector para la interpretación de la terminología utilizada en el Contrato y sus Apéndices.

1.6 La ausencia de una definición específica para un término, componente, equipo, proceso o actividad no limitará el alcance de las obligaciones del Concesionario cuando dichas obligaciones puedan inferirse razonablemente de la naturaleza del Proyecto, de las normas aplicables, de las especificaciones técnicas o de todas las actividades que por la naturaleza del objeto contratado deben ser ejecutadas para su adecuado y oportuno cumplimiento por virtud del principio de buena fe consagrado en el artículo 871, o del carácter de obligación de resultado previstas en el Contrato.

CAPÍTULO II – GLOSARIO

SECCIÓN 2 – GLOSARIO

“Aceptación de Pruebas Individuales”: Acto mediante el cual se acredita que una prueba específica ha demostrado el cumplimiento del requisito verificable objeto de evaluación, de conformidad con el procedimiento y los criterios de aceptación establecidos en el Plan VPA. La Aceptación de Pruebas Individuales no implica la aceptación del subsistema ni del sistema al cual pertenece el elemento evaluado.

“Aceptación de Subsistemas”: Acto mediante el cual se acredita que un subsistema ha demostrado el cumplimiento integral de los requisitos técnicos, funcionales, operacionales, de seguridad, desempeño e integración que le resultan aplicables, habilitando su participación en las etapas posteriores de integración del Proyecto, de conformidad con el Plan VPA.

“Acometida”: Conjunto de elementos e instalaciones que constituyen el punto de conexión entre las instalaciones del Proyecto y la red del prestador u operador competente de un servicio público o de infraestructura, destinado a permitir el suministro, recepción, evacuación o intercambio del servicio correspondiente, de conformidad con la normativa sectorial aplicable.

“Acta de Arreglo Directo”: es el acta que suscribirán las Partes y que deberá contener, al menos, los temas relacionados con la controversia en los términos establecidos en la Sección 18.2(c) del Contrato de Concesión, que se da como resultado del procedimiento de arreglo directo según este se regula en la Sección 18.2 del Contrato de Concesión.

“Acta de Cálculo de la Retribución”: Es el documento que suscribirán el Interventor y el Concesionario en los términos señalados en el CAPÍTULO III del Contrato de Concesión, en la cual se consignarán las bases del cálculo que corresponden al mes de la Retribución del Concesionario que se haya causado en el Mes Calendario inmediatamente anterior y los resultados de dicho cálculo.

“Acta de Competencia”: Instrumento suscrito entre el Concesionario y el Titular de la Red, con la No Objeción de la Interventoría, que define, sin limitación, el alcance de las obras y maniobras, las obligaciones de cada parte, las cantidades, el presupuesto, la fuente de financiación, la responsabilidad económica, el cronograma, la propiedad de los activos resultantes, las garantías y las condiciones de entrega.

“Acta de Criterios de Diseño”: Documento que el Concesionario deberá suscribir, previo al inicio del diseño de detalle de cada Obra para Terceros, con la entidad territorial u operador competente y la Interventoría, mediante el cual se establecen los criterios, parámetros, normas técnicas y demás requisitos aplicables al diseño de la correspondiente Obra para Terceros

“Acta de Entrega”: es el(los) documento(s) que suscribirán la EFR, el Interventor, el Concesionario saliente y el concesionario entrante para efectos de materializar la entrega formal del Proyecto en el estado en que se encuentre y que deberá contener, como mínimo, lo previsto en la Sección 3.3(f)(vii) del Contrato de Concesión, previo al perfeccionamiento de la Cesión del Contrato.

“Acta de Inicio de la Etapa de Operación y Mantenimiento”: Es el documento que suscribirán la EFR, el Interventor y el Concesionario para efectos de terminar la Fase de Marcha Blanca e iniciar la Etapa de Operación y Mantenimiento, previo cumplimiento y verificación de los requisitos establecidos para ello en el Contrato de Concesión.

“Acta de Inicio de la Fase de Construcción”: Es el documento que suscribirán la EFR, el Interventor y el Concesionario para terminar la Fase Previa e iniciar la Fase de Construcción, previo cumplimiento y verificación de los requisitos establecidos para ello en el Contrato de Concesión, incluyendo pero sin limitarse a lo establecido en la Sección 12.1 del Contrato.

“Acta de Inicio de la Fase de Marcha Blanca”: Es el documento que suscribirán la EFR, el Interventor y el Concesionario para efectos de terminar la Fase de Construcción e iniciar la Fase de Pruebas y Puesta en Marcha, previo cumplimiento y verificación de los requisitos establecidos para ello en este Contrato, incluyendo pero sin limitarse a lo establecido en la Sección 13.1 del Contrato.

“Acta de Inicio”: Es el documento que suscribirán la EFR, el Interventor y el Concesionario para efectos de iniciar la ejecución del Contrato, previa verificación de los requisitos establecidos en la Sección 1.6(b) del Contrato de Concesión.

“Acta de Liquidación del Contrato” o “Acta de Liquidación”: Es el documento que suscribirán la EFR, el Interventor y el Concesionario de acuerdo con lo señalado en Contrato de Concesión, incluyendo pero sin limitarse a lo establecido en su CAPÍTULO XXII, para los efectos previstos en el artículo 60 de la Ley 80 de 1993 (modificado por el artículo 217 del Decreto 19 de 2012) y en el artículo 11 de la Ley 1150 de 2007, o las normas que los modifiquen, complementen, sustituyan y reglamenten.

“Acta de Metodología”: Documento que el Concesionario deberá suscribir con la Interventoría, previo al inicio de los estudios de campo correspondientes, mediante el cual se establecen el alcance, la metodología, los procedimientos de ejecución, los laboratorios acreditados, los formatos de registro y los criterios de aceptación aplicables.

“Acta de Recibo Predial”: es el documento que suscribirá el Concesionario, la EFR y el Interventor como consecuencia de la entrega formal de las Áreas de la Franja del Proyecto, en los términos establecidos en la Sección 8.4 del Contrato de Concesión.

“Acta de Recepción y Entrega”: Documento suscrito por el Concesionario, la Interventoría, la EFR y la entidad territorial u operador receptor, mediante el cual se deja constancia de la recepción y entrega definitiva de cada activo objeto de transferencia, junto con la documentación técnica correspondiente, incluyendo, entre otros, los planos récord, manuales de operación y mantenimiento, garantías, certificados y demás documentos exigidos por el Contrato o por la normativa aplicable.

“Acta de Reversión Parcial”: Es el documento que suscribirán la EFR, el Interventor y el Concesionario para hacer constar la Reversión Parcial de algunos de los Bienes de la Concesión

“Acta de Reversión”: Es el documento que suscribirán la EFR, el Interventor y el Concesionario para hacer constar la Reversión de los bienes de la concesión -que no hayan sido objeto de Reversión Parcial- y terminar el presente Contrato. En esta acta se verificará el cumplimiento de las condiciones técnicas exigidas para la Reversión en el Apéndice Técnico 26.

“Acta de Terminación de Unidad de Ejecución”: Es el documento que suscribirán la EFR, el Interventor y el Concesionario para dar cuenta del cumplimiento de las actividades correspondientes a una Unidad de Ejecución. Cada Unidad de Ejecución tendrá una Acta de Terminación de Unidad de Ejecución independiente.

“Acta de Terminación Parcial de Unidad de Ejecución”: Es el documento que suscribirán la EFR, el Interventor y el Concesionario, sobre cada una de las Unidades de Ejecución que se encuentre en los eventos previstos en la Sección 20.1(a) del Contrato.

“Acta Mensual de Avance”: Documento suscrito conforme a lo establecido en el Contrato, mediante el cual se deja constancia del avance físico, técnico y programático del Proyecto

durante el período correspondiente, incluyendo el estado de cumplimiento del Cronograma del Proyecto, de las Unidades de Ejecución, de los Hitos Contractuales y de los demás aspectos que determine el Contrato.

"Actas para Áreas Secundarias": Documentos suscritos por las Partes y la Interventoría mediante los cuales se identifican las Áreas Secundarias, se establece la fecha máxima en la que deberán ser puestas a disposición del Concesionario por parte de la EFR y, cuando corresponda, se actualizan dichas áreas y fechas con base en los Estudios y Diseños Definitivos.

"Acta(s) Predial(es) de Redes" tendrá el significado que se le asigna en la Sección 10.8(a)(2) del Contrato de Concesión.

"Actividades Adicionales" son aquellas actividades que el Concesionario ejecutará por solicitud de la EFR, previa suscripción de la correspondiente adición al Contrato, considerando las limitaciones en cuanto a su monto y objeto de acuerdo con la Ley Aplicable. En ningún caso el Concesionario adquirirá o ejecutará Actividades Adicionales sin la previa suscripción de la respectiva adición.

Actividad Crítica: Actividad cuya ejecución oportuna resulta indispensable para el cumplimiento de la Ruta Crítica, de un Hito Contractual o del Cronograma del Proyecto, de manera que cualquier retraso en su ejecución afecta directamente el plazo previsto para el cumplimiento de dichos hitos o para la terminación de la correspondiente Unidad de Ejecución. Ningún Hito Contractual podrá considerarse cumplido mientras existan Actividades Críticas pendientes asociadas a dicho Hito.

"Activos Existentes": Corresponde a la totalidad de la infraestructura, superestructura ferroviaria, edificaciones, obras civiles, estructuras, instalaciones, sistemas, subsistemas, equipos, materiales, redes, mobiliario, maquinaria, bienes muebles e inmuebles, así como cualquier otro activo físico localizado dentro de un Área dela Franja del Proyecto al momento de la entrega al Concesionario, independientemente de su estado de conservación, funcionalidad, nivel de obsolescencia, titularidad o condición operacional. Los Activos Existentes tendrán únicamente el alcance y tratamiento previstos en el Contrato y sus Apéndices Técnicos, y su existencia no implicará obligación alguna para la EFR de autorizar su conservación, reutilización o incorporación al Sistema Ferroviario definitivo.

“Activos Tangibles e Intangibles”: Conjunto de bienes, equipos, instalaciones, sistemas, software, licencias, documentación técnica, bases de datos, derechos de uso, manuales y demás elementos que hacen parte del Proyecto y que deberán mantenerse y revertirse conforme a las condiciones establecidas en el Contrato.

“Actualización Tecnológica”: Proceso mediante el cual el Concesionario incorpora mejoras tecnológicas, funcionales o de desempeño a un sistema, subsistema o activo, con el fin de mantener o mejorar su confiabilidad, seguridad, mantenibilidad, interoperabilidad, ciberseguridad y cumplimiento de los requisitos establecidos en el Contrato durante todo su Ciclo de Vida.

“Acuerdo de Garantía”: Es el documento identificado como tal en el Pliego de Condiciones y en las reglas del Proceso de Selección, debidamente suscrito y que se incorporará al presente Contrato, una vez sea entregado a satisfacción, como Anexo 1.

“Acuerdo de Operación”: Es el acuerdo descrito en la Sección 14.7(c)(vii) del Contrato de Concesión.

“Acuerdo de Permanencia”: Es el documento identificado como tal en el Pliego de Condiciones y en las reglas del Proceso de Selección, debidamente suscrito y que se incorpora al Contrato como Anexo 2.

“Acuerdos de Coordinación”: son los acuerdos que el Concesionario deberá negociar y suscribir con los contratistas, concesionarios, operadores y/o ejecutores de los Proyectos Coexistentes (incluyendo la EFR para el caso de los Parqueaderos Colindantes) y, de ser necesario, con las Autoridades Gubernamentales titulares de dichos proyectos, en los términos de la Sección 6.7 del Contrato de Concesión.

“Afectación o interferencia”: Situación en la que, por causa o con ocasión de una Intervención del Proyecto, se pudieren causar impactos que pongan en peligro la integridad de una Red, la prestación del servicio asociado a la misma o la infraestructura y la operación del Proyecto.

“AIM (Asset Information Model)”: Modelo digital que consolida la información técnica, funcional, operacional, patrimonial y de mantenimiento de los activos del Proyecto durante todo su Ciclo de Vida.

“Alerta Temprana”: Notificación formal emitida por cualquiera de las Partes o por la Interventoría mediante la cual se informa la existencia de un riesgo, desviación, circunstancia o evento que pueda afectar el cumplimiento del Cronograma del Proyecto, de los Hitos Contractuales, de los

niveles de desempeño, de los costos, de la calidad o de cualquier otra obligación contractual, con el fin de permitir la adopción oportuna de medidas preventivas o correctivas.

"Alimentación Auxiliar": Sistema destinado a suministrar energía eléctrica a las instalaciones, equipos y servicios del Proyecto distintos de la tracción ferroviaria, incluyendo estaciones, patios, talleres, edificios técnicos, sistemas de señalización, telecomunicaciones, iluminación, recaudo, ventilación y demás cargas auxiliares.

"Alimentación de Tracción": Sistema destinado a suministrar energía eléctrica al Material Rodante para su operación, comprendiendo la alimentación primaria, las Subestaciones Eléctricas de Tracción (SET), la Línea Aérea de Tracción Eléctrica (LATE), el sistema de retorno de corriente y los demás equipos asociados.

"Alumbrado Público": Conjunto de instalaciones destinadas a proporcionar iluminación exterior en estaciones, patios, corredores ferroviarios, accesos e intersecciones, garantizando condiciones adecuadas de seguridad, visibilidad y operación.

"Amigable Componedor": Se refiere a la instancia permanente y obligatoria de solución definitiva de controversias, prevista en la Sección 21.1 de este Contrato.

"Anexos del Contrato": Se refiere a los siguientes documentos que hacen parte integrante del presente Contrato.

Anexo 1: Acuerdo de Garantía.

Anexo 2: Acuerdo de Permanencia.

"ANI": Es la Agencia Nacional de Infraestructura creada mediante Decreto 4165 de 2011, como una agencia nacional estatal de naturaleza especial, del sector descentralizado de la rama ejecutiva del orden nacional, con personería jurídica, patrimonio propio y autonomía administrativa, financiera y técnica, adscrita al Ministerio de Transporte.

"Ancho de vía": Medida transversal de una zona de uso público, compuesta por tráfico mixto, calzadas exclusivas, andenes, ciclorrutas separadores, para el tránsito de peatones, y vehículos, comprendidos entre paramentos.

"Andén": Franja longitudinal de la vía urbana destinada exclusivamente a la circulación de peatones, ubicada a los costados de ésta. Para permitir la continuidad entre los andenes y/o senderos peatonales se dispondrán los elementos necesarios que superen los cambios de nivel en los cruces de calzadas, ciclorrutas y otros. En estos casos se utilizarán vados, rampas, senderos escalonados, puentes y túneles (Decreto Nacional 1077 de 2015).

“Anteproyecto Arquitectónico”: Conjunto de documentos técnicos que desarrollan la concepción general de las estaciones y demás edificaciones del Proyecto, elaborados con fundamento en los Apéndices Técnicos, la Ley Aplicable y las demás disposiciones del Contrato. Comprende, como mínimo, planos a escala de plantas, cortes, fachadas, esquemas de implantación y demás representaciones gráficas necesarias para definir y comprender la propuesta arquitectónica, su integración con los demás sistemas del Proyecto y los criterios generales de diseño, constituyendo la base para el desarrollo de los Estudios y Diseños Definitivos.

“Año Gravable”: Es el periodo comprendido entre el primero (1) de enero y el treinta y uno (31) de diciembre, o aquél que determine la DIAN para efectos del cálculo del impuesto de renta en la República de Colombia.

“Aparatos de Dilatación”: Dispositivos instalados en puentes, viaductos u otras estructuras destinados a absorber los movimientos producidos por variaciones térmicas, cargas de operación y deformaciones estructurales, preservando la continuidad y seguridad de la vía.

“Aparatos de Vía” (ADV): Conjunto de elementos que permiten modificar el itinerario de circulación de los trenes, incluyendo desvíos, cruzamientos, escapes, aparatos de dilatación ferroviaria y demás dispositivos necesarios para la explotación segura de la infraestructura.

“Apéndices Financieros”: Son los documentos de carácter financiero adjuntos al Contrato y que hacen parte integrante de éste. Los Apéndices Financieros son los siguientes:

Apéndice Financiero 1: Listado de Unidades de Ejecución.

Apéndice Financiero 2: Porcentaje Máximo de Pago Acumulado por Etapa

“Apéndices Técnicos”: Son los documentos de carácter técnico, ambiental, social y predial, adjuntos al Contrato y que hacen parte integrante de éste, que contienen obligaciones a cargo de las Partes. Los Apéndices Técnicos son los siguientes:

Apéndice Técnico 0: Glosario

Apéndice Técnico 1: Alcance del Proyecto

Anexo 1 del Apéndice Técnico 1: Límite de Intervención

Apéndice Técnico 2: Normatividad Técnica Aplicable

Apéndice Técnico 3: BIM

Apéndice Técnico 4: Obra Civil y Urbanística

Apéndice Técnico 5: Vía Permanente

Apéndice Técnico 6: Estaciones

Apéndice Técnico 7: Patios y Talleres

Apéndice Técnico 8: Estudios y Diseños

Apéndice Técnico 9: Energía y Catenaria

Apéndice Técnico 10: Señalización

Apéndice Técnico 11: Telecomunicaciones

Apéndice Técnico 12: CCO

Apéndice Técnico 13: Estudios de Tránsito

Apéndice Técnico 14: Ciberseguridad

Apéndice Técnico 15: Material Rodante

Apéndice Técnico 16: Operación y Mantenimiento

Apéndice Técnico 17: Pruebas, Puesta en Marcha y Aceptación

Apéndice Técnico 18: Interfaces

Apéndice Técnico 19: Plan de Ejecución, Cronograma del Proyecto y Unidades de Ejecución

Apéndice Técnico 20: Ambiental, Social y Clima

Anexo 1 del Apéndice Técnico 20 – Social y Ambiental

Apéndice Técnico 21: Adquisición Predial y Reasentamiento

Apéndice Técnico 22: Reubicación y Gestión de Redes de Servicios Públicos

Apéndice Técnico 23: Gestión del Tráfico Durante la Construcción (Plan de Manejo de Tráfico, Señalización y Desvíos)

Apéndice Técnico 24: Indicadores de Desempeño

Apéndice Técnico 25: BIC

Apéndice Técnico 26: Reversión y Entrega de Activos

“Apéndices”: son, conjuntamente, los Apéndices Técnicos y los Apéndices Financierosdel Contrato de Concesión. Cualquier modificación a un Apéndice implicará la modificación del Contrato.

“Apoyo a la Operación (ATS)”: Subsistema encargado de la supervisión, regulación y gestión centralizada de la operación ferroviaria, mediante el seguimiento de los trenes, la formación de itinerarios, la regulación del tráfico y la gestión de perturbaciones, en coordinación con los demás subsistemas del Sistema de Señalización.

“Área de Influencia Ambiental”: Es el área en la que se manifiestan los impactos ambientales derivados del desarrollo del Proyecto en cualquiera de sus Fases y/o Etapas, sobre los componentes de los medios abiótico, biótico y socioeconómico.

“Área de Influencia de Tránsito”: Ámbito territorial, definido por el Concesionario y aprobado por la Interventoría y Autoridad de Tránsito Competente, dentro del cual las Obras del Proyecto generan afectación sobre las condiciones de circulación, comprendiendo el corredor férreo, los pasos a nivel, toda la red vial de desvíos y las intersecciones que soportan los flujos desviados.

“Área de Influencia Indirecta (AII)”: Conjunto de corredores, intersecciones y espacios urbanos donde el Proyecto puede generar efectos sobre la movilidad, la accesibilidad o la seguridad vial, aunque dichos efectos se manifiesten fuera del Área de Influencia Directa.

“Área de Influencia Directa (AID)”: Ámbito territorial en el que se manifiestan de forma directa los impactos derivados del Proyecto y en el que el Concesionario deberá desarrollar la caracterización detallada de las condiciones físicas, operacionales y de seguridad vial. Comprende, como mínimo, el corredor férreo del Proyecto, las estaciones, accesos y áreas de integración modal y las intersecciones y corredores viales incluidos dentro de dicha área, en los términos del Apéndice Técnico 13.

Área de Influencia de Tránsito”: Ámbito territorial, conformado por el Área de Influencia Directa y el Área de Influencia Indirecta, dentro del cual el Concesionario deberá caracterizar las condiciones de tránsito, evaluar los impactos derivados de la ejecución del Proyecto y coordinar la ejecución de las Obras con las intervenciones de terceros, de conformidad con lo establecido en el Apéndice Técnico 23.

“Área de Influencia Social (AIS)”: Ámbito en el que se ubican las comunidades y grupos de interés con los que el Concesionario deberá adelantar los procesos de participación, información y seguimiento social del Proyecto.

“Área de Señalización y Semaforización”: Ámbito definido para el Proyecto dentro del cual deberán desarrollarse los diseños de señalización y semaforización, incluyendo el corredor férreo, los accesos a estaciones, las intersecciones y los pasos a nivel.

“Área” “Área de la Franja del Proyecto” o **“Predio”:** Es cualquier área física constituida por un terreno y sus construcciones, y que hace parte de la Franja del Proyecto.

“Áreas Operativas de la Estación”: Son aquellas áreas en las que se localizan los espacios requeridos para garantizar la adecuada operación de la Estación entre los que se encuentran

el módulo de taquilla, baños para empleados, vestidores de empleados, local de primeros auxilios, entre otros. Estas áreas serán accesibles únicamente por trabajadores o personal autorizado.

“Área Remanente”: Son aquellas áreas adicionales a las Áreas que componen la Franja del Proyecto, como consecuencia de la gestión predial que adelanta la EFR para poder poner a disposición la Franja del Proyecto.

“Áreas Técnicas de la Estación”: Son las áreas, accesibles únicamente por trabajadores o personal autorizado, que albergan los locales técnicos necesarios para el funcionamiento tanto de la Estación como de la línea, incluyendo pero sin limitarse al transformador, telecomunicaciones, tableros y protecciones de media y baja tensión.

“Arrendatario de infraestructura de Red”: Operador que presta servicios sobre infraestructura de propiedad de un tercero. El Concesionario deberá adelantar la gestión con el propietario o titular de la infraestructura, quien conserva la facultad de autorizar la intervención.

“Asesor Técnico”: es la Corporación Financiera Internacional (IFC por sus siglas en inglés).

“Asesores de la Estructuración” Son, conjuntamente, los Estructuradores de la Factibilidad y el Asesor Técnico.

“ATO (Conducción Automática de Trenes)”: Subsistema del Sistema de Señalización encargado de automatizar determinadas funciones de conducción del Tren, tales como aceleración, regulación de velocidad, frenado y parada en estación, bajo la supervisión permanente del sistema ATP.

“ATP (Protección Automática de Trenes)”: Subsistema del Sistema de Señalización encargado de supervisar automáticamente la circulación de los trenes para garantizar el cumplimiento de las velocidades autorizadas, las Autoridades de Movimiento y las demás condiciones necesarias para una operación segura.

“Auditoría de Seguridad Vial”: Evaluación técnica independiente y sistemática de la seguridad vial del Proyecto que deberá comprender, como mínimo, el corredor del Proyecto; las estaciones, accesos y áreas de integración modal; los pasos a nivel existentes o proyectados; las intersecciones y corredores incluidos en el Área de Influencia Directa; y la infraestructura peatonal y ciclista, con el fin de identificar y mitigar los riesgos para los usuarios de la vía, conforme al Apéndice Técnico 13.

“Autoridad Ambiental”: Es cualquier autoridad de la República de Colombia que tenga competencia en asuntos ambientales, incluyendo pero sin limitarse a la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca, el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales, la Secretaría Distrital de Ambiente de Bogotá D.C. o cualquier otra autoridad que tenga competencia en asuntos ambientales relacionados con la ejecución del presente Contrato.

“Autoridad de Movimiento”: Límite de circulación autorizado para un Tren por el Sistema de Señalización, hasta el cual se permite su desplazamiento en condiciones seguras.

“Autoridad de Seguridad Vial”: Proceso técnico, sistemático, independiente y preventivo mediante el cual se evalúan las condiciones de diseño, construcción, operación o modificación del Proyecto para identificar riesgos potenciales para la seguridad de todos los usuarios de la infraestructura y formular las medidas necesarias para eliminarlos, reducirlos o mitigarlos, conforme a lo establecido en el Contrato y en el Apéndice Técnico correspondiente.**“Autoridad Gubernamental”:** Es cualquier autoridad de la República de Colombia distinta de la EFR, incluyendo pero sin limitarse al Ministerio de Transporte, Ministerio de Hacienda y Crédito Público, la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, las Superintendencias, la Secretaría de Transporte y Movilidad de Cundinamarca, la Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá D.C., cualquier Autoridad Ambiental, o cualquier autoridad judicial colombiana competente, entre otros, que tengan autoridad sobre asuntos relacionados con la ejecución del presente Contrato.

“Avance Físico”: Medición objetiva, verificable y consistente del progreso real de ejecución del Proyecto, comparada contra el Plan de Ejecución y el Cronograma del Proyecto

.“Back-Office”: Plataforma central encargada de procesar, almacenar, administrar y auditar la información generada por el Sistema de Recaudo y demás sistemas comerciales del Proyecto.

“Backlog de Mantenimiento”: Conjunto de actividades de mantenimiento programadas o correctivas que, habiendo debido ejecutarse, permanecen pendientes de realización y constituyen un indicador del desempeño del mantenimiento.

“Balasto”: Material granular que constituye parte de la superestructura de la vía y cuya función es distribuir las cargas transmitidas por los durmientes, proporcionar estabilidad geométrica, facilitar el drenaje y permitir el mantenimiento de la vía.

“Banqueta de Balasto”: Prisma de balasto que confina lateralmente el conjunto de traviesas, definido por el ancho de hombro y el talud exterior.

“Barreras de Control de Acceso” o **“BCA”:** son los elementos físicos instalados en los puntos de acceso de las estaciones, portales y demás infraestructura del Sistema –tales como torniquetes, puertas, validadores y sus dispositivos asociados– cuya función es controlar el ingreso de los usuarios permitiéndolo únicamente previa validación exitosa del medio de pago, e impedir el acceso de quienes no acrediten el pago de la tarifa.

“Beneficiario Real”: Es cualquier persona o grupo de personas que, directa o indirectamente, por sí mismas o a través de interpuesta persona, por virtud de contrato, convenio o de cualquier otra manera tenga respecto del Concesionario, capacidad decisoria; esto es, la facultad o el poder de votar en la elección de directivas o representantes, o de dirigir, orientar y controlar dicho voto, así como la facultad o el poder de enajenar y ordenar la enajenación o gravamen de la acción en el Concesionario o la participación en el Contrato o en el Patrimonio Autónomo. También serán Beneficiarios Reales los cónyuges o compañeros permanentes y los parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad y único civil de cualquiera de los socios o accionistas (directos o indirectos) del Concesionario.

“BEP (BIM Execution Plan)”: Documento que define la estrategia, organización, responsabilidades, procedimientos, estándares y entregables necesarios para la implementación de la metodología BIM durante el desarrollo del Proyecto.

“Bienes de Interés Cultural” o **“BIC”:** Son aquellas edificaciones y/o elementos materiales que por su valor histórico están dotados de características arquitectónicas de tipo y lenguaje, con rasgos distintivos y representativos del desarrollo de la arquitectura, que les confieren valores individuales, que han sido reconocidas y declaradas mediante acto administrativo como tales por las autoridades competentes.

“Bienes de la Concesión”: tendrá el significado que se le asigna en la Sección 1.4(a) del Contrato de Concesión.

“Big Data”: Es una cantidad voluminosa de datos estructurados, semiestructurados y no estructurados que tienen el potencial de ser extraídos para obtener información.

“BIM (Building Information Modeling)” o “Modelo BIM”: Metodología colaborativa de gestión de información basada en modelos digitales que acompaña el diseño, construcción, operación,

mantenimiento y reversión de los activos durante todo su Ciclo de Vida, de acuerdo con la normatividad aplicable y el Apéndice Técnico 3.

“Bogie”: Conjunto estructural formado por bastidor, ejes, ruedas, suspensiones, sistemas de frenado y demás equipos asociados, destinado a soportar el Material Rodante, transmitir las cargas a la vía y garantizar el guiado, estabilidad y confort de marcha.

“BRAEN”: Base regulatoria de activos eléctricos nuevos que entran en operación, en la que se incluyen obras civiles y obras eléctricas, conforme a la regulación expedida por la Comisión de Regulación de Energía y Gas (CREG).

“BRAFO”: Base regulatoria de activos eléctricos retirados o puestos fuera de operación, en la que se incluyen obras civiles y obras eléctricas, conforme a la regulación expedida por la CREG.

“CAD (Computer-Aided Design)”: Herramienta informática utilizada para la elaboración, modificación, intercambio y gestión de planos, modelos y documentación técnica del Proyecto.

“Calzada”: Zona de la vía, destinada a la circulación de vehículos. Las calzadas pueden ser pavimentadas o no. Si son pavimentadas, queda comprendida entre los bordes internos de las bermas. Para la verificación del ancho de calzada se tendrá en cuenta el ancho comprendido entre el borde interior de las bermas, es decir, la suma simple del ancho de carriles consecutivos.

“Calzada de servicio”: Calzada adyacente a una vía arteria, que cumple una función de accesibilidad a predios y soporta un tráfico de carácter local.

“Carril” o “Carril Vial”: Es la franja longitudinal de una calzada, con ancho suficiente para la circulación segura y confortable de una sola fila de vehículos terrestres automotores.

“Cambiavía”: Es el equipo de vía que permite pasar una Unidad de Tren o Tren de una vía a otra y que deberán cumplir con lo estipulado en los Apéndices Técnicos.

“Cambio de Ley Tributaria”: Se refiere a la imposición de nuevos tributos o la eliminación o variación de los existentes, incluyendo los correspondientes a la regulación aduanera y el arancel de aduanas relacionado exclusivamente con el Material Rodante y los Sistemas Ferroviarios y los repuestos asociados con dichos componentes, así como los impuestos a la nómina (entre ellos los previstos en la Ley Aplicable para contribuir al Sistema de Seguridad Social Integral) con posterioridad a la fecha de cierre del plazo para la presentación de las Ofertas, que en forma directa y por sí solo afecte positiva o negativamente el costo de ejecución

del Contrato para el Concesionario. El Cambio Tributario también incluye la eliminación o variación de cualquiera de los elementos de los tributos mencionados anteriormente que ocurran con posterioridad al plazo máximo para la presentación de las ofertas de acuerdo con lo previsto en el Pliego de Condiciones.

En todo caso, un Cambio de Ley Tributaria sólo generará compensaciones entre las Partes, en los términos de la Sección 16.4(a) de este Contrato.

"Capacidad de la Línea": Número máximo de pasajeros que pueden ser transportados en la línea por hora y por sentido.

"Capacidad de Transporte": Número máximo de pasajeros que puede transportar un Tren bajo las condiciones de ocupación definidas en el Contrato y en los Apéndices aplicables.

"Capacidad en Carga Excepcional (CCE)": Capacidad de Transporte calculada considerando la ocupación total de los asientos disponibles y una densidad de pasajeros conforme a las normas técnicas aplicables para el dimensionamiento estructural y la validación del Material Rodante. La CCE constituye la referencia para el diseño estructural y la verificación de cargas extremas.

"Capacidad en Carga Máxima (CCM)": Capacidad de Transporte calculada considerando la ocupación total de los asientos disponibles y una densidad de ocho (8) pasajeros de pie por metro cuadrado de área útil (EL8). La CCM constituye la referencia para la evaluación del desempeño dinámico, aceleración, frenado y carga por eje.

"Capacidad en Carga Normal (CCN)": Capacidad de Transporte calculada considerando la ocupación total de los asientos disponibles y una densidad de seis (6) pasajeros de pie por metro cuadrado de área útil (EL6). La CCN constituye la referencia para la planificación operacional, el dimensionamiento de la oferta y los indicadores establecidos en el Contrato.

"Caso de Ciberseguridad": Conjunto estructurado de evidencias mediante las cuales el Concesionario demuestra que los riesgos de ciberseguridad han sido identificados, evaluados y mitigados conforme a los requisitos establecidos en el Contrato y en las normas aplicables.

"Catenaria": Sistema de conductores suspendidos destinado a suministrar energía eléctrica al Material Rodante mediante el contacto con el pantógrafo. Para efectos del presente Contrato, el término comprende la Línea Aérea de Tracción Eléctrica (LATE) y todos sus componentes.

"Causal de Terminación Anticipada del Contrato" o **"Causal de Terminación Anticipada":** Son todas y cada una de las causales previstas en la Sección 21.2 del Contrato de Concesión.

“CCO (Centro de Control Operacional)”: Instalación desde la cual se supervisa, coordina y controla la operación ferroviaria, integrando los sistemas de señalización, energía, telecomunicaciones, recaudo, seguridad y demás subsistemas necesarios para la prestación del Servicio.

“CCS (Carril Continuo Soldado)”: Vía sin juntas mecánicas, con continuidad del carril obtenida por soldadura. Equivalente al término inglés CWR (Continuous Welded Rail).

“CCTV”: Sistema de videovigilancia destinado a la supervisión de las instalaciones del Proyecto, la seguridad de los usuarios y el apoyo a la operación.

“CDE (Common Data Environment)”: Entorno digital único destinado a la gestión, almacenamiento, intercambio, control de versiones y conservación de toda la información técnica del Proyecto.

“Cerramiento”: Conjunto continuo de elementos físicos de protección instalados a lo largo del Corredor Ferroviario, destinados a controlar y restringir el acceso no autorizado a la infraestructura ferroviaria, proteger la integridad de las personas y de la operación, y canalizar los cruces hacia los puntos expresamente habilitados para tal fin. El Cerramiento no implica, por sí mismo, la ausencia de cruces a nivel ni la inexistencia de interferencias con el tránsito vehicular o peatonal.

“Certificación de Cumplimiento de los Requisitos RAMS”: Se refiere a la certificación emitida por el Evaluador Independiente de Seguridad en la que certifica que el Sistema Integral cumplió con los requisitos RAMS durante su diseño, construcción, integración, pruebas y Puesta en Marcha en cumplimiento de lo establecido en el Apéndice Técnico 1.

“Certificación Independiente”: Proceso de evaluación y verificación realizado por un organismo de evaluación de la conformidad técnicamente competente e independiente del Concesionario, del fabricante y de los suministradores, mediante el cual se demuestra el cumplimiento de los requisitos establecidos en el Contrato para un Sistema, Subsistema, activo o función relacionada con la seguridad.

“Certificaciones”: Conjunto de dictámenes, conceptos, informes, aprobaciones, acreditaciones o constancias emitidos por la Interventoría, el Evaluador Independiente de Seguridad (ISA), organismos de certificación, laboratorios acreditados, fabricantes, autoridades competentes o cualquier otra entidad autorizada, mediante los cuales se acredita el cumplimiento de los requisitos técnicos, funcionales, operacionales, ambientales, de seguridad

o de desempeño establecidos en el Contrato, sin que su expedición releve al Concesionario de las responsabilidades que le corresponden por el cumplimiento de sus obligaciones contractuales.

“Certificado de Conformidad”: Documento emitido por un Organismo de Certificación Independiente mediante el cual se acredita que un Sistema, Subsistema, activo o proceso ha demostrado el cumplimiento de los requisitos establecidos en el Contrato y en las normas aplicables para el alcance específico evaluado.

“Ciberseguridad”: Conjunto de políticas, procesos, tecnologías y controles destinados a proteger los activos digitales y los sistemas de tecnología de la información y tecnología operacional frente a amenazas cibernéticas.

“Ciclo de Vida”: Conjunto de etapas por las que transcurre un activo desde su concepción y diseño hasta el término de su vida útil y su disposición final, comprendiendo, según corresponda, la planificación, diseño, fabricación, suministro, construcción, instalación, puesta en servicio, operación, mantenimiento, rehabilitación, renovación, modernización, actualización tecnológica y retiro del servicio.

“Ciclorruta”: Es la calzada destinada de manera permanente a la circulación de bicicletas, ubicada en el andén, el separador o segregada de la calzada vehicular o en otros lugares autorizados, debidamente señalizada y delimitada.

“Cierre Financiero”: Es la consecución de un monto mínimo de Recursos de Deuda para el Proyecto, en los términos y condiciones señalados en el Contrato de Concesión, especialmente en la Sección 3.2.

“Circulación”: Movimiento autorizado de Material Rodante sobre la infraestructura ferroviaria, realizado conforme a las condiciones operacionales, reglas de explotación, sistemas de señalización y control, procedimientos de seguridad y Programación del Servicio Ferroviario establecidos para el Proyecto.

“Cláusula Penal”: Es la pena pecuniaria que se causará a cargo del Concesionario y a favor de la EFR, de acuerdo con lo previsto en la Sección 19.9 del Contrato de Concesión.

“CMM”: Sistema informático destinado a planificar, registrar, controlar y auditar las actividades de mantenimiento, la gestión de activos, repuestos y órdenes de trabajo.

“COD (Puesta en Servicio Comercial)”: Hito contractual a partir del cual un sistema, subsistema o activo inicia la prestación regular del Servicio, una vez cumplidos los requisitos, pruebas, certificaciones y entregables exigidos por el Contrato.

“Comisión de Éxito”: Es la suma correspondiente a los honorarios de los Estructuradores de la Factibilidad y del Asesor Técnico que deberá ser pagada por el Concesionario y que hará parte del costo del Proyecto a cargo del Concesionario como parte de sus obligaciones.

“Comisión Fiduciaria”: Es la remuneración que recibe la Fiduciaria por la administración del Patrimonio Autónomo, de acuerdo con los términos y condiciones que se establecen en la Sección 5.3(c) de este Contrato.

“Comité Ambiental”: Instancia de coordinación, seguimiento y articulación de los asuntos ambientales del Proyecto, integrada por el Concesionario, la Interventoría y los demás participantes que correspondan de conformidad con el Contrato, en la cual se realiza el seguimiento al cumplimiento de las obligaciones ambientales y se coordinan las acciones requeridas para su adecuada ejecución.

“Comité de Gestión de Interfaces”: Instancia permanente de coordinación, seguimiento y toma de decisiones que el Concesionario deberá establecer para la integración del Proyecto, conforme al Apéndice Técnico 18.

“Comité de Participación por Frente de Obra”: Instancia de participación, información y diálogo con la comunidad que el Concesionario deberá establecer para cada frente de obra del Proyecto, con el fin de socializar el desarrollo de las actividades, atender inquietudes, facilitar la coordinación con los actores del área de influencia y promover la participación ciudadana, de conformidad con lo establecido en el Contrato y en el Apéndice Técnico correspondiente.

“Comité de Seguridad y Salud en el Trabajo”: Instancia de coordinación, seguimiento y articulación en materia de seguridad y salud en el trabajo del Proyecto, integrada por el Concesionario y la Interventoría, en la cual se realiza el seguimiento al cumplimiento de las obligaciones en materia de seguridad y salud en el trabajo y se coordinan las acciones requeridas para su adecuada implementación, de conformidad con el Contrato y la normativa aplicable.

“Comité de Tránsito”: Instancia de coordinación en materia de tránsito y manejo de la movilidad que el Concesionario deberá conformar dentro de los quince (15) Días siguientes a la aprobación del primer PMT Específico, con la participación de la Interventoría y de las demás

entidades o actores que correspondan de conformidad con el Contrato. De las reuniones del Comité se deberán elaborar las correspondientes ayudas de memoria.

"Comité Fiduciario": Es el organismo encargado de vigilar e impartir instrucciones a la Fiduciaria para el desarrollo del objeto del Patrimonio Autónomo, cuya conformación y facultades estarán determinadas en el Contrato de Fiducia Mercantil, sin perjuicio de las facultades atribuidas a la EFR de conformidad con lo previsto en el presente Contrato.

"Comité Paritario de Seguridad y Salud en el Trabajo (COPASST)": Instancia paritaria de participación, consulta y seguimiento en materia de seguridad y salud en el trabajo que el Concesionario deberá conformar y mantener en funcionamiento durante la ejecución del Contrato, de conformidad con la Ley Aplicable, integrada por representantes del empleador y de los trabajadores.

"Compensaciones Ambientales y Sociales": Corresponde a los requerimientos incluidos dentro de los actos administrativos específicos al Proyecto adoptados por las Autoridades Ambientales competentes, las compensaciones derivadas de las nuevas Consultas Previas protocolizadas y las Directrices Ambientales. Las Compensaciones Ambientales y Sociales se ejecutarán, financiarán y pagarán según lo dispuesto en el Contrato de Concesión.

"Componente A": Corresponde al componente de la Retribución del Concesionario que se calcula conforme a los términos Sección 2.2(b) del presente Contrato.

"Componente B": Corresponde al componente de la Retribución del Concesionario que se calcula conforme a los términos Sección 2.2(c) del presente Contrato.

"Componente C": Corresponde al componente de la Retribución del Concesionario que se calcula conforme a los términos Sección 2.2(d) del presente Contrato.

"Componente D": Corresponde al componente de la Retribución del Concesionario que se calcula conforme a los términos Sección 2.2(e) del presente Contrato.

"Componente E": Corresponde al componente de la Retribución del Concesionario que se calcula conforme a los términos Sección 2.2(f) del presente Contrato.

"Componente F": Corresponde al componente de la Retribución del Concesionario que se calcula conforme a los términos Sección 2.2(g) del presente Contrato.

"Componente G": Corresponde al componente de la Retribución del Concesionario que se calcula conforme a los términos de la Sección 2.2(h) del Contrato de Concesión.

“Componentes de la Retribución: Son en conjunto la totalidad de los componentes establecidos en la Sección 2.2 del Contrato de Concesión.

“Concesionario”: Es la sociedad de objeto único [•], cuyos accionistas y/o socios, a la fecha de firma del presente Contrato, son las personas que a continuación se listan, quienes resultaron adjudicatarios en el marco del Proceso de Selección.

[•]

“Confiabilidad”: Capacidad de un sistema, subsistema o activo para desempeñar las funciones requeridas sin fallas durante un período determinado y bajo las condiciones operacionales establecidas para el Proyecto.

“Configuración Operacional”: Forma en que el Material Rodante es explotado para la prestación del Servicio, determinada por la composición del Tren en cada operación, incluyendo el número de Unidades acopladas, su disposición y cualquier otra condición operacional prevista para atender los requerimientos del Proyecto.

Concepto de Operación (ConOps): Documento que establece la visión integral de la explotación del Sistema Ferroviario y define las necesidades operacionales, los escenarios de operación, las funciones del sistema, las interfaces entre los diferentes actores y subsistemas, las condiciones normales, degradadas y de emergencia, así como los criterios operacionales que servirán de base para el desarrollo de los Estudios y Diseños, la ingeniería de sistemas, la Gestión RAMS, la elaboración del Caso de Seguridad (Safety Case), la validación del Sistema Ferroviario y la operación durante toda la vigencia del Contrato.

“Conformidad Definitiva”: Hito contractual mediante el cual se acredita el cierre satisfactorio de la totalidad de la Lista de Reservas y de las No Conformidades pendientes, verificándose el cumplimiento integral de los requisitos establecidos en el Contrato para la culminación de la etapa de pruebas y aceptación, produciendo los efectos contractuales previstos respecto de las garantías, responsabilidades y demás consecuencias establecidas en el Contrato.

“Conformidad Provisional”: Hito contractual mediante el cual se acredita el cumplimiento satisfactorio de la Marcha Blanca y la disponibilidad del Proyecto para iniciar la Etapa de Operación y Mantenimiento, permitiendo el inicio del Servicio Comercial y de la retribución en los términos establecidos en el Contrato. La Conformidad Provisional podrá otorgarse con una Lista de Reservas integrada únicamente por No Conformidades que no impidan la operación segura y funcional del Proyecto.

“Contingencia Operacional”: Situación extraordinaria, prevista o no prevista, que, sin constituir necesariamente una emergencia, tenga capacidad de generar una afectación significativa a la seguridad, la continuidad, la capacidad, la integridad de los activos, la accesibilidad o la atención al usuario y requiera coordinación estructurada interáreas y medidas de respuesta reforzadas.

“Contratista de Bienes de Interés Cultural”: Es la persona jurídica o figura asociativa quien se encarga de ejecutar las Obras BIC necesarias para la ejecución de las obras que hacen parte del alcance del Contrato de conformidad con lo previsto en el mismo, y que suscriben con el Concesionario el Contrato de Bienes de Interés Cultural.

“Contratista de Diseño”: Es la persona jurídica o figura asociativa quien se encarga de ejecutar los Estudios y Diseños necesarios para la ejecución de las obras que hacen parte del alcance del Contrato de conformidad con lo previsto en el mismo y que suscriben con el Concesionario el Contrato de Diseño.

“Contratista de Material Rodante”: Es la persona jurídica o figura asociativa quien se encarga de la provisión de Material Rodante de conformidad con lo previsto en el Contrato y que suscriben con el Concesionario el Contrato de Material Rodante.

“Contratista de Obra Civil y Vías Férreas”: Es la persona jurídica o figura asociativa quien se encarga de la ejecución de las obras de conformidad con lo previsto en el Contrato y que suscriben con el Concesionario el Contrato de Obra Civil y Vías Férreas.

“Contratista de Operación”: Es la persona jurídica o figura asociativa quien se encarga de ejecutar las labores de Operación y Mantenimiento del Proyecto de conformidad con lo previsto en el Contrato que suscriben con el Concesionario el Contrato de Operación.

“Contratista de Subistemas Ferroviarios”: Es la persona jurídica o figura asociativa quien se encarga de la ejecución de la instalación de los Sistemas Ferroviarios de conformidad con lo previsto en el Contrato que suscriben con el Concesionario el Contrato de Sistemas Ferroviarios.

“Contratistas Especiales”: Se refiere de manera general a los contratistas de los que trata las Sección 5.1 del Contrato. No podrán ser Contratistas las personas inhabilitadas para contratar con el Estado de conformidad con la Ley Aplicable.

“Contrato de Concesión” o **“Contrato”:** Es el contrato de concesión, incluyendo sus Apéndices y Anexos. Todos estos documentos se entienden incorporados al Contrato, por lo que su contenido será de obligatorio cumplimiento para las Partes.

“Contrato de Diseño”: Es el contrato que celebrará el Concesionario, en el evento en que esto sea aplicable en los términos de la Sección 5.1(c) del Contrato de Concesión, con el Contratista de Diseño, para la ejecución de los Estudios y Diseños necesarios para la ejecución de las Obras de Construcción.

“Contrato de Fiducia Mercantil”: Es el contrato de fiducia mercantil que suscribirá el Concesionario con la Fiduciaria, por medio del cual se constituye el Patrimonio Autónomo, en cumplimiento de lo previsto en la Sección 4.1 del Contrato.

“Contrato de Interventoría”: Es el contrato que celebrará la EFR con el Interventor. A discreción de la EFR, y en los términos de la Ley Aplicable, en cualquier momento posterior a la suscripción de todas las Actas de Terminación de Unidades de Ejecución y a la suscripción del Acta de Inicio de la Etapa de Operación y Mantenimiento, ésta podrá optar por reemplazar la figura del Interventor por la de una supervisión directa a cargo de la EFR. En este evento, todas las menciones que este Contrato y/o sus Apéndices haga a la Interventoría se deberán entender hechas a la EFR.

“Contrato de Material Rodante”: Es el contrato que celebrará el Concesionario, en el evento en que esto sea aplicable en los términos de la Sección 5.1(c) del Contrato de Concesión, con el Contratista de Material Rodante para el diseño, provisión (pudiendo incluir importación, transporte, homologación y ensamble, entre otros), pruebas, obtención de permisos y certificaciones y puesta en operación del Material Rodante.

“Contrato de Obra Civil y Vías Férreas”: Es el contrato que celebrará el Concesionario, en el evento en que esto sea aplicable en los términos de la Sección 5.1(c) del Contrato de Concesión, con el Contratista de Obra Civil y Vías Férreas para la ejecución de las obras de Construcción exigidas en las Especificaciones Técnicas.

“Contrato de Operación”: Es el contrato que celebrará el Concesionario, en el evento en que esto sea aplicable en los términos de la Sección 5.1(c) del Contrato de Concesión, con el Contratista de Operación para la Operación del Proyecto.

“Contrato de Subsistemas Ferroviarios”: Es el contrato que celebrará el Concesionario en el evento en que esto sea aplicable en los términos de la Sección 5.1(c) del Contrato de

Concesión, con el Contratista de Subistemas Ferroviarios para el diseño, provisión (pudiendo incluir transporte, importación e instalación, entre otros), pruebas, obtención de permisos y certificaciones y puesta en operación de los Sistemas Ferroviarios, en caso que el Concesionario decida integrar el Contrato de Sistemas de Comunicación con el Contrato de Sistemas de Señalización.

"Convenio de Cofinanciación": Es el convenio interadministrativo suscrito el 9 de noviembre de 2017 entre el Departamento de Cundinamarca, la Nación -República de Colombia- y la EFR, con el objeto de cofinanciar el Proyecto a través de la entrega de recursos por parte del Departamento y la Nación -República de Colombia- a la EFR y al cual se entienden incorporadas las modificaciones que a dicho Convenio adopten las partes que lo suscribieron, especialmente el Otrosí No. 3 y el Otrosí No. 5 por medio del cual se adicionan los recursos necesarios para la cofinanciación del Proyecto al Convenio de Cofinanciación..

"Corredor Ferroviario Segregado" o "Segregación": Condición operacional del Corredor Ferroviario en la que la circulación del Material Rodante se desarrolla sin interferencias con el tránsito vehicular ni peatonal, al encontrarse completamente separada de éstos mediante infraestructura, pasos a desnivel u otras soluciones equivalentes, de forma que no existan cruces a nivel durante la operación ferroviaria.

"Corrientes Vagabundas/Parásitas": Corrientes eléctricas que, durante la operación del sistema ferroviario, circulan por caminos distintos al sistema previsto de retorno de corriente, pudiendo generar corrosión, interferencias o riesgos para las personas y las instalaciones.

"Criterio N-1": Criterio de diseño mediante el cual el Sistema de Energía debe mantener la continuidad del Servicio Comercial ante la indisponibilidad de cualquiera de sus elementos críticos, sin afectar el cumplimiento de los Indicadores de Desempeño establecidos en el Contrato y en el Apéndice Técnico 24.

"Cronograma del Proyecto/Cronograma Maestro": Programación contractual de referencia y obligatorio cumplimiento que establece los plazos máximos y fechas límite para las principales actividades, Fases, Etapas, sectores, Unidades de Ejecución o Hitos del Proyecto.

"Cronograma de Recuperación": Documento elaborado por el Concesionario cuando se presenten retrasos, desviaciones o incumplimientos respecto del Cronograma del Proyecto, mediante el cual se establecen las actividades, recursos, medidas correctivas y nueva

programación necesarias para recuperar el plazo comprometido y restablecer el cumplimiento de las obligaciones contractuales, sin perjuicio de la aplicación de los mecanismos previstos en el Contrato.**"Cuenta EFR":** Es la cuenta del Patrimonio Autónomo que se constituirá de conformidad con lo previsto en la Sección 4.2(a)(ii) del Contrato de Concesión.

"Cuenta Proyecto": Es la cuenta del Patrimonio Autónomo que se constituirá de conformidad con lo previsto en la Sección 4.2(a)(i) del Contrato de Concesión.

"Cuenta Solución de Controversias": Es la cuenta en la cual se depositarán las sumas que el Concesionario debe aportar conforme a lo previsto en la Sección 4.2(g) de este Contrato.

"Curva S": Representación gráfica del avance programado y ejecutado del Proyecto, utilizada en los reportes de avance físico.

"Declaración Tributaria": Se refiere a toda declaración presentada por el Concesionario ante una Autoridad Gubernamental tributaria competente, en relación con algún tributo, conforme a la Ley Aplicable, de acuerdo con la Sección 16.4.

"Deducción Agregada por Desempeño (DAD)": Deducción resultante de la consolidación de las deducciones correspondientes a los Niveles 2 y 3 del sistema de Indicadores de Desempeño, aplicable a la Retribución del Concesionario en cada período de liquidación de la Retribución, calculada conforme a las fórmulas y procedimientos establecidos en el Apéndice Técnico 25.

"Deducciones": Corresponde a los valores que serán restados a la Retribución -como resultado de la medición del Índice de Desempeño de acuerdo con lo previsto en el Contrato de Concesión.

"Defensa en Profundidad": Principio de ciberseguridad basado en la implementación de múltiples capas de protección técnicas, organizacionales y procedimentales destinadas a reducir la probabilidad y el impacto de incidentes de seguridad.

"Departamento" o **"Departamento de Cundinamarca":** Se refiere al Departamento de Cundinamarca, entidad territorial de la República de Colombia, identificado con el NIT. 899.999.114-0.

"Deprimido Férreo": Tramo del Corredor Ferroviario construido por debajo del nivel natural del terreno para permitir la circulación ferroviaria sin interferencias con la infraestructura superficial.

“Descuentos”: Corresponde a los valores que el Concesionario autoriza a la EFR a descontar del valor señalado en el acta de Cálculo de la Retribución, en los términos previstos en la Sección 2.3. del Contrato de Concesión.

“Detección de Trenes”: Función del Sistema de Señalización que determina de forma segura la presencia, ocupación y liberación de las secciones de vía.

“Desviación”: Variación, incumplimiento o diferencia identificada entre la ejecución real del Proyecto y las condiciones, plazos, costos, niveles de desempeño, calidad, requisitos técnicos o demás parámetros establecidos en el Contrato, el Cronograma del Proyecto, la Línea Base o los demás documentos contractuales, cuya magnitud podrá requerir la adopción de medidas preventivas, correctivas o la elaboración de un Plan Remedial.

“Día de Operación”: Se entiende como cualquier Día en el que se lleve a cabo la Operación Comercial del Proyecto, iniciando con la salida del primer viaje programado y finalizando con la llegada del último viaje del Día. Este periodo incluye todas las actividades relacionadas con la prestación del servicio al usuario.

“Día Hábil”: Es cualquier Día en la semana, de lunes a viernes (inclusive), sin incluir los Días feriados en la República de Colombia.

“Día”: Es cualquier día calendario que comprende veinticuatro (24) horas. Cuando este Contrato prevea un plazo en Días para el cumplimiento de una obligación y este plazo no venza en un Día Hábil, el vencimiento ocurrirá el Día Hábil inmediatamente siguiente.

“Día Típico”: es el Día Hábil comprendido entre martes y jueves, siempre que ni el Día de la medición ni el Día anterior ni el Día posterior sean festivos.

“Día atípico”: es el sábado siempre que ni el Día de la medición ni el Día anterior ni el Día posterior sean festivos. En Bogotá D. C. se atenderá adicionalmente el comunicado de períodos típicos y atípicos que emita la SDM Día típico es el Día Hábil comprendido entre martes y jueves, siempre que ni el Día de la medición ni el Día anterior ni el Día posterior sean festivos. Día atípico es el sábado, bajo la misma condición. En Bogotá D. C. se atenderá adicionalmente el comunicado de períodos típicos y atípicos que emita la SDM

“Diagrama de Marcha”: Representación gráfica de la programación de circulación de los trenes, incluyendo horarios, velocidades, tiempos de recorrido, cruces, adelantamientos y demás parámetros operacionales necesarios para la explotación del Servicio.

“Director del Concesionario”: Es la persona natural designada por el Concesionario como su representante ante la EFR y el Interventor, que será el interlocutor frente a estos últimos en la ejecución del presente Contrato y que además tendrá la capacidad para tomar decisiones en nombre y por cuenta del Concesionario. Esta persona deberá tener: (i) un poder otorgado por el representante legal del Concesionario; o (ii) ser representante legal del Concesionario. Adicionalmente, en caso de no tener el español como lengua materna, deberá demostrar capacidad hablada y escrita en español mediante uno de los siguientes exámenes: DELE (Diploma de Español como Lengua Extranjera) y el SIELE (Servicio Internacional de Evaluación de la Lengua Española).

“Directrices Ambientales”: son los estándares de desempeño de la International Finance Corporation (IFC por sus siglas en inglés) y los principios del ecuador en materia de sostenibilidad ambiental y social.

“Disponibilidad”: Capacidad de un sistema, subsistema o activo para encontrarse operativo y apto para prestar el Servicio cuando sea requerido, conforme a los indicadores y niveles de desempeño establecidos en el Contrato.

“Diseño Conceptual de Redes” es el el diseño conceptual de las intervenciones requeridas para cada una de las Redes identificadas en el Inventario de Redes.

“Documento de Control de Interfaces (ICD)”: Documento técnico mediante el cual se identifican, describen, asignan, coordinan y controlan los requisitos, responsabilidades, características técnicas, protocolos, criterios de aceptación y mecanismos de gestión correspondientes a cada interfaz entre sistemas, subsistemas, disciplinas, contratos o terceros involucrados en el Proyecto, con el fin de garantizar su correcta integración durante todo el Ciclo de Vida.

“Documento de Criterios de Diseño (DCD)”: Documento técnico elaborado por el Concesionario al inicio de la Fase Previa, que consolida y define los criterios generales que regirán el desarrollo de los Diseños de Detalle del Proyecto. El DCD deberá establecer, como mínimo, las bases de diseño, hipótesis, normativa aplicable, parámetros de diseño, acciones y combinaciones de carga, criterios de cálculo, metodologías de análisis, criterios de modelación, interfaces entre disciplinas, tolerancias, criterios de aceptación, requisitos de desempeño y demás criterios técnicos que servirán de referencia para el desarrollo coordinado y consistente de todas las disciplinas del Proyecto.

“Documento Técnico de Soporte (DTS)”: Documento de urbanismo y sus componentes que el Concesionario deberá entregar, con criterios de diseño, materiales y su articulación con los instrumentos de planificación, conforme al Apéndice Técnico 26.

“Dólares” o **“US$”:** Se entenderá como la moneda con poder liberatorio y curso forzoso en los Estados Unidos de América.

“Drenaje”: Conjunto de obras, estructuras y dispositivos destinados a captar, conducir y evacuar las aguas superficiales y subterráneas, preservando la estabilidad y funcionalidad de la infraestructura ferroviaria.

“Durmiente” o “Traviesa”: Elemento estructural transversal de la vía destinado a soportar los rieles, mantener el ancho de vía, transmitir las cargas al balasto o a la losa de vía y garantizar la estabilidad geométrica de la infraestructura.

“EDT / WBS (Estructura de Desglose del Trabajo)”: Estructura utilizada para organizar las actividades del Proyecto y servir de base para la planificación, seguimiento y medición del avance físico. El apéndice la menciona como contenido mínimo del Plan de Ejecución y como base para medir el avance.

“EFR”: Es la Empresa Férrea Regional S.A.S, sociedad por acciones simplificada del Orden Departamental, de carácter comercial con aportes públicos, autonomía administrativa y patrimonio propio, identificada con el NIT 900.403.616-1. La EFR actúa en el Contrato de Concesión como entidad pública concedente.

“Electrificación”: Conjunto integrado de instalaciones, equipos y sistemas destinados a suministrar, distribuir, controlar y gestionar la energía eléctrica necesaria para la operación ferroviaria, comprendiendo la alimentación de tracción, la alimentación auxiliar, las Subestaciones Eléctricas de Tracción (SET), la Línea Aérea de Tracción Eléctrica (LATE), el sistema de retorno de corriente y los demás elementos asociados.

“Emergencia Operacional”: Toda situación que genere o pueda generar un riesgo inmediato y grave para la vida, la integridad física, la seguridad de la circulación, la infraestructura crítica o la continuidad esencial del servicio, requiriendo medidas extraordinarias de contención, evacuación, rescate o intervención de organismos externos.

“Enclavamiento (Interlocking)”: Subsistema vital del Sistema de Señalización encargado de establecer, verificar y liberar rutas de circulación mediante el control seguro de los aparatos de

vía, las señales, la detección de trenes y demás elementos asociados, impidiendo el establecimiento simultáneo de rutas incompatibles.

“Endurecimiento (Hardening)”: Proceso de configuración segura de equipos, sistemas, aplicaciones y dispositivos destinado a reducir vulnerabilidades, eliminar funciones innecesarias y minimizar la superficie de exposición frente a amenazas de ciberseguridad.

“Energía Recuperada por Frenado”: Energía eléctrica generada durante el frenado regenerativo del Material Rodante que puede ser reutilizada por otros trenes, almacenada, devuelta a la red eléctrica o gestionada mediante otros sistemas previstos para el Proyecto.

“Entidad Sucesora”: Empresa Férrea Regional, o entidad que esta designe para recibir los activos revertidos y asumir la operación, mantenimiento o administración del Proyecto al finalizar la Concesión.

“Entorno Común de Datos (CDE)”: Véase “CDE (Common Data Environment)”. Repositorio único y centralizado del Proyecto en el que se gestiona, comparte y mantiene actualizada en tiempo real la totalidad de los modelos, bases de datos, anexos y documentos, garantizando información suficiente, verificable, consistente y trazable, conforme al Apéndice Técnico 3.

“Entrega de Obras a Terceros”: Corresponde al procedimiento previsto en la Sección 12.9(e) para la entrega de la infraestructura prevista para terceros, la cual no es sujeto de Operación y Mantenimiento por el Concesionario.

“Escalonamiento”: Diferencia de elevación a través de una junta entre losas de concreto de un pavimento rígido, o a través de una grieta o fisura de la losa, producida por asentamientos de una subrasante blanda, bombeo o erosión del material de base bajo las losas, deformaciones de los bordes de las losas por cambio de temperatura o humedad, o efectos de acabado.

“Espacio Público”: Es el conjunto de espacios urbanos conformados por los parques, plazas, ciclorrutas, vías peatonales, andenes y alamedas.

“Especificaciones Técnicas”: Se entenderán por tales las normas y parámetros contenidos en los Apéndices Técnicos, los cuales establecen los resultados y parámetros mínimos exigibles al Concesionario respecto de las obras del Proyectoasí como la Operación y el Mantenimiento. Las normas y parámetros que se establecen en estos Apéndices Técnicos corresponden a mínimos que no excusan al Concesionario de la obtención de los resultados establecidos en dichos Apéndices Técnicos y en el Contrato, dentro de los cuales se incluye el cabal cumplimiento de los Indicadores de Desempeño.

“Estación”: Es la infraestructura que permite el acceso al Sistema desde el Espacio Público. Incluye, sin limitación, elementos o espacios de circulación, técnicos, operativos, áreas de espera y otros. Las Especificaciones Técnicas de las Estaciones están contenidas en el Apéndice Técnico 6.

“Estaciones de conteo (Maestras, Secundarias y Complementarias)”: Puntos asignados en intersecciones o tramos viales para la toma de aforos vehiculares y no motorizados.

“Estadístico GEH”: Estadístico matemático empleado en la calibración y análisis de fiabilidad de los modelos de tráfico, permitiendo comparar los volúmenes vehiculares modelados contra los volúmenes reales aforados en campo.

“Estado de Condición”: Condición funcional, física y técnica mínima que deberán presentar los activos al momento de su Reversión, de conformidad con las Especificaciones Técnicas del Contrato y sus Apéndices.

“Estado de las Juntas”: Condición de las juntas de un pavimento rígido. Una junta se considera en mal estado cuando permite la acumulación de materiales extraños e incompresibles (arena, suelo, piedras) en su interior o una infiltración significativa de agua. Constituyen defectos típicos la pérdida o ausencia de sellante, el endurecimiento (oxidación) del sellante y la pérdida de adherencia a los bordes de las losas.

“Estado Límite de Servicio (ELS)”: Condición de diseño asociada al adecuado desempeño funcional de un activo, sistema o elemento durante su Vida Útil, cuyo cumplimiento garantiza que las deformaciones, vibraciones, desplazamientos, fisuración, asentamientos, aceleraciones y demás parámetros de servicio se mantengan dentro de los límites admisibles, preservando la seguridad, funcionalidad, durabilidad, confort de los usuarios, mantenibilidad y calidad de la operación del Sistema Ferroviario, de conformidad con la normativa aplicable.

“Estado Límite Último (ELU)”: Condición de diseño asociada a la seguridad estructural, cuyo cumplimiento garantiza que un activo, sistema o elemento no alcance estados de falla, colapso, pérdida de estabilidad, agotamiento de la resistencia, fatiga u otras condiciones que comprometan su integridad estructural o la seguridad de las personas, durante cualquiera de las Fases y Etapas del Contrato, bajo las combinaciones de acciones establecidas por la Ley Aplicable.

“Estado Seguro (Fail-safe)”: Condición de diseño mediante la cual cualquier falla de un sistema relacionado con la seguridad conduce automáticamente al sistema a un estado que no compromete la seguridad de la circulación ferroviaria.

“Estrategia de Certificación ISA”: Documento que establece el alcance, la metodología, las etapas, los hitos, los entregables y los criterios para la evaluación independiente de seguridad (ISA) del Proyecto, cuya verificación y acreditación constituyen requisito para la autorización de la puesta en servicio de los sistemas, subsistemas o hitos que correspondan.

“Estrategia de Ejecución”: Secuencia organizada de desarrollo del Proyecto destinada a cumplir hitos contractuales, coordinar disciplinas e incorporar progresivamente infraestructura, sistemas ferroviarios y Material Rodante.

“Estrategia de Gemelo Digital”: Hoja de ruta que establece la convergencia de los modelos As-Built con los sistemas de monitoreo en tiempo real (sensores) para la operación del corredor férreo, conforme al Apéndice Técnico 3.

“Estrategia Integral de Accesibilidad”: Documento que el Concesionario deberá desarrollar para la totalidad de las estaciones del Proyecto, orientada a garantizar la accesibilidad universal.

“Estrategia RAMS”: Documento que define la estrategia de gestión de la Fiabilidad, Disponibilidad, Mantenibilidad y Seguridad del Material Rodante y del Sistema Global, desarrollada conforme a las normas CENELEC aplicables.

“Estructura de Desglose del Trabajo (EDT o Work Breakdown Structure – WBS)”: Herramienta de planificación y gestión mediante la cual el alcance del Proyecto se organiza jerárquicamente en entregables, componentes, paquetes de trabajo y actividades, constituyendo la base para la programación, seguimiento, control del avance, asignación de responsabilidades y gestión de costos y recursos del Proyecto

“Estructura Plural”: Tendrá el significado que a dicho término se le asigna en el Pliego de Condiciones.

“Estructuradores de la Factibilidad”: es la Unión Temporal EGIS, Deloitte y Durán & Osorio, quienes suscribieron con Findeter el Contrato de Consultoría No. 016 del 2020 cuyo objeto fue llevar a cabo la estructuración a nivel de factibilidad del Proyecto.

“Estudio de Impacto Ambiental”: Estudio que evalúa los impactos ambientales del Proyecto y define las medidas de manejo correspondientes, con el que deberán coordinarse las obras y los dispositivos de mitigación.

“Estudio de Riesgo Climático”: Estudio mediante el cual se identifican y evalúan los riesgos climáticos que pueden afectar al Proyecto, base para el Plan de Gestión del Riesgo Climático.

“Estudio de Seguridad Humana”: Estudio que el Concesionario deberá elaborar para cada estación, en cumplimiento de las normas aplicables de evacuación (NSR-10 y NFPA 130).

“Estudio de Tránsito”: Es el estudio que permite realizar un análisis de las condiciones de circulación de vehículos y peatones en una zona determinada según el mismo se especifica en el Apéndice Técnico 13.

“Estudios de Movilidad (ETT)”: Conjunto integrado de estudios, análisis y diseños técnicos mediante los cuales se caracterizan las condiciones actuales de movilidad, se evalúan los escenarios con y sin Proyecto para los horizontes de análisis establecidos, se identifican los impactos derivados de su implementación y operación y se definen las medidas de mitigación, señalización, semaforización, gestión del tránsito y seguridad vial requeridas. El Estudio de Movilidad comprende los Estudios de Tránsito y Transporte, la Auditoría de Seguridad Vial y los demás análisis y diseños previstos en el Apéndice Técnico correspondiente.

“Estudios y Diseños”: son los estudios y diseños necesarios para la ejecución de las actividades del Contrato de Concesión y que tendrán el alcance y deberán cumplir, especialmente, con lo señalado en el Apéndice Técnico 8. Comprenden todas las actividades de diseño detallado en todas y cada una de las áreas técnicas de ingeniería; consideraciones ambientales, sociales, prediales y de tráfico, y demás necesarias para la ejecución de las obras y actividades respectivas.

“Estudios y Diseños de Detalle”: Estudios y diseños correspondientes a la fase de ingeniería de detalle definitiva, cuyo alcance comprende la totalidad del Sistema Ferroviario, las obras, los sistemas, subsistemas, instalaciones y edificaciones del Proyecto, así como las intervenciones sobre infraestructura preexistente y sobre terceros, elaborados conforme al Apéndice Técnico 26.

“Estudios y Diseños (Fase III)”: Conjunto integral de estudios, investigaciones, levantamientos, ensayos, análisis, modelaciones, memorias de cálculo, planos, especificaciones, cantidades de obra, presupuestos, modelos de información y demás documentos técnicos elaborados por el Concesionario, con el nivel de desarrollo propio de la ingeniería de detalle, suficientes para construir, suministrar, montar, integrar, probar, poner en servicio, operar, mantener y, cuando corresponda, revertir el Proyecto, sin requerir desarrollos

posteriores distintos de los diseños de taller y fabricación propios de la construcción. Los Estudios y Diseños (Fase III) deberán constituir una solución técnica integral, coordinada, compatible entre disciplinas y plenamente apta para cumplir las obligaciones de resultado establecidas en el Contrato.

"Etapa de Operación y Mantenimiento": Se refiere a la segunda etapa de ejecución del Contrato de Concesión. Esta Etapa correrá desde la suscripción del Acta de Inicio de la Etapa de Operación y Mantenimiento hasta la Fecha de Terminación de la Etapa de Operación y Mantenimiento de conformidad con lo previsto en el Contrato.

"Etapa de Reversión": Se refiere a la tercera etapa de ejecución del Contrato de Concesión. Esta etapa iniciará en (i) la Fecha de Terminación de la Etapa de Operación y Mantenimiento o (ii) cuando se declare la Terminación Anticipada del Contrato en cualquiera de sus Etapas, y culminará cuando (i) se suscriba el Acta de Reversión o (ii) se venza el Término Máximo de la Etapa de Reversión, lo que ocurra primero. Durante la Etapa de Reversión el Concesionario deberá continuar con las actividades de Operación y Mantenimiento del Proyecto.

"Etapa Preoperativa": Se refiere a la primera etapa del Contrato de Concesión, la cual iniciará en la Fecha de Inicio del Contrato y terminará con la suscripción del Acta de Inicio de la Etapa de Operación y Mantenimiento. La Etapa Preoperativa comprende la Fase Previa, la Fase de Construcción y la Fase de Marcha Blanca.

"Etapas": Corresponden a las etapas en las que se divide el Contrato: la Etapa Preoperativa, la Etapa de Operación y Mantenimiento y la Etapa de Reversión.

"Euro" o **"EUR$":** Se entenderá como la moneda administrada por el Banco Central Europeo que cuenta con poder liberatorio y curso forzoso en 21 de los 27 países miembros de la Unión Europea.

"Evaluador Independiente de Seguridad" o **"EIS"** o **"ISA":** Tercero independiente, técnicamente competente y sin vínculo con las actividades de diseño, fabricación, suministro, construcción, integración, operación o mantenimiento del Proyecto, encargado de evaluar de manera independiente el *Safety Case* y emitir los informes y pronunciamientos sobre el cumplimiento de los requisitos de seguridad establecidos en el Contrato y en las normas CENELEC aplicables.

"Evasión": Es el ingreso al sistema sin activación del medio de control de acceso, por lo cual no genera cobro al pasajero.

“Evento de Deducción Directa”: Hecho discreto, verificable e imputable al Concesionario (Nivel 1) que genera una deducción por evento, expresada en Unidades de Deducción, con independencia del valor de los indicadores del período.

“Evento Eximente de Responsabilidad” o **“EER”:** tendrá el significado que se le asigna en la Sección 17.1(a) del Contrato de Concesión.

“FAI (Formación Automática de Itinerarios)”: Función del sistema ATS que establece automáticamente los itinerarios de circulación de los trenes de conformidad con la programación operacional y las condiciones de explotación vigentes.

“Fallo Menor”: Falla que no impide el funcionamiento del sistema, subsistema, equipo o activo afectado, ni compromete la seguridad operacional, la disponibilidad o el cumplimiento de los niveles de servicio establecidos en el Contrato, y que puede ser corregida mediante actividades ordinarias de mantenimiento sin afectar significativamente la prestación del Servicio.

“Fallo Importante”: Falla que afecta el desempeño, la funcionalidad o la disponibilidad de un sistema, subsistema, equipo o activo y que requiere intervención correctiva para restablecer las condiciones de operación previstas, sin llegar a generar una interrupción significativa del Servicio ni alcanzar los umbrales establecidos para un Fallo Significativo.

“Fallo Significativo”: Falla que compromete la seguridad operacional o impide, limita o degrada de manera significativa la prestación del Servicio, incluyendo aquella que imposibilita el movimiento del Material Rodante, provoca la interrupción o suspensión del Servicio, genera retrasos superiores a los umbrales establecidos en el Contrato o exige la operación en modo degradado, la activación de planes de contingencia o la adopción de medidas operacionales extraordinarias.

“Fase de Construcción”: Es la segunda Fase de la Etapa Preoperativa, que se extenderá desde la suscripción del Acta de Inicio de la Fase de Construcción hasta la suscripción del Acta de Inicio de la Fase de Marcha Blanca, durante la cual el Concesionario deberá desarrollar como mínimo las actividades que en el Contrato y en los Apéndices Técnicos se establezca que deben ejecutarse durante esta Fase.

“Fase de Marcha Blanca”: Es la tercera Fase de la Etapa Preoperativa, que se extenderá desde la suscripción del Acta de Inicio de la Fase Marcha Blanca hasta la suscripción del Acta de Inicio de la Etapa de Operación y Mantenimiento, durante la cual el Concesionario deberá

desarrollar como mínimo las actividades que en el Contrato y en los Apéndices Técnicos se establezca que deben ejecutarse durante esta Fase..

“Fase Previa”: Es la primera fase de la Etapa Preoperativa que se extenderá desde la Fecha de Inicio hasta la fecha de suscripción del Acta de Inicio de la fase de Construcción, durante la cual el Concesionario deberá desarrollar como mínimo las actividades que en el Contrato y en los Apéndices Técnicos se establezca que deben ejecutarse durante esta Fase.

“Fases”: Se refiere indistintamente a las distintas fases que componen la Etapa Preoperativa: la Fase Previa, la Fase de Construcción y la Fase de Marcha Blanca.

“FAT (Factory Acceptance Test)”: Prueba ejecutada en las instalaciones del fabricante o proveedor sobre los equipos, sistemas o componentes destinados al Proyecto, con anterioridad a su despacho al sitio de instalación, con el fin de verificar el cumplimiento de los requisitos técnicos, funcionales, de desempeño, calidad e integración establecidos en el Contrato y en las Especificaciones Técnicas.

“Fecha de Inicio”: Es el Día en que las Partes suscriben el Acta de Inicio de ejecución del Contrato, o se inicia su ejecución, en los términos de la Sección 1.6(c) del Contrato de Concesión.

“Fecha de Terminación de la Etapa de Operación y Mantenimiento”: Se entenderá de conformidad con lo establecido en la Sección 1.8(a)(ii)(1) del Contrato de Concesión.

“Fecha de Vencimiento del Overhaul”: es la fecha máxima señalada en el Apéndice Técnico 15 en la que el Concesionario deberá completar el Mantenimiento Mayor del Material Rodante y de los Subsistemas Ferroviarios.

“Fecha Prevista para la Entrada en Operación”: Es la fecha en la cual se prevé suscribir el Acta de Terminación de la Fase de Marcha Blanca, la cual corresponde como máximo a la fecha en la que se cumplan seis (6) Meses contados a partir de la suscripción del Acta de Inicio de la Fase de Marcha Blanca .

“Fecha Estimada de Reintegración”: Fecha prevista por el Concesionario, debidamente sustentada en el Cronograma de Recuperación o en el Plan Remedial correspondiente, para restablecer el cumplimiento del Cronograma del Proyecto, reincorporar una actividad, Unidad de Ejecución o Hito Contractual al programa vigente o eliminar la desviación identificada.

“Ficha de Identificación de Redes”: Documento técnico elaborado por el Concesionario para cada Red existente o proyectada que pueda resultar afectada por el Proyecto, en el que se

consolida, como mínimo, la información relativa a su identificación, ubicación, titular u operador, características técnicas, estado, nivel de servicio, interferencias con el Proyecto, restricciones operativas, riesgos, requerimientos de intervención y demás información necesaria para la planificación, coordinación, diseño, ejecución, seguimiento y recepción de las actividades de protección, traslado, reposición, renovación o construcción de Redes.

"Ficha Técnica de Desempeño": Documento técnico en el que se establece, para cada indicador, sistema, subsistema, activo o proceso al que resulte aplicable, su objetivo, alcance, definición, método de medición, fórmula de cálculo cuando corresponda, unidad de medida, fuente de información, periodicidad, línea base, meta, umbrales de cumplimiento, criterios de validación, responsables y demás parámetros necesarios para evaluar, verificar y controlar el cumplimiento de los niveles de desempeño establecidos en el Contrato.

"Fiduciaria": Es la sociedad de servicios financieros constituida en Colombia y vigilada por la Superintendencia Financiera de Colombia, autorizada para celebrar contratos de fiducia mercantil, que tenga una calificación de riesgo en calidad en administración de portafolios o en administración de activos que corresponda al menos a la segunda mejor calificación de la escala utilizada por la respectiva calificadora de riesgo autorizada por la Superintendencia Financiera de Colombia, que sea escogida por el Concesionario para actuar como administradora y vocera del Patrimonio Autónomo.

"Fisura o grieta": Discontinuidad en la superficie de rodadura del pavimento. Para efectos de la medición del estado de condición se consideran, entre otras: fisuras longitudinales, fisuras transversales, piel de cocodrilo, fisuras en bloque, bloques sueltos, huecos y desprendimientos.

"Finalización Sustancial": Hito contractual mediante el cual se acredita la conclusión sustancial de las actividades correspondientes a las etapas de diseño, suministro, construcción, instalación, integración y pruebas previas del Proyecto, verificándose que éste se encuentra en condiciones de iniciar la Marcha Blanca. La Finalización Sustancial habilita la suscripción del Acta de Inicio de la Marcha Blanca y podrá otorgarse con una Lista de Reservas integrada únicamente por No Conformidades que no impidan el desarrollo seguro de dicha etapa.

"Flota de Reserva": Conjunto de Unidades de Material Rodante que el Concesionario deberá mantener disponibles para sustituir oportunamente unidades fuera de servicio o atender requerimientos operacionales extraordinarios, garantizando la continuidad del Servicio y el cumplimiento de los indicadores contractuales.

“Flota”: Conjunto de Unidades de Material Rodante destinadas a la prestación del Servicio, incluyendo las unidades operativas y las unidades de reserva.

“FO (Fibra Óptica)”: Infraestructura física de telecomunicaciones basada en fibras ópticas destinada al transporte de voz, datos, video y demás comunicaciones requeridas para la operación del Proyecto.

Franja de Circulación Peatonal”: Franja funcional del andén destinada exclusivamente a la circulación continua, segura y accesible de los peatones, que deberá mantenerse libre de obstáculos permanentes o temporales y cumplir los requisitos de ancho, capacidad, accesibilidad universal, pendientes, continuidad, seguridad y demás condiciones técnicas establecidas en el Contrato y en la Ley Aplicable.

“Franja de Paisajismo y Mobiliario”: Franja funcional del andén destinada a la implantación de mobiliario urbano, señalización, elementos de paisajismo, arborización, infraestructura para micromovilidad, instalaciones urbanas y demás elementos complementarios del espacio público, cuya ubicación deberá garantizar la funcionalidad, accesibilidad, seguridad y continuidad de la Franja de Circulación Peatonal.

“Franja del Proyecto”: Es el espacio físico descrito en el Apéndice Técnico 1 al que se refiere la Sección 8.1 del Contrato de Concesión..

“Frenado de Emergencia”: Modo de frenado destinado a detener el Tren en la menor distancia posible cuando así lo requieran las condiciones de seguridad operacional, actuando con independencia de los sistemas normales de conducción.

“Frente de Obra” / “ Frente de Trabajo”:: Unidad física, funcional o geográfica en la cual el Concesionario organiza y ejecuta simultáneamente actividades del Proyecto mediante la asignación específica de personal, equipos, materiales y demás recursos, conforme a la planificación establecida en el Cronograma del Proyecto y en el Plan de Ejecución.

“Fuerza Mayor: De conformidad con lo estipulado en el artículo 1 de la Ley 95 de 1890 y el artículo 64 del Código Civil, se entenderá por Fuerza Mayor o Caso Fortuito el imprevisto a que no es posible resistir.

“Función Vital”: Función relacionada con la seguridad cuyo funcionamiento incorrecto puede comprometer la circulación ferroviaria y que, en consecuencia, deberá cumplir los niveles de Integridad de Seguridad (SIL) establecidos para el Proyecto.

“Funciones Críticas de Seguridad”: Actividades de operación o mantenimiento cuyo desempeño inadecuado, omisión o ejecución por personal no habilitado pueda comprometer la seguridad operacional del Sistema Ferroviario.

“Gálibo Ferroviario”: Envolvente geométrica que define el espacio libre mínimo requerido para garantizar la circulación segura del Material Rodante sin interferencias con la infraestructura, instalaciones o demás elementos del Proyecto.

“Garantía de Seriedad de la Oferta”: Es la garantía que fue presentada como parte de la Oferta del Concesionario, en los términos aplicables al Proceso de Selección, para garantizar la seriedad de dicha Oferta.

“Garantía Única de Cumplimiento”: Se refiere a la garantía que deberá constituir el Concesionario en los términos y condiciones de la Sección 1.6(b)(ii), así como en el CAPÍTULO VII del Contrato.

“Gemelo Digital”: Representación digital integrada de los activos físicos del Proyecto, utilizada para apoyar su diseño, construcción, operación, mantenimiento y gestión durante todo su Ciclo de Vida.

“Gestión de Obsolescencia”: Conjunto de actividades destinadas a identificar, evaluar, prevenir y mitigar los riesgos derivados de la pérdida de soporte técnico, disponibilidad de repuestos o actualización tecnológica de equipos, sistemas o componentes.

“Gestión de Vulnerabilidades y Parches”: Proceso continuo mediante el cual se identifican, evalúan, priorizan y corrigen vulnerabilidades de ciberseguridad mediante la aplicación controlada de actualizaciones, parches o medidas equivalentes.

“Gestión Social y Ambiental”: Son las obligaciones relacionadas con el cumplimiento oportuno y eficaz de la Ley Aplicable ambiental y social, así como de la aplicación de las mejores prácticas que garanticen un adecuado desempeño de dichas obligaciones. Estas obligaciones están descritas en el Contrato, principalmente en la Sección 9.1 y en el Apéndice Técnico 20.

“Giro de Equity”: Es el valor mínimo correspondiente a los giros de Recursos de Patrimonio que el Concesionario debe hacer a la Cuenta Proyecto del Patrimonio Autónomo, en los términos y condiciones previstos en el Contrato de Concesión, incluyendo pero sin limitarse a lo dispuesto en la Sección 3.4. del Contrato de Concesión

“Grado de Automatización (GoA)”: Nivel de automatización de la conducción ferroviaria que determina la distribución de funciones entre el sistema automático y el conductor, conforme a las normas internacionales aplicables.

“Headway Medio”: Intervalo promedio de tiempo transcurrido entre el paso de dos trenes consecutivos por un mismo punto de la infraestructura ferroviaria durante un período determinado de operación, considerando de manera independiente los períodos de hora pico y valle.

“Headway Objetivo”: Intervalo máximo entre trenes consecutivos que el Concesionario deberá garantizar durante la prestación del Servicio Ferroviario, de conformidad con la Oferta Operacional, el Plan de Operación y los niveles de servicio establecidos en el Contrato.**“HMD”:** Parámetro calculado a partir del volumen total de vehículos equivalentes o actores no motorizados registrados durante el lapso de una (1) hora, permitiendo identificar los picos de mayor tráfico en la mañana, mediodía y tarde.

“Hito”: Evento, resultado o condición objetivamente verificable, asociado al cumplimiento de una actividad, obligación o Etapa del Proyecto, cuya acreditación marca el inicio, la terminación o el avance de una Fase o de una actividad específica del Contrato y puede constituir requisito para la ejecución de actividades posteriores, la realización de pruebas, la puesta en servicio, el reconocimiento de la Retribución, la aplicación de Indicadores de Desempeño o cualquier otro efecto previsto en el Contrato.

“Hito Contractual”: Evento, condición o resultado objetivamente verificable cuyo cumplimiento acredita la ejecución de una obligación contractual o de una etapa del Proyecto y produce los efectos previstos en el Contrato, incluyendo, según corresponda, el inicio de nuevas fases, la habilitación de pagos, la aplicación de deducciones o el cumplimiento de obligaciones específicas.

“Hombre Muerto”: Dispositivo de seguridad instalado en el puesto de conducción del Material Rodante que verifica de forma continua la presencia y capacidad de reacción del conductor mediante un dispositivo o gatillo de detección y que, ante la ausencia de respuesta, activa automáticamente el frenado del tren.

“IBR”: Es el Indicador Bancario de Referencia efectiva a seis (6) Meses, publicado de forma diaria por el Banco de la República de Colombia y el cual corresponde a una tasa de referencia de corto plazo denominada en Pesos que refleja el precio al que los bancos están dispuestos a

ofrecer o a captar recursos en el mercado monetario. Para efectos del Contrato, la tasa IBR será entendida como una tasa nominal anual mes vencido. Todos los cálculos de intereses a que haga referencia el Contrato y que impliquen la utilización de la IBR, serán efectuados diariamente aplicando el IBR certificado para cada Día.

"ICD" o "Interface Control Document" o "Documento de Control de Interfaces": Documento técnico de referencia para la definición, control y seguimiento de interfaces técnicas críticas o de alta complejidad, incluyendo requisitos técnicos, funcionales, de desempeño, seguridad, ciberseguridad, protocolos de comunicación, criterios de aceptación y evidencias de validación.

"IFC (Industry Foundation Classes)": Formato abierto de intercambio de información utilizado para garantizar la interoperabilidad de modelos BIM entre diferentes plataformas de software.

"IFC (International Finance Corporation)": Institución integrante del Grupo Banco Mundial dedicada al financiamiento y promoción del desarrollo del sector privado, cuyas normas, estándares o lineamientos podrán ser aplicables al Proyecto cuando así lo establezca expresamente el Contrato o la Ley Aplicable.

"Incidencia Operacional": Cualquier anomalía, falla menor, desviación, perturbación, incumplimiento o condición no conforme que afecte o pueda afectar el desarrollo ordinario del servicio, sin alcanzar por sí sola la criticidad de una contingencia o emergencia.

"Indicadores de Desempeño" o "Indicadores": Son los indicadores de disponibilidad, confiabilidad, seguridad, mantenibilidad, calidad y nivel de servicio que se definen como tal en el Apéndice Técnico 24.. De la medición de estos indicadores se dejará constancia en el Acta de Cálculo de la Retribución de conformidad con lo previsto en el Contrato de Concesión.

"Indicadores Preoperativos": Indicadores de Nivel 0 cuyo resultado mensual incide directamente en el Índice de Desempeño Preoperativo (IDP) y que miden el cumplimiento de las obligaciones del Concesionario durante la Etapa Preoperativa, conforme al Apéndice Técnico 25.

"Índice de Cumplimiento de los Indicadores": Es el resultado de la medición del cumplimiento de los Indicadores, de lo cual se dejará constancia en el Acta de Cálculo de la Retribución. Este índice se obtendrá como resultado de la metodología dispuesta en el Apéndice Técnico 24, la cual será tenida en cuenta para las Deducciones de la Retribución que se aplicarán como Descuento.

“Índice de Desempeño Preoperativo (IDP)”: Indicador agregado, calculado a partir de las notas normalizadas y las ponderaciones de los Indicadores Preoperativos, que mide el desempeño del Concesionario durante la Etapa Preoperativa, conforme al Apéndice Técnico 24.

“Índice de Langelier”: Indicador utilizado para evaluar la tendencia del agua a generar incrustaciones o procesos de corrosión en sistemas hidráulicos, con el fin de apoyar la definición e implementación de las medidas de manejo, control y seguimiento ambiental que resulten aplicables.

“Índice de Retención y Regulación Hídrica (IRH)”: Indicador que evalúa la capacidad de una cuenca o cuerpo de agua para regular los flujos hídricos y amortiguar la variabilidad hidrológica, conforme a la metodología del Estudio Nacional del Agua o aquella que la modifique, sustituya o complemente, y que constituye uno de los parámetros para evaluar la vulnerabilidad del recurso hídrico en el área de influencia del Proyecto.

“Índice de Vulnerabilidad Hídrica (IVH)”: Indicador que evalúa el grado de susceptibilidad del recurso hídrico frente a las presiones derivadas de la oferta, la demanda y las condiciones ambientales, conforme a la metodología del Estudio Nacional del Agua o aquella que la modifique, sustituya o complemente, y que constituye uno de los parámetros para evaluar las condiciones de las fuentes hídricas en el área de influencia del Proyecto.

“Índice Integrado de Desempeño del Concesionario (IIDC)”: Indicador consolidado y normalizado que refleja el desempeño global del Concesionario durante un período de evaluación, calculado a partir de los Indicadores de Nivel 2 conforme a la metodología establecida en el Apéndice, y cuyo resultado se utiliza para determinar, cuando corresponda, las deducciones aplicables a la Retribución.

“Información de Reversión”: Conjunto de documentos, registros, planos, modelos BIM, manuales, licencias, bases de datos, historiales de mantenimiento y demás información técnica que el Concesionario deberá entregar durante la Reversión.

Informe Consolidado de Verificación”: Documento elaborado por el Concesionario que integra y consolida los resultados de las verificaciones, inspecciones, revisiones, pruebas, mediciones, certificaciones y demás actividades de comprobación realizadas sobre uno o varios sistemas, subsistemas, activos, Obras o procesos del Proyecto, con el fin de demostrar el cumplimiento de los requisitos técnicos, funcionales, de desempeño, seguridad, calidad y

demás obligaciones establecidas en el Contrato, y servir como soporte para su revisión, aceptación o aprobación por parte de la EFR, del Interventor o de la entidad competente, según corresponda.

"Informe de Cierre de Gestión Social, Ambiental y de Seguridad y Salud en el Trabajo": Documento elaborado por el Concesionario al finalizar la gestión social, ambiental y de seguridad y salud en el trabajo del Proyecto o de la etapa correspondiente, en el que se consolidan las actividades ejecutadas, el cumplimiento de las obligaciones contractuales, legales y regulatorias, los resultados obtenidos, el estado final de los programas, planes, permisos, licencias, compensaciones, medidas de manejo, compromisos y demás actuaciones desarrolladas durante la ejecución del Contrato.

"Informe de Avance": Es el informe que entregará mensualmente el Interventor a la EFR, con copia al Concesionario, donde se reporta de manera detallada el avance porcentual de las Obras de Construcción y un estimado del avance porcentual de cada Unidad de Ejecución. La manera de calcular estos avances se establece en el Apéndice Técnico 1.

"Informe de Inspección Previa a la Reversión": Documento que consolida los resultados de las inspecciones, verificaciones y pruebas realizadas para determinar el Estado de Condición de los activos antes de su Reversión.

Informe Final de Certificación Independiente": Documento emitido por el Certificador Independiente en el que se concluye la evaluación del cumplimiento de los requisitos de seguridad, funcionalidad, integración, confiabilidad y demás criterios establecidos en el Contrato para el sistema, subsistema o activo objeto de certificación, y cuya emisión favorable constituye requisito para la autorización de la Puesta en Servicio Comercial cuando así lo establezca el Contrato.

"Informe Final de Marcha Blanca": Documento elaborado por el Concesionario mediante el cual se acredita la culminación satisfactoria de la Marcha Blanca y se consolidan los resultados de las pruebas operacionales, la verificación del cumplimiento de los requisitos técnicos, funcionales y de desempeño, las acciones correctivas implementadas y la evidencia que soporta la solicitud de autorización para la Puesta en Servicio Comercial, conforme a lo establecido en el Contrato y, en particular, en el Apéndice Técnico 17.

"Informe Mensual de Desempeño": Informe que el Concesionario deberá presentar mensualmente con la información, los cálculos y los resultados de la medición de los indicadores

de desempeño, y que la Interventoría deberá revisar, verificar y validar conforme al procedimiento del Apéndice Técnico 24.

“Informe Mensual de Desempeño Preoperativo”: Informe que el Concesionario deberá presentar dentro de los diez (10) Días siguientes a la finalización de cada Mes, con el valor observado y la nota normalizada de los Indicadores Preoperativos y el resultado del Índice de Desempeño Preoperativo.**“Infraestructura”:** Conjunto de las obras civiles permanentes que conforman el Proyecto, incluyendo la Infraestructura de Vía, puentes, viaductos, túneles, estructuras de contención, obras hidráulicas, estaciones, patios, talleres, subestaciones, edificios técnicos y las demás edificaciones y estructuras necesarias para la prestación del Servicio Ferroviario.

“Infraestructura de Vía”: Subconjunto de la Infraestructura Civil que constituye el soporte estructural de la vía permanente, incluyendo la plataforma ferroviaria, la subrasante, la capa de forma, el subbalasto y las obras geotécnicas, hidráulicas y de contención asociadas a la vía, excluyendo la superestructura ferroviaria.

“Infranqueable”: Condición de un tramo del Corredor Ferroviario que impide físicamente el acceso o cruce de vehículos automotores, salvo por los puntos expresamente autorizados para tal efecto.

“Ingresos por Explotación Comercial”: Se refiere a los ingresos brutos efectivamente obtenidos como consecuencia de la prestación de los Servicios Adicionales, de acuerdo con lo previsto en la Sección 14.8 del Contrato..

“Integración de Sistemas”: Proceso mediante el cual se coordinan, verifican y validan las interfaces técnicas, funcionales, físicas, eléctricas, mecánicas, lógicas y operacionales entre los diferentes sistemas y subsistemas del Proyecto, con el fin de garantizar su funcionamiento conjunto conforme a los requisitos establecidos en el Contrato.

“Integridad de Seguridad (SIL)”: Nivel de Integridad de Seguridad asignado a una función relacionada con la seguridad, de conformidad con las normas CENELEC aplicables, que expresa el grado de reducción del riesgo requerido para dicha función.

“Interfaces”: Conjunto de relaciones técnicas, físicas, funcionales, operacionales, eléctricas, mecánicas, lógicas, digitales y de intercambio de información existentes entre dos o más sistemas, subsistemas, activos o entidades involucradas en el Proyecto.

“Interfaz con Terceros”: Interfaz entre el Proyecto y personas naturales o jurídicas, públicas o privadas, distintas de la EFR, la Interventoría y el Concesionario, cuya actuación pueda afectar o verse afectada por el Proyecto.

“Interfaz Crítica”: Interfaces cuya correcta definición, coordinación, implementación y control resulta indispensable para garantizar la seguridad, interoperabilidad, disponibilidad, confiabilidad, mantenibilidad, desempeño o puesta en servicio del Proyecto, de manera que cualquier falla o incumplimiento en su gestión pueda afectar el funcionamiento integral del Sistema Ferroviario o el cumplimiento de las obligaciones contractuales.

“Interfaz Técnica”: Interfaz existente entre sistemas, subsistemas, equipos, instalaciones, obras, software u otros elementos del Proyecto, incluyendo aspectos funcionales, físicos, eléctricos, mecánicos, operacionales, digitales, lógicos, documentales o temporales.

“Interfaces Permanentes”: Interfaces que permanecen durante toda o una parte sustancial de la vida útil del Proyecto y que regulan la interacción continua entre sistemas, subsistemas, activos, infraestructura, instalaciones, operadores, terceros o entidades externas durante las etapas de construcción, operación, mantenimiento o reversión.

“Interfaces Temporales”: Interfaces establecidas únicamente durante una etapa específica del Proyecto o para la ejecución de actividades determinadas, cuya existencia cesa una vez concluye la condición, actividad o fase que les dio origen.

“Interoperabilidad”: Capacidad de un sistema, subsistema o activo para operar de manera segura y compatible con la infraestructura y los demás sistemas del Proyecto, cumpliendo los requisitos funcionales, operacionales y de seguridad establecidos en el Contrato.

“Intersección Vial”: Punto en el que el Corredor Ferroviario cruza o interactúa con una vía destinada a la circulación de vehículos, ya sea mediante un paso a nivel o una estructura a desnivel.

“Intersecciones”: Se refiere a aquellos elementos viales y de transporte donde se cruzan dos o más vías.

“Intervalo (Headway)”: Tiempo transcurrido entre el paso de dos trenes consecutivos que circulan en el mismo sentido sobre una misma vía o tramo de operación.

“Interventoría” o **“Interventor”:** Será la persona natural o jurídica, consorcio o unión temporal o cualquier otra forma de asociación permitida por la Ley Aplicable, escogida por la EFR para cumplir las funciones de interventoría previstas en el presente Contrato.

“Inventario de Activos de la Concesión”: Corresponde al acta suscrita por las Partes y la Interventoría en la cual se incluirá: (i) un inventario detallado de todos los activos entregados por la EFR y recibidos por el Concesionario y (ii) una descripción del estado de tales activos al momento de la entrega. El Inventario de Activos de la Concesión debe ser actualizado por el Concesionario de conformidad con lo previsto en este Contrato y en la Ley Aplicable, incluyendo todas las obras, bienes inmuebles por adhesión y destinación, los bienes afectos a la prestación del servicio, los Sistemas Ferroviarios y el Material Rodante, de conformidad con lo previsto en el Contrato. En ningún caso el contenido de este inventario, o las descripciones que en el mismo se hagan -ni sus actualizaciones- implicarán limitación alguna de la responsabilidad y riesgo a cargo del Concesionario de ejecutar las Unidades de Ejecución, así como mantener y operar el Proyecto, cumpliendo con todas las obligaciones de resultado que en este Contrato se establecen.

“Inventario de Redes”: es el inventario que deberá entregar el Concesionario de todas las Redes que se encuentren en la Franja del Proyecto, o que puedan verse afectadas por la ejecución del Proyecto, identificando en cada caso al titular de la Red correspondiente.

“Inventario Digital de Activos”: Registro que el Concesionario deberá desarrollar y mantener, que incorpora la totalidad de los activos permanentes que conforman el Sistema Ferroviario, sin que ningún activo relevante para la operación, mantenimiento, renovación, seguridad o reversión pueda quedar excluido.

“Inventario Forestal”: Registro del arbolado existente que sirve de base para el manejo silvicultural del Proyecto.

“Inventario Patrimonial de Activos Reversibles”: Inventario que el Concesionario deberá elaborar, actualizar y entregar, que identifica los activos objeto de Reversión, conforme al Apéndice Técnico 26.

“IPC”: Es el valor del índice de precios al consumidor con base diciembre de 2018 = 100, para el total nacional publicado oficialmente por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística –DANE-, o la entidad que lo reemplace. En el evento que en el índice de precios al consumidor publicado oficialmente por el DANE tenga una base diferente a diciembre de 2018 =100, el índice con la nueva base será usado para el cálculo del IPC, considerando en todo caso el IPC de la misma base para todos los cálculos de acuerdo con el presente Contrato.

Sin perjuicio de que el dominio o la forma de publicación sea actualizada o modificada por el DANE (o la entidad que lo reemplace), el IPC suele ser publicado en la página https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/precios-y-costos/indice-de-precios-al-consumidor-ipc/ipc-historico.

"IPCUSA": Es el índice de precios al consumidor en los Estados Unidos de América con base 1982-84=100, correspondiente al índice de precios al consumidor para todos los consumidores urbanos (CP1-U) utilizando la serie promedio de todas las cuidades de dicho país, sobre todos los ítems y sin ajuste por temporada, publicado mensualmente por el Bureau of labor Statistics (BLS) de los Estados Unidos de América.

En el evento que en el índice de precios al consumidor publicado oficialmente por BLS tenga una bse diferente a la señalada anteriormente, el índice con la nueva base será usado para el cálculo del IPCUSA, considerando en todo caso el IPCUSA de la misma base para todos los cálculos de acuerdo con el presente Contrato.

Sin perjuicio de que el dominio o la forma de publicación sea actualizada o modificada por BLS (o la entidad que lo reemplace), el IPCUSA suele ser publicado en la página: https://data.bls.gov/cgi-bin/surveymost?bls

"

"Ítems de Obra para Redes": Es la denominación que se aplica a cualquiera de los grupos de prestaciones que sean necesarias ejecutar las Obras para Redes, siempre y cuando esas prestaciones sean necesarias para la cabal ejecución de dichas obras y no lo hayan sido por razones imputables al Concesionario..

Los Ítems de Obra para Redes servirán exclusivamente para determinar el valor del subcomponente correspondiente del Componente C de la Retribución del Concesionario por la ejecución de Obras para Redes en los términos señalados en el Contrato de Concesión.

"Kilómetros/Unidad": Se refiere al número de kilómetros comerciales y efectivamente recorridos, en un periodo determinado, por cada una de las Unidades que componen el Material Rodante operado por el Concesionario, durante la Etapa de Operación y Mantenimiento. Dicho número servirá de base para el cálculo de la remuneración del Componente G. Se aclara que el mismo no incluye los recorridos necesarios para iniciar servicio o después de finalizar el mismo.

“Laboratorio Acreditado”: Laboratorio de ensayo acreditado por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC) para el ensayo específico de que se trate o, subsidiariamente, por un organismo de acreditación signatario de los acuerdos de reconocimiento mutuo de ILAC o IAAC bajo la norma ISO/IEC 17025, competente para realizar los ensayos previstos en el Contrato.

“Ley Aplicable”: Se refiere a la ley, reglamentos, actos administrativos y demás normas vigentes en la República de Colombia.

“Leyes Anticorrupción y SARLAFT”: Son, respecto de cualquier Parte o cualquier persona que actúa en su nombre, de tiempo en tiempo, cualquier ley, tratado, reglamento, norma, ordenamiento, estatuto, decreto, orden, auto o resolución judicial aplicable, emitida por una Autoridad Gubernamental, en materia de, o que se refiera a políticas y mecanismos de prevención, investigación y sanción de actos de corrupción, lavado de activos, la financiación del terrorismo, o a cualquier otra regulación, disposición, directiva o recomendación que resulte aplicable y cualquier otra regla o directiva expedida, sancionada, controlada o administrada por (a) la Oficina de Control de Activos Extranjeros (Office of Foreign Assets Control – OFAC) del Departamento del Tesoro de los Estados Unidos de América (U.S. Department of Treasury); (b) el Departamento de Estado de los Estados Unidos de América (U.S. Department of State) o la Oficina de Industria y Seguridad de los Estados Unidos de América (U.S. Bureau of Industry and Security); (c) el Ministerio de Hacienda del Reino Unido (Her Majesty´s Treasury); (d) la Dirección de Control de Defensa al Comercio de los Estados Unidos de América (U.S. Directorate of Defense Trade Controls); (e) la Oficina Europea de la Lucha Contra el Fraude (Office Européen de Lutte Anti-Fraude); (f) el Consejo de Seguridad de la Organización de las Naciones Unidas; (g) la Convención de las Naciones Unidas contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Sicotrópicas, ratificada por Colombia a través de la Ley 67 de 1993; (h) el Convenio sobre Blanqueo, Detección, Embargo y Confiscación de los Productos de un Delito, ratificado y aprobado por Colombia a través de la Ley 1017 de 2006; (i) el Reglamento Modelo sobre Delitos de Lavado Relacionados con el Tráfico Ilícito de Drogas y otros Delitos Graves preparado por la Comisión Interamericana para el Control del Abuso de Drogas; (j) el Convenio Internacional para la Represión de la Financiación del Terrorismo, ratificado por Colombia a través de la Ley 808 de 2003; (k) la Convención Interamericana contra el Terrorismo, ratificada y aprobada por Colombia a través de la Ley 1108 de 2006; (l) la Convención de las

Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional, ratificada por Colombia a través de la Ley 800 de 2003; (m) la Convención de las Naciones Unidas contra la Corrupción, ratificada y aprobada por Colombia a través de la Ley 970 de 2005; (n) las Leyes 80 de 1993, 734 de 2002, 1474 de 2011, 1712 de 2014, 1778 de 2016, 599 de 2000 (Código Penal Colombiano), la Circular Externa 100-000003 del 26 de julio de 2016 emitida por la Superintendencia de Sociedades de Colombia y cualquier circular emitida por la Superintendencia Financiera de Colombia relativas a prácticas anticorrupción; (o) el Bribery Act del Reino Unido de 2010; (p) el Foreign Corrupt Practices Act de los Estados Unidos de América de 1977; (q) el Financial Recordkeeping and Reporting of Currency and Foreign Transactions Act de los Estados Unidos de América de 1970; (r) el PATRIOT Act de los Estados Unidos de América; (s) la Convención Interamericana contra la Corrupción, ratificada y aprobada por Colombia a través de la Ley 412 de 1997; (t) la Convención para Combatir el Cohecho de Servidores Públicos Extranjeros en Transacciones Comerciales Internacionales, ratificada por Colombia a través de la Ley 1573 de 2012; (u) las Leyes Aplicables relacionadas con prácticas anticorrupción, soborno, lavado de activos o financiación del terrorismo incluidos en los estándares establecidos por el Comité de Basilea de Supervisión Bancaria; (v) cualquier ley, tratado, reglamento, norma, ordenamiento, estatuto, decreto, ordenanza, acuerdo, concepto o circular en relación con el sistema de administración del riesgo de lavado de activos y financiación del terrorismo, aplicable de tiempo en tiempo a cualquier Parte Crediticia o a cualquier Afiliada del Proyecto; y (w) cualquier otra Ley Aplicable relacionada con cualquiera de las materias anteriores; tal y como cualquiera de ellas sea modificada, adicionada, suscrita, aprobada, ratificada o reemplazada de tiempo en tiempo con posterioridad a la fecha de presentación de la Oferta en el Proceso de Selección.

“Licencia Ambiental”: Se refiere a la autorización de la que trata el artículo 50 de la ley 99 de 1993, el decreto 1076 de 2015 y las normas que los modifiquen, adicionen o sustituyan.

“Licencias y Permisos Ambientales”: Son las Licencias y Permisos de carácter ambiental que deban ser otorgados por cualquier Autoridad Ambiental para la ejecución del Proyecto, incluyendo, pero sin limitarse a los de aprovechamiento forestal, ocupación de cauce, publicidad de exterior, entre otros. El trámite y costo de las Licencias y Permisos Ambientales estará a cargo del Concesionario, por su cuenta y riesgo.

“Licencias y Permisos”: Son los permisos, concesiones, autorizaciones y/o licencias que deban ser otorgados por cualquier Autoridad Gubernamental o por personas naturales o jurídicas, públicas o privadas, necesarios para la ejecución del Proyecto, incluyendo pero sin limitarse a las Licencias y Permisos Ambientales, las autorizaciones para la intervención del patrimonio arqueológico, para la intervención de Bienes de Interés Cultural, licencias de construcción, intervención del Espacio Público, los Planes de Manejo de Tráfico, Señalización y Desvíos Específicos requeridos por la Ley Aplicable, entre otras licencias, autorizaciones y/o permisos requeridos por la Ley Aplicable para el cumplimiento de todas las obligaciones del Contrato de Concesión, incluida la operación del Proyecto. El trámite y costo de las Licencias y Permisos estará a cargo del Concesionario, por su cuenta y riesgo.

“Líder”: Se entenderá de conformidad con lo previsto en el Pliego de Condiciones del Proceso de Selección.**“Línea Base”:** Conjunto de valores, parámetros, condiciones, documentos, cronogramas, mediciones o información que constituye la referencia oficialmente aprobada para la planificación, seguimiento, control y evaluación del cumplimiento de las obligaciones del Proyecto, y frente a la cual se identifican las desviaciones durante la ejecución del Contrato.

“Línea Base de Programación”: Versión aprobada del Cronograma del Proyecto que constituye la referencia oficial para medir el avance físico y temporal de las actividades, verificar el cumplimiento de los Hitos Contractuales, identificar desviaciones y evaluar la necesidad de adoptar medidas preventivas o correctivas durante la ejecución del Proyecto.

“Línea Base de Tránsito del Proyecto”: Conjunto organizado, validado y trazable de información primaria y secundaria, inventarios, mediciones, análisis e indicadores que caracterizan las condiciones físicas, operacionales, de oferta, demanda y seguridad vial existentes en las Áreas de Influencia del Proyecto al momento de la elaboración de los Estudios de Tránsito y Transporte. Constituye el escenario de referencia para el diagnóstico, la calibración y validación de los modelos de tránsito, la evaluación de los escenarios con y sin Proyecto y la definición de las medidas de mitigación correspondientes.

“Límite de Intervención para Semaforización y Señalización”: Son aquellas zonas, polígonos o corredores situados dentro del Área de Influencia Directa (y por fuera del límite general de obra) donde es estrictamente necesario implementar soluciones de señalización y semaforización para reorganizar los flujos afectados por la obra.

“Línea Aérea de Tracción Eléctrica (LATE)”: Conjunto de conductores, soportes, ménsulas, péndolas, aisladores, dispositivos de compensación, seccionamientos y demás elementos

destinados a suministrar energía eléctrica al Material Rodante mediante captación por pantógrafo.

“Línea Base de Transito”: Consiste en el diagnóstico que evidencia las condiciones físicas (oferta) y operativas (circulación) actuales de una red vial, evaluando indicadores antes de la ejecución de una obra. Su formulación requiere mediciones primarias de volúmenes vehiculares, velocidades, tiempos de recorrido y estadísticas de siniestralidad vial.

“Línea Base de Movilidad”: Caracterización de las condiciones de movilidad existentes que sirve de referencia para los Estudios de Movilidad, elaborada a partir de información primaria y secundaria que deberá cumplir criterios de calidad, trazabilidad, consistencia, representatividad y verificabilidad, y permanecer disponible para revisión de la Interventoría y de las Autoridades Competentes.

“Línea Base de Tránsito”: Caracterización y medición de las condiciones físicas y operacionales de movilidad existentes con anterioridad a la implementación de los cierres, desvíos y demás medidas temporales asociadas a la ejecución de las Obras, que sirve de referencia para la gestión temporal del tránsito y para los Planes de Manejo de Tránsito, conforme al Apéndice Técnico 24A.

“Línea Base del Cronograma” o **“Schedule Baseline”:** Corresponde a la versión No Objetada por la Interventoría y/o EFR del cronograma de ejecución que sólo puede cambiarse usando procedimientos formales de control de cambios y que se utiliza como base de comparación con los resultados reales en la ejecución, según el mismo se detalla en el Apéndice Técnico 4.

“Lista de Reservas”: Relación de trabajos pendientes, observaciones y No Conformidades Menores cuya existencia no impide la obtención de la Finalización Sustancial o de la Conformidad Provisional, según corresponda, pero que deberán ser subsanados por el Concesionario dentro de los plazos establecidos en el Contrato como condición para la obtención de la Conformidad Definitiva.**“LOIN (Level of Information Need)”:** Nivel de información requerido para un modelo BIM, que define el grado de desarrollo geométrico, alfanumérico y documental necesario para cada fase del Proyecto.

“Macro-modelación”: Herramienta o proceso de modelación a escala macro que permite estimar la demanda futura y analizar las condiciones de circulación vehicular en el Área de

Influencia Indirecta de un proyecto, evaluando escenarios de "con y sin proyecto" para generar indicadores agregados (vehículos-hora, vehículos-kilómetro, velocidad de red).

“Manual de Compensaciones”: Instrumento (Manual de Compensaciones del componente biótico) con base en el cual se formula e implementa el Plan de Compensación del Medio Biótico por la afectación derivada del Proyecto.

“Manual de Diseño de Ciclorutas”: Instrumento normativo aplicable al diseño de la infraestructura ciclista de aproximación a las estaciones, conforme a la normativa de espacio público aplicable.

“Manual de Planeación y Diseño para la Administración del Tránsito y el Transporte”: Instrumento normativo de Bogotá aplicable a la toma de información y a los estudios de tránsito en jurisdicción del Distrito Capital.

“Manual Integral de Mantenimiento y Conservación”: Manual que el Concesionario entregará como requisito previo a la puesta en servicio de cada estructura, que contiene el inventario de componentes con sus fichas técnicas y los protocolos y frecuencias de mantenimiento y conservación.

“Marcha Blanca”: Etapa de pruebas en condiciones de operación real, desarrollada una vez alcanzada la Finalización Sustancial y antes del inicio del Servicio Comercial, durante la cual el Concesionario deberá demostrar la operación integrada, continua, segura y confiable del Sistema Ferroviario, verificando el cumplimiento de los requisitos funcionales, operacionales, de desempeño, disponibilidad, seguridad, capacidad e integración establecidos en el Contrato y en los Apéndices Técnicos.

“Matriz de Auditoría de Modelos BIM”: Instrumento que el Concesionario deberá desarrollar para verificar periódicamente el cumplimiento de los requisitos de calidad de los modelos BIM establecidos en el Apéndice Técnico 3.

“Matriz de Criticidad de Aparatos de Vía”: Instrumento que, como parte del Diseño de Detalle, el Concesionario deberá desarrollar y mantener actualizado durante toda la vigencia de la Concesión, que clasifica los aparatos de vía según su criticidad, conforme al Apéndice Técnico 5.

“Matriz de Integración Modal”: Instrumento de carácter vinculante que el Concesionario deberá desarrollar y mantener actualizado para la totalidad de las estaciones, que define el alcance obligatorio de integración modal a su cargo.

“Matriz de Interfaces con Terceros”: Matriz que el Concesionario deberá elaborar dentro de los noventa (90) días siguientes al Acta de Inicio, parte de la Matriz General de Interfaces, que identifica las interfaces con autoridades, entidades, operadores, propietarios, comunidades y demás terceros.

“Matriz de Interfaces Técnicas”: Matriz que el Concesionario deberá elaborar dentro de los noventa (90) días siguientes al Acta de Inicio, parte de la Matriz General de Interfaces, que identifica y controla las interfaces técnicas entre sistemas, subsistemas y obras.**“Micro-simulación”:** Herramienta de modelación de escala micro utilizada para analizar puntos críticos, corredores e intersecciones, identificando variables detalladas como demoras, colas, tiempos de viaje y niveles de servicio en distintos escenarios (0, 5, 10 y 20 años).

Mantenibilidad: Capacidad de un sistema, subsistema o activo para ser inspeccionado, monitoreado, diagnosticado, reparado, restaurado, reemplazado o mantenido de manera segura y eficiente, de modo que las actividades de mantenimiento puedan ejecutarse, bajo las condiciones, procedimientos y recursos establecidos, dentro de los tiempos previstos, garantizando el cumplimiento de los niveles de disponibilidad y desempeño exigidos por el Contrato durante todo su Ciclo de Vida.

“Mantenimiento Correctivo”: Conjunto de actividades ejecutadas para restablecer la funcionalidad de un sistema, subsistema o activo después de la ocurrencia de una falla, defecto o degradación que afecte o pueda afectar la prestación del Servicio.

“Mantenimiento Evolutivo”: Conjunto de actividades de ingeniería, actualización y transformación tecnológica que se debe ejecutar sobre los sistemas, equipos, aplicaciones y plataformas tecnológicas del Proyecto, con el propósito de preservar o mejorar su compatibilidad, seguridad, mantenibilidad, ciberseguridad, soporte técnico, desempeño y continuidad operativa a lo largo de su ciclo de vida.

“Mantenimiento Mayor”: Conjunto de intervenciones programadas de rehabilitación, reacondicionamiento, renovación o sustitución de equipos, componentes o subsistemas principales, necesarias para preservar la funcionalidad, confiabilidad y vida útil de un activo.

“Mantenimiento Mayor del Material Rodante”: Tendrá el significado que se le asigna en la Sección 14.4(c) del Contrato de Concesión.

“Mantenimiento Predictivo”: Estrategia de mantenimiento basada en el monitoreo continuo o periódico de la condición de un activo, mediante inspecciones, mediciones, sensores o análisis de tendencias, con el fin de anticipar fallas y optimizar las intervenciones.

“Mantenimiento Preventivo”: Conjunto de actividades programadas y rutinarias ejecutadas sobre un activo antes de la ocurrencia de una falla, con el fin de conservar su estado de condición, reducir la probabilidad de fallas y preservar su desempeño durante todo su Ciclo de Vida. Comprende, entre otras, labores de inspección, monitoreo, diagnóstico, ajuste, limpieza, lubricación, calibración, sustitución de componentes y demás intervenciones definidas en las Especificaciones Técnicas y en los documentos del Contrato.

“Mantenimiento Rutinario”: Conjunto de actividades periódicas destinadas a conservar las condiciones normales de funcionamiento, limpieza, seguridad y presentación de un activo durante su operación.

“Mantenimiento”: Son el conjunto de actividades de mantenimiento que se deberán desarrollar sobre el Proyecto una vez terminadas cada una de las Unidades de Ejecución u obras respectivas y, especialmente, durante la Etapa de Operación y Mantenimiento y Etapa de Reversión, para que las mismas cumplan con los resultados señalados en las Especificaciones Técnicas. Todo lo anterior con sujeción a los términos de este Contrato, incluyendo pero sin limitarse a lo previsto en el Apéndice Técnico 17.

“Manual de Imagen e Identidad”: Es el documento que adopte la EFR para el establecimiento de los lineamientos de imagen e identidad corporativa que serán de obligatorio cumplimiento para el Concesionario para el desarrollo del Proyecto.

“Manual de Señalización Vial”: Documento normativo vigente que establece los requisitos de señalización vial exigibles a la señalización temporal de obra del Proyecto, incluyendo la señalización vertical informativa, preventiva y reglamentaria y los dispositivos de canalización del tránsito.

“Marcha a la Vista”: Modo degradado de conducción en el cual el Tren circula a una velocidad que le permite detenerse antes de cualquier obstáculo visible, conforme a las reglas operacionales establecidas para el Proyecto.

“Marcha Blanca”: Período de operación controlada previo al inicio de la Etapa de Operación y Mantenimiento destinado a verificar el funcionamiento integrado de la infraestructura, el Material Rodante y los demás Subsistemas del Proyecto, así como el cumplimiento de las

Especificaciones Técnicas operacionales y de seguridad establecidos en el Contrato y sus Apéndices.

“Material Rodante”: Conjunto de vehículos ferroviarios destinados a la prestación del Servicio Ferroviario de pasajeros, incluyendo las unidades motrices, remolques, equipos embarcados, sistemas auxiliares y demás componentes necesarios para su operación, mantenimiento y seguridad, conforme a las especificaciones establecidas en el Contrato y en el Apéndice Técnico correspondiente.

“Matriz General de Interfaces”: Documento en el que el Concesionario identifica, clasifica y controla la totalidad de las interfaces del Proyecto —internas, con terceros, permanentes y temporales—, elaborado a partir de la Identificación Preliminar de Interfaces y articulado con el Plan de Gestión de Interfaces, conforme al Apéndice Técnico 19.

“Medidas de Compensación”: Son las acciones dirigidas a resarcir y retribuir a las comunidades, las regiones, localidades y al entorno natural por los impactos o efectos negativos generados por el Proyecto, que no puedan ser evitados, corregidos o mitigados.

“Medidas de Corrección”: Son las acciones dirigidas a recuperar, restaurar o reparar las condiciones del medio ambiente afectados por la ejecución del Proyecto.

“Medidas de Mitigación”: Son las acciones dirigidas a minimizar los impactos y efectos negativos del Proyecto sobre el medio ambiente.

“Medidas de Prevención”: Son las acciones encaminadas a evitar los impactos y efectos negativos que pueda generar la ejecución del Proyecto sobre el medio ambiente.

“Memoria Técnica”: Es el documento que elaborará el Concesionario en el cual se consignará toda la información necesaria para que el Interventor y la EFR evalúen que las obras del Taller de Reemplazo, las Obras de Construcción, las Obras de Adecuación y Reparación de Desvíos, las Obras para el Corredor Férrero Central, las Obras para Redes, las Obras para Intersecciones Especiales, los Sistemas Ferroviarios y el Material Rodante, así como la Operación y el Mantenimiento del Proyecto, cumplen con las Especificaciones Técnicas y los resultados exigidos en este Contrato. En la Memoria Técnica se anotará, por lo menos, la información a que hace referencia la Sección 11.15 de este Contrato.

“Mes de Referencia”: Mes en el cual se expresan los valores constantes. Para efectos del presente Contrato el Mes de Referencia es Diciembre de 2025.

“Mes” o **“Mes Calendario”:** Cualquiera de los doce meses del año calendario.

“MGT”: Tonelaje bruto acumulado, expresado en millones de toneladas brutas por vía y por año o acumuladas en un periodo.

“Modo Degradado”: Condición de operación de un sistema, subsistema o activo en la que, como consecuencia de la indisponibilidad o degradación de uno o más de sus componentes, el Servicio continúa prestándose mediante configuraciones alternativas, restricciones operacionales o procedimientos específicos previamente definidos, manteniendo en todo momento las condiciones de seguridad establecidas en el Contrato.

“Modo Normal de Operación”: Condición operacional en la cual todos los sistemas y subsistemas del Proyecto funcionan conforme a su diseño, sin restricciones operacionales distintas de las inherentes a la explotación ferroviaria, permitiendo el cumplimiento integral de los niveles de desempeño, capacidad, disponibilidad y seguridad establecidos en el Contrato.

“Modo Restringido de Operación”: Condición operacional en la cual determinadas restricciones temporales de velocidad, capacidad, disponibilidad o explotación resultan necesarias para preservar la seguridad del Sistema Ferroviario, sin que ello implique la pérdida total de funcionalidad del servicio.

“Módulo”: Elemento estructural que forma parte de una Unidad y que se encuentra unido de manera permanente o semipermanente a otros módulos para conformar un único vehículo ferroviario.

“Multas”: Son las sanciones pecuniarias por incumplimiento del Contrato, que podrán ser impuestas al Concesionario por la EFR, de conformidad con este Contrato, en especial con el CAPÍTULO XVI.

“Nivel de Información Necesaria (LOIN)”: Medida (Level of Information Need) que rige la completitud de la información de los modelos y entregables, de manera que soporte la toma de decisiones durante todo el ciclo de vida del Proyecto y en cada fase.

“Nivel de Servicio”: Parámetro que califica la capacidad, comodidad y seguridad de las áreas de circulación peatonal y de la infraestructura, cuyos valores mínimos deben garantizarse conforme a los Apéndices Técnicos aplicables.

“No Objeción”: Es la conclusión del análisis desarrollado por parte del Interventor (salvo que expresamente se establezca que está a cargo de la EFR), sobre las actividades, productos, intervenciones o en general del cumplimiento de las obligaciones a cargo del Concesionario, que se emitirá una vez se concluya que está conforme a lo previsto en este Contrato.

“No Conformidad”: Incumplimiento objetivo de un requisito establecido en el Contrato, en los Apéndices Técnicos, en las Especificaciones Técnicas, en las normas aplicables, en el Plan VPA o en cualquier otro documento contractual, identificado durante las actividades de diseño, fabricación, suministro, construcción, instalación, integración, pruebas, operación o mantenimiento del Proyecto.

“No Conformidad Crítica”: No Conformidad cuya existencia compromete la seguridad ferroviaria, la integridad de las personas, la interoperabilidad, la disponibilidad esencial del Sistema Ferroviario o el cumplimiento de requisitos indispensables para la puesta en servicio, impidiendo la obtención del Hito Contractual correspondiente mientras no sea corregida y verificada.

“No Conformidad Mayor”: No Conformidad que afecta de manera significativa el cumplimiento de los requisitos técnicos, funcionales, operacionales o de desempeño establecidos en el Contrato, requiriendo su corrección antes de la aceptación del sistema, subsistema o etapa correspondiente.

“No Conformidad Menor”: No Conformidad que no afecta la seguridad, la funcionalidad esencial, la disponibilidad ni la aptitud del Proyecto para continuar la etapa correspondiente, pero que deberá ser corregida dentro de los plazos establecidos en el Contrato o incorporarse, cuando proceda, en la Lista de Reservas.

“Norma de Desempeño”: Cada una de las Normas de Desempeño (Performance Standards) del marco de sostenibilidad ambiental y social aplicable al Proyecto, relativas, entre otras, a la evaluación y gestión de riesgos e impactos ambientales y sociales y a las condiciones laborales, conforme al Apéndice Técnico 20.

“Notificación Derecho de Toma”: Se entenderá de conformidad con lo establecido en la Sección 4.6(d)(ii) de este Contrato.

“Notificación Para Toma”: Se entenderá de conformidad con lo establecido en la Sección 4.6(d)(i)(2) de este Contrato.

“Notificación”: Es la comunicación escrita (o electrónica de conformidad el Contrato) que enviará cualquiera de las Partes, la Interventoría y/o la Fiduciaria, para informar o comunicar situaciones relacionadas con el Proyecto y la ejecución del Contrato.

“Obras BIC”: Son las intervenciones necesarias para la adecuada conservación de los BIC del Proyecto y que sean requeridas por la Autoridad Gubernamental, en el marco de la obtención de Licencias y Permisos que deberá adelantar el Concesionario.

“Obras Complementarias”: Son aquellas obras, equipos y/o actividades que el Concesionario estará obligado a ejecutar conforme a las Especificaciones Técnicas y que incluyen las Obras de Zona Bajo Puente, las Obras de Ciclo-parqueaderos, las Obras de Puentes Peatonales de Acceso y las Obras de Urbanismo Conexo, de conformidad con lo previsto en el Contrato de Concesión, en los términos de la Sección 12.4(c).

“Obras de Adecuación y Reparación de Desvíos”: Serán aquellas obras que el Concesionario deberá ejecutar para adecuar –o reparar– las vías utilizadas como desvíos, incluyendo las vías de servicio, de acuerdo con el respectivo Plan de Manejo de Tráfico, Señalización y Desvíos aprobado por la Autoridad Gubernamental competente, previo concepto de la Interventoría. Tales Obras de Adecuación y Reparación de Desvíos corresponderán, exclusivamente, a las previstas en el Apéndice Técnico 10, Apéndice en el cual también se incluye todo lo relacionado con el alcance de dichas obras, los plazos en que se ejecutarán, los precios unitarios a reconocer por las mismas y en general todas las Especificaciones Técnicas necesarias para su ejecución.

“**Obras de Puentes Peatonales de Acceso**” se entenderán de conformidad con lo establecido en el Apéndice Técnico 1.

“Obras del Concesionario” Las Obras del Concesionario incluyen las Obras del Sistema Ferroviario, las Obras Complementarias, las Obras BIC y las Obras para Terceros y tendrán en alcance definido en la Sección 12.4 del Contrato de Concesión.

“Obras del Sistema Ferroviario”: son aquellas obras y/o actividades requeridas para la construcción y completa adecuación del Sistema, incluyendo la reconfiguración de las vías existentes, las demoliciones, el espacio público, las Estaciones, Edificaciones, la construcción de los patios y talleres necesarios para el Material Rodante, los sistemas de alimentación eléctrica, intersecciones y puentes vehiculares y peatonales, entre otras, de conformidad con el detalle incluido en los Apéndices Técnicos. Las Obras del Sistema Ferroviario no incluyen las Obras de Adecuación y Reparación de Desvíos, las Obras para Redes, las Obras BIC, las Obras para Zona Bajo Puente, los Subsistemas Ferroviarios, el Material Rodante, ni la Operación y Mantenimiento del Proyecto.

“Obras de Zona Bajo Puente”: son las Obras Complementarias que el Concesionario deberá ejecutar en los espacios ubicados bajo puentes, viaductos o estructuras elevadas del Proyecto, destinadas a su adecuación, urbanización, paisajismo, accesibilidad, iluminación, drenaje, seguridad, integración urbana y demás tratamientos funcionales establecidos en el Contrato y, en particular, en los Apéndices Técnicos 1 y 4.

“Obras para Intersecciones Viales”: Serán aquellas obras de construcción de intersecciones a desnivel que tengan relación directa con el Proyecto, que están incluidas en las Especificaciones Técnicas y hacen parte de las Unidades de Ejecución, encaminadas a resolver determinadas intersecciones entre el Sistema Ferroviario del Proyecto y vías de la ciudad de Bogotá y el municipio de Cajicá.

“Obras para Intersecciones Viales Adicionales”: Serán aquellas obras de construcción de intersecciones a desnivel que tengan relación directa con el Proyecto, distintas de las incluidas en las Especificaciones Técnicas –es decir, de las Obras para Intersecciones Viales– y que acuerde la EFR con las Autoridades Gubernamentales competentes en las áreas por las que pasa el Proyecto, para ser ejecutadas, conforme se establece en la Sección 12.10(f)(i) del Contrato de Concesión. En el concepto de Obras para Intersecciones Viales Adicionales no se incluyen las Obras del Sistema Ferroviario, las Obras para Intersecciones Viales, las Obras de Adecuación y Reparación de Desvíos, las Obras para Redes, las Obras Complementarias, los Subsistemas Ferroviarios, el Material Rodante, ni la Operación y Mantenimiento del Proyecto.

“Obras para Redes”: Serán aquellas actividades requeridas para el traslado, reubicación, movimiento, construcción, protección o rehabilitación de las Redes, conforme a lo establecido en la Sección 10.11 del Contrato de Concesión.

“Obras para Terceros” tendrán el significado que se les asigna en la Sección 12.9 del Contrato de Concesión.

“Obras para Vías de Servicio”: Serán aquellas obras requeridas para adecuar o reparar las vías que garanticen el acceso a los predios cuyo acceso se pueda ver afectado por el Proyecto, en los términos previstos en el Apéndice Técnico 23, Apéndice en el cual también se incluye todo lo relacionado con el alcance de dichas obras, los plazos en que se ejecutarán, los precios unitarios a reconocer por las mismas y en general todas las estipulaciones técnicas necesarias para su ejecución**“Obras Voluntarias”:** Son aquellas obras a las que se refiere la Sección 23.9 del Contrato, ejecutadas a entera cuenta y riesgo del Concesionario, sin que su aprobación o

ejecución implique una modificación de las condiciones del Contrato de Concesión y especialmente de la Retribución del Concesionario.

“Obsolescencia”: Situación en la que un equipo, componente, software, subsistema o tecnología deja de contar con soporte técnico, disponibilidad de repuestos, actualizaciones o capacidad de evolución suficientes para garantizar el cumplimiento de los requisitos establecidos en el Contrato.

“Ocupación Temporal”: Utilización transitoria de un inmueble o parte de éste para la ejecución de las obras o actividades asociadas al Proyecto, sin transferencia del derecho de dominio.

“Oferta Operacional”: Conjunto de parámetros que definen las condiciones mínimas de prestación del Servicio, incluyendo frecuencias, horarios, intervalos, capacidad ofertada, tiempos de recorrido, configuración del Material Rodante y demás condiciones establecidas en el Plan de Operación.

“Oferta” u **“Oferta del Concesionario”:** Se entenderá como la oferta entregada por el oferente que resultó adjudicatario en el Proceso de Selección y que le otorgó el derecho y la obligación de constituir la sociedad –vehículo de propósito especial– que suscribe el presente Contrato como Concesionario.

“Oferta Operacional Base”: Escenario de operación utilizado para el dimensionamiento del Proyecto, la determinación de la Flota de Material Rodante, la programación de la operación y la definición de los niveles mínimos iniciales de servicio, conforme al Apéndice Técnico 16.

“Operación Comercial”: Prestación efectiva del Servicio Ferroviario de Pasajeros al público, realizada conforme a la Tabla Horaria Teórica No Objetada por la EFR y a las Tablas de Niveles de Oferta definidas en el Apéndice Técnico 16.

“Operación Degradada”: Véase “Operación en modo Degradado”. Modo de operación en el que, ante fallas, contingencias o emergencias, el Servicio se presta en condiciones distintas de la Operación Normal, preservando la seguridad y la mayor continuidad posible del Servicio, conforme al Apéndice Técnico 16.

“Operación Ferroviaria”: Conjunto de actividades técnicas, operacionales y administrativas necesarias para la explotación segura, continua y eficiente del Sistema Ferroviario, incluyendo, entre otras, la programación del servicio, la circulación de trenes, el control operacional, la gestión del Material Rodante, la atención de incidentes y la coordinación de los sistemas que soportan la prestación del Servicio Ferroviario.

“Operación en modo Degradado”: Condición de explotación ferroviaria en la que uno o más sistemas o subsistemas operan bajo restricciones funcionales como consecuencia de una falla o indisponibilidad parcial, manteniéndose la prestación del Servicio mediante procedimientos previamente establecidos y preservando las condiciones de seguridad definidas en el Contrato.

“Operación”: Son las actividades de operación que se deberán desarrollar sobre el Proyecto durante la Fase de Pruebas y Puesta en Marcha, la Etapa de Operación y Mantenimiento y la Etapa de Reversión. Todo lo anterior con sujeción a los términos de este Contrato, incluyendo pero sin limitarse a lo previsto en el Apéndice Técnico 26.

“Operador de Recaudo”: Tercero responsable del sistema de recaudo del Proyecto, a quien se imputa el consumo de los servicios asociados y con quien el Concesionario deberá coordinar las interfaces correspondientes, en los términos del Apéndice Técnico 6.

“Organismo de Certificación Independiente”: Entidad técnicamente competente, imparcial e independiente del Concesionario, de sus contratistas y de los fabricantes, encargada de realizar las certificaciones independientes previstas en el Contrato, conforme a las normas nacionales e internacionales aplicables y a los criterios de aceptación establecidos por la EFR.

“OT (Operational Technology)”: Conjunto de sistemas, equipos, redes y aplicaciones utilizados para supervisar, controlar y operar los activos físicos del Proyecto, incluyendo, entre otros, señalización, energía, telecomunicaciones, recaudo, estaciones y Material Rodante.

“PAGA del Proyecto”: Es el Programa de Adaptación a la Guía Ambiental que será aplicable al Proyecto.

“Parámetros Básicos de Diseño (PBD)”: Son los valores que definen el desempeño mínimo exigible de cada activo. Los PBD son de obligatorio cumplimiento y no son modificables por el Concesionario en ejercicio de la facultad de optimización

“Parámetros de Control de Tránsito”: Conjunto de criterios, indicadores, variables operacionales y umbrales técnicos utilizados para evaluar el desempeño de la movilidad durante las diferentes etapas del Proyecto, incluyendo, entre otros, niveles de servicio, velocidades de operación, tiempos de recorrido, capacidad, longitud de colas, demoras, seguridad vial y demás variables establecidas en el Estudio de Movilidad y en el Contrato.

“Parte Afectada”: tendrá el significado que se le asigna en la Sección 17.2(a) del Contrato de Concesión.

“Parte” o **“Partes”:** Son, individual o conjuntamente, el Concesionario y la EFR, tal y como se identifican en el encabezado del Contrato.

Paso a Nivel: Cruce en un mismo plano entre la infraestructura férrea y una vía pública o privada, un sendero peatonal o una ciclorruta, dotado o no de dispositivos de protección y señalización.

“Pasos Peatonales”: Infraestructuras destinadas a permitir el cruce seguro de peatones sobre o bajo el Corredor Ferroviario, garantizando la segregación entre la operación ferroviaria y la circulación peatonal.

“Patios y Talleres”: Instalaciones ferroviarias destinadas al estacionamiento, limpieza, inspección, mantenimiento, reparación, almacenamiento y preparación operativa del Material Rodante y demás activos del Proyecto.

“Patrimonio Autónomo”: Es el patrimonio autónomo que deberá constituir el Concesionario mediante la celebración del Contrato de Fiducia Mercantil con la Fiduciaria, el cual será el centro de imputación contable y administrador de los recursos del Proyecto, en los términos del CAPÍTULO IV del Contrato de Concesión.

“Periodo Especial”: Se refiere al plazo durante el cual quedará eximido del cumplimiento de las obligaciones del Contrato de Concesión que hayan sido afectadas por la ocurrencia de un Evento Eximente de Responsabilidad de acuerdo con lo establecido en la Sección 17.2 del Contrato.

“Permiso de Intervención en Espacio Público” o **“Permiso de Intervención”:** Se refiere a los permisos que se deberán tramitar por el Concesionario para la Intervención del Espacio Público de acuerdo con lo establecido en el Apéndice Técnico 12.

“Permiso de Operación”: Se refiere a la autorización para la prestación del servicio público de transporte masivo de pasajeros de la que trata el artículo 2.2.6.10.2 del Decreto 1079 de 2015 o la norma que lo modifique, complemente o sustituya.

“Persona con Movilidad Reducida”: Es aquella persona que tiene limitadas, temporal o permanentemente, las posibilidades de desplazarse o moverse. Incluye actores viales altamente vulnerables cuya accesibilidad debe estar garantizada de manera estricta durante el manejo de tránsito mediante infraestructuras adecuadas, tales como rampas, vados, rutas sin obstáculos y cruces seguros (a nivel o desnivel) en todo el recorrido peatonal.

“Personal Mínimo del Concesionario”: es el personal con que deberá contar el Concesionario para la ejecución del Contrato de Concesión, de conformidad con lo establecido en la Sección 5.1(b) de ese Contrato de Concesión.

“Pesos” o **“COP”:** Se entenderá como la moneda con poder liberatorio y curso forzoso en la República de Colombia.

“PIS (Passenger Information System / Sistema de Información al Pasajero)”: Sistema dinámico que proporciona información de viaje (horarios, destinos, alertas), de acuerdo con los establecido en el Contrato y sus apéndices.

“PK (Punto Kilométrico)”: Referencia lineal utilizada para identificar la localización de activos, estructuras, instalaciones o eventos a lo largo del Corredor Ferroviario.

“Placa de asiento / silla”: Elemento interpuesto entre el patín del carril y la traviesa o el soporte, que distribuye la carga, aporta rigidez elástica controlada y contribuye al aislamiento eléctrico.

“Plan de Acción Correctiva (PAC)”: Plan que el Concesionario deberá elaborar como resultado de la Debida Diligencia, en el que se identifican las acciones para prevenir, controlar, mitigar o remediar los pasivos ambientales identificados, sujeto a la No Objeción de la Interventoría y la EFR.

“Plan de Acción de Biodiversidad (PAB)”: Plan que el Concesionario deberá diseñar, implementar y mantener para asegurar una Ganancia Neta de Biodiversidad respecto de los valores de biodiversidad afectados, conforme a la jerarquía de mitigación.

“Plan de Acción de Género e Inclusión Social” o **“PAEGIS”:** Es el plan en el que se establecen las medidas de manejo para la inclusión de género e inclusión social en cada una de las Fases y Etapas del Proyecto y cuyos lineamientos están establecidos en el Apéndice Técnico 14.

“Plan de Acción”: Es el documento en el que se describen y establecen un conjunto de acciones para recuperar la desviación en los plazos que se presenten en una Unidad de Ejecución, con respecto al Plan de Ejecución No Objetado por la Interventoría.

“Plan de Acción de Reasentamiento”: Plan que regula las actividades de compensación y reasentamiento involuntario derivadas de la adquisición predial, en coordinación con la EFR y las entidades competentes.

“Plan de Acción por Umbrales (TARP)”: Instrumento (Trigger Action Response Plan) que formaliza el sistema de umbrales y acciones de monitoreo, definiendo para cada instrumento los niveles normal, de atención, de alerta y de emergencia y las acciones asociadas.

“Plan de Aseguramiento de la Calidad”: Plan que establece las actividades de aseguramiento de la calidad, incluidos los puntos de inspección y ensayo (PIE/ITP) y los controles sobre las mediciones, conforme al Apéndice Técnico 26.

“Plan de Asignación y Operación de Flota”: Plan que el Concesionario deberá elaborar y mantener actualizado, como parte del Plan de Operación, para la asignación y operación del Material Rodante.**“Plan de Ciberseguridad”:** Documento mediante el cual el Concesionario establece la organización, políticas, procedimientos, controles, recursos y medidas necesarias para gestionar los riesgos de ciberseguridad del Proyecto durante todo el Plazo de la Concesión.

“Plan de Cierres y Alternativas de Desvíos” o “PCAD)”: Documento elaborado por el concesionario y aprobado por la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) que establece las estrategias de cierres viales y las alternativas generales de desvíos requeridas para la ejecución de las obras del Proyecto.

“Plan de Compensación del Medio Biótico” o “PCMB”: Plan que el Concesionario presentará con las medidas de manejo, seguimiento y control para prevenir, mitigar y compensar los impactos sobre el medio biótico, con base en el Manual de Compensaciones del componente biótico.

“Plan de Comunicaciones del Proyecto”: Plan que el Concesionario deberá formular, implementar y mantener actualizado, articulado con el Programa de Información, Divulgación y Comunicación, que establece los mecanismos, canales y medios de comunicación del Proyecto.

“Plan de Contingencia”: Es una herramienta de planeación estratégica y operativa, organizada con el propósito de ejecutar actividades para mitigar los impactos negativos y garantizar la continuidad de operaciones en caso de que ocurra un evento imprevisto o una emergencia.

“Plan de Control de Calidad”: Es el documento en el que se especifican las actividades por realizar en la planificación de un producto o servicio, orientadas a la obtención de su calidad y que deberá cumplir con lo establecido en el Apéndice Técnico 4.

“Plan de Ejecución”: Documento elaborado, implementado, mantenido y actualizado por el Concesionario que establece la planificación integral para la ejecución del Proyecto, incluyendo

la organización de las actividades, el Cronograma del Proyecto, los Hitos, las Unidades de Ejecución, la secuencia de las Obras, la coordinación de interfaces y los demás mecanismos necesarios para asegurar el cumplimiento de las obligaciones, plazos y condiciones establecidos en el Contrato y sus Apéndices.

"Plan de Ejecución BIM" o "BEP": Documento (BIM Execution Plan) que el Concesionario deberá presentar dentro de los sesenta (60) días siguientes a la Fecha de Inicio del Contrato, revisado y No Objetado por la Interventoría, en el que se definen y validan los usos BIM y los procesos de modelado para cada fase del Proyecto.

"Plan de Gestión de Comunicaciones": Plan que define la gestión de la divulgación, prensa, comunicación corporativa, generación de contenidos y manejo de crisis del Proyecto.

"Plan de Gestión de Contratistas y Subcontratistas": Plan que define la gestión y el control laboral de contratistas, subcontratistas, intermediarios y agencias de trabajo vinculados al Proyecto.

"Plan de Gestión de Interfaces": Documento mediante el cual el Concesionario identifica, clasifica, asigna, administra y controla las interfaces existentes entre sistemas, subsistemas, disciplinas, contratistas, terceros y entidades externas, estableciendo las responsabilidades, mecanismos de coordinación, procedimientos de seguimiento y criterios para la resolución de conflictos, con el fin de asegurar la correcta integración del Proyecto durante todas sus etapas.

"Plan de Gestión de Riesgos y Contingencias": Plan mediante el cual el Concesionario gestiona los riesgos y las contingencias de la operación, articulado con el Plan de Operación, el Plan de Seguridad Operacional y los procedimientos de evacuación.

"Plan de Gestión del Riel": Plan que el Concesionario deberá desarrollar, implementar y mantener actualizado durante toda la vigencia de la Concesión, presentado por primera vez con anterioridad al inicio de la Marcha Blanca, para la gestión del riel de la Vía Permanente.

"Plan de Gestión del Riesgo Climático": Plan que define las medidas de gestión de los riesgos climáticos y la cuantificación y reporte de las emisiones de gases de efecto invernadero, con base en metodologías reconocidas.

"Plan de Gestión del Riesgo de Desastres" o **"PGRD":** Es el proceso social de planeación, ejecución, seguimiento y evaluación de políticas y acciones permanentes para el conocimiento del riesgo de desastres y promoción de una mayor conciencia del mismo, impedir o evitar que se genere, reducirlo o controlarlo cuando ya existe y para prepararse y manejar las situaciones

de desastre, así como para la posterior recuperación, entiéndase: rehabilitación y reconstrucción. Estas acciones tienen el propósito explícito de contribuir a la seguridad, el bienestar y calidad de vida de las personas y al desarrollo sostenible.

“Plan de Gestión Integral de RCD”: Plan que el Concesionario deberá formular, radicar e implementar para la gestión integral de los Residuos de Construcción y Demolición, conforme a la normativa aplicable (Resolución 472 de 2017, Resolución 1257 de 2021 y demás normas concordantes).

“Plan de Gestión Integral de Residuos Peligrosos”: Plan que el Concesionario deberá formular e implementar conforme a la Ley Aplicable, para la gestión integral de los residuos o desechos peligrosos generados por el Proyecto.

“Plan de Gestión Laboral (PGL)”: Plan que el Concesionario deberá formular e implementar como parte del Sistema de Gestión Ambiental y Social, aplicable a trabajadores directos, contratistas, subcontratistas y trabajadores temporales.

“Plan de Gestión Social”: Instrumento que define las medidas de mitigación, restauración o apoyo frente a los impactos sociales atribuibles al Proyecto, en coordinación con la Interventoría y la EFR.

“Plan de Inspección y Pruebas Preliminares (PIPP)”: Plan que el Concesionario deberá elaborar antes de iniciar cada frente de obra, integrado al Plan VPA, que detalla las inspecciones y pruebas preliminares de los Trabajos de Construcción.

“Plan de Integración de Sistemas”: Plan que el Concesionario deberá desarrollar como parte del Plan VPA, que identifica las interfaces sobre las cuales se ejecutan las Pruebas de Integración.

“Plan de Investigación del Subsuelo”: Plan que el Concesionario deberá presentar para la No Objeción de la Interventoría con antelación al inicio de los trabajos, que justifica el método, la densidad y la profundidad de la exploración geotécnica (sondeos, apiques, CPTu, DMT, geofísica y piezómetros).

“Plan de Investigación Geotécnica Complementaria”: Es el plan de exploración del subsuelo que se requiere para elaborar los Estudios y Diseños de las Obras de Construcción del Proyecto..

“Plan de Manejo Ambiental y Social”: Conjunto de medidas de prevención, mitigación, corrección y compensación de los impactos ambientales y sociales del Proyecto, cuyo cumplimiento se verifica durante la ejecución de las Obras.

“Plan de Manejo Arqueológico”: Instrumento aprobado por el ICANH que establece las medidas de manejo aplicables ante hallazgos arqueológicos, en el marco del Programa de Arqueología Preventiva.

“Plan de Manejo de Fauna”: Instrumento que establece las medidas de manejo de la fauna, incluidas las actuaciones ante nidos activos o en construcción, conforme a lo dispuesto por la Autoridad Ambiental.

“Plan de Manejo de Tráfico, Señalización y Desvíos” o “Plan de Manejo de Tráfico”: Es el documento general que debe elaborar e implementar el Concesionario durante la ejecución del Contrato, para mitigar, controlar y minimizar el impacto que tenga el Proyecto sobre el tráfico, conforme a la Ley Aplicable. Dicho Plan de Manejo de Tráfico, Señalización y Desvíos deberá respetar puntualmente lo establecido en el Apéndice Técnico 23 de este Contrato, en el cual se incluyen las actividades y Especificaciones Técnicas que deberá cumplir el Concesionario.

“Plan de Manejo y Traslado de Redes”: Documento elaborado, implementado, mantenido y actualizado por el Concesionario que establece la planificación, coordinación, programación y control de las actividades requeridas para la identificación, protección, traslado, reposición, renovación, construcción, conexión, desconexión, puesta en servicio y demás intervenciones sobre las Redes afectadas por el Proyecto, incluyendo la gestión de interfaces, la coordinación con los titulares u operadores de las Redes, la programación de las intervenciones, las medidas de contingencia y los demás aspectos necesarios para garantizar la continuidad de los servicios, el cumplimiento del Plan de Ejecución y Cronograma del Proyecto y de las obligaciones establecidas en el Contrato, en especial en su Sección 10.5(a).

“Plan de Mantenimiento Integral”: Documento rector mediante el cual el Concesionario planifica, organiza, ejecuta, controla y mejora las actividades de mantenimiento de todos los sistemas y subsistemas del Proyecto durante la vigencia del Contrato.

“Plan de Medios”: Instrumento desarrollado por el Concesionario que define las estrategias y piezas de comunicación y divulgación del Proyecto (folletos, insertos, pendones, volantes, boletines, entre otros).

“Plan de Mejora del Desempeño”: Plan que el Concesionario deberá presentar cuando se configuren los supuestos previstos —entre otros, cuando el IIDC sea inferior a 0,80 en un mismo Mes—, con acciones, responsables, plazos e indicadores de verificación.

“Plan de Monitoreo y Seguimiento (PMS)”: Instrumento que establece el monitoreo y seguimiento de las medidas de manejo ambiental y social del Proyecto, integrado al Sistema de Gestión Ambiental y Social.

“Plan de Obsolescencia”: Documento elaborado, implementado y actualizado por el Concesionario mediante el cual se identifican, evalúan, monitorean y gestionan los riesgos de obsolescencia tecnológica, funcional, comercial y de soporte de los sistemas, subsistemas, equipos, software y demás activos del Proyecto durante todo su Ciclo de Vida. El Plan de Obsolescencia deberá establecer, como mínimo, los criterios para la identificación de activos en riesgo de obsolescencia, las estrategias de mitigación, actualización tecnológica, sustitución o repotenciación, la disponibilidad de repuestos, la continuidad del soporte técnico del fabricante y las acciones necesarias para garantizar el cumplimiento permanente de los niveles de desempeño, seguridad, disponibilidad y mantenibilidad establecidos en el Contrato, y de acuerdo con la Vida útil Remanente.**“Plan de Operación”:** Documento rector mediante el cual el Concesionario desarrolla la organización, programación, gestión y control de la explotación ferroviaria durante toda la vigencia de la Concesión, demostrando el cumplimiento de las obligaciones operacionales, los niveles de servicio y los requisitos establecidos en el Contrato. El Plan de Operación deberá ser sometido a la aprobación de la EFR, la cual podrá requerir ajustes o modificaciones cuando lo considere necesario para optimizar la prestación del Servicio, sin que ello implique una modificación de la asignación de riesgos prevista en el Contrato.

“Plan de Participación de Partes Interesadas”: Plan que define las acciones de información, consulta y participación de las partes interesadas del Proyecto, articulado con los mecanismos de gestión de PQRSD de la EFR.

“Plan de Preparación y Respuesta a Emergencias (EPRP)”: Plan que el Concesionario deberá estructurar en cumplimiento de la Norma de Desempeño 4 de la IFC, que evalúa y mitiga los impactos de posibles emergencias.

“Plan de Pruebas” o “Plan VPA (Pruebas, Verificación y Aceptación)”: Documento elaborado, implementado, mantenido y actualizado por el Concesionario que establece la

planificación, organización, secuencia, metodología, criterios de aceptación, responsabilidades, recursos, precondiciones, evidencias y procedimientos aplicables a las actividades de pruebas, verificación y aceptación de los sistemas, subsistemas, activos e interfaces del Proyecto, con el fin de demostrar el cumplimiento de los requisitos técnicos, funcionales, de seguridad, desempeño e integración establecidos en el Contrato como condición para las etapas sucesivas de pruebas, la Marcha Blanca y la Puesta en Servicio.

"Plan de Puesta a Disposición": es el plan de puesta a disposición de las Áreas de la Franja del Proyecto en el que se establecerán las fechas previstas para la puesta a disposición de las Áreas de la Franja del Proyecto, de conformidad con lo establecido en la Sección 8.2(b) del Contrato de Concesión.

"Plan de Reasentamientos": Se refiere al plan a establecerse en virtud de la Gestión Predial del Proyecto, para el proceso integral y planificado que acompaña y apoya a las unidades sociales sujeto del desplazamiento involuntario que deben trasladarse obligatoriamente para el desarrollo del Proyecto.

"Plan de Recuperación del Cronograma" o "Plan de Recuperación": Plan que debe presentar el Concesionario cuando una desviación pueda comprometer el Cronograma Contractual, incluyendo causas, actividades afectadas, impacto, medidas correctivas, ajustes de secuencia y fecha prevista para eliminar la desviación.

"Plan de Redes": Plan para el traslado y manejo de Redes que el Concesionario deberá estructurar, presentar y mantener actualizado, aplicable de manera transversal durante todo el ciclo de vida del Proyecto, que podrá aprobarse de manera progresiva por tramos o Unidades de Ejecución.

"Plan de Reprogramación": Plan que el Concesionario deberá presentar cuando una reprogramación implique cambios relevantes en la estrategia de ejecución, con la justificación técnica de la modificación, sin que su No Objeción releve del cumplimiento de los hitos contractuales.

"Plan de Respuesta a Emergencias": Plan que define los procedimientos de actuación ante emergencias, coherente con los procedimientos de operación degradada y con los objetivos RAMS del Proyecto.

“Plan de Reversión”: Documento mediante el cual el Concesionario define las actividades, cronogramas, inspecciones, pruebas y entregables necesarios para garantizar el cumplimiento de las obligaciones de Reversión previstas en el Contrato.

“Plan de Salud y Seguridad de la Comunidad”: Plan que el Concesionario deberá formular e implementar, alineado con la Norma de Desempeño 4 de la IFC y las Guías EHS del Grupo Banco Mundial, para la salud y seguridad de la comunidad.

“Plan de Seguridad Operacional”: Plan que establece las medidas y procedimientos para preservar la seguridad de la operación ferroviaria, articulado con el Plan de Operación y el Plan de Gestión de Riesgos y Contingencias.

“Plan de Soldadura”: Documento que define el procedimiento para la ejecución y el control de las soldaduras de la vía, incluidos los ensayos no destructivos y la conservación de los registros correspondientes.

“Plan de Trabajo de Campo”: Documento elaborado, implementado, mantenido y actualizado por el Concesionario que establece la planificación, programación, metodología, alcance, recursos, procedimientos, medidas de seguridad, gestión ambiental y social, coordinación con las autoridades competentes y demás aspectos necesarios para la ejecución de las actividades de campo requeridas para el desarrollo de los estudios, diseños, diagnósticos, levantamientos, investigaciones, inspecciones, ensayos y demás actividades técnicas del Proyecto, de conformidad con lo establecido en el Contrato y sus Apéndices Técnicos.

“Plan de Transferencia de Operaciones”: Documento mediante el cual el Concesionario establece las actividades necesarias para asegurar la transferencia ordenada de conocimientos, documentación, sistemas, procedimientos y demás elementos requeridos para la continuidad de la operación al finalizar la Concesión.

“Plan de Validación”: Documento mediante el cual el Concesionario establece la metodología, procedimientos, responsabilidades y criterios para demostrar que el Sistema Ferroviario satisface las necesidades operacionales, funcionales y de desempeño para las cuales fue concebido, conforme a los requisitos establecidos en el Contrato.

“Plan de Verificación de Software”: Documento elaborado, implementado, mantenido y actualizado por el Concesionario que establece la planificación, metodología, alcance, responsabilidades, procedimientos, criterios de aceptación, evidencias y recursos aplicables a las actividades de verificación del software de los sistemas y subsistemas del Proyecto, con el

fin de demostrar que su desarrollo, configuración, integración, modificaciones y funcionamiento cumplen los requisitos funcionales, de seguridad, desempeño, interoperabilidad y calidad establecidos en el Contrato, las Especificaciones Técnicas y las normas aplicables.

“Plan Especial de Manejo de Protección” o **“PEMP”:** Es el instrumento de gestión del patrimonio cultural por medio del cual se establecen las acciones necesarias para garantizar su protección y sostenibilidad en el tiempo de acuerdo con lo dispuesto en la Ley Aplicable.

“Plan Estratégico de Comunicaciones”: Plan que el Concesionario deberá elaborar y presentar a la Interventoría y a la EFR dentro de los treinta (30) Días siguientes a la Fecha de Inicio del Contrato, que define la estrategia de comunicación y divulgación del Proyecto y al que deberá ajustarse toda pieza informativa o material de divulgación, conforme al Apéndice Técnico 20.

“Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV)”: Plan que el Concesionario deberá elaborar, implementar y mantener vigente para cada Fase y Etapa del Contrato, conforme a la Ley Aplicable y con la No Objeción de la Interventoría, exigible también a sus subcontratistas.

“Plan Extraordinario de Recuperación de la Seguridad”: Plan que el Concesionario deberá presentar ante la configuración de los supuestos previstos, junto con una auditoría técnica independiente y las medidas inmediatas de mitigación requeridas.

“Plan General de Contingencias y Emergencias”: Plan del Proyecto que integra los procedimientos de prevención, preparación, atención y respuesta ante contingencias y emergencias, incluido su componente social.

“Plan Integral de Material Rodante”: Documento técnico mediante el cual el Concesionario desarrolla la solución integral de Material Rodante propuesta para el Proyecto y demuestra el cumplimiento de todos los requisitos funcionales, operacionales, energéticos, de mantenimiento, interoperabilidad, seguridad, desempeño y ciclo de vida establecidos en el Contrato y en los Apéndices Técnicos correspondientes.

“Plan Maestro de Manejo de Tránsito y Desvíos (PMMT)”: Instrumento que define la estrategia general de cierres, desvíos y manejo de tránsito para la totalidad de las Obras del Proyecto y constituye el marco al que deben ajustarse los PMT Específicos.

“Plan Operativo”: Documento aprobado que establece los niveles de servicio, frecuencias e intervalos de operación (headways) del sistema, con el que deberá ser compatible el Sistema de Energía.

“Plan para Ocupantes del Espacio Público”: Plan que atiende el componente de ventas informales y demás ocupantes del espacio público afectados por el Proyecto.

“Plan para Pueblos Indígenas (PPI)”: Plan que el Concesionario deberá elaborar e implementar cuando, como resultado de la Consulta Previa o de la identificación de impactos diferenciados, resulte necesario para la atención de pueblos indígenas.

“Plan RAMS”: Documento que el Concesionario deberá elaborar dentro de los noventa (90) días siguientes a la Fecha de Inicio y mantener actualizado, en el que se define la organización, las actividades y los entregables para la gestión de la Fiabilidad, Disponibilidad, Mantenibilidad y Seguridad del Proyecto.

“Planos As Built” o **“Planos Récord”:** Son los planos con registros de construcción totalmente actualizados para uso de la EFR, que muestran cómo quedaron construidas las Obras de Construcción, Obras de Adecuación y Reparación de Desvíos, Obras de la Fase Previa, Obras Menores, Obras para Acceso a Predios, Obras para Taller de Reemplazo, Obras para corredor Férreo Central, Obras para Intersecciones Especiales, Obras para Redes y Obras Voluntarias del Proyecto.

“Plataforma Ferroviaria”: Infraestructura que soporta la superestructura de vía y transmite las cargas al terreno de fundación, comprendiendo la explanación, subrasante, capas estructurales y demás elementos necesarios para garantizar la estabilidad de la vía.

“Plataforma” o **“Andenes”:** Es el espacio al interior de las Estaciones dispuesto para la espera, entrada y salida de los pasajeros de las Unidades de Trenes que deberá cumplir como mínimo con las Especificaciones Técnicas que dispone el Apéndice Técnico 8.

“Plazas” o **“Plazoletas”:** Son espacios abiertos, con predominio de superficies duras, que se orientan al encuentro ciudadano, la aglomeración de personas, la expresión cívica y cultural y la recreación. Estos deberán cumplir las Especificaciones Técnicas establecidas en los Apéndices Técnicos 5 y 6.

“Plazo de Cura”: Es el período durante el cual el Concesionario podrá subsanar los incumplimientos detectados por la EFR y/o el Interventor, durante el cual no se causarán Multas.

“Pliego de Condiciones”: Se refiere al pliego de condiciones expedido por la EFR con el propósito de establecer las reglas de participación en el Proceso de Selección.

PMT: Plan Maestro de Tránsito y Desvíos del Proyecto

“PMT Específico” o “Plan de Manejo de Tránsito Específico”: Es un requisito técnico indispensable, derivado del PCAD, que debe presentarse y aprobarse antes del inicio de cualquier obra o actividad que pueda generar una afectación vial o alterar el tránsito. Este documento detalla las estrategias de manejo para peatones, ciclistas, transporte público y vehículos particulares en frentes de obra concretos.

“Política Ambiental y Social”: Política del Concesionario alineada con las Normas de Desempeño de la IFC y las Guías Generales EHS del Grupo Banco Mundial, que orienta la gestión ambiental y social del Proyecto.

“Política de Cultura Ciudadana”: Política de la EFR que el Concesionario deberá implementar y a partir de la cual desarrollará las acciones en materia cultural, artística y de identidad.

“Política de Derechos Humanos”: Política de derechos humanos y enfoque diferencial que el Concesionario deberá desarrollar y cuya implementación deberá garantizar entre sus contratistas, subcontratistas y proveedores.

“Política de Equidad de Género”: Política del Concesionario en materia de equidad de género, alineada con la Declaración Universal de los Derechos Humanos y con los principios y derechos fundamentales en el trabajo de la OIT.

“Política de Recursos Humanos”: Política escrita del Concesionario (Política de RRHH) y sus procedimientos, aplicables a los trabajadores directos, contratados y eventuales que participen en las Obras.

“PPHPD (Pasajeros por Hora por Sentido)”: Unidad utilizada para expresar la capacidad de transporte del sistema ferroviario, correspondiente al número máximo de pasajeros que pueden ser transportados durante una hora en un mismo sentido de circulación.

“PPK (Pago por Producción Kilométrica)”: Mecanismo de remuneración asociado a la producción operacional efectivamente ejecutada, medida en kilómetros recorridos por el Material Rodante conforme a los criterios establecidos en el Contrato.

“PQRSD”: Es el proceso mediante el cual se gestionan las peticiones, quejas, reclamos, sugerencias y denuncias que realizan los ciudadanos. Es una de las actividades básicas del proceso de servicio al cliente que responden a las necesidades más imperantes del consumidor.

“Pre-COD”: Período comprendido entre la finalización de la fabricación de la flota y la Puesta en Servicio Comercial, durante el cual se ejecutan las pruebas, ensayos, certificaciones,

actividades de integración y demás verificaciones necesarias para demostrar el cumplimiento de los requisitos contractuales.

“Prestamistas”: Serán las personas –diferentes del Concesionario, sus socios o accionistas (respecto de sus aportes de capital o deuda subordinada) y de la EFR–, fondos y otras modalidades previstas en la Sección 3.2(a) del Contrato, que suministren al Concesionario los Recursos de Deuda necesarios para la financiación del Proyecto, mediante cualquier modalidad, contrato o instrumento de financiación. Para el Cierre Financiero, los Prestamistas deberán reunir las calificaciones exigidas para ellos en la Sección 4.2(f) de este Contrato. Los Prestamistas podrán ser personas naturales únicamente si la financiación se efectúa a través de colocaciones de títulos en el mercado de capitales.

“Prevención de Riesgo”: Son las medidas y acciones de intervención restrictiva o prospectiva dispuestas con anticipación con el fin de mitigar y/o evitar que se genere riesgo. Puede enfocarse a evitar o neutralizar la amenaza o la exposición y la vulnerabilidad ante la misma en forma definitiva para impedir que se genere nuevo riesgo. Los instrumentos esenciales de la prevención son aquellos previstos en la planificación, la inversión pública y el ordenamiento ambiental territorial, que tienen como objetivo reglamentar el uso y la ocupación del suelo de forma segura y sostenible.

“Principios del Ecuador”: Corresponde al conjunto de normas, directrices y recomendaciones relacionadas con el manejo del riesgo social y ambiental en proyectos de participación privada adoptadas por la Sociedad de los Principios del Ecuador, los cuales se pueden consultar en el siguiente link: http://www.equator-principles.com/resources/equator_principles_III.pdf.

“Procedimiento de Debida Diligencia”: Conjunto de actividades de identificación, recopilación, revisión, validación y análisis de información técnica, jurídica, financiera, predial, ambiental, social o de cualquier otra naturaleza que resulte necesaria para soportar una decisión, acreditar el cumplimiento de una obligación contractual o verificar el estado de un activo, sistema o componente.

“Proceso de Selección”: Corresponde a la Licitación Pública No. [•]

“Producción Operacional”: Cantidad de kilómetros efectivamente recorridos por el Material Rodante durante la prestación del Servicio Comercial, expresada en unidad-kilómetro, y utilizada para efectos de planificación, seguimiento y remuneración conforme a lo previsto en el Contrato.

“Programa de Adaptación a la Guía Ambiental” o **“PGA”:** Es el Programa de Adaptación a la Guía Ambiental al que se refiere el artículo 2.2.2.5.4.3. del Decreto 1076 de 2015.

“Programa de Arqueología Preventiva”: Programa que el Concesionario deberá implementar para el Proyecto, asumiendo a su cuenta y riesgo lo aprobado en el Plan de Manejo Arqueológico avalado por el ICANH.

“Programa de Cultura Ciudadana”: Programa del componente social orientado a la promoción de la cultura ciudadana en el entorno del Proyecto.

“Programa de Entrega de Predios”: Programa a cargo de la EFR y de terceros que establece los plazos y condiciones de entrega de los predios y de gestión de redes anticipadas, con el que debe ser coherente la estrategia de ejecución del Concesionario.

“Programa de Formación y Entrenamiento”: Programa que el Concesionario deberá elaborar e implementar, que contempla como mínimo la formación inicial, el entrenamiento en puesto, la recertificación periódica y el entrenamiento específico en operación degradada, incluida la capacitación del personal que designe la EFR.

“Programa de Manejo de Áreas Protegidas”: Programa de manejo de las áreas protegidas y de especial importancia ecosistémica que puedan resultar afectadas por el Proyecto.

“Programa de Manejo de Fuentes de Emisiones Atmosféricas”: Programa de manejo de las fuentes de emisiones atmosféricas (aire) asociadas al Proyecto.

“Programa de Manejo de Pasivos Ambientales”: Programa de manejo de los pasivos ambientales, incluida la remoción de suelos contaminados, asociados al Proyecto.

“Programa de Manejo de Residuos Sólidos Convencionales”: Programa de manejo y disposición de los residuos sólidos convencionales generados por el Proyecto.

“Programa de Manejo de Rondas Hídricas”: Programa de manejo de las rondas hídricas, sumideros y cuerpos de agua superficiales afectados por el Proyecto.

“Programa de Manejo del Influjo Laboral”: Programa que el Concesionario deberá elaborar e implementar para prevenir los impactos sociales derivados del ingreso de trabajadores al Proyecto, incluidos los riesgos de convivencia con las comunidades.

“Programa de Manejo Silvicultural”: Programa de manejo silvicultural del arbolado afectado por el Proyecto.

“Programa de Monitoreo de Corrientes Vagabundas”: Programa que el Concesionario deberá estructurar e implementar a lo largo del Corredor del Proyecto y mantener durante la

Etapa de Operación y Mantenimiento, para el monitoreo de las corrientes vagabundas y de la interacción estructura-entorno.

“Programa de Operación”: Instrumento aprobado conforme al cual se gestiona la malla de circulación, la regulación de intervalos, la resolución de conflictos operativos, el ruteo automático y la administración de servicios, en los términos del Apéndice Técnico 12.

“Programa de Participación Ciudadana”: Programa que articula las acciones de participación ciudadana del Proyecto con el Plan Estratégico de Seguridad Vial, el PGRD y el mecanismo de atención de PQRSD.

“Programa de Protección a Bienes de Interés Cultural”: Programa de protección de los Bienes de Interés Cultural que puedan resultar afectados por el Proyecto.

“Programa de Pruebas”: Conjunto estructurado de pruebas, ensayos, verificaciones, inspecciones, certificaciones y actividades de validación destinadas a demostrar que un sistema, subsistema o activo cumple los requisitos técnicos, funcionales, operacionales, energéticos, de interoperabilidad, RAMS y seguridad establecidos en el Contrato antes de su Puesta en Servicio Comercial. Comprende, según corresponda, pruebas de fábrica (FAT), pruebas en sitio (SAT), pruebas estáticas, dinámicas, de integración, de desempeño, de aceptación y cualquier otro ensayo requerido por el Contrato.

“Programación del Servicio”: Conjunto de instrumentos mediante los cuales el Concesionario concreta la Oferta Operacional en la explotación diaria, comprendiendo el tipo de día, los diagramas de marcha, los horarios, las frecuencias, la asignación de Material Rodante y la programación del personal operativo.

“Programa de Seguimiento del Desempeño del Material Rodante”: Programa que el Concesionario deberá implementar para monitorear periódicamente las condiciones de confort, identificar desviaciones respecto de los niveles exigidos y adoptar las medidas correspondientes.

“Programa de Uso Eficiente y Ahorro de Agua (PUEAA)”: Programa que el Concesionario deberá implementar conforme a la Ley 373 de 1997, que incluye metas anuales de reducción e indicadores de desempeño cuantificables.

“Programa del Servicio”: Instrumento que el Concesionario deberá elaborar, que establece la planificación detallada de la operación ferroviaria para cada tipo de día (laborables, sábados, domingos y festivos y servicios especiales).

“Programa Detallado de Trabajo (PDT)”: Programa detallado de trabajo del Proyecto con el que deberán armonizarse el Plan de Redes y la entrega de los Estudios y Diseños de cada tramo o Unidad de Ejecución.

“Programa Integral de Ciberseguridad”: Programa que el Concesionario deberá establecer, implementar, mantener y mejorar continuamente, basado en la gestión de riesgos, la defensa en profundidad, la resiliencia operacional y la seguridad y privacidad desde el diseño y por defecto, conforme al Apéndice Técnico 14.

“Protección definitiva”: Solución permanente que permite la coexistencia de la Red con la infraestructura del Proyecto mediante encamisados, cárcamos, losas de reparto, refuerzos estructurales u otras medidas equivalentes, sin desplazamiento de la Red.

“Protección durante construcción”: Solución de carácter temporal que garantiza la integridad de la Red y la continuidad del servicio durante la ejecución de las Obras, sin desplazamiento definitivo de la Red.

“Protocolo de Comunicación Oficial”: Protocolo, incorporado al Plan de Redes y a su Plan de Contingencia, dirigido a informar de manera clara, oportuna y estructurada a la comunidad, a los usuarios y a la ciudadanía.

“Protocolo de Manejo de Crisis y Comunicaciones”: Protocolo integrado al Plan Estratégico de Comunicaciones y al Plan de Preparación y Respuesta a Emergencias, que establece responsables y niveles de actuación ante crisis.

“Protocolo de Seguridad y Pruebas”: Protocolo que regula las condiciones de seguridad de las pruebas y trabajos que impliquen la circulación de vehículos ferroviarios, cuya observancia condiciona la suscripción del Acta de Inicio de la Marcha Blanca.

“Protocolo Específico de Seguridad Ferroviaria”: Protocolo que el Concesionario deberá diseñar e implementar, que incluye barreras físicas, señalización visual y sonora y vigías, para prevenir el riesgo de atropellamiento o colisión con maquinaria y trenes.

“Proyecto”: es Regiotram Tramo Norte (Regiotram del Norte o Tren de Zipaquirá), que hace parte del proyecto/sistema regional de transporte férreo de la Región Bogotá-Cundinamarca (denominado sistema troncal de cercanías, o Regiotram de Cundinamarca), concebido como un proyecto férreo de pasajeros que conecta el Distrito Capital de Bogotá con los municipios de Chía, Cajicá, y Zipaquirá, y que fue declarado de importancia estratégica nacional mediante

Documento CONPES 4171 de 2025 (modificado mediante Documento CONPES 4172 de 2025 y 4190 de 2026).

“Proyectos Coexistentes”: Son otros proyectos de infraestructura de transporte masivo que se encuentran en curso de planeación, estructuración, construcción u operación en el área de influencia del Proyecto, incluyendo, sin limitación: (A) la Primera Línea del Metro de Bogotá; (B) la Segunda Línea del Metro de Bogotá; (C) el Regiotram de Occidente; y (D) los demás proyectos de transporte férreo, masivo o de infraestructura vial que las Autoridades Gubernamentales competentes desarrollen o autoricen en el corredor o en las zonas de conexión con el Proyecto.

“Proyectos de Transporte Masivo”: Los proyectos de transporte masivo, son aquellos proyectos que se realicen para la construcción o adecuación de Troncales de Transmilenio, Cables, Líneas del Metro o Tren de Cercanías que abarca intervenciones de gran impacto y modifican la infraestructura vial y el espacio público.

“Prueba de Aceptación”: Se refiere a la prueba o el conjunto de pruebas individuales o de conjunto de sistemas, Subsistemas, Equipos o Componentes que, una vez aprobadas, demuestran que el sistema, Subsistema, Equipo o Componente es apto para la Operación Comercial. Los lineamientos para este tipo de prueba se incluyen en el Apéndice Técnico 9.

“Prueba de Encendido (Power-On Test)”: Prueba ejecutada después de la instalación física de un equipo o sistema para verificar su correcta energización, ausencia de fallas evidentes, funcionamiento básico y disponibilidad para iniciar las pruebas funcionales previstas en el Plan VPA.

“Pruebas de Integración”: Conjunto de pruebas destinadas a verificar que dos o más sistemas o subsistemas interactúan correctamente entre sí y cumplen los requisitos funcionales, operacionales, energéticos, de seguridad y desempeño establecidos en el Contrato.

“Pruebas de Penetración”: Ensayos de seguridad destinados a identificar vulnerabilidades explotables en sistemas IT y OT antes o durante la operación.

“Pruebas de Tipo”: Prueba realizada sobre un prototipo, modelo representativo o equipo tipo para demostrar el cumplimiento de los requisitos de diseño, fabricación, desempeño, seguridad y confiabilidad establecidos en las normas técnicas o en el Contrato, cuyos resultados podrán utilizarse para validar equipos equivalentes cuando así lo permitan las Especificaciones Técnicas.

“Pruebas del Sistema Global”: Prueba ejecutada sobre el Sistema Ferroviario completamente integrado con el fin de demostrar que todos los sistemas, subsistemas, interfaces y componentes funcionan conjuntamente de manera segura, coordinada y conforme a los requisitos establecidos en el Contrato, como condición previa al inicio de la Marcha Blanca.

“Pruebas Individuales”: Prueba realizada sobre un equipo, componente, subsistema o función específica para verificar el cumplimiento de sus requisitos particulares antes de su participación en las etapas posteriores de integración.

“Pruebas Internas”: Prueba ejecutada por el fabricante, proveedor, integrador o Concesionario como parte de sus procesos internos de aseguramiento de la calidad, antes de la participación de la Interventoría, la EFR o el Certificador Independiente.

“Pruebas Posteriores a la Instalación (PICO – Post Installation Checkout)”: Conjunto de verificaciones realizadas inmediatamente después de la instalación de un equipo o sistema en su ubicación definitiva, con el fin de comprobar la correcta instalación física, conexiones, configuración inicial, alimentación eléctrica y condiciones necesarias para el inicio de las pruebas funcionales.

“Puertas de Andén”: Barreras motorizadas sincronizadas con las puertas del tren para aumentar la seguridad y evitar la evasión.

“Puesta en Marcha”: Es el proceso de arranque, regulación y sincronizado de los equipos y sistemas de forma planificada, y el momento de verificar que la Fase Previa y Fase de Construcción se han ejecutado correctamente. Dicho proceso deberá adelantarse durante la Fase de Marcha Blanca.

“Puesta en Servicio”: Autorización para que un sistema, subsistema o activo pueda entrar en operación una vez demostrada su conformidad mediante las pruebas, certificaciones y verificaciones establecidas en el Contrato. La Puesta en Servicio podrá ser parcial o definitiva, según corresponda.

“Puesto Central de Control de Respaldo” o **“PCC-R”:** Es el lugar desde donde se centralizan las funciones de supervisión y control de las operaciones de las Unidades de Trenes, de las instalaciones ferroviarias y de las Estaciones, en el evento de indisponibilidad del PCC funcionando a manera de respaldo de este, según el mismo se define en el Apéndice Técnico 6.

“Puesto Central de Control” o **“PCC”:** Es el lugar desde donde se centralizan las funciones de supervisión y control de las operaciones de las Unidades de Tren, de las instalaciones ferroviarias y de las Estaciones, según las Especificaciones Técnicas del Apéndice Técnico 6.

“Puesto de Mando Centralizado (PMC)”: Instalación, redundante con un emplazamiento principal y otro de respaldo, desde la que se supervisan y controlan de forma centralizada los servicios críticos del Sistema Ferroviario, integrada con el Centro de Control Operacional (CCO), de modo que la pérdida del emplazamiento principal no interrumpa la supervisión ni el control.

“Puntos de Desempeño (PD)”: Unidades que se asignan por el incumplimiento de los Indicadores de Seguimiento de Nivel 3 y cuya acumulación deriva en deducciones a la Retribución del Concesionario y en el escalamiento previsto en el Apéndice Técnico 25.

“RAMS (Reliability, Availability, Maintainability and Safety)”: Sigla correspondiente a Reliability, Availability, Maintainability and Safety, que comprende el conjunto de requisitos, metodologías, análisis, procesos y actividades destinados a garantizar que los sistemas, subsistemas y activos del Proyecto cumplan, durante todo su Ciclo de Vida, los niveles de confiabilidad, disponibilidad, mantenibilidad y seguridad establecidos en el Contrato y en las normas técnicas aplicables.

“Recaudo”: Conjunto de equipos, sistemas, aplicaciones, procesos, actividades, operaciones y medios destinados a la emisión, venta, validación, control, liquidación y administración de los títulos de transporte y demás medios de acceso al Servicio, así como a la recepción, consolidación, transporte, consignación, distribución y administración de los recursos provenientes de la venta de derechos de viaje, las Tarjetas de Acceso y demás ingresos asociados, incluyendo el procesamiento de la información tarifaria y financiera y que estará a cargo del Operador de Recaudo.

“Receptividad Energética”: Capacidad del Sistema de Energía para absorber, almacenar, reutilizar o gestionar la energía generada durante el frenado regenerativo del Material Rodante sin superar los límites operacionales del sistema eléctrico ni afectar la continuidad del Servicio.

“Recursos de Deuda”: Son los recursos destinados al Proyecto que tienen como fuente los Prestamistas, los cuales se consignarán en la Cuenta Proyecto del Patrimonio Autónomo y cuyo repago prevalecerá sobre la recuperación de los Recursos de Patrimonio, salvo que los Prestamistas consientan en un esquema diferente.

“Recursos de Patrimonio”: Son los recursos destinados al Proyecto aportados por los socios o accionistas del Concesionario. Los Recursos de Patrimonio se consignarán en la Cuenta Proyecto del Patrimonio Autónomo cumpliendo con los Giros de Equity mínimos definidos en el Contrato. Estos recursos podrán ser deuda subordinada de los socios o accionistas del Concesionario (no del Concesionario mismo); en este caso, hasta que no se paguen en su totalidad las deudas que dan origen a los Recursos de Deuda no se podrán utilizar los recursos disponibles de la Cuenta Proyecto para pagar la deuda subordinada de los socios o accionistas del Concesionario, excepto si media acuerdo expreso en contrario con todos los Prestamistas. En ningún caso se entenderá por deuda subordinada de socios o accionistas, deuda bancaria del Concesionario respaldada por sus socios o accionistas. Para que se cumpla con la obligación de aportar Recursos de Patrimonio, el aporte deberá contabilizarse exclusivamente como: (i) aporte al capital social (suscripción de acciones, cuotas de capital o partes de interés) de los socios o accionistas, (ii) prima en colocación de acciones, (iii) deuda subordinada de los socios o accionistas al Concesionario; y/o (iv) anticipos para futuras capitalizaciones. Cualquier remuneración de los Recursos de Patrimonio (incluido el pago de intereses y del principal de la deuda subordinada, así como el reparto de utilidades que arroje la operación del Concesionario), estará subordinada al pago de todos los costos y gastos del Proyecto y a la remuneración de los Recursos de Deuda y solamente podrá efectuarse en la Etapa de Operación y Mantenimiento, excepto si media acuerdo expreso en contrario con todos los Prestamistas.

“Red”: Conjunto de infraestructuras, equipos, conducciones, canalizaciones, estructuras de soporte y acometidas destinados a la prestación de un servicio público domiciliario o de un servicio privado, incluidas las redes de energía eléctrica, alumbrado público, acueducto, alcantarillado sanitario y pluvial, gas natural, hidrocarburos y telecomunicaciones, en disposición aérea, superficial o subterránea.

“Redes húmedas”: Redes de acueducto, alcantarillado sanitario y pluvial, drenaje, canales y quebradas canalizadas, y sus estructuras asociadas.

“Red Humeda”: Conjunto de redes e infraestructura destinada a la prestación de los servicios de acueducto, alcantarillado sanitario, alcantarillado pluvial, drenaje, canales abiertos o cerrados y quebradas canalizadas administradas por la Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá – EAAB-ESP o por el prestador competente en cada municipio.

“Rede seca”: Conjunto de redes e infraestructura correspondiente a energía eléctrica en alta, media y baja tensión; alumbrado público; telecomunicaciones y fibra óptica; redes telemáticas; semaforización; sistemas inteligentes de transporte; cámaras de videovigilancia; gas natural; e hidrocarburos y poliductos, administradas por el prestador competente.

“Red”: Infraestructura lineal destinada a la prestación de un servicio público o de utilidad pública, comprendiendo las Redes Húmedas y las Redes Secas, así como sus estructuras, accesorios, cámaras, ductos, equipos, conexiones y demás elementos necesarios para su funcionamiento.

“Registrador de Eventos”: Equipo embarcado o instalado en los sistemas del Proyecto destinado a registrar de manera continua y segura los parámetros operacionales, eventos, alarmas y acciones relevantes para la operación, el mantenimiento y la investigación de incidentes.

“Registro de Emisiones y Transferencia de Contaminantes (RETC)”: Registro en el que el Concesionario deberá inscribirse cuando la normatividad lo haga exigible según el desarrollo de la obra.

“Registro de Peligros (Hazard Log)”: Registro que el Concesionario deberá elaborar, administrar y actualizar de forma permanente, en el que se documentan los peligros identificados, las medidas de mitigación implementadas, su estado de cierre y la justificación de los riesgos residuales aceptados.

“Registro Único Ambiental (RUA)”: Registro que el Concesionario deberá diligenciar cuando la generación de residuos peligrosos del Proyecto supere el umbral previsto en la Ley Aplicable.

“Registro Único de TIC”: Registro ante el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (MinTIC) que el Concesionario deberá tramitar cuando corresponda para el uso del espectro y los servicios de telecomunicaciones.

“Rehabilitación”: Conjunto de actividades destinadas a restablecer la condición funcional, estructural o de desempeño de un activo existente mediante intervenciones que permitan recuperar total o parcialmente sus características originales o los niveles de servicio exigidos en el Contrato.

“Reposición”: Sustitución definitiva de un activo, componente, equipo o elemento cuya condición física, tecnológica o funcional no permita continuar garantizando el cumplimiento de los niveles de desempeño exigidos durante su vida útil.

“Repotenciación”: Proceso de modernización, sustitución o actualización de equipos, componentes o subsistemas que permite mantener o mejorar las capacidades operacionales, funcionales, energéticas, tecnológicas, ambientales o de seguridad de un activo durante su Ciclo de Vida.

“Requerimiento Funcional”: Necesidad, capacidad, comportamiento o prestación que un sistema, subsistema o componente deberá cumplir para satisfacer los objetivos funcionales del Proyecto, constituyendo uno de los criterios verificables durante las actividades de diseño, verificación, validación y aceptación.

“Requisitos de Intercambio de Información (EIR)”: Requisitos (Exchange Information Requirements) que integran los Requisitos de Información del Proyecto (PIR) y los Requisitos de Información de los Activos (AIR) y que resultan exigibles para cada fase del Contrato, conforme al Apéndice Técnico 3.

“Requisitos Habilitantes”: Es cada uno de los requisitos habilitantes (tal y como este término se definió en el Pliego de Condiciones) que fueron requeridos a los oferentes, de acuerdo con lo previsto en el Pliego de Condiciones, para que su oferta se considerada hábil dentro del Proceso de Selección.

“Residuos de Construcción y Demolición (RCD)”: Residuos generados en las actividades de construcción y demolición del Proyecto, cuyo aprovechamiento y gestión deberá realizar el Concesionario conforme a las metas y a la normativa aplicable, en particular la Resolución 1257 de 2021 o aquella que la sustituya o modifique.

“Resolución de Intervención”: es el permiso de intervención que deberá obtener el Concesionario, y cuyas obligaciones que le sean asignadas en su calidad de Concesionario deberá cumplir.

“Restauración”: Describe el proceso de renovar o reconstruir cualquier elemento, inmuebles o muebles.

“Restitución técnica”: Solución limitada a reponer la Red afectada en condiciones técnicas, de diámetro, capacidad, material y funcionalidad equivalentes a las existentes antes de la Intervención, sin incremento de capacidad ni modernización.

“Resultado No Concluyente”: Resultado obtenido durante una inspección, ensayo o prueba que no permite determinar objetivamente el cumplimiento o incumplimiento del requisito

evaluado, requiriendo la repetición de la prueba, la realización de verificaciones adicionales o la obtención de información complementaria antes de emitir una decisión definitiva.

“Retorno de Corriente”: Conjunto de carriles, conductores, conexiones equipotenciales y demás elementos destinados a conducir la corriente eléctrica desde el Material Rodante hasta las Subestaciones Eléctricas de Tracción (SET), garantizando condiciones seguras de operación y minimizando la generación de corrientes vagabundas.

“Retribución”: Se refiere a la contraprestación económica a la que tiene derecho el Concesionario en los términos del CAPÍTULO III de este Contrato.

“Reunión de Arreglo Directo”:

“Reversión Parcial”: Corresponde a los procedimientos señalados en las Secciones 15.1 y 15.3(c) de este Contrato y al cumplimiento de las obligaciones establecidas en el Apéndice Técnico 20, mediante los cuales el Concesionario revierte a la EFR determinados bienes, los cuales se detallan en el Apéndice Técnico 20, sin que esta Reversión Parcial implique la terminación del Contrato.

“Reversión”: Proceso mediante el cual, al finalizar la Concesión o cuando corresponda conforme al Contrato, y de acuerdo con los procedimientos establecidos en la Sección 15.3 del Contrato y en el Apéndice Técnico 26, el Concesionario entrega y transfiere a la EFR o a quien ésta designe la totalidad de los activos, bienes, sistemas, documentación, información y demás elementos asociados al Proyecto que no hayan sido objeto de Reversión Parcial, en las condiciones de funcionalidad, desempeño y Estado de Condición establecidas en el Contrato, con el fin de dar por terminada la Concesión.

“Revisión Documental”: Proceso, regulado en el Capítulo V del Contrato, mediante el cual la Interventoría revisa y valida, dentro de los plazos establecidos, los documentos, planes y entregables que el Concesionario somete a su consideración y a la emisión de la No Objeción correspondiente.

“Riel (Carril)”: Perfil metálico que forma parte de la superestructura de vía y constituye la superficie de rodadura y guiado del Material Rodante, transmitiendo las cargas a los durmientes o a la vía en placa. Carril y Riel se emplean de forma equivalente.

“RM (Restricción Manual)”: Modo de operación degradada en el cual la circulación ferroviaria se realiza bajo procedimientos manuales específicos y con las restricciones operacionales establecidas para garantizar la seguridad de la operación.

“RPO (Recovery Point Objective)”: Máxima pérdida de información admisible para un sistema crítico después de un incidente, expresada como el intervalo máximo entre el último respaldo válido y la recuperación del sistema.

“RTO (Recovery Time Objective)”: Tiempo máximo admisible para restablecer la operación de un sistema crítico después de una falla, incidente o evento de ciberseguridad.

“Ruta Crítica”: Secuencia de actividades del Cronograma del Proyecto cuya duración determina el plazo mínimo requerido para el cumplimiento de un Hito Contractual o para la terminación del Proyecto, de manera que cualquier retraso en una de dichas actividades afecta directamente la fecha prevista para su culminación.

“Safety Case”: Conjunto estructurado de documentos, análisis, evidencias, evaluaciones y justificaciones mediante los cuales el Concesionario demuestra que el Sistema Ferroviario alcanza un nivel de seguridad aceptable para su puesta en servicio y operación, de conformidad con el Contrato, las normas CENELEC aplicables y los criterios establecidos por el Evaluador Independiente de Seguridad (ISA).

“SAI / UPS (Sistema de Alimentación Ininterrumpida)”: Sistema destinado a suministrar energía eléctrica de respaldo mediante baterías u otras fuentes auxiliares, garantizando la continuidad de operación de los equipos críticos durante interrupciones del suministro principal.

“Sanciones”:

“SAT (Site Acceptance Test)”: Conjunto de pruebas, inspecciones y verificaciones realizadas una vez instalados los equipos o sistemas en su ubicación definitiva, destinadas a demostrar el cumplimiento de los requisitos contractuales antes de su puesta en servicio.

“SCADA de Energía”: Sistema de supervisión, control, adquisición de datos y gestión centralizada de las instalaciones del Sistema de Energía, que permite su monitoreo, telemando, registro de eventos, análisis de estados y gestión de alarmas desde el Centro de Control Operacional.

“Sección”: Corresponde a una referencia específica de este Contrato la cual muestra el contexto completo en el que se encuentra ubicada la parte referenciada. Las Secciones se presentan en orden de jerarquía, iniciando por el número del capítulo del presente Contrato e indicando las subsecuentes numeraciones, hasta la ubicación específica de la parte referenciada, bajo la forma x.y(a)(i)(1), donde:

x: Número del capítulo

y: Numeral al interior del capítulo

(a): Literal al interior del numeral.

(i): Numeral romano al interior del literal.

(1): Numeral arábigo al interior del numeral romano

“Segregación Ferroviaria”: Condición de la infraestructura ferroviaria mediante la cual la vía férrea se encuentra físicamente protegida frente al acceso no autorizado de peatones, vehículos o terceros, mediante cerramientos, barreras, estructuras u otros elementos equivalentes que garanticen la seguridad operacional. Sin perjuicio de lo anterior, una infraestructura se considerará segregada únicamente en aquellos tramos donde, además del cerramiento, no existan cruces a nivel abiertos al tránsito general, salvo los expresamente autorizados en el Contrato.

“Seguridad Funcional”: Capacidad de un sistema relacionado con la seguridad para ejecutar correctamente sus funciones durante todo su Ciclo de Vida, manteniendo el Nivel de Integridad de Seguridad (SIL) requerido frente a fallas previsibles o aleatorias.

“Seguridad y Salud en el Trabajo” o **“SST”:** Es la disciplina que trata de la prevención de las lesiones y enfermedades causadas por las condiciones de trabajo, y de la protección y promoción de la salud de los trabajadores. Tiene por objeto mejorar las condiciones y el medio ambiente de trabajo, así como la salud en el trabajo, que conlleva la promoción y el mantenimiento del bienestar físico, mental y social de los trabajadores en todas las ocupaciones. Sus lineamientos están establecidos en el Apéndice Técnico 14.

“Servicios Adicionales”: Se entenderán por tales la publicidad en la zona del Proyecto (incluyendo estaciones y Material Rodante), la venta de bienes y servicios a los usuarios del Proyecto y todos los demás que, de acuerdo con la Ley Aplicable y lo previsto en este Contrato, particularmente en la Sección 3.3(a), puedan ser prestados a dichos usuarios por el Concesionario. No se considerarán Servicios Adicionales todos aquellos servicios cuya prestación es una obligación del Concesionario de acuerdo con este Contrato.

“Servicio Comercial”: Prestación efectiva del Servicio Ferroviario de pasajeros al público usuario, iniciada una vez otorgada la Conformidad Provisional y cumplidas las demás condiciones establecidas en el Contrato para el inicio de la Operación Comercial.

“Servicio Ferroviario”: Servicio público de transporte ferroviario de pasajeros prestado por el Concesionario mediante la explotación integral del Sistema Ferroviario, incluyendo la operación

de trenes, la atención de usuarios, la gestión de estaciones, la administración de los sistemas de recaudo e información al pasajero y las demás actividades necesarias para garantizar el cumplimiento de los niveles de servicio establecidos en el Contrato.

“Servidumbre”: Derecho real constituido sobre un inmueble para permitir la construcción, operación, mantenimiento o renovación de las obras e instalaciones del Proyecto.

“SET (Subestación Eléctrica de Tracción)”: Instalación destinada a recibir la energía suministrada por el Operador de Red, transformarla, rectificarla cuando corresponda y distribuirla al Sistema de Alimentación de Tracción del Proyecto.

“Siniestros Equivalentes (SE)”: Medida ponderada de la siniestralidad vial que combina el número de siniestros con muertos, con heridos y con solo daños mediante factores de ponderación, conforme a la metodología de la Autoridad de Tránsito Competente.

“Sistema ATS”: Sistema centralizado de supervisión y gestión automática del tráfico ferroviario (Automatic Train Supervision), conforme al principio fail-safe y a las normas aplicables.

“Sistema de Administración de Activos”: Sistema mediante el cual el Concesionario asegura que, antes de iniciar la Reversión, todos los activos se encuentren en condición de cumplir las obligaciones y requisitos previstos en el Apéndice Técnico 27.

“Sistema de Alerta Temprana”: Sistema que el Concesionario deberá disponer, asociado al Mapa de Vulnerabilidad Hidráulica, para identificar y advertir oportunamente condiciones de riesgo en el corredor del Proyecto.

“Sistema de Alimentación de Energía Eléctrica”: Es un conjunto de componentes que generan, transportan, y distribuyen energía eléctrica. Su objetivo es suministrar energía a los dispositivos eléctricos de manera eficiente, segura, y estable de acuerdo con la Ley Aplicable.

“Sistema de Comunicación”: Corresponde al conjunto de dispositivos que son utilizados con la finalidad de transmitir, emitir y recibir señales digitales o analógicas de todo tipo, como voz, datos, audio, video, entre otras, incluidos en el Apéndice Técnico 12.

“Sistema de Control y Supervisión” o **“SCS”:** Es el sistema que asegura un control y supervisión integrada de los sistemas gestionados desde el PCC/PCC-R del Proyecto.

“Sistema de Enclavamiento”: Sistema que gestiona de forma automática y segura el establecimiento, mantenimiento, modificación y liberación de las rutas ferroviarias.

“Sistema de Energía”: Conjunto integrado de instalaciones, equipos, redes y sistemas destinados a recibir, transformar, distribuir, supervisar y gestionar la energía eléctrica necesaria

para la operación del Proyecto, incluyendo la Alimentación de Tracción, la Alimentación Auxiliar, las Subestaciones Eléctricas de Tracción (SET), la Línea Aérea de Tracción Eléctrica (LATE), el sistema de retorno de corriente, la puesta a tierra, el SCADA de Energía y los demás elementos necesarios para su funcionamiento.

"Sistema de Energía de Tracción y Catenaria": Conjunto de instalaciones y equipos destinados a suministrar la energía eléctrica de tracción al Material Rodante, incluidas la Línea Aérea de Tracción Eléctrica y las Subestaciones Eléctricas de Tracción, conforme al Apéndice Técnico 9.

"Sistema de Gestión Ambiental y Social (ESMS)": Conjunto de instrumentos (Environmental and Social Management System) que el Concesionario deberá formular, implementar y mantener, alineado con la Norma de Desempeño 1 de la IFC, que incorpora el PAGA y los demás instrumentos de gestión ambiental y social.

"Sistema de Gestión de Calidad": Es el marco estructurado de políticas, procesos y procedimientos que el Concesionario deberá implementar para garantizar que sus productos o servicios cumplan consistentemente con los requisitos de calidad esperados.

"Sistema de Gestión de Defectos": Sistema que el Concesionario deberá implementar sobre la totalidad de la Vía Permanente, que contempla como mínimo la identificación, clasificación, registro, seguimiento y cierre de defectos.

"Sistema de Gestión de Mantenimiento Computarizado (CMMS)": Sistema informático (Computerized Maintenance Management System) en el que se registran las obras, proyectos, inspecciones y mantenimientos de la Concesión, con su manual de usuario, entregable en la Reversión.**"Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo"** o **"SG-SST":** Es el conjunto de procedimientos, prácticas y políticas que deberá implementar el Concesionario para prevenir accidentes y enfermedades laborales, y promover un ambiente de trabajo seguro y saludable. Deberá cumplir con lo indicado en el Apéndice Técnico 4 y 14.

"Sistema de Gestión del Espectro": Conjunto de procesos y trámites para la gestión de los permisos de uso del espectro radioeléctrico, conforme al Cuadro Nacional de Atribución de Bandas de Frecuencias (CNABF) y a los procedimientos del MinTIC.

"Sistema de Gestión Integrado": Es un enfoque que combina en una sola estructura los diferentes sistemas de gestión que deberá cumplir el Concesionario, como los de calidad, medio ambiente, seguridad y salud en el trabajo, responsabilidad social, entre otros.

“Sistema de Gestión RAMS”: Conjunto estructurado de procesos, procedimientos y entregables mediante el cual el Concesionario planifica, implementa, demuestra y mantiene el cumplimiento de los objetivos de Fiabilidad, Disponibilidad, Mantenibilidad y Seguridad (RAMS) del Proyecto, conforme al Apéndice Técnico 1 y a las normas CENELEC aplicables.

“Sistema de Información Geográfica (SIG)”: Herramienta que el Concesionario deberá utilizar para el cruce y superposición de la información cartográfica de cada medio, a fin de obtener la zonificación ambiental y social de las áreas de influencia del Proyecto.

“Sistema de Seguridad Social Integral”: Sistema (ARL, EPS y AFP) al que el Concesionario deberá exigir la afiliación formal de su cadena de suministro, junto con la provisión de Equipos de Protección Personal certificados.**“Sistema de Señalización, Control y Protección de Trenes”:** Conjunto integrado de equipos, aplicaciones, software, comunicaciones y funciones destinados a garantizar la circulación segura, eficiente y coordinada de los trenes durante toda la vigencia de la Concesión, comprendiendo, entre otros, los sistemas ATP, ATO, ATS, Enclavamiento, Detección de Trenes y demás funciones de seguridad.

“Sistema de Telecomunicaciones”: Conjunto de sistemas de telecomunicaciones y comunicaciones operacionales a cargo del Concesionario, que comprende como mínimo la red de transmisión troncal y de distribución (backbone de fibra óptica) y los demás sistemas asociados, con niveles de redundancia diferenciados según la criticidad de cada servicio.

“Sistema de Videovigilancia (CCTV)”: Subsistema de telecomunicaciones destinado a la captación, grabación ininterrumpida y visualización de las imágenes de las cámaras del Proyecto, con las funciones y prestaciones definidas en el Apéndice Técnico 11.

“Sistema de Vigilancia del Maquinista”: Sistema instalado en cada cabina de conducción, capaz de detectar la ausencia de actividad, la incapacidad o la pérdida de atención del conductor.

“Sistema Ferroviario”: Conjunto integrado de infraestructura, vía, estaciones, patios y talleres, material rodante, sistemas, subsistemas e instalaciones que, en su conjunto, permiten la prestación integral del Servicio Ferroviario de Pasajeros y cuyo desempeño global constituye los requisitos mínimos de aceptación del Proyecto.

“Sistema Ferroviario Segregado”: Tramo del corredor —comprendido entre la estación Carrera 68 y la estación CIM Norte— que cuenta con cerramiento continuo en el cien por ciento (100 %) de su trazado, de modo que se encuentra físicamente aislado de terceros e intrusiones.

“Sistema Integrado de Transporte Público (SITP)”: Sistema de transporte público con el cual el Proyecto deberá procurar la integración física, operacional y de señalética en las estaciones en las que existan o se proyecten paraderos dentro de su zona de influencia directa.

“Sistema Integral de Gestión RAMS”: Sistema que el Concesionario deberá implementar, mantener y demostrar conforme a la norma UNE-EN 50126 y demás normas aplicables, para la gestión integral de la Fiabilidad, Disponibilidad, Mantenibilidad y Seguridad a lo largo del ciclo de vida del Proyecto.

“Sistema Seguro”: Enfoque conforme a los principios de Sistema Seguro y Visión Cero adoptados por las autoridades competentes, aplicable a la identificación y análisis de los riesgos de seguridad vial del Proyecto.

“Sistema de Información al Pasajero”: Conjunto de equipos, aplicaciones, dispositivos y plataformas destinados a suministrar a los usuarios información visual, sonora o digital sobre la operación del Servicio Ferroviario, incluyendo horarios, tiempos de llegada, incidencias operacionales, información de seguridad y demás datos necesarios para la adecuada utilización del sistema.

“Sistema de Gestión de Activos”: Conjunto de políticas, procesos, metodologías, herramientas y recursos mediante los cuales el Concesionario planifica, administra, monitorea, mantiene, renueva y optimiza los activos del Proyecto durante todo su Ciclo de Vida, con el fin de garantizar el cumplimiento de los niveles de desempeño, disponibilidad, seguridad, confiabilidad, mantenibilidad y costo del ciclo de vida establecidos en el Contrato.

“Sistemas de Señalización” o **“Sistema de Señalización y Control de Trenes”:** Es el sistema definido en el Apéndice Técnico 10 que proporciona seguridad en la circulación de los trenes, controlando su velocidad y evitando la colisión entre ellos.

“Sistemas Ferroviarios”: Conjunto de Obras Civiles, Sistemas y Subsistemas técnicos que permiten la prestación del Servicio ferroviario, incluyendo infraestructura, vía permanente, Material Rodante, energía, señalización, telecomunicaciones, recaudo, estaciones, patios, talleres y demás sistemas y subsistemas asociados.

Sistema Integrado de Transporte Público (SITP): Red de transporte que se evalúa constantemente en los planes de tránsito y comprende un componente troncal (buses articulados, bi-articulados y duales del sistema TransMilenio) y un componente zonal (rutas alimentadoras, urbanas, complementarias y especiales).

“Sistemas Urbanos de Drenaje Sostenible” o **“SUDS”:** Los sistemas urbanos de drenaje sostenible (SUDS), integran urbanismo, paisajismo e hidrología. El objetivo es dotar la ciudad de 'nuevas capas' permeables en tejados y pavimentos que se comportan como sumideros filtrantes que emulan el ciclo natural del agua. El agua filtrada es captada y gestionada de forma subsuperficial para su reciclado, infiltrada al terreno o vertida directamente a cauce natural, controlando cantidad, calidad y tiempo.

“Sociedad Relacionada”: Se refiere a las sociedades matrices, subordinadas o subordinadas de una matriz de una sociedad, en los términos señalados en el Pliego de Condiciones.

“Subcontratista Listado”: Tendrá el significado que se le da en el Pliego de Condiciones al término “Subcontratista”.

“Subcuenta Aportes EFR”: Es la subcuenta de la Cuenta EFR en la cual se depositarán los recursos del presupuesto de la EFR, que serán aportados para el fondeo de la Subcuenta Anticipo y el pago de la Retribución del Concesionario conforme a lo previsto en la Sección 5.2(g)(ii) de este Contrato.

“Subcuenta Compensaciones Ambientales y Sociales”: Es la subcuenta de la Cuenta Proyecto en la cual se depositarán las sumas que el Concesionario debe aportar conforme a lo previsto en la Sección 5.2(f)(vi) de este Contrato.

“Subcuenta Convenio de Cofinanciación”:

“Subcuenta Excedentes EFR”: Es la subcuenta de la Cuenta EFR en la cual se depositarán los excedentes a favor de la EFR conforme a lo previsto en la Sección 5.2(g)(v) de este Contrato.

“Subcuenta Explotación Comercial”: Es la subcuenta de la Cuenta EFR en la cual se depositarán los Ingresos por Explotación Comercial, conforme a lo previsto en la Sección 5.2(g)(vii) de este Contrato.

“Subcuenta Obras Menores”: Es la subcuenta de la Cuenta EFR en la cual se depositarán los rendimientos financieros de las subcuentas de la cuenta EFR que se señalan en la Sección 5.2(g)(vi)de este Contrato y cuyos recursos serán destinados por la EFR a las Obras Menores a que se refiere la Sección 25.2 de este Contrato.

“Subcuenta Otros Aportes”:

“Subsistemas” o “Subsistemas Ferroviarios”: Conjunto de elementos funcionalmente relacionados que conforman el Sistema Ferroviario y desarrollan una función específica dentro del Proyecto. Comprende, entre otros, las obras civiles (viaductos, estaciones y demás

edificaciones), la vía férrea, el Sistema de Alimentación de Energía Eléctrica, el Puesto Central de Control (PCC), el Sistema de Señalización y Control de Trenes, el Sistema de Puertas de Andén, el Sistema de Comunicaciones, el Sistema de Recaudo y Control de Acceso, los equipos de patios y talleres, el Material Rodante y los demás sistemas, equipos e instalaciones necesarios para la prestación integral del servicio ferroviario.

"Suela bajo traviesa (USP)": Elemento elástico dispuesto bajo la traviesa para modular la rigidez vertical de apoyo y reducir la degradación del balasto.

"Superestructura de Vía": Ver "Vía Permanente": El contrato y sus Apéndices no emplea el término "superestructura ferroviaria o de vía" con un significado distinto.

"Tabla Horaria Teórica": Tabla No Objetada por la EFR, elaborada a partir de las Tablas de Niveles de Oferta, que establece las horas-tren programadas y sirve de referencia para la medición de la Operación Comercial.

"Tablas de Niveles de Oferta": Tablas definidas en el Apéndice Técnico 16 a partir de las cuales se elabora la Tabla Horaria Teórica y se determinan las franjas de hora punta y hora valle.

"Tasa de Confort": Relación porcentual entre el número de asientos disponibles y la Capacidad en Carga Normal (CCN) del Tren.

"TCDE": Es la tasa de cambio para convertir una suma en Dólares por su equivalente en Euros certificada diariamente por el Banco Central Europeo.

"Telecomunicaciones": Conjunto integrado de redes, equipos, aplicaciones y sistemas destinados a soportar las comunicaciones de voz, datos, video y transmisión de información requeridas para la operación, mantenimiento, seguridad y administración del Proyecto.

"Telemando": Funcionalidad del Sistema de Supervisión y Control que permite ejecutar de forma remota órdenes de operación sobre equipos e instalaciones del Proyecto desde el Centro de Control Operacional o desde los centros de respaldo autorizados, garantizando la trazabilidad, autenticidad, integridad y registro de todas las acciones ejecutadas.

"Telemedida": Conjunto de datos obtenidos automáticamente desde los equipos e instalaciones del Proyecto mediante sistemas de supervisión remota, utilizados para monitorear variables operacionales, eléctricas, mecánicas, ambientales o de cualquier otra naturaleza necesarias para la operación y el mantenimiento del Sistema Ferroviario.

“Teleseñal”: Información transmitida automáticamente desde un equipo o sistema hacia el Centro de Control Operacional para informar su estado, condición, posición, disponibilidad, alarma o cualquier otro evento operacional relevante.

“Temperatura neutra (SFT)”: Temperatura del carril a la cual la tensión axial en el carril es nula en vía de CCS.

“Tercero Interesado”: Es cualquier persona que manifieste al Concesionario y/o a la EFR su interés en utilizar la infraestructura del Proyecto para la prestación del servicio de transporte ferroviario, de forma independiente al Concesionario.

“Tercero Operador”: Es cualquier persona, independiente del Concesionario, que haya suscrito con éste un Acuerdo de Operación en los términos de este Contrato.

“Término Máximo de la Etapa de Reversión”: Corresponde al término de ciento ochenta (180) Días contados a partir de la Fecha de Terminación de la Etapa de Operación y Mantenimiento conforme a lo previsto en la Sección 2.7(a)(iii)(1) de este Contrato. En caso de Terminación Anticipada del Contrato, el Término Máximo de la Etapa de Reversión podrá ampliarse –por decisión autónoma y exclusiva de la EFR– en cualquier término adicional, hasta un máximo de trescientos sesenta (360) Días contados a partir de la fecha en que se declare la ocurrencia de una causal de Terminación Anticipada del Contrato en cualquiera de las Etapas.

“TI (Tecnologías de la Información)”: Conjunto de equipos, aplicaciones, bases de datos, redes y servicios informáticos destinados a soportar la gestión administrativa, documental y tecnológica del Proyecto.

“Tiempo Medio Entre Fallas (Mean Time Between Failures – MTBF)”: Indicador de confiabilidad que representa el tiempo promedio de operación transcurrido entre dos fallas consecutivas de un sistema, subsistema, equipo o componente reparable, calculado conforme a las metodologías establecidas en el Contrato o en las normas técnicas aplicables.

“Tiempo Medio de Reparación (Mean Time To Repair – MTTR)”: Indicador de mantenibilidad que representa el tiempo promedio requerido para diagnosticar, reparar, restaurar y devolver un sistema, subsistema, equipo o componente a condiciones normales de operación después de la ocurrencia de una falla.

“Titular de la Red”: Empresa, entidad, propietario, prestador, administrador, operador o tercero legalmente facultado para definir, operar, mantener o autorizar intervenciones sobre una Red,

incluidos los operadores que no son propietarios de la infraestructura y la utilizan en calidad de arrendatarios o bajo acuerdos de compartición, así como los propietarios privados de Redes.

“TQI”: Índice de calidad geométrica de vía, calculado a partir de las desviaciones típicas de los parámetros geométricos medidos en tramos de longitud definida.

“Traslado Anticipado”: Traslado o protección de una Red ejecutado con anterioridad al inicio de la Fase de Construcción del frente de obra correspondiente, con el fin de liberar el Corredor del Proyecto y reducir la ruta crítica del Programa del Proyecto.

“Traslado” o reubicación:” Desplazamiento definitivo de una Red, o de un tramo de esta, fuera de la Franja de Operación, con restitución de las condiciones de servicio existentes antes de la Intervención.

“Tren”: Formación ferroviaria destinada a la prestación del Servicio, conformada por una o más Unidades acopladas de acuerdo con la Configuración Operacional aprobada para el Proyecto.

“Trenes de Reserva”: Conjunto de trenes o Unidades mantenidos disponibles por el Concesionario para sustituir material indisponible o atender necesidades operacionales extraordinarias, garantizando el cumplimiento de los niveles de servicio.

“Tribunal de Arbitramento”: Es el organismo colegiado correspondiente al mecanismo de arbitraje, previsto para dirimir las diferencias surgidas entre las Partes, de conformidad con lo previsto en la Sección 18.2 del Contrato.

“TRM”: Tasa de Cambio Representativa del Mercado emitida de manera diaria por la Superintendencia Financiera de Colombia, la cual expresa la cantidad de Pesos colombianos necesarios para adquirir un Dólar de los Estados Unidos de América, calculada de conformidad con la regulación correspondiente, de acuerdo con la Ley Aplicable. Sin perjuicio de que el dominio o la forma de publicación sea actualizada o modificada por el la Superintendencia Financiera de Colombia (o la entidad que lo reemplace), la TRM suele ser publicada en la página https://www.superfinanciera.gov.co/publicacion/60819.

“Unidad de Deducción (UD)”: Unidad monetaria de deducción por evento, cuyo valor se establece en el Apéndice Técnico 24 y se ajusta conforme a la fórmula de indexación de la Retribución prevista en el Contrato.

““Unidad de Movilidad Urbana Sostenible (UMUS)”: Autoridad competente cuyos lineamientos, manuales y disposiciones deberán cumplirse conforme a la Normatividad Aplicable, y que participa en el seguimiento del Convenio de Cofinanciación.

“Unidad Doble”: Configuración Operacional conformada por dos Unidades acopladas y operadas como un único Tren.

“Unidad Simple”: Configuración Operacional conformada por una única Unidad.

“Unidad”: Vehículo ferroviario compuesto por uno o más Módulos, capaz de operar de forma independiente o acoplada con otras Unidades para conformar un Tren.

“Unidades de Ejecución”: Determinados grupos de prestaciones y/o actividades a ser ejecutadas por el Concesionario en desarrollo del Contrato, definidas en el Apéndice Técnico 19.

“Usuario”: Persona natural o jurídica que utiliza o accede al Servicio Ferroviario en los términos establecidos en el Contrato y en la normativa aplicable.

“Validación”: Proceso mediante el cual se demuestra, mediante pruebas, análisis, simulaciones o evidencias objetivas, que el Sistema, Subsistema o activo satisface las necesidades operacionales y los requisitos previstos para su utilización en el Proyecto.

“Valor del Pago por Gestiones de Consultas Previas”: Corresponde a la suma de [•] millones de Pesos constantes del Mes de Referencia ($[•]), por cada Consulta Previa protocolizada.

“Valor Estimado de Compensaciones Ambientales y Sociales”: Corresponde al valor que deberá ser aportado por el Concesionario en la Cuenta Compensaciones Ambientales y Sociales, en los términos y condiciones señalados en la Sección 4.2(f) y que se destinará a dichas Compensaciones Ambientales y Sociales, de acuerdo con lo previsto en el Contrato.

“Valor Estimado del Contrato”: Se entenderá de conformidad con lo establecido en la Sección 1.5 del Contrato.

“Valor Kilómetro/Tren”: Corresponde a la suma incluida en la Oferta del Concesionario, equivalente a ocho mil ochocientos treinta Pesos ($8.830)**[•]** del Mes de Referencia.

“Valor Máximo de la Retribución del Componente D”: Corresponde a la suma de doscientos veintiocho mil novecientos catorce millones de Pesos ($228.914.000.000) del Mes de Referencia.

“Valor Total ddel Componente E”: Corresponde a la suma de un billón ochocientos veintiséis mil ciento setenta y siete millones de Pesos ($1.826.177.000.000) del Mes de Referencia

“Valor Máximo de la Retribución para el Componente B”: Corresponde a la suma de del Mes de Referencia. Este Valor Máximo de la Retribución para el Componente B no aplicará a las Obras del Taller de Reemplazo.

“Valor Máximo de la Retribución para el Componente C”: Corresponde a la suma de doscientos noventa y ocho mil ochenta y dos millones cuatrocientos cincuenta Pesos ($298.082.450.000) Pesos del Mes de Referencia.

“Valor Máximo de Pago Acumulado”:

“Valor Total Ofertado del Componente A”: Corresponde a la suma incluida en la Oferta del Concesionario para el Componente A de la Retribución, equivalente a [•] de Pesos constantes del Mes de Referencia. El Valor Total Ofertado del Componente A no debe ser interpretado como un derecho del Concesionario a percibir dicha suma. Los valores a ser pagados efectivamente por concepto del Componente A serán exclusivamente los que resulten de la aplicación de las fórmulas contenidas en la Sección 3.2(a) del presente Contrato, cuando quiera que ocurran las condiciones de las cuales depende la causación de esos pagos.

“Valor Total Ofertado del Componente B”: Corresponde a la suma incluida en la Oferta del Concesionario para el Componente B de la Retribución, equivalente a [•] de Pesos constantes del Mes de Referencia. El Valor Total Ofertado del Componente B no debe ser interpretado como un derecho del Concesionario a percibir dicha suma. Los valores a ser pagados efectivamente por concepto del Componente B serán exclusivamente los que resulten de la aplicación de las fórmulas contenidas en la Sección 3.2(b) del presente Contrato, cuando quiera que ocurran las condiciones de las cuales depende la causación de esos pagos.

“Valor Total Ofertado del Componente E”: Corresponde a la suma de a [•] de Pesos constantes del Mes de Referencia. El Valor Total Ofertado del Componente E no debe ser interpretado como un derecho del Concesionario a percibir dicha suma. Los valores a ser pagados efectivamente por concepto del Componente E serán exclusivamente los que resulten de la aplicación de las fórmulas contenidas en la Sección 3.2(b) del presente Contrato, cuando quiera que ocurran las condiciones de las cuales depende la causación de esos pagos.

“Valor Total Ofertado del Componente F”: Corresponde a la suma incluida en la Oferta del Concesionario para el Componente F de la Retribución, equivalente a [•] de Pesos constantes del Mes de Referencia. El Valor Total Ofertado del Componente F no debe ser interpretado como un derecho del Concesionario a percibir dicha suma. Los valores a ser pagados efectivamente por concepto del Componente F serán exclusivamente los que resulten de la aplicación de las fórmulas contenidas en la Sección 3.2(b) del presente Contrato, cuando quiera que ocurran las condiciones de las cuales depende la causación de esos pagos.

“Vehículos Auxiliares”: Es el área geográfica que se encuentra descrita en el Anexo 6 - Predios de la Sección 2.5 “Predios” del Apéndice Técnico 1 – Parte 2 “Especificaciones Técnicas Particulares.

“Velocidad Comercial”: Corresponde a la distancia recorrida por una Unidad de Tren en operación comercial, entre Estaciones terminales, dividida en el tiempo empleado en recorrer esta distancia, incluyendo el tiempo de parada en las estaciones, en Operación normal, esto es, sin incidentes.

“Ventana de Mantenimiento”: Período programado durante el cual el Concesionario podrá ejecutar actividades de mantenimiento con restricciones o suspensión parcial del Servicio, conforme al Plan de Operación aprobado.

“Verificación”: Proceso mediante el cual se confirma, mediante inspecciones, ensayos, cálculos o revisión documental, que un sistema, subsistema o activo cumple los requisitos técnicos establecidos en el Contrato o en las normas aplicables.

“Verificación Posterior a la Instalación (PICO – Post Installation Checkout)”: Conjunto de verificaciones realizadas inmediatamente después de la instalación física de un equipo o sistema para comprobar que su montaje, conexiones, configuración inicial y condiciones de energización son conformes con el diseño aprobado y permiten iniciar las pruebas funcionales previstas en el Plan VPA.

“Vía Embedida”: Solución de vía en la que el carril queda integrado en un revestimiento continuo de la plataforma, franqueable por vehículos o peatones.

“Vía Férrea”: Elemento esencial de la infraestructura ferroviaria sobre la que se desplazan los vehículos de pasajeros o auxiliares. La componen los rieles, los sistemas de fijación, los Cambiavías, las juntas aislantes pegadas/encoladas, etc.

“Vía Permanente”: Conjunto de elementos que materializan la superficie de rodadura y el guiado del Material Rodante, así como los elementos de apoyo, sujeción, transición y protección directamente asociados. En el contrato y sus Apéndices, “Vía Permanente” y “superestructura de vía” se emplean como sinónimos.**“Viaducto**”: Corresponde al tramo elevado de vía sobre el que ruedan los trenes, que incluye estructura y equipamiento y cuyas Especificaciones Técnicas están detalladas en el Apéndice Técnico 4.

“Vías de Servicio”: Vías distintas de la vía general destinadas a estacionamiento, maniobra, lavado, mantenimiento, seguridad o contingencia, incluidas las del Patio Taller.

“Vida Útil Remanente”: Período durante el cual un activo, sistema, subsistema o componente conserva la capacidad de cumplir los niveles de desempeño, seguridad, disponibilidad y mantenibilidad exigidos en el Contrato, considerando su estado de conservación, las actividades de mantenimiento ejecutadas, las renovaciones o repotenciaciones realizadas y su obsolescencia tecnológica. Para efectos de la Reversión, la Vida Útil Remanente será la utilizada para verificar el cumplimiento del requisito mínimo de cinco (5) años establecido para los Bienes Revertibles.

“Vida Útil”: Período durante el cual un activo conserva la capacidad de cumplir los niveles de desempeño, disponibilidad, confiabilidad, seguridad y funcionalidad establecidos en el Contrato, siempre que sea operado, mantenido, rehabilitado, renovado y, cuando corresponda, actualizado tecnológicamente de conformidad con las obligaciones del Concesionario.

“ZODME”: Zona de Disposición de Materiales de Excavación y Sobrantes: sitio autorizado para la disposición de los materiales sobrantes de excavación del Proyecto, cuyo manejo, diseño, permisos, estabilidad y capacidad deberán ser gestionados y verificados por el Concesionario conforme al Apéndice Técnico 26.

“Zona de Seguridad Ferroviaria”: Franja del Proyecto destinada a proteger la operación ferroviaria, restringir el acceso no autorizado y preservar la seguridad de las personas, los activos y la infraestructura, conforme a los criterios establecidos en el Contrato y en la normativa aplicable.

“Zona de Vía”: franja de terreno destinada a la infraestructura y operación ferroviaria, delimitada por los linderos de la propiedad ferroviaria o por sus cerramientos, que comprende la vía férrea, la plataforma y los elementos e instalaciones asociados, y cuyo acceso se encuentra restringido a personal autorizado**“Zona Operacional”:** Área del Proyecto destinada exclusivamente a la operación, mantenimiento, control, administración o soporte del Sistema Ferroviario, cuyo acceso estará restringido al personal autorizado.

“Zona Técnica”: Área destinada a alojar equipos, instalaciones, sistemas, cableado, infraestructura electromecánica o cualquier otro elemento necesario para el funcionamiento del Sistema Ferroviario, con acceso limitado al personal autorizado.**“Zonas y Conductos (Zones and Conduits)”:** Modelo de arquitectura de ciberseguridad mediante el cual los sistemas de Tecnologías de la Información (TI) y Tecnologías Operacionales (OT) se segmentan en zonas

con diferentes niveles de criticidad, controlando y protegiendo los flujos de información entre ellas.

La emisión de la No Objeción correspondiente no significa una aprobación de lo realizado por el Concesionario.