

2015

**[EL SITM EN BUCARAMANGA Y SU
ÀREA METROPOLITANA.]**

EL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO Y LA MOVILIDAD EN LAS CIUDADES COLOBIANAS EN EL SIGLO XXI

INTRODUCCIÓN

Colombia, en el siglo XXI, tendrá una aguda concentración demográfica en las ciudades, estimándose que mucho más 80% del total de su población vivirá en las áreas urbanas de los municipios y a ello hay que agregar que actualmente más del 70% de quienes residen en sus grandes Urbes pertenecen a los estratos 1, 2 y 3 y son usuarios de transporte público urbano de pasajeros.

Las ciudades colombianas son actualmente los motores del país para la producción de bienes y servicios, los ejes de la concentración de la riqueza, los lugares donde a lo largo del siglo XXI vivirá la inmensa mayoría de la población y es por eso que deben prepararse desde ya todas las premisas necesarias para mejorar la calidad de vida de sus habitantes, incluyendo la implementación de soluciones de transporte urbano masivo, factor necesario y prioritario para que ellas puedan ser competitivas en el concierto internacional.

Si en las ciudades colombianas no se implementa oportunamente un eficaz sistema de transporte urbano masivo de pasajeros, ellas perderán competitividad, eficiencia, desmejorará notablemente la calidad de vida de sus habitantes y crecerá exponencialmente uno de sus grandes problemas actuales, saliéndose de control, el desmedido aumento del parque automotor privado urbano, ya que en buena parte ese hecho es consecuencia del ineficaz sistema de transporte público urbano existente.

Uno de los grandes problemas de las ciudades colombianas en el siglo XXI es el tener que dedicar grandes sumas de dinero de su presupuesto para la construcción de vías y soluciones vehiculares, superando tales inversiones la capacidad fiscal de los municipios y debiendo dedicar muchos de sus recursos a la construcción, ampliación, y mantenimiento de tales vías y soluciones vehiculares, lo que inequitativo pues ello en gran medida alivia la situación de un sector minoritario de la población (propietarios de vehículos particulares) y, de contera, nunca se logrará que la cantidad de vías que se construya sea suficiente para dinamizar el tráfico del creciente parque automotor de vehículos de servicio privado que habrá, habida consideración de que éste seguirá aumentando.

Por esa razón surge el nuevo modelo el Sistema Integrado de Transporte Masivo de Pasajeros (SITM) pero, para que cumpla a cabalidad con su función, es necesario que administrativa, financiera y operacionalmente sea viable y no se convierta en una nueva carga dineraria para el presupuesto municipal.

ESTRUCTURA DEL SISTEMA PÚBLICO O COLECTIVO DE TRANSPORTE URBANO EXISTENTE EN COLOMBIA EN EL SIGLO XX.

La estructura de transporte urbano público o colectivo de pasajeros que había en el siglo XX en las ciudades colombianas estaba basado en que las autoridades otorgaban permisos a empresas privadas de transporte público urbano para operar rutas y estas, a su vez, afiliaban vehículos de propiedad de transportadores privados; por su parte, los transportadores propietarios de tales vehículos recibían una renta fija que les era entregada por los conductores, personas que ganaban salario según el número de pasajeros que recogieran en las vías, siendo ello la causa eficiente de la “guerra del centavo” que sembró el caos en todas nuestras ciudades; por otra parte, los propietarios de los buses y busetas de servicio público urbano, a su vez, pagaban una cuota mensual de administración a la empresa de transporte a la que estaban afiliados.

Tal sistema no daba al conductor estímulos para mejorar su técnica de conducción, ni su atención a los pasajeros, era un factor fundamental de desorden vial, de inseguridad vial, de contaminación y de congestión en las vías vehiculares por el caótico sistema de recogida y dejada de pasajeros en cualquier lugar de las vías vehiculares.

EL SURGIMIENTO DEL NUEVO PARADIGMA DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO.

CARACTERÍSTICAS Y FILOSOFÍA DE LOS DOCUMENTOS CONPES 3260 DE 2003, 3298 de 2004 y 3370 de 2005.

Ante tal estado de cosas y por iniciativa del Ejecutivo, el Departamento Administrativo Nacional de Planeación hizo un estudio y diagnóstico del problema y con base en él, el Estado decidió crear un nuevo paradigma de transporte público urbano masivo que cambiara la estructura del que hasta entonces había, que tuviera una filosofía y política más a tono con el desarrollo de nuestras ciudades, respondiera a la exigencia de mejoramiento de la calidad de vida de sus habitantes y que superará el obsoleto sistema de transporte que había en las principales ciudades del país. Así nació el SITM, parte integral del Sistema de Servicio Público Urbano de Transporte Masivo de Pasajeros (SSPUTMP), que cumple con los requerimientos contenidos en la Ley 310 de 1.996.

Uno de los antecedentes fundamentales del nuevo sistema de transporte público urbano fue lo consagrado y regulado en el Decreto 3109 de 1997, norma que estipula que el transporte público masivo de pasajeros es la combinación organizada de infraestructura y equipos, los que conforman un sistema que mueve un alto volumen de pasajeros y da respuesta a un porcentaje significativo de las necesidades estructuradas para la movilización urbana en el siglo XXI.

Debemos añadir que el SSPUTMP se incluyó en el Plan Nacional de Desarrollo 2002 – 2006, llamado “Hacia un Estado Comunitario”.

El SSPUTMP, nuevo paradigma de transporte masivo de pasajeros creado por el Estado para el Siglo XXI, se diseñó e implementó para las seis principales ciudades del país y se le llamó Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM); su filosofía, política, objetivos, sistema y fines se condensaron en el texto y espíritu del documento CONPES 3260 de 15 de diciembre de 2003, denominado “Política Nacional de Transporte Urbano Masivo”, que es complemento del documento CONPES 3167 de 27 de mayo de 2002, titulado “Política para mejorar el servicio de Transporte Público Urbano de Pasajeros”; para el caso específico de Bucaramanga y los municipios que integran su Área Metropolitana se desarrolló con base en los CONPES 3298 de 26 de julio de 2004 y 3370 de 1 de agosto de 2005.

El citado CONPES 3260 de 2003 contiene la política nacional de transporte urbano en ciudades de más de 600.000 habitantes y establece las condiciones técnicas, financieras e institucionales del SITM de Bucaramanga y su Área Metropolitana, declarando el Departamento Administrativo de Planeación Nacional (DAPN) que él es un proyecto de importancia estratégica para la Nación pues se trata de la quinta zona urbana del país.

Así, el SITM de Bucaramanga y su área metropolitana, parte integral del Programa Nacional de Transporte Urbano (PNTU), fue creado en desarrollo de varios documentos CONPES

y es parte integral de una estrategia estatal que busca mejorar los sistemas de transporte público urbano en las principales ciudades del país y tiene como misión el ser autosostenible administrativa, fiscal y ambientalmente.

En el citado CONPES 3260 de 2003 está la política del Gobierno Nacional para:

- a) Impulsar la implementación de los SITM en las grandes ciudades del país.
- b) Fortalecer la capacidad institucional para planear y gestionar el tráfico y transporte en las ciudades.
- c) Incrementar la calidad de vida y productividad e impulsar procesos integrales de desarrollo urbano.
- d) Buscar eficiencia fiscal que promueva nuevos espacios para la participación del sector privado en el desarrollo y operación del transporte urbano de pasajeros.

Para lograr tales fines el CONPES 3260 de 2003 cambió la estructura del transporte público urbano de pasajeros, creó una nueva política empresarial para la prestación de dicho servicio, implementó y desarrolló un nuevo diseño en la gestión del sistema de transporte público urbano masivo de pasajeros y un nuevo esquema de financiación para el desarrollo de la infraestructura de los sistemas de movilidad urbana.

El sistema de transporte público urbano que había antes de la expedición del documento CONPES 3260 de 2003 tenía las siguientes dificultades, que lo convirtieron en inviable para las necesidades de la Colombia del siglo XXI:

- a) Sobreoferta de servicios, que según el DAPN oscila entre el 30% y el 40%.
- b) Prestación del servicio con vehículos obsoletos en términos de edad y diseños.
- c) Esquema empresarial inapropiado pues su pilar era la afiliación de vehículos a las empresas de transporte.
- d) Sistema de rutas y servicios no jerarquizado, afectando la rentabilidad de las rutas.
- e) Esquema o fórmula de determinación de tarifas donde los factores de eficiencia y calidad del servicio no eran reflejados adecuadamente en el mejoramiento del sistema.
- f) Sistema de recaudo y de remuneración de los conductores con incentivos inapropiados (guerra del centavo), lo que deterioraba la seguridad vial y reducía el nivel de servicio de las vías.
- g) Esquema de rutas y servicios con cobertura deficiente.
- h) Caos en el sistema de paraderos, sin condiciones técnicas para espera y abordaje de pasajeros a los vehículos.
- i) Altos tiempos de viaje.
- j) Elevados niveles de accidentalidad e inseguridad.
- k) Ineficaces costos de operación.

