



SALIDA Nro.: 83536 Fecha: 03-07-2018
MARIA CONSUELO ARAUJO CASTRO :GTE GRAL
TRANSMILENIO
AV. DORADO NO. 66-76 EDIF. ELEMENTO TORRE 1 PISO 5
BOGOTA D.C. (BOGOTA)

Bogotá, D. C.,
PDFP-No.13.1

Doctora
María Consuelo Araújo Castro
Gerente General
Transmilenio S.A.
Av. Eldorado No. 69 - 76 / Edificio Elemento Torre 1 Piso 5
PBX 220300 Extensión 1001
Correo electrónico: maraujo@transmilenio.gov.co
Ciudad.

Asunto: Observaciones a las Licitaciones Públicas No. TMSA-LP-001-2018 y TMSA-LP-002-2018.

Respetada doctora María Consuelo.

La Procuraduría Delegada para la Vigilancia Preventiva de la Función Pública desarrolla vigilancia de carácter preventivo sobre los procesos de contratación TMSA-LP-001-2018 que tienen por objeto: "Seleccionar la(s) Propuesta(s) más favorable(s) para la adjudicación de hasta seis (6) Contratos de Concesión, cuyo objeto será *"la financiación, compra y entrega del uso de la Flota al Sistema Transmilenio para la entrega del uso y control de la misma al Operador."* TMSA-LP-002-2018 cuyo objeto: "Seleccionar la(s) Propuesta(s) más favorable(s) para la adjudicación de hasta seis (6) Contratos de Concesión, cuyo objeto será la *"Operación y Mantenimiento de la Flota del Sistema TransMilenio y la adecuación, operación y mantenimiento del(los) Patio(s) de Operación asociado(s)"*, por un valor máximo estimado hasta el 2028 de \$2.974.942.460.945; lo anterior, conforme a las facultades constitucionales y legales otorgadas a este organismo de control, en especial el artículo 24 del Decreto Ley 262 de 2000, artículo 18 de la Resolución No. 17 de 2000 y la Resolución 132 de 2014.

Luego de verificados los documentos del proceso publicados en el SECOP II (sitio web <https://www.colombiacompra.gov.co>), este Despacho solicita a Transmilenio S.A. responder las siguientes observaciones:

Observación N° 1

El Acuerdo N° 04 de 1999: "*Por el cual se autoriza al Alcalde Mayor en representación del Distrito Capital para participar, conjuntamente con otras entidades del orden Distrital, en la Constitución de la Empresa de Transporte del Tercer Milenio - Transmilenio S.A. y se dictan otras disposiciones*", establece en su artículo tercero numeral 3° dentro de las funciones de Transmilenio S.A., la de: "*Garantizar que los equipos usados para la prestación del*



servicio incorporen tecnología de punta, teniendo en cuenta especialmente el uso de combustibles que generen el mínimo impacto ambiental (negrilla por fuera de texto).

Por tal razón, es importante que los interesados en el proceso, los organismos de control y la ciudadanía en general conozcan los **estudios técnicos** que sustenten la decisión de exigir como requisito mínimo que los vehículos nuevos que se buscan incorporar mediante el proceso contractual bajo vigilancia tengan niveles de emisión de los estándares EURO V y/o EPA 2007,¹ así como los realizados para las demás tecnologías de bajas emisiones, tales como gas natural, GLP, vehículos híbridos y eléctricos, ya que para estas últimas solo se contempla la asignación de puntaje en la evaluación de las propuestas, decisión que posiblemente desconocería la **función misional** de la empresa antes citada.

Es importante señalar que con la entrada en vigencia de la norma Euro VI, recogida en el Reglamento (CE) 595/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo,² desde el 1 de septiembre de 2014 los motores diésel de nueva fabricación no pueden emitir más de 80 mg de óxido de nitrógeno por km (los vehículos de gasolina 60 mg/km), reemplazando así el anterior límite de 180 mg/km; por lo tanto, la Unión Europea ha establecido como obligación para los fabricantes que sus vehículos cumplan con los límites de emisiones.

Ahora bien, si el principal objetivo de la norma Euro VI es fixar límites más bajos para las emisiones de vehículos en cuanto a partículas y óxidos de nitrógeno, y de acuerdo al estudio de mercado publicado en el SECOP II, estos vehículos producidos por fábricas de origen europeo (SCANIA, VOLVO, MERCEDES BENZ) son los que integrarán la flota de Transmilenio, este despacho le solicita responder: **¿por qué el proceso contractual no conlleva a que la capital del país adquiera tecnología de vanguardia, es decir, vehículos que cumplan con los límites de emisiones que fija la norma Euro VI?**

No fue posible encontrar las razones que sustentan la decisión de Transmilenio S. A. de seleccionar como requisito mínimo para la nueva flota el cumplimiento de estándares establecidos en la norma Euro V, estando en vigencia la norma Euro VI. Esta elección podría ir en contravía de la función establecida en el artículo tercero numeral 3 del Acuerdo

¹ Dentro del documento APÉNDICE 1: "ESPECIFICACIONES VEHÍCULO TRONCAL Todos los vehículos nuevos que ingresen al servicio en el componente troncal del sistema (Biararticulado, Articulado y Padrón Dual) deben cumplir como mínimo con los niveles de emisión establecidos en la normatividad ambiental vigente que rige la materia, (resolución 1304/12 o aquellas que la modifiquen, adicionen o sustituyan), estos niveles actualmente son equivalentes a los niveles de emisión de los estándares EURO V y/o EPA 2007. Si, en el proceso licitatorio respectivo los Concesionarios de Provisión y los Concesionarios de Operación obtuvieron puntaje por ofrecer vehículos con tecnología de cero o bajas emisiones y/o un estándar de emisión más estricto como EURO VI, EPA 2010 o superior, TRANSMILENIO S.A. se abstendrá de vincular los vehículos que no cumplan con este ofrecimiento."

² "Artículo 4 Obligaciones de los fabricantes 1. Los fabricantes deberán demostrar que todos los vehículos nuevos que vayan a matricularse, venderse o ponerse en circulación en la Comunidad, todos los motores nuevos vendidos o comercializados en la Comunidad, y todos los recambios de dispositivos de control de la contaminación nuevos que deban ser homologados conforme a los artículos 8 y 9, vendidos o comercializados en la Comunidad, estén homologados con arreglo al presente Reglamento y sus medidas de ejecución."



04 de 1999. Lo anterior sin perjuicio de la norma de mínimos aplicable en Colombia, la cual, sin lugar a dudas no corresponde a la realidad en materia de vehículos que generen el menor impacto ambiental a través del uso de últimas tecnologías, pero tampoco lo impide.

Finalmente, el organismo de control requiere se absuelva por parte de la entidad vigilada si los motores diésel que no pueden ya ser vendidos en la Unión Europea pueden por el contrario ser adquiridos para transitar por las calles de Bogotá D. C.

Por lo anterior, solicito publicar en el SECOP II, los estudios, informes o criterios que sirvieron de base para escoger la tipología de buses que ingresarán al sistema Transmilenio.

Además remitir los documentos que evidencien:

1. **Estudio de impacto ambiental** relacionado con el uso de combustibles y la configuración de la flota.
2. Estudio comparativo del **costo de la flota** de acuerdo a su tipología y tecnologías y a la utilización de los combustibles fósiles (motores de combustión diésel, gas natural, GLP), la electricidad y demás formas de energía útiles, que cumplan con los estándares Euro V y VI y cero emisiones; cuya proyección registre el plazo de la concesión del presente proceso contractual.
3. Estudio comparativo de los **costos de operación** de acuerdo a su tipología y tecnologías y a la utilización de los combustibles fósiles (motores de combustión diésel, gas natural, GLP.), la electricidad y demás formas de energía útiles, que cumplan con los estándares Euro V y VI, y cero emisiones; cuya proyección registre el plazo de la concesión del presente proceso contractual.
4. Estudio sobre la **cantidad de gas natural vehicular o GLP que requeriría la totalidad de la flota** si fuera adquirida por Transmilenio para esta clase de combustible.
5. Enviar actas o informe de los resultados obtenidos de las **reuniones realizadas con los fabricantes de chasises y carrocerías**, anexando los correspondientes soportes documentales.
6. Informar los nombres y apellidos e indique el **perfil profesional** de las personas que participaron en la recomendación relacionada con las tecnologías más adecuadas para utilizar en la operación del Sistema.



7. **Estudios, informes o criterios que sirvieron de base para escoger la tipología y tecnología de los buses que ingresaran al sistema.**
8. Estudio o reglamento de la **disposición final** de los elementos que usen para cada uno de los vehículos que ingresan al sistema (proceso de disposición final de filtros, baterías, entre otros).
9. Anexar los cuadros comparativos y documentos que soporten las **consultas realizadas** con los productores, transportadores, distribuidores y comercializadores de los diferentes tipos de combustibles fósiles (motores de combustión diésel, gas natural, GLP), electricidad y demás formas de energía útiles, que cumplan con los estándares Euro V y VI y cero emisiones, para el uso de la flota de Transmilenio que se va a adquirir.

Observación N° 2

Transmilenio S.A., decidió estructurar un nuevo modelo de negocio, en el que se contratará separadamente la concesión de provisión de flota y la concesión de operación y mantenimiento; sin embargo en pliego de condiciones se establece que:

[..]

1.2. Descripción de la Transacción. Literal

b) Los contratos de concesión de provisión de flota y de operación son complementarios entre sí, en la medida en que solamente con una combinación de los dos contratos se puede prestar el servicio público de transporte masivo de pasajeros en la ciudad de Bogotá D.C. Por lo anterior, TMSA adelanta los procesos de selección de manera paralela y los adjudicará simultánea y dependientemente el uno del otro. Se reitera que un contrato de operación sin Flota y viceversa, no permite contar con los elementos necesarios para prestar el servicio.

d) Por la naturaleza del servicio público que se presta, es fundamental que la relación entre los dos concesionarios (v.gr. el proveedor de flota y el operador) sea una relación regulada entre ellos con el ánimo y el espíritu de colaborar de buena fe en la consecución de los objetivos de cada uno de los contratos los cuales redundarán en una adecuada prestación del servicio público de pasajeros para la ciudad de Bogotá.

[..]"



Por otra parte, el pliego de condiciones en el numeral N° 1.6, relativo a las definiciones establece que:

[...]

1.6.72. "Propuesta Acoplada". Es la Propuesta presentada por un Proponente Acoplado que se articula con la propuesta que será presentada por el Proponente de Operación Acoplado bajo la Licitación TMSA-LP-002-2018. Estas Propuestas Acopladas no serán objeto del proceso de acoplamiento descrito en los numerales 7.4.2 y 7.4.4 de estos Pliegos. Si el Proponente Acoplado es declarado no hábil bajo la presente Licitación, la propuesta del Proponente de Operación Acoplado con el que presentó Propuesta Acoplada correrá la misma suerte.

[...]"

En el capítulo VII, "Evaluación", se manifiesta que:

" [...]

7.4.7. Si la propuesta del Proponente cumple con este requisito se considerará que las Propuestas Acopladas Preliminarmente dejan de tener carácter preliminar y son "Propuestas Acopladas Definitivas". Las Ofertas Económicas de los Proponentes no Acoplados que, como consecuencia de la aplicación de la metodología descrita en el numeral anterior, no sean declaradas Propuestas Acopladas Definitivas, serán rechazadas.

[...]"

De acuerdo a las estipulaciones del pliego de condiciones antes señaladas y otras sin mencionar pero que contienen disposiciones similares, es evidente el alto nivel de complementariedad de los contratos, el cual se demuestra en la descripción de la transacción efectuada en el numeral 1.2 del citado documento, en el cual se manifiesta unívocamente que la coexistencia y simultaneidad de los dos contratos es la que garantiza la prestación del servicio. A lo anterior se suma que bajo ciertas circunstancias la suerte de un proponente en la licitación TMSA-LP-002-2018, está condicionada a la del proponente en la TMSA-LP-001-2018, si estos se presentaron a través de una propuesta acoplada.

Al respecto, **no se evidencia en los estudios previos un análisis que soporte la estructura del modelo de negocio escogido por la entidad**, es decir, la coexistencia de dos (2) concesiones, que además deberán estar regladas por un "acuerdo entre privados". Si bien el contenido de tal "acuerdo" se encuentra definido en los documentos publicados



en el SECOP II, su ejecución y resolución de controversias tendría como resultado la carencia de control de la entidad contratante.

En virtud de lo antes señalado, se solicita remitir copia de los documentos y análisis que sustentan tal decisión, así como del mapa de riesgos que la fundamentan, teniendo en cuenta la interfaz de los contratos.

Observación N° 3

Transmilenio S. A., suscribió Convenio Interadministrativo No. 389 de 2016 con la FDN, con el objeto de:

“Aunar esfuerzos para llevar a cabo la estructuración y mejora de las fases I y II del Sistema TRANSMILENIO, tomando en cuenta buenas prácticas en los temas financieros, legales y técnicos que permitan una mejor operación y desempeño.”

Las partes trabajarán de manera conjunta en la estructuración integral de la licitación pública para las concesiones de la operación troncal de las fases I y II del Sistema TRANSMILENIO, así como en la realización de los correspondientes procesos de selección y contratación.”

Según la cláusula quinta del mencionado Convenio, Transmilenio S.A. pagará a la FDN la suma de \$5.603.981.291; además, en la cláusula octava **“de los rendimientos financieros”** dispone.

“PARÁGRAFO: COMISIÓN DE ÉXITO: Las partes estudiarán y acordarán el pago de una comisión de éxito a favor de LA FINANCIERA por la adjudicación de las nuevas concesiones de operación del Sistema. El pago de esta comisión de éxito estará a cargo de los operadores que se contraten producto de la estructuración ejecutada en desarrollo del presente Convenio. El acuerdo al que lleguen las partes en relación con la comisión de éxito será plasmado en un otrosí al presente Convenio. TRANSMILENIO S.A. tendrá la obligación de Incluir una cláusula de pago de la Comisión de Éxito a favor de LA FINANCIERA y a satisfacción de esta, en los pliegos de licitación y los contratos a suscribir con los adjudicatarios de cada contrato.”

A su vez, mediante Otrosí modificatorio No. 3 de fecha 28 de mayo de 2018, las partes acuerdan:

“CLÁUSULA OCTAVA - DE LOS RENDIMIENTOS FINANCIEROS: *Los rendimientos financieros que se llegaren a generar en la cuenta bancaria*



destinada para administrar los recursos del proyecto serán de TRANSMILENIO S.A. En virtud de acuerdo contractual y con el fin de lograr los cometidos acordados en el objeto, dichos rendimientos podrán ser reinvertidos en actividades propias del proyecto, previo descuento de todos los costos, gastos, impuestos, tasas y contribuciones que dicho aporte llegue a generar, previa recomendación del Comité Técnico Coordinador, si es del caso y suscripción del contrato adicional correspondiente.

PARÁGRAFO: COMISIÓN DE ÉXITO: La comisión de éxito se pagará a la FINANCIERA o quien este designe, con cargo a los concesionarios adjudicatarios de la licitación de provisión de flota, la cual quedará pactada en los pliegos de la Licitación Pública TMSA-LP-001 de 2018 y en los contratos de concesión a suscribir.

Las condiciones de la comisión de éxito serán las siguientes:

El costo variable, corresponde a la comisión de éxito, la cual cubre el acompañamiento a la licitación, adjudicación de los contratos de concesión y la obtención del cierre financiero de cada concesión.

En ningún caso la oferta que se presente podrá exceder del presupuesto del costo variable total que corresponde a **DOS MIL DOSCIENTOS MILLONES DE PESOS MONEDA CORRIENTE (\$2.200.000.000)**, más IVA correspondiente.

La comisión de éxito se pagará de la siguiente manera:

PRODUCTO	VALOR
Acompañamiento a la licitación	60 %
Adjudicación de los contratos (incluye Cierre Financiero)	40 %

El Contrato No. 01 de 2017 celebrado entre la FDN y la Unión Temporal SDG— PHR— KPMG, en la cláusula sexta, valor del contrato, indica:

“Para todos los efectos legales y fiscales, el valor total del presente Contrato es la suma de TRES MIL SEISCIENTOS TREINTA MILLONES DE PESOS MONEDA CORRIENTE (\$3.630.000.000), más el IVA correspondiente, [...]”

Adicionalmente se pagará una “comisión de éxito” que solo se reconocerá si se logra la suscripción de (el) o (los) contratos mediante los cuales se contrate operación troncal del Sistema TransMilenio y el cierre financiero



de dichos contratos. El monto de dicha comisión corresponde a un valor máximo de DOS MIL DOSCIENTOS MILLONES DE PESOS MONEDA CORRIENTE (\$2.200.000.000), más el IVA correspondiente; valor que incluye todos los impuestos adicionales y retenciones que le sean aplicables según la normatividad vigente en Colombia. El costo variable (comisión de éxito), contempla el costo de las etapas 3 y 4, y se pagará como se describe en el numeral 2.3.3. de los Términos de Referencia.”

El pliego de condiciones TMSA-LP-001 de 2018, en la página 37, numeral 1.6.19 establece:

“Comisión de Éxito” Es la suma total y única de DOS MIL DOSCIENTOS MILLONES de Pesos (\$2,200,000,000) más IVA a la tarifa vigente, que deberá pagarse por parte de cada uno de los Concesionarios de Provisión a la Financiera de Desarrollo Nacional o a quienes esta designe (siguiendo las instrucciones que para el efecto imparta) dentro del plazo previsto en el Contrato de Concesión. La Comisión de Éxito será pagada por los Adjudicatarios a prorrata conforme a los montos (que no incluyen IVA) que se incluyen en la tabla siguiente: ... [...].”

Y en la página 103, numeral 6.17 dispone:

“La Comisión de Éxito será pagada por los Concesionarios de Provisión en los plazos y montos previstos en el respectivo Contrato de Concesión, sobre la base de lo señalado en el numeral 1.6.19 de estos Pliegos.”

En relación con la comisión de éxito pactada entre Transmilenio S. A., y la Financiera de Desarrollo Nacional (FDN) solicito pronunciarse y enviar los documentos soporte que permitan absolver las siguientes inquietudes:

1. ¿Cuál es el sustento legal que permite imponerle a un tercero ajeno a las estipulaciones del Convenio N° 389 de 2016 la obligación de pagar una “Comisión de Éxito” de la cual no obtiene ningún tipo de beneficio?

¿A caso se castigan los recursos del proponente por el hecho de haber sido adjudicatario de un proceso licitatorio?
2. ¿Cuáles son las razones de orden jurídico y legal que sustentan el cambio que obliga al pago de la “Comisión de Éxito” del adjudicatario de la comisión al adjudicatario de la concesión de flota?
3. ¿Cuáles son los argumentos legales que sustentan el pago de la “Comisión de Éxito” por parte de los adjudicatarios de provisión de flota, teniendo en cuenta que esta se



hace efectiva en el momento que se suscriban los contratos y se apruebe el cierre financiero de los contratos de operación?

4. ¿Cuál es el sustento legal que permite el pago de una "Comisión de Éxito" dentro del Convenio Interadministrativo N° 389 de 2016 que tiene como objeto: *"Aunar esfuerzos para llevar a cabo la estructuración y mejora de las fases I y II del Sistema TRANSMILENIO, tomando en cuenta buenas prácticas en los temas financieros, legales y técnicos que permitan una mejor operación y desempeño"*?
5. Remitir los documentos que soportan la metodología, los estudios financieros, económicos y presupuestales que le permitieron a la Transmilenio determinar las proyecciones en tiempo y cuantía del elemento contingente del pago en relación con la "Comisión de Éxito".
6. La consultoría contratada por la FDN debe cumplir con las obligaciones contractuales y así deberá certificarlo la supervisión del contrato, lo que significa que los productos entregados por el consultor son los requeridos por la entidad contratante y permiten estructurar el proceso licitatorio de la manera más acertada.

Ahora bien, de acuerdo con lo estipulado en el Convenio Interadministrativo N° 389 de 2016 la FDN hará entrega de los productos a Transmilenio S. A., los cuales como se ha mencionado en la presente misiva, cumplen a cabalidad con las obligaciones del contrato de consultoría, lo que le permitiría a la empresa iniciar los procesos de selección.

Si los productos cumplen con todas las obligaciones contractuales, ese solo hecho debería garantizar el éxito del proceso contractual, es decir, que se adjudiquen los contratos y que se logre el cierre financiero, ¿cuáles son las razones jurídicas, técnicas y económicas que sustentan el pago de una comisión de éxito, por unos productos que fueron pagados a través de un contrato de consultoría y los cuales se asume fueron realizados de manera eficaz?

7. Remitir los estudios económicos, financieros y de mercado mediante los cuales se estableció el valor que podría representar el resultado o éxito que justifiquen el pago de la comisión.
8. ¿Cuáles son los argumentos jurídicos, técnicos y financieros que soportan la decisión de considerar el pago del IVA como una suma adicional al valor de la comisión?
9. ¿Por qué la comisión de éxito se pagará si se cumplen únicamente las condiciones de suscripción de los contratos de operación y cierre financiero sin tener en cuenta



que efectivamente se logre beneficio o éxito objetivamente identificado en los estudios previos, para el patrimonio público o el interés general?

Observación N° 4

En la versión digital de la página de la Alcaldía Mayor de Bogotá de la Secretaría General,³ con el epígrafe: “Biarticulado a gas natural rodará en Bogotá”, enviado por olga.vasquez de fecha de publicación: Jue, 02/23/2017 - 10:27, cita que:

[...]

*Sin duda este nuevo bus biarticulado a gas y los resultados en las pruebas, se convierten en un **hito para la ciudad y en una contribución a la reducción del calentamiento global.***

“Un compromiso de la administración del alcalde Peñalosa es la calidad del aire. Lo que estamos haciendo es darles cabida a estas tecnologías, probarlas responsablemente. Esperamos que funcione muy bien y que sea una opción para la flota que vamos a vincular en nuestra nueva licitación de provisión de flota”, indicó Alexandra Rojas, gerente de TransMilenio.

[...]

El motor de este biarticulado cumple no solo la normatividad internacional Euro 6, sino que emite un 70% menos de lo exigido por la misma. Además, genera un ahorro de más del 25% frente al combustible diésel.

[...]

En el mismo sentido, se publicó el artículo “Primer articulado 100% eléctrico ya rueda por el sistema TransMilenio”⁴, enviado por lfsanchez de fecha de publicación: Lun, 06/05/2017 - 11:44, el cual señaló:

Desde este lunes, 5 de junio, comienza a circular en TransMilenio el primer articulado 100% eléctrico, con una ruta que operará desde el Portal Suba en la ruta G71 - C71.

- Este proyecto piloto servirá para recolectar información fundamental que complementará el proceso de renovación de flota que se viene adelantando desde esta administración.

³ <http://www.bogota.gov.co/content/temas-de-ciudad/movilidad/biarticulado-a-gas-natural-rodara-en-bogota>

⁴ <http://www.bogota.gov.co/temas-de-ciudad/ambiente/primer-bus-electrico-de-transmilenio-en-bogota>



[...]

“Es mucho lo que vamos a aprender con la puesta en funcionamiento de este bus, como los costos efectivos, los tiempos de carga y cuánto es la capacidad real ya con personas a bordo. Lo importante es que va a funcionar en las condiciones del sistema directamente y vamos a poder analizar sus ventajas desde la operación”, dijo el alcalde Enrique Peñalosa durante un evento realizado en el patio-taller del Portal de Suba”.

Conforme a la anterior nota de prensa, este Despacho requiere los estudios y resultados de la operación, tanto del biarticulado como del articulado a gas natural, así como las fechas en que se realizaron las pruebas y si en la actualidad siguen en operación.

Finalmente, se solicita informar cómo se incorporaron los análisis de los resultados de las pruebas a los estudios realizados por Transmilenio S. A., dentro de las licitaciones.

La respuesta deberá ser enviada en el término de tres (3) días hábiles contados a partir del recibo del presente oficio, y radicada en medio físico y enviada al correo electrónico funcionpublica@procuraduria.gov.co y jarguello@procuraduria.gov.co

El ente de control le solicita dar respuesta al presente escrito, ya que se trata de un deber de los servidores públicos y hace parte del amparo Constitucional; así mismo, deberá quedar constancia de este oficio y su contestación en el Portal de Contratación SECOP II, en garantía de la publicidad de la información y la transparencia de la Licitación Pública No. TMSA-LP-001-2018, atendiendo el derecho fundamental de los ciudadanos a obtener información sobre los aspectos de carácter general del proceso contractual y cuyo incumplimiento podría situar a los funcionarios encargados en el ámbito del derecho disciplinario, conforme a lo previsto en los numerales 7 y 8 del artículo 35 de la Ley 734 de 2002.

Atentamente,


Leandro Ramos
Procurador Delegado

Proyectó:

WALR
JCAC
JARB
DYGA
BLPG

Fecha: 03-07-18