Todo lo anterior llevó a que en las ciudades colombianas aumentara exponencialmente el índice de congestión vehicular en las vías, la alta accidentalidad se volvió cotidiana, aumentó la contaminación, se deterioraron y desvalorizaron los inmuebles ubicados en aquellos corredores viales de las ciudades por los que pasaban las rutas del transporte urbano masivo.

La infraestructura del nuevo sistema (el SITM) busca poner orden en la movilidad urbana al incluir vías y estaciones

para servicios troncales, infraestructura para acceso peatonal a las estaciones, patios de operación, mantenimiento, estacionamiento y sistema de control centralizado.

LA IMPLANTACIÓN DEL SITM EN BUCARAMANGA Y SU ÁREA METROPOLITANA

El 26 de julio de 2004 se aprobó el documento CONPES 3298 llamado “Sistema Integrado del Servicio Público Urbano de Transporte Masivo de Pasajeros del Área Metropolitana de Bucaramanga”, en cumplimiento de los requerimientos de la Ley 310 de 1996, cuyo texto contiene un proyecto de importancia estratégica para la Nación y los municipios del Área Metropolitana de Bucaramanga, que es la quinta zona urbana del país, basado en los conceptos de operación aplicados para Transmilenio en Bogotá, adaptados a las condiciones particulares del Área Metropolitana de Bucaramanga, con el propósito de mejorar sustancialmente la calidad del transporte público urbano de pasajeros que se ofrecía.

Tal documento CONPES contiene el análisis y las conclusiones a que llegó el Gobierno Nacional con base en los estudios de factibilidad, rentabilidad y diseño adelantados por la Nación y el municipio de Bucaramanga, con la asesoría de un equipo de trabajo de la Universidad Industrial de Santander.

En Bucaramanga y los municipios que integran su Área Metropolitana, el transporte público urbano masivo de pasajeros es el principal modo de movilización de la población

que en tal región habita. Allí, el esquema de operación de las empresas de transporte público urbano de pasajeros tenía para esa época un alto nivel de ineficiencia, precarias condiciones de seguridad y era poco confiable para sus usuarios.

Conforme al estudio realizado, mantener tal esquema de transporte público masivo de pasajeros genera detrimento progresivo de la calidad de vida por lo largos que eran los tiempos de viaje, el alto costo de operación, el alto índice de los niveles de accidentabilidad, el aumento de contaminación, lo que hace que la ciudad y los municipios que integran su Área Metropolitana:

1. No sean competitivos.
2. Disminuya notoriamente la calidad de vida de los habitantes.

El SITM diseñado para implantar en Bucaramanga y los municipios que integran su Área Metropolitana, incluye:

1. Servicios troncales;
2. Alimentadores;
3. Sistema de Recaudo, y
4. Control Centralizado.

Además, implica la recuperación del espacio público y la identificación y promoción de proyectos específicos de desarrollo urbano tanto de Bucaramanga como de los municipios que integran su Área Metropolitana.

DISTRIBUCIÓN DE RESPONSABILIDADES PARA EL DESARROLLO DEL SITM DEL AMB		
ACTIVIDAD	EJECUCIÓN	FINANCIACIÓN
CONSTRUCCIÓN DE INFRAESTRUCTURA	MUNICIPIOS Y AMB	APORTES DE LA NACIÓN
		APORTES MUNICIPIOS, AMB Y DEPARTAMENTO
		TARIFA A USUARIOS (PATIO Y TALLERES)
MANTENIMIENTO DE INFRAESTRUCTURA	MUNICIPIOS Y AMB	APORTES MUNICIPIOS, AMB Y DEPARTAMENTO
		TARIFA A USUARIOS
PROGRAMACIÓN, SUPERVISIÓN, Y CONTROL DE SERVICIOS(INCLUYE SUMINISTRO Y OPERACIÓN CENTRO DE CONTROL)	METROLÍNEA SA.	TARIFA USUARIOS
		APORTES MUNICIPIOS Y AMB
ADQUISICIÓN, OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DE BUSES	OPERADORES PRIVADOS BAJO CONTRATO CON METROLÍNEA S.A.	TARIFA A USUARIOS
ADQUISICIÓN, INSTALACIÓN Y OPERACIÓN SISTEMA DE RECAUDO	OPERADOR PRIVADO BAJO CONTRATO CON METROLÍNEA S.A.	TARIFA A USUARIOS

Fuente: Documento CONPES 3298 26 de Julio de 2004

El proyecto se diseñó con una infraestructura básica 14,5 kilómetros de corredores exclusivos y 22,5 kilómetros de corredores mixtos e infraestructura adicional.

DESCRIPCIÓN FÍSICA DEL SITM DEL AREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA			
COMPONENTE	FASE 1	FASE 2	FASE 3
	PIEDECUESTA- LA VIRGEN	CENFER- PUERTA DEL SOL	CENFER-GIRON
	AÑO 2006	AÑO 2007	AÑO 2008
CORREDOR TRONCAL EXCLUSIVO	9,5 Km	5,0 Km	
CORREDOR TRONCAL MIXTO	12 Km	5,5, Km	4,5 Km
ESTACIONES TERMINALES	2		1
ESTACIONES DE TRANSFERENCIA	1		1
AREAS DE ALIMENTACIÓN	FLORIDABLANCA PIEDECUESTA	GIRÓN (con transporte público colectivo)	GIRÓN (Alimentadores integrados)
ATENCIÓN DE DEMANDA DE TRANSPORTE PÚBLICO	17,40%	42%	44,30%

Fuente: Documentos Conpes 3298 Julio 26 de 2004

Los estudios técnicos determinaron que para poder implantar en Bucaramanga y los municipios que integran su

Área Metropolitana el SITM, será necesario reorganizar las rutas de transporte público colectivo.

El citado documento CONPES establece que la autoridad del sistema de transporte público colectivo y masivo será en la región será el Área Metropolitana de Bucaramanga, entidad en cuya cabeza pone las siguientes funciones:

- 1.- Planificación.
- 2.- Regulación.
- 3.- Control.
- 4.- Vigilancia del transporte urbano en el área del SITM.

Al Área Metropolitana de Bucaramanga, como autoridad del sistema de transporte público colectivo y masivo en la región, le corresponderá la reestructuración de las rutas, el redimensionamiento del parque automotor remanente, la gestión, contratación y operación del Sistema y podrá delegar mediante convenio interadministrativo en metrolínea la gestión y contratación de la operación del sistema y en los municipios la construcción y mantenimiento de la infraestructura.

Así mismo, el citado documento CONPES 3298 de 2004 determina que la Entidad que hará el seguimiento de los aspectos técnicos procedimentales y de ejecución del SITM, será el Ministerio de Transporte.

COSTO TOTAL SITM (COL \$ MM 2003)			
ITEMS	INVERSIÓN PÚBLICA	INVERSIÓN PRIVADA	TOTAL INVERSIÓN
INFRAESTRUCTURA	\$ 191.634		\$ 191.634
VIAS SITM	\$ 148.455		\$ 148.455
CICLO-RUTAS Y CARRIL FLORIDABLANCA-PIEDRECUESTA	\$ 34.212		\$ 34.212
VIAS RUTAS ALIMENTADORAS	\$ 8.967		\$ 8.967
COSTOS FINANCIEROS	\$ 51.042		\$ 51.042
TOTAL INFRAESTRUCTURA			\$ 242.676
VEHÍCULOS NUEVOS Y OTRAS INVERSIONES OPERADOR		\$ 157.506	\$ 157.506
PATIO Y TALLERES		\$ 14.456	\$ 14.456
RECAUDO		\$ 10.803	\$ 10.803
TOTAL INVERSIÓN PRIVADA		\$ 182.765	\$ 182.765
TOTAL PROYECTO.			\$ 425.441

Fuente. Evaluación Financiera y Económica Sistema de Transporte Masivo para el área Metropolitana de Bucaramanga, Equity investment, 2003

Nota: Valores máximos de inversión en infraestructura, sujetos a estudios definitivos. Vías SITM incluye diseños definitivos, predios, reasentamientos, intervención vial, estaciones, terminales, intersecciones y accesos peatonales

Fuente: Documento CONPES 3298 26 de Julio de 2004

PROGRAMACIÓN DE APORTES (COL\$ MM de 2003							
AÑO	BUCARAMANGA	FLORIDABLANCA	PIEDRECUESTA	SANTANDER	AMB	NACIÓN	TOTAL
2005	\$ 2.000	\$ 204	\$ 160	\$ 2.500	\$ 1.000	\$ 29.460	\$ 35.324
2006	\$ 3.000	\$ 208	\$ 500	\$ 2.500	\$ 1.000	\$ 36.409	\$ 43.617
2007	\$ 6.600	\$ 510	\$ 800			\$ 35.449	\$ 43.359
2008	\$ 6.600	\$ 985	\$ 800			\$ 32.000	\$ 40.385
2009	\$ 6.600	\$ 1.044	\$ 800			\$ 28.000	\$ 36.444
2010	\$ 6.600	\$ 1.106	\$ 800				\$ 8.506
2011	\$ 6.600	\$ 1.480	\$ 800				\$ 8.880
2012	\$ 6.000	\$ 1.568	\$ 800				\$ 8.368
2013	\$ 6.000	\$ 1.662	\$ 800				\$ 8.462
2014	\$ 2.600	\$ 1.762	\$ 800				\$ 5.162
2015		\$ 1.868	\$ 800				\$ 2.668
2016		\$ 1.500					\$ 1.500
total	\$ 52.600	\$ 13.897	\$ 7.860	\$ 5.000	\$ 2.000	\$ 161.318	\$ 242.675

Fuente: Equity Investment

DISTRIBUCIÓN DE RESPONSABILIDADES PARA EL DESARROLLO DEL SITM DEL AMB		
ACTIVIDAD	EJECUCIÓN	FINANCIACIÓN
CONSTRUCCIÓN DE INFRAESTRUCTURA	MUNICIPIOS Y AMB	APORTES DE LA NACIÓN
		APORTES MUNICIPIOS, AMB Y DEPARTAMENTO
		TARIFA A USUARIOS (PATIO Y TALLERES)
MANTENIMIENTO DE INFRAESTRUCTURA	MUNICIPIOS Y AMB	APORTES MUNICIPIOS, AMB Y DEPARTAMENTO
		TARIFA A USUARIOS
PROGRAMACIÓN, SUPERVISIÓN, Y CONTROL DE SERVICIOS(INCLUYE SUMINISTRO Y OPERACIÓN CENTRO DE CONTROL)	METROLÍNEA SA.	TARIFA USUARIOS
		APORTES MUNICIPIOS Y AMB
ADQUISICIÓN, OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DE BUSES	OPERADORES PRIVADOS BAJO CONTRATO CON METROLÍNEA S.A.	TARIFA A USUARIOS
ADQUISICIÓN, INSTALACIÓN Y OPERACIÓN SISTEMA DE RECAUDO	OPERADOR PRIVADO BAJO CONTRATO CON METROLÍNEA S.A.	TARIFA A USUARIOS

Fuente: Documento CONPES 3298 26 de Julio de 2004

DETERMINACIÓN DE A CARGO DE QUIÉN ESTÁN LOS COSTOS DE OPERACIÓN DE METROLÍNEA.

El documento CONPES 3298 de 2004 establece que el SITM tiene un ente gestor que es METROLÍNEA, el que se constituirá como sociedad anónima, debiendo ser accionistas suyos los municipios que integran el Área Metropolitana de Bucaramanga y la autoridad del sistema de transporte público colectivo y masivo en la región.

Respecto de los costos de operación del Ente Gestor (METROLÍNEA), establece que ellos, los riesgos financieros, las coberturas y los sobre costos en su totalidad estarán a cargo de los municipios que conforman el Área Metropolitana de Bucaramanga.

DESTINACIÓN ESPECÍFICA DE LOS APORTES DE LA NACIÓN AL SITM.

El documento CONPES 3298 de 26 de julio de 2004 determinó que los aportes de la Nación para el financiamiento del SITM, **SE DESTINARAN EXCLUSIVAMENTE A LAS INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE ÉL, ASI:**

1. A vías para servicios troncales
2. A estaciones para servicios troncales
3. A terminales de integración
4. A infraestructura de acceso peatonal para estaciones de servicios troncales y pasos peatonales.
5. A andenes
6. A ciclo-rutas paralelas y complementarias a los corredores troncales
7. A corredores alimentadores.

En forma expresa clarifica que los recursos de la Nación no financiarán actividades de rehabilitación de la infraestructura, posteriores a la puesta en marcha del corredor troncal y que no se **UTILIZARÁN PARA FINANCIAR MANTENIMIENTO DE INFRAESTRUCTURA NI CUBRIRAN NINGÚN TIPO DE INVERSIÓN O GASTO RELACIONADO CON LOS RIESGOS NI LA OPERACIÓN DEL SISTEMA** los que en su integridad están a cargo de los municipios que conforman el Área Metropolitana de Bucaramanga.

**DOCUMENTO CONPES 3370 DE 1 DE AGOSTO DE 2005,
QUE MODIFICA Y COMPLEMENTA EL DOCUMENTO CONPES
3298 DE 26 DE JULIO DE 2004**

El documento CONPES 3370 de 1 de agosto de 2005 incluye en el SITM al municipio de Girón y establece lo pertinente al seguimiento y verificación del cumplimiento de las condiciones establecidas por la Nación para participar en la cofinanciación del SITM.

Este documento CONPES establece que el SITM estará conformado por Bucaramanga, Floridablanca, Piedecuesta y Girón.

Determina, a su vez, que se deben adecuar 8,6 kilómetros de carriles exclusivos, 36,2 kilómetros de carriles preferenciales o pretroncales, 61,1 kilómetros para vías de alimentadores, 4 estaciones de integración de cabecera, 2 Estaciones de integración intermedia, 12 estaciones de parada de puerta izquierda, 46 estaciones de parada de puerta derecha.

COSTO TOTAL SITM (COL \$ MM 2003)

ITEMS	INVERSIÓN PÚBLICA	INVERSIÓN PRIVADA	TOTAL INVERSIÓN
INFRAESTRUCTURA			
VIAS SITM	\$ 179,329		\$ 179,329
CICLO-RUTAS Y CARRIL FLORIDABLANCA-PIEDECUESTA	\$ 31,102		\$ 31,102
VIAS RUTAS ALIMENTADORAS	\$ 8,975		\$ 8,975
COSTOS FINANCIEROS	\$ 47,940		\$ 47,940
TOTAL INFRAESTRUCTURA			\$ 267,346
VEHÍCULOS NUEVOS Y OTRAS INVERSIONES OPERADOR		\$ 157,711	\$ 157,711
PATIO Y TALLERES		\$ 17,377	\$ 17,377
RECAUDO		\$ 10,694	\$ 10,694
TOTAL INVERSIÓN PRIVADA		\$ 185,782	\$ 185,782
TOTAL PROYECTO.			\$ 453,128

Fuente. Estructura Técnica, Legal y Financiera del proyecto, Universidad Industrial de Santander , 2005

La Inversión en ciclorutas está sujeta a la realización de un plan maestro que identifique la demanda y los corredores a identificar.

Nota: Valores indicativos de inversión por componentes sujetos a estudios definitivos. Vías SITM incluye diseños definitivos, predios, reasentamientos, intervención vial, estaciones, terminales, intersecciones y accesos peatonales

Fuente: CONPES 3370 - 1 DE AGOSTO 2005

DISTRIBUCIÓN DE RESPONSABILIDADES PARA EL DESARROLLO DEL SITM DEL ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA

El Ministerio de Hacienda y Crédito Público, el Ministerio de Transporte y el Departamento Nacional de Planeación recomendaron al CONPES y este accedió a ello, determinando:

1. Aprobar la modificación del documento CONPES 3298 Sistema Integrado del Servicio Público Urbano de Transporte

Masivo de Pasajeros para el Área Metropolitana de Bucaramanga aprobado el 13 día 26 de Julio de 2004; sin perjuicio del cumplimiento de las recomendaciones establecidas en dicho documento y las adicionadas en el presente.

2. Solicitar dentro de sus competencias al Ministerio de Transporte, Ministerio de Hacienda y Crédito Público y al Departamento Nacional de Planeación:

- Realizar gestiones para definir la modularidad del sistema mediante la cual se establezca el flujo de recursos adecuado para el seguimiento del proyecto del SITM.
- Concurrir con el municipio de Bucaramanga y el Área Metropolitana de Bucaramanga a la suscripción del Convenio de Cofinanciación para el SITM.

LABOR DEL ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA EN EL SITM

Según el CONPES 3370 del 1 de Agosto de 2005, el municipio de Bucaramanga y el Área Metropolitana de Bucaramanga deben:

1. Iniciar la implementación del SITM de acuerdo con los cronogramas de obra planteados en el presente documento para optimizar el uso de los recursos aportados por la Nación y los municipios y la disponibilidad financiera de dichos recursos.
2. En caso de financiación del proyecto con la Banca Multilateral, garantizar el cumplimiento de las condiciones

de efectividad establecidas por estos organismos financieros durante todo el tiempo de ejecución de los desembolsos del crédito.

3. Establecer los mecanismos de ajuste y controles económicos para mantener en todo momento la viabilidad y sostenibilidad del proyecto, incluyendo la entrada en operación del mismo.
4. Adelantar todas las acciones necesarias para lograr una adecuada coordinación técnica con las autoridades de Tránsito y Transporte Municipal y Metropolitana, especialmente para los temas de integración, recaudo y reestructuración de rutas de transporte público colectivo.

El documento CONPES 3370 de 1 de agosto de 2005 pide a Metrolínea S.A. y al Área Metropolitana de Bucaramanga:

1. Determinar esquemas licitatorios óptimos para las concesiones de operación y recaudo del SITM, analizando en detalle los indicadores de operación de cada módulo de implementación, las necesidades de depuración de la sobreoferta de transporte público por módulo y por cada municipio y la reorganización de rutas de transporte colectivo que deberá introducirse simultáneamente a la operación del SITM.
2. Adelantar las gestiones legales y los procedimientos necesarios para la reorganización de las rutas de transporte público, una vez inicie la operación del Sistema de Transporte Masivo (SITM).
3. Introducir medidas y mecanismos para una oportuna y eficiente reducción de la sobreoferta de transporte público urbano masivo de pasajeros, incluyendo congelar las

capacidades transportadoras e impedir inmediatamente el ingreso de nuevos vehículos al sistema de transporte colectivo.

El documento CONPES 3370 de 1 de agosto de 2005 pide solicitar a los municipios de Floridablanca, Piedecuesta y Girón y al departamento de Santander:

Adelantar las gestiones ante los respectivos cuerpos colegiados para obtener todas las aprobaciones, de forma incondicional, para vincularse al proyecto.

**COSTOS DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE
MASIVO URBANO DE PASAJEROS EN EL ÁREA
METROPOLITANA DE BUCARAMANGA**

El documento CONPES 3370 de 1 de agosto de 2005 incluye en el SITM del Área Metropolitana de Bucaramanga al municipio de Girón, hecho que modifica toda la estructura de financiación del proyecto, quedando su programación de aportes como a continuación se expresa en el cuadro que sigue:

FINANCIACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO								
PROGRAMACIÓN DE APORTES (COL\$ MM de 2003								
AÑO	BUCARAMANGA	FLORIDABLANCA	PIEDRECUESTA	GIRON	SANTANDER	AMB	NACIÓN	TOTAL
2005	\$ 2,000	\$ 204	\$ 160	\$ -	\$ 2,500	\$ 1,000	\$ 29,460	\$ 37,329
2006	\$ 3,000	\$ 208	\$ 500	\$ 900	\$ 2,500	\$ 1,000	\$ 36,409	\$ 46,523
2007	\$ 6,600	\$ 510	\$ 800	\$ 900			\$ 35,449	\$ 46,266
2008	\$ 6,600	\$ 985	\$ 800	\$ 800			\$ 38,000	\$ 49,193
2009	\$ 6,600	\$ 1,044	\$ 800	\$ 800			\$ 38,471	\$ 49,724
2010	\$ 6,600	\$ 1,106	\$ 800	\$ 800				\$ 11,316
2011	\$ 6,600	\$ 1,480	\$ 800	\$ 800				\$ 11,691
2012	\$ 6,000	\$ 1,568	\$ 800	\$ 800				\$ 11,180
2013	\$ 6,000	\$ 1,662	\$ 800	\$ 800				\$ 11,275
2014	\$ 2,600	\$ 1,762	\$ 800	\$ 800				\$ 7,976
2015		\$ 1,868	\$ 800	\$ 800				\$ 5,483
2016		\$ 1,500		\$ -				\$ 3,516
total	\$ 52,600	\$ 13,897	\$ 7,860	\$ 8,200	\$ 5,000	\$ 2,000	\$ 177,789	\$ 267,346

Fuente: Universidad Industrial de Santander, Municipio de Bucaramanga, Área Metropolitana
CONPES 3370 1 DE AGOSTO DE 2005

DESTINACIÓN DE LOS RECURSOS DE LA NACIÓN EN EL SITM DEL ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA SEGÚN EL DOCUMENTO CONPES 3370 DE 1 DE AGOSTO DE 2005

Determina que cualquier obra que implique valores adicionales distintos a los destinados para las vías mencionadas debe ser hecha por las entidades territoriales que conforman el Área Metropolitana de Bucaramanga, es decir, los municipios de Bucaramanga, Floridablanca, Piedecuesta y Girón, en proporción al porcentaje de aportes de capital que han hecho para conformar el capital tripartito de Metrolínea S.A. pues los recursos de la Nación no financiarán el mantenimiento de la infraestructura, ni cubrirán ningún tipo de inversión o gasto relacionado con los riesgos ni con la operación del SITM.

Según dicho CONPES, los análisis y estudios hechos por la Universidad Industrial de Santander, se consideró que había indicadores favorables para iniciar operación únicamente por el corredor troncal y las pretroncales y alimentadoras que hay en el municipio de Bucaramanga. Por ello, se estimó prudente a postergar el inicio de la operación en los otros municipios del Área Metropolitana cuando ellos se vinculen formalmente al SITM y desarrollen la correspondiente infraestructura que es necesaria para la operación del sistema.

Añade el documento CONPES 3370 de 2005 que la evaluación hecha por la UIS arrojó un alto índice de pasajeros kilómetro para la operación de los servicios en Bucaramanga, el que se irá reduciendo en la medida en que se vinculen los otros municipios. Por ser las distancias de recorrido más cortas y la alta demanda de pasajeros estar concentrada en Bucaramanga, además de que la expansión del servicio hasta Piedecuesta y Girón supone mayores distancias de recorrido y la atención de una menor demanda, hechos que disminuyen el índice de pasajero kilómetro, se decidió que era válido posponer la operación en dichos municipios.

El estudio que hizo la UIS estableció que el corredor troncal que hay sobre la Diagonal 15 y la autopista Bucaramanga-Floridablanca desde la avenida Quebrada Seca hasta el sitio Papi quiero Piña, tiene actualmente una carga en hora pico de 10.000 pasajeros/hora/sentido, razón por la cual se le debe dar prioridad a estos recorridos.

La segunda prioridad, según dicho documento técnico, la tiene la construcción de las estaciones en Papi quiero Piña y la del barrio Kennedy.

Por exigir trasbordos, alta afectación de adecuación sobre predios y construcciones ubicadas a lo largo de los corredores, se prescindió de la adecuación de corredores troncales con carril segregado en la carrera 27 hacia el norte hasta la calle 9, la conexión carrera 27 con carrera 15 y el corredor de la carrera 15 entre la Virgen y la avenida Quebradaseca. También se aprobó adecuar un acceso a la Ciudadela Real de Minas.

Determina el documento CONPS 3370 de 2005 que la sociedad Metrolínea S.A. debe adelantar la adecuación y desarrollo del SITM, ya directamente o a través de convenios interadministrativos con entidades que ejecuten las obras necesarias para su buena marcha.

Los riesgos financieros y las coberturas que no vayan a ser aplicadas posteriormente al pago de componentes del sistema o de los costos financieros que de ellos se deriven estarán, en su totalidad, a cargo de las entidades territoriales que conforman el SITM.

Dice a la letra el documento CONPES 3370 de 2005 ...Las modificaciones, cambios y contingencias que se deriven de una actualización de los diseños generales y operacionales del proyecto que involucren un mayor valor de la infraestructura pública del proyecto respecto de los valores considerados en el

presente documento, serán asumidos en su totalidad por las Entidades Territoriales...

METAS, OBJETIVOS Y MISIÓN DEL SITM

El transporte público urbano masivo de pasajeros en Bucaramanga y los municipios que integran su Área Metropolitana es el principal modo de movilización de sus habitantes y el esquema de operación que había antes del SITM tenía un alto nivel de ineficiencia, precarias condiciones de seguridad y poca confiabilidad; mantenerlo generaría detrimento progresivo de los tiempos de viaje, aumento de los costos de operación, aumento de los niveles de accidentalidad, aumento exponencial de la contaminación, lo que trae las siguientes consecuencias para la ciudad:

1. No la hace competitiva.
2. Deteriora notablemente la calidad de vida de sus habitantes.

Las principales metas y objetivos del nuevo paradigma de transporte urbano masivo de pasajeros, el SITM, son:

- a) Eliminar la “guerra del centavo”, lo que generara un cambio en el sistema de remuneración económica para los conductores a través de la creación de una nueva estructura empresarial de transporte urbano público masivo, pasando de ser empresas afiliadoras de vehículos

- de transporte urbano a ser empresas de transporte propietarias de vehículos.
- b) Integrar física, tarifaria y operacionalmente la mayor parte de las rutas de la ciudad, pudiéndose incluir modos de transporte diferentes a los buses.
 - c) Reordenar y coordinar las rutas de transporte público existentes con los servicios y rutas del nuevo SITM.
 - d) Construir y/o adecuar la infraestructura requerida en los principales corredores del SITM.
 - e) Desarrollar la operación basada principalmente en buses que sean vehículos nuevos de alta capacidad, acordes con los niveles de demanda y con tecnología de baja contaminación.
 - f) Aumentar la velocidad promedio en los corredores troncales a niveles cercanos a 25 km/h, disminuyendo los tiempos de viaje de los usuarios.
 - g) Coordinar la implantación de los SITM con acciones sobre el transporte público colectivo urbano de pasajeros que sigue operando y el tráfico en general, de modo que se mantengan las condiciones de movilidad y accesibilidad adecuadas.
 - h) Eliminar la sobreoferta.
 - i) Aplicar esquemas de mercadeo de tiquetes y recaudo, ágiles y económicos.
 - j) Impulsar un desarrollo urbano integral, mejorando el espacio público.
 - k) Fortalecer y mejorar la coordinación entre las entidades locales (autoridades de transporte masivo, Secretarías de Tránsito, Áreas Metropolitanas) para asegurar una mejor y más eficaz gestión.
 - l) Controlar la prestación del servicio a través de las empresas gestoras para asegurar la sostenibilidad del sistema, calidad del servicio al usuario y estándares de eficiencia mínimos.

Todo lo anterior se hará con la activa participación del sector privado, el que actuará en alianza con el sector público y su contribución se maximizará a medida que el SITM avance en su implementación.

El SITM, nuevo paradigma de transporte público urbano de transporte masivo de pasajeros, incluye:

- 1) Servicios troncales.
- 2) Buses alimentadores.
- 3) Sistema de recaudo.
- 4) Control centralizado.

**ANÁLISIS DEL CONVENIO DE COFINANCIACIÓN DEL
PROYECTO DEL SISTEMA INTEGRADO DEL SERVICIO
PÚBLICO URBANO DE TRANSPORTE MASIVO DE
PASAJEROS DEL ÁREA METROPOLITANA DE
BUCARAMANGA.**

Del contenido del convenio mencionado junto con los otrosí que modifican al mismo, se pueden resaltar las siguientes características:

1. El convenio se suscribió el 17 de agosto de 2.005.

2. El objeto de dicho Convenio es fijar las condiciones de cofinanciación del Sistema Integrado de Transporte Masivo del Área Metropolitana de Bucaramanga.
3. El citado Convenio, en principio fue suscrito por la Nación, el municipio de Bucaramanga, el Área Metropolitana de Bucaramanga y Metrolínea S.A.
4. Posteriormente lo aceptaron y suscribieron los municipios de Floridablanca, Piedecuesta y Girón.
5. El Convenio acepta y se somete a las disposiciones contenidas en el artículo 14 de la Ley 86 de 1.989 y el artículo 16 del Decreto 3109 de 1.997, conforme a las cuales la Nación no puede asumir costos de administración, operación o mantenimiento del SITM, así como tampoco financiar la reposición del sistema.
6. Tal directiva contenida en la Ley es un mandato imperativo y de obligatorio cumplimiento.
7. Para el Convenio se entiende como Costo Adicional cualquier mayor valor resultante de la construcción de la infraestructura del proyecto o los costos financieros del mismo, o cualquier otro costo, por encima del costo del proyecto.
8. Cualquier Costo Adicional en el proyecto, siguiendo las directrices del artículo 14 de la Ley 86 de 1989 y del artículo 16 del Decreto 3109 de 1997, deberá ser asumido por el municipio de Bucaramanga, el Área Metropolitana de Bucaramanga o Metrolínea S.A., quienes deberán establecer los mecanismos de ajuste y control económico necesarios para mantener en todo momento la viabilidad y sostenibilidad del SITM, incluyendo la entrada en operación del mismo.
9. Los recursos que aporte la Nación no podrán destinarse a financiar montos por encima de los previstos en el valor del proyecto, ni usarse para componentes no determinados, gastos de administración, funcionamiento de Metrolínea, operación, mantenimiento o reposición del SITM, es decir, los aportes de la Nación tienen destinación específica.
10. El municipio de Bucaramanga, el Área Metropolitana de Bucaramanga y Metrolínea S.A. asumen la totalidad de

los riesgos y costos adicionales del proyecto de acuerdo con la distribución que de ellos se determine entre cada una de las partes. La asignación de riesgos deberá ser definida previamente a la contratación de cualquier obra que involucre dos o más partes. Los costos que asuman el municipio de Bucaramanga, el Área Metropolitana de Bucaramanga y Metrolínea S.A. por estos esquemas, no podrán ser pagados con los recursos de la Nación.

11. La Nación no asumirá ningún riesgo, ni pagos relacionados con garantías de ingreso o de mayor valor de obra durante la construcción o la operación del SITM, ni riesgos financieros por concepto de las operaciones de crédito que Metrolínea S.A. realice, ni de coberturas bancarias.
12. El municipio de Bucaramanga, el Área Metropolitana de Bucaramanga y/o Metrolínea S.A. serán responsables por cualquier costo adicional derive o sea resultado de la aplicación de la diferencia entre el valor estimado y el valor final del proyecto SITM.
13. Dentro de las obligaciones asumidas por el municipio de Bucaramanga en dicho Convenio, se destacan:
 - Garantizar el debido funcionamiento y la financiación de Metrolínea S.A. hasta que el SITM entre en operación.
 - Cubrir los costos adicionales en que eventualmente pudiere incurrir el proyecto.
 - Suscribir a favor de la Nación un contrato de usufructo de acciones de Metrolínea S.A. mediante el cual los accionistas de Metrolínea S.A. ceden los derechos de al menos el 70% de las acciones a la Nación. Este contrato estará vigente hasta seis meses después de la culminación de las obras de construcción de la infraestructura física necesaria para el proyecto.
14. Posteriormente a la suscripción de dicho Convenio de Cofinanciación se redactaron, aceptaron y firmaron los otrosí No. 2, 3 y 4 para comprometer los recursos para el proyecto por parte de los municipios de Girón, Piedecuesta y Floridablanca, respectivamente.

**QUIENES SON LOS PARTICIPANTES EN EL SITM DE
ACUERDO CON EL DOCUMENTO CONPES 3260 DE 2003.
CARACTERÍSTICAS Y COMPETENCIAS DE CADA UNO DE
LOS PARTICIPANTES EN EL SITM.**

El SITM es una estructura en la que confluyen la inversión pública y la inversión privada, en la que el Estado desarrolla las políticas de transporte que ha diseñado, regula dicha actividad, es gestor de la participación de la inversión privada y del funcionamiento del sistema, el que es operado por sociedades comerciales de Derecho Privado, constituidas con capital aportado por inversionistas privados que sean transportadores, empresas que tienen órganos de dirección, órganos de administración y órganos de fiscalización interna de naturaleza privada y que deben tener su propia capacidad y solidez financiera.

¿Cómo se hará activa y creciente la participación del sector privado en las compañías comerciales con las que se celebren contratos de concesión para que operen el SITM? La composición del capital de las empresas operadoras del SITM será democrática en su conformación, producto de los aportes que hagan accionistas privados que llenen una premisa: ser transportadores.

Expresa al respecto, a la letra, el documento CONPES 3260 de 15 de diciembre de 2003:

“...el diseño de los requisitos mínimos e incentivos utilizados para aumentar la participación accionaria de los pequeños propietarios locales de buses en las nuevas empresas

operadoras del sistema, deben tener en cuenta mecanismos que aseguren la permanencia de estos en dichas empresas en el tiempo...”. (Sic. Hoja 28).

Así, según lo diseñado por el citado documento CONPES 3260 de 15 de diciembre de 2003, será la inversión privada la piedra angular del SITM y ella tomará vida a través de empresas operadoras que se espera que sean sólidas financieramente en el tiempo, bien administradas, las que invertirán en costos de suministro, operación, mantenimiento de los buses y de los equipos de recaudo, harán inversión en infraestructura de componentes tales como estaciones y portales.

Con base en lo anterior, el SITM es una estructura con los siguientes componentes o participantes:

- 1) El Estado, a nivel nacional, a través del ministerio de Transporte y el Departamento Administrativo Nacional de Planeación.
- 2) El Estado, a través de su nivel municipal, personificado en los municipios y en la respectiva autoridad del transporte de cada municipio o de cada área metropolitana.
- 3) Un ente gestor que debe ser una sociedad comercial creada entre entidades estatales, que funcione bajo el régimen de las empresas comerciales e industriales del Estado.
- 4) Inversión particular, que será el pilar fundamental del SITM, a través de compañías de Derecho Privado, de la clase de las anónimas, que sean las propietarias de los vehículos y la

infraestructura automotora y sean las que operen las rutas de dicho sistema.

**LA SOCIEDAD METROLÍNEA S.A., SUJETA AL RÉGIMEN DE
LAS EMPRESAS INDUSTRIALES Y COMERCIALES DEL
ESTADO.**

Para implantar el SITM se celebró un acuerdo de voluntades al que concurrieron, entre otros, los municipios que integran el área metropolitana de Bucaramanga y constituyeron una sociedad por acciones del tipo de las anónimas, regida por las Leyes Mercantiles vigentes en el país, la que está sometida al régimen de las empresas industriales y comerciales del Estado, cuyo nombre mercantil es la denominación “Metrolínea S.A.”. De ella son accionistas, como pilares fundamentales, los municipios de Bucaramanga, Floridablanca, Girón y Piedecuesta.

Tal acuerdo de voluntades se solemnizó a través de la escritura pública No 1011 de 21 de marzo de 2003, otorgada en la Notaría Séptima del Círculo de Bucaramanga, que contiene el texto y clausulado de su contrato social; ella se inscribió y matriculó el día 17 de noviembre de 2004 en el departamento de Registro Mercantil de la Cámara de Comercio de Bucaramanga, municipio donde está ubicado su domicilio principal.

A partir de tal momento, al tenor de lo consagrado en el segundo inciso del artículo 98 del Código de Comercio, adquirió personalidad jurídica, se hizo oponible a terceros ajenos a ella y pudo comenzar a actuar en el mundo de los negocios.

Es de resaltar que entre la fecha en que se elevó a Escritura Pública el contrato social y el momento en que se inscribió en el Registro Mercantil de la Cámara de Comercio competente y adquirió personalidad jurídica y pudo empezar a hacer negocios transcurrieron casi 20 meses.

Desconocemos si durante tal lapso adquirió derechos y/o contrajo obligaciones, pero si ello hubiese sido así y tales negocios jurídicos no se hubieren ratificado por la Asamblea General de Accionistas con posterioridad al 17 de noviembre de 2004, no se puede jurídicamente afirmar a hoy que dichos actos y negocios jurídicos hayan sido llevados a cabo por la sociedad sino por sus accionistas y la responsabilidad de ellos recaerá en estos.

Al contrato social de Metrolínea S.A. se le hizo una escritura pública de adición (nombre que se le da a las escrituras públicas que aclaran, modifican o complementan el contrato social y se corren antes de inscribir y matricular la sociedad en el respectivo Registro Mercantil), que es la contenida en la escritura pública 3809 de 6 de octubre de 2004, corrida en la Notaria Séptima del Circulo de Bucaramanga.

A su vez, al contrato o estatuto social se le han hecho 8 reformas, las cuales se han inscrito oportunamente en el Registro Mercantil de la Cámara de Comercio de su domicilio principal, para así dotarlas de publicidad y oponibilidad frente a los terceros.

EL CONVENIO INTERADMINISTRATIVO CELEBRADO ENTRE EL ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA Y METROLÍNEA S.A.

Para implementar en Bucaramanga y su área metropolitana el SITM, plasmado en el documento CONPES 3260 de 2003, en desarrollo de lo que a su vez contemplan los documentos CONPES 3298 de 26 de julio de 2004 y 3370 de agosto 1 de 2005 (que establecen que el Área Metropolitana de Bucaramanga puede delegar en Metrolínea S.A., a través de un convenio interadministrativo), se hizo ello para la gestión y contratación de la operación del SITM. El 9 de febrero de 2007 se celebró un convenio interadministrativo entre tales personas jurídicas.

El Área Metropolitana de Bucaramanga, concurrió a tal convenio interadministrativo como ente planificador y autoridad de transporte masivo con jurisdicción en los municipios de Bucaramanga, Floridablanca, Girón y Piedecuesta, y Metrolínea S.A. concurrió al acuerdo de voluntades en desarrollo de su objeto social que contempla la titularidad del Sistema de Servicio Público Urbano de Transporte Masivo de pasajeros en el municipio de Bucaramanga y su área metropolitana, el que incluye además, la formulación, implantación y administración para la operación de éste.

A través de dicho convenio interadministrativo el Área Metropolitana de Bucaramanga delegó administrativamente en Metrolínea S.A. la gestión y contratación de la Operación del SITM en el paso de dicho Sistema por las vías urbanas de los Municipios que hagan parte integral del Área Metropolitana

para así poder hacer la implantación, gestión y contratación de la operación del SITM.

Este acuerdo establece:

- El objeto de dicho convenio interadministrativo es *“...establecer los compromisos (derechos y obligaciones) que cada una de las partes asumirá con ocasión de la implantación y puesta en operación del Sistema Integrado de Transporte Masivo dentro de la jurisdicción metropolitana. De esta manera, Metrolínea S.A., como titular del SITM de acuerdo con la Ley y el Área Metropolitana de Bucaramanga como autoridad de transporte para la administración del Servicio Público Masivo de Pasajeros, se comprometen a realizar y coordinar todas aquellas tareas de su resorte que sean necesarias para tal efecto...”*. (Sic. Convenio interadministrativo citado).
- La vinculación de operadores privados para que a través de contratos de concesión sean los operadores del SITM.
- Que los concesionarios operadores del SITM fueran escogidos mediante proceso de selección objetiva llevada a cabo a través de licitaciones públicas.

EL SITM EN BUCARAMANGA Y SU ÁREA METROPOLITANA

En desarrollo de lo estipulado en el objeto de tal convenio interadministrativo y actuando dentro del marco de su actividad empresarial, Metrolínea S.A. como ente gestor del SITM en Bucaramanga y su área metropolitana, abrió dos licitaciones o concursos públicos para escoger dos contratistas que fueran los operadores del SITM, así:

- 1) Licitación Pública M-LP-003-2007, y
- 2) Licitación Pública M-LP-004-2007

Respecto de la Licitación Pública M-LP-003-2007, la sociedad Metrocinco Plus S.A. presentó propuesta u oferta el 12 de diciembre de 2007, la que se refería y ajustaba al respectivo pliego de condiciones o términos de referencia y el 27 de diciembre de 2007 le fue adjudicado el respectivo contrato de concesión, dándosele permiso para explotar en concesión no exclusiva, conjunta y simultánea con otros concesionarios y exclusiva con respecto a operadores autorizados de transporte público colectivo, el servicio de transporte público masivo de pasajeros del SITM por su cuenta y riesgo, bajo la vigilancia y control de Metrolínea S.A.

En relación con la Licitación Pública M-LP-004-2007, la sociedad Movilizamos S.A. presentó propuesta u oferta el 19 de enero de 2008, la que se refería y ajustaba al respectivo pliego de condiciones o términos de referencia y el 5 de febrero de 2008 le fue adjudicado el respectivo contrato de concesión, dándosele permiso para explotar en concesión no exclusiva, conjunta y simultánea con otros concesionarios y exclusiva con respecto a operadores autorizados de transporte público colectivo el servicio de transporte público masivo de pasajeros del SITM por su cuenta y riesgo, bajo la vigilancia y control de Metrolínea S.A.

En cada uno de los contratos de concesión mencionados se establece el conjunto de reglas que regirán las relaciones contractuales de la respectiva sociedad operadora con el ente

gestor (Metrolínea S.A.) y, entre otros tópicos, se encuentra regulado en ellos:

- a) El objeto del respectivo acuerdo de voluntades.
- b) La fecha de iniciación de la etapa de operación regular del contrato.
- c) La fecha de vigencia del respectivo contrato de concesión.
- d) Los tipos de autobuses con que debe prestarse el servicio de transporte.
- e) Quién es la autoridad de transporte.
- f) La cláusula penal pecuniaria.
- g) El Comité de Operación del Sistema Metrolínea.
- h) El Comité de operadores del sistema Metrolínea.
- i) El comité de planeación del sistema de transporte masivo.
- j) Los ingresos de los concesionarios por kilómetro recorrido.
- k) Los derechos y obligaciones de las partes.
- l) Los riesgos que asume el concesionario.
- m) El equilibrio económico del contrato.
- n) El tamaño de la flota de operación y reglas de operación.
- o) Los aspectos administrativos y financieros de la concesión.
- p) Ingresos de Metrolínea S.A.
- q) Ingresos del concesionario.
- r) Multas por deficiencias en el servicio y por incumplimiento del concesionario.
- s) Cláusulas unilaterales.
- t) Plazos del contrato y terminación del contrato.
- u) Cláusulas de incumplimiento del contrato.
- v) Liquidación del contrato.
- w) Supervisión y control del contrato.
- x) Métodos de resolución de conflictos.

CONDICIONES DE ELEGIBILIDAD IMPUESTAS A LOS PROPONENTES EN LAS LICITACIONES PÚBLICAS M-LP-003- 2007, y M-LP-004-2007.

En desarrollo de la filosofía y política del programa del SITM contenida en el documento CONPES 3260 de 2003, Metrolínea S.A. con el fin de garantizar y aumentar la participación accionaria de los pequeños propietarios locales de buses en las empresas operadoras del sistema, creó cinco factores de elegibilidad, entre ellos uno básico denominado CAPACIDAD EN OPERACIÓN DE TRANSPORTE DE LOS PROPIETARIOS, y los incluyó en los pliegos de condiciones de las licitaciones M-LP-003-2007 y M-LP-004-2007.

Tal factor básico de elegibilidad consiste en:

- a) Que en cada sociedad proponente el factor de participación de propietarios transportadores sea mayor o igual al 0.6.
- b) Que la composición del capital del proponente cuente con un mínimo de 500 pequeños propietarios transportadores y que, además, cada pequeño propietario transportador tenga una participación individual mínima del 0,04% y una total mínima en la composición accionaria de la sociedad del 50%.

El factor de elegibilidad comentado fue creado con el fin de cobijar, proteger y vincular al SITM a los pequeños transportadores que formaban parte del sistema de transporte público colectivo que operaba en Bucaramanga y en los municipios de su área metropolitana.

Tal factor de elegibilidad tenía como política el garantizar la participación de los pequeños propietarios transportadores en el SITM.

El cumplimiento del mecanismo llamado CAPACIDAD EN OPERACIÓN DE TRANSPORTE DE LOS PROPIETARIOS como factor de elegibilidad se tuvo en cuenta al hacer la evaluación de las propuestas presentadas por cada uno de los proponentes en las dos licitaciones públicas abiertas para elegir a los operadores del SITM, y fue determinante para la adjudicación de los respectivos contratos de concesión.

Teniendo en cuenta lo anterior es pertinente poner de presente las condiciones de cumplimiento de este factor básico de elegibilidad (capacidad en operación de transporte de los propietarios) frente a la evaluación de las dos licitaciones públicas:

LICITACION PUBLICA No. M-LP-003-2007

PROPONENTES: METROCINCO PLUS S.A. Y MOVILIZAMOS S.A.

FECHA DE PRESENTACION DE LA PROPUESTA: 12/12/2007

FECHA DE ADJUDICACION DEL CONTRATO: 27/12/2007

Esta licitación se adjudicó al proponente Metrocinco Plus S.A. y dicha propuesta contenía las siguientes cifras en relación con el cumplimiento del factor de elegibilidad comentado:

METROCINCO PLUS S.A.

Tal sociedad tenia para la fecha en que presentó oferta dentro de la licitación M-LP-003-2007 las siguientes características:

ÍTEM	EXIGIDAS EN EL PLIEGO DE CONDICIONES	PRESENTADAS Y VALIDADAS EN LA PROPUESTA DE LICITACIÓN
PARTICIPACION DE PPT EN EL PROPONENTE	50% MÍNIMO	73.05%
NUMERO DE PPT EN EL PROPONENTE	MINIMO 500	717 PPT

La sociedad se constituyó mediante la Escritura Publica 6924 corrida el 27 de noviembre de 2007 en la Notaria Tercera del Círculo de Bucaramanga, siendo inscrita y matriculada en el Departamento de Registro Mercantil de la Cámara de Comercio de Bucaramanga el 29 de noviembre de 2007.

Su objeto social es múltiple, sobresaliendo como actividad empresarial el diseño, operación, administración y mantenimiento del servicio de transporte público masivo.

A la fecha de hoy esta empresa operadora del SITM mantiene la estructura de composición accionaria presentada en la propuesta, cumpliendo así con una obligación por ella contraída en el contrato de concesión.

LICITACION PUBLICA No. M-LP-004-2007

PROPONENTE ÚNICO: OPERADORA DE TRANSPORTE MASIVO
MOVILIZAMOS S.A.

FECHA DE PRESENTACION DE LA PROPUESTA: 19/01/2008

FECHA DE ADJUDICACION DEL CONTRATO: 05/02/2008

Dicha propuesta contenía las siguientes cifras en relación con el cumplimiento del factor de elegibilidad comentado:

Tal sociedad tenía para la fecha en que presentó oferta dentro de la licitación M-LP-004-2007 las siguientes características:

ÍTEM	EXIGIDAS EN EL PLIEGO DE CONDICIONES	PRESENTADAS Y VALIDADAS EN LA PROPUESTA DE LICITACIÓN
PARTICIPACION DE PPT EN EL PROPONENTE	50% MÍNIMO	79.02%
NUMERO DE PPT EN EL PROPONENTE	MINIMO 500	586 PPT

La sociedad se constituyó mediante la Escritura Publica 2124 corrida el día 07 de diciembre de 2007 en la Notaria Cuarta del Círculo de Bucaramanga.

Su objeto social es múltiple, en el que se destaca la ejecución del contrato de concesión para la explotación de la operación del servicio público de transporte masivo de pasajeros del sistema Metrolínea.

A la fecha de hoy esta empresa operadora del SITM cumple con la estructura de composición societaria como lo exige el contrato de concesión.

Es de destacar que terminada la etapa de licitación, una vez se adjudicaron los contratos de operación a los proponentes que fueron seleccionados, ese factor de elegibilidad se agota, es decir, cumplió ya su cometido y hacia adelante, como consecuencia del nuevo paradigma que en el transporte público urbano implementó el documento CONPES 3260 de 2003, el factor o elemento que es determinante no son los pequeños propietarios de vehículos de transporte público sino aquellos quienes son accionistas de las empresas que son concesionarias de la operación del SITM.

NATURALEZA JURÍDICA DE LAS SOCIEDADES A LAS QUE SE LES ADJUDICARON LOS CONTRATOS DE CONCESIÓN PARA EJECUCIÓN DE LA OPERACIÓN DEL SITM.

Tanto la sociedad OPERADORA DE TRANSPORTE MASIVO MOVILIZAMOS S.A., como METROCINCO PLUS S.A., son compañías comerciales cuyas características principales son las siguientes:

- a. Son sociedades comerciales.
- b. Son del tipo o clase de las sociedades anónimas, cerradas.
- c. En el texto del contrato social en ambas se pactó el derecho de preferencia al ir a enajenar acciones.
- d. El domicilio principal de ambas es el municipio de Bucaramanga.

- e. El término de duración de ellas es superior al término de duración de los contratos de concesión para la operación del SITM.
- f. El objeto social de ellas comprende la ejecución del respectivo contrato de concesión para la explotación de la operación del SITM en que es ente gestor Metrolínea S.A.
- g. En el contrato social de ambas se pactó que para que un accionista pueda transferir acciones de ella, debe cumplir previamente con el pacto o derecho de preferencia consagrado a favor de los otros accionistas y si es un PPT, debe transferir sus acciones a otro PPT.
- h. En los contratos sociales de ambas sociedades se pactó que los accionistas de ellas declaran que conocen el texto de los Pliegos de Condiciones y los respectivos contratos de concesión y aceptan incondicionalmente las obligaciones fijadas a su cargo en ellos.

FACTORES RESALTANTES DE METROCINCO PLUS S.A., OPERADORA DEL SITM:

1. Todos sus accionistas son personas de derecho privado.
2. Ninguno de sus accionistas es SPT (Sociedad de Propietarios Transportadores).
3. Tiene varios cientos de accionistas, la mayoría de ellos son pequeños accionistas, excepto cinco sociedades transportadoras que son grandes accionistas.
4. El capital de estos cinco grandes accionistas está en cabeza de cientos de pequeños accionistas.
5. Fuera de los cinco grandes accionistas citados, el resto de asociados (habida consideración que son varios cientos

los propietarios de acciones de Metrocinco Plus S.A) son a su vez accionistas de alguna de las Empresas Transportadoras que tienen el carácter de grandes accionistas de Metrocinco Plus S.A.

FACTORES RESALTANTES DE MOVILIZAMOS S.A., OPERADORA DEL SITM COMO SOCIEDAD:

1. Todos sus accionistas son personas de derecho privado.
2. Es una sociedad cuyos accionistas son los siguientes:

Como fundadores de la sociedad Operadora de Transporte Masivo Movilizamos S.A. suscribieron su contrato o estatuto social ocho sociedades de transporte urbano de Bucaramanga y de los municipios que integran su área metropolitana, como se observa en el siguiente cuadro:

No.	Empresa Transportadora	% de participación en el capital suscrito de Movilizamos S.A. al ser constituida.
1	Transportes Piedecuesta S.A.	25%
2	Transportes Lusitania S.A.	23%
3	Oriental de Transportes S.A.	14.1%
4	Transportes San Juan S.A.	9.9%
5	Transportes Villa de San Carlos S.A.	8.7%
6	Metropolitana de Servicios S.A.	8.2%
7	Flotax S.A.	5.8%
8	Cootragas CTA	5.3%
	TOTAL	100%

Más adelante ingresaron como asociadas las siguientes sociedades:

No.	Empresa Transportadora
1	SPT Flotax S.A.
2	SPT Lusitania S.A.
3	SPT Oriental de Transportes S.A.
4	SPT San Juan S.A.
5	SPT Villa de San Carlos S.A.
6	SPT Metroservicios S.A.

Además, ingresó como accionista la persona de derecho privado José Gregorio Martínez.

**LAS SPT QUE SON ACCIONISTAS DE LA SOCIEDAD
COMERCIAL “OPERADORA DE TRANSPORTE MASIVO
MOVILIZAMOS S.A.”**

El CONPES 3260 de 2003, consagra que el SITM requiere activa participación del sector privado y debe fomentar la participación ciudadana.

En desarrollo de dicha filosofía y del aprovechamiento de la experiencia de los transportadores y del sistema de transporte público existente hasta entonces, considera que es necesario *“...aumentar la participación accionaria de los pequeños propietarios locales de buses en las nuevas empresas operadoras del sistema, deben tener en cuenta mecanismos que aseguren la permanencia de estos en dichas empresas en el tiempo...”* (SIC. Hoja 28. Documento CONPES 3260 de 2003.).

¿Cómo se desarrolló tal política del SITM en Bucaramanga y su área metropolitana?

En el caso específico de la empresa operadora Metrocinco Plus S.A. a ella se incorporaron directamente como accionistas varios cientos de pequeños empresarios transportadores de las empresas de transporte público colectivo que operaban en el Área Metropolitana de Bucaramanga y que hoy son, directamente, tanto ellos como aquellas empresas de transporte público colectivo, asociados de dicha Compañía Operadora.

En el caso de la Sociedad Operadora de Transporte Masivo Movilizamos S.A., la solución fue distinta, pudiéndose sintetizar así:

1. Ocho sociedades de transportadores constituyeron la sociedad.
2. Inicialmente no vincularon como accionistas a personas naturales que ostentaran la calidad de pequeños transportadores.
3. Decidieron crear una figura a la que llamaron SPT y usando el Derecho de Sociedades le dieron estructura societaria a ellas.
4. ¿Qué son las SPT? Se acostumbra a identificar esta sigla con la expresión “Sociedades de pequeños transportadores”, pero al analizar las escrituras públicas de constitución de cada una de estas sociedades que contienen su contrato social y al verificar lo inscrito en el Registro Mercantil de la Cámara de Comercio de Bucaramanga, se percata el analista que el nombre de

tales sociedades y por ende su sigla es “Sociedad de Propietarios Transportadores”.

5. A tales sociedades se vincularon como accionistas pequeños transportadores que al momento de la licitación para escoger los operadores del SITM (cuando aplicaba el factor de elegibilidad ya comentado), eran pequeños propietarios transportadores de vehículos de transporte público colectivo que operaban en el área metropolitana de Bucaramanga y su propiedad se extendía entre el 30% de un vehículo de transporte público colectivo y tres de tales vehículos.
6. En caso de que la propiedad de dichos vehículos fuera compartida, su porcentaje de propiedad debía ser igual o superior al 30% en cada uno de tales vehículos.
7. La propiedad de los vehículos de las SPT que sean accionistas de los proponentes deberán estar en cabeza de sus accionistas o socios y en ningún caso se considerarán como propios aquellos vehículos que sean propiedad de sus afiliados.
8. Constituidas las 6 SPT, los accionistas fundadores les vendieron a ellas y a la persona natural José Gregorio Martínez acciones, modificándose la estructura de participación en la composición del capital suscrito de Movilizamos S.A., como se aprecia en el siguiente cuadro:

No.	Empresa Transportadora	% de participación en el capital de Movilizamos S.A.
1	Transportes Piedecuesta S.A.	27.55%
2	Transportes Lusitania S.A.	3.80%
3	Oriental de Transportes S.A.	0.52%
4	Transportes San Juan S.A.	3.17%
5	Transportes Villa de San Carlos S.A.	0.77%
6	Metropolitana de Servicios S.A.	2.00%
7	Flotax S.A.	1.28%
8	Cootragas CTA	0.54%

9	SPT Flotax S.A.	6.63%
10	SPT Lusitania S.A.	25.13%
11	SPT Oriental de Transportes S.A.	0.54%
12	SPT San Juan S.A.	9.92%
13	SPT Villa de San Carlos S.A.	9.11%
14	SPT Metroservicios S.A.	8.62%
15	José Gregorio Martínez	0.42%
	TOTAL	100%

¿Se puede afirmar que los accionistas de las SPT son indirectamente accionistas de Movilizamos S.A.?

Esta inquietud tiene la siguiente respuesta a la luz del Derecho de Sociedades:

1. En Derecho Societario no existe la figura “accionista indirecto” para con ella identificar a la persona que es accionista de una sociedad que a su vez es accionista de otra.
2. ¿Por qué?
3. Porque cada accionista es una persona distinta, autónoma e independiente y tiene un universo jurídico diferente al que tienen las sociedades que son accionistas y a su vez ésta, con autonomía, celebra sus propios negocios jurídicos.
4. Además, si la sociedad Movilizamos S.A. arroja utilidades como resultado de un ejercicio social, estas se reparten entre sus accionistas, no entre quienes son accionistas de sus accionistas.
5. Respecto de la responsabilidad por los negocios que pueda llevar a cabo Movilizamos S.A., estos no inciden en quienes son accionistas de sus accionistas, es decir, de quienes son asociados de las SPT.
6. Tributariamente entre unos y otros no hay ninguna relación o lazo de injerencia

7. Además, las obligaciones contractuales que Movilizamos S.A. haya contraído como consecuencia del contrato de concesión suscrito con Metrolínea S.A. obliga a Movilizamos S.A. pero, ¿se puede afirmar que estas obligaciones se prolongan o proyectan hasta ligar a los accionistas de las SPT que a su vez son accionistas de Movilizamos S.A?
8. Así esté estipulado en el texto del contrato que tales obligaciones se extienden hasta ellos, esa cláusula contractual choca con el Derecho de Obligaciones y con la Teoría de los Actos Jurídicos, razón por la cual no tiene validez.

LOS PLIEGOS DE CONDICIONES Y LAS SPT

Pese a las anteriores consideraciones jurídicas, el pliego de condiciones de la licitación M-LP-004-2007, para adjudicar la operación del SITM, contempló que los ofertantes podían acreditar el cumplimiento del factor de elegibilidad denominado CAPACIDAD EN OPERACIÓN DE TRANSPORTE DE LOS PROPIETARIOS, en la siguiente forma:

- 1) Cuando los propietarios fueran accionistas o socios del proponente (vía optada por Metrocinco Plus S.A.)
- 2) Cuando los propietarios fueran accionistas, socios o asociados de sociedades que a su vez fueran socias o accionistas del proponente (vía optada por Movilizamos S.A.)
- 3) Cuando los propietarios fueran miembros de un proponente plural, ya sea como personas naturales o formando parte de las personas jurídicas que lo conforman.

COMENTARIOS SOBRE CONSTITUCIÓN DE LAS SOCIEDADES SPT QUE SON ACCIONISTAS DE MOVILIZAMOS S.A.

1. Son 6 sociedades comerciales constituidas por propietarios transportadores.
2. Todas son sociedades comerciales del tipo de las anónimas.
3. Todas ellas se constituyeron en la Notaria Cuarta del Círculo de Bucaramanga.
4. Todas ellas se solemnizaron mediante sendas escrituras públicas el 29 de noviembre de 2007.
5. La numeración de las escrituras públicas de constitución de ellas es seguida y sin solución de continuidad de la 2063 (SPT LUSITANIA S.A.) a la 2068.
6. El texto de las cláusulas del estatuto social es exactamente igual en todas las SPT
7. En algunas SPTs es prudente estudiar si cumplen a cabalidad el requisito de exigibilidad que está consagrado en el pliego de condiciones y en el texto del contrato.

OBSERVACIONES SOBRE LAS SPT

1. En el proceso de constitución de las 6 SPT hay varias cosas que deben resaltarse como:
 - a) Todas se constituyeron el mismo día, mes y año.
 - b) Todas se constituyeron en la misma Notaria.

- c) Se constituyeron a través de escrituras públicas cuyas numeraciones van corridas de la 2063 a la 2068.
- d) Todas tienen el mismo número de accionistas fundadores.
- e) Todas tienen la misma cifra en Capital Autorizado, Capital Suscrito y Capital Pagado (\$20.000.000,00)
- f) En tres (3) de ellas, el termino de duración vence el 29 de Noviembre de 2057; la cuarta vence 21 de Noviembre de 2057 y una quinta vence el 17 de Octubre de 2058.
- g) En todas, los accionistas son 5 personas Naturales únicamente.
- h) Hay tres (3) personas que son accionistas fundadores de las Sociedades SPTs, una persona es accionista fundadora de 5 de las 6 SPTs, en 5 de las 6 SPTs varía en 1 de los Accionistas fundadores.
- i) Los ciudadanos Juan Pablo Serrano Frattali, Nelson Arenas Neira y Nancy Millán González son accionistas fundadores de las 6 SPT y Marcela Mejía López es accionista fundadora de 5 de las 6 SPTs.

EMPRESA	ACCIONISTAS FUNDADORES	NÚMERO ESCRITURA PÚBLICA	FECHA ESCRITURA	NOTARIA
SPT LUSITANIA S.A.	JUAN PABLO SERRANO FRATTALI NELSON ARENAS NEIRA NANCY MILLAN GONZALEZ MARIA DOLLY BARBOSA OTALORA SOTO MARIA CACERES BAEZ	2063	NOV 29 2007	4
SPT FLOTAX S.A.	JUAN PABLO SERRANO FRATTALI NELSON ARENAS NEIRA NANCY MILLAN GONZALEZ MARCELA MEJÍA LÓPEZ EMILSE LEÓN VESGA	2064	NOV 29 2007	4
SPT VILLA DE SAN CARLOS S.A.	JUAN PABLO SERRANO FRATTALI NELSON ARENAS NEIRA NANCY MILLAN GONZALEZ MARCELA MEJÍA LÓPEZ DIANA MARCELA ARANGO ANGARITA	2065	NOV 29 2007	4
SPT ORIENTAL DE TRANSPORTES S.A.	JUAN PABLO SERRANO FRATTALI NELSON ARENAS NEIRA NANCY MILLAN GONZALEZ MARCELA MEJÍA LÓPEZ JUAN CARLOS FIGUEROA HERNANDEZ	2066	NOV 29 2007	4
SPT SAN JUAN S.A.		2067	NOV 29 2007	4
SPT METROSERVICIOS S.A.	JUAN PABLO SERRANO FRATTALI NELSON ARENAS NEIRA NANCY MILLAN GONZALEZ MARCELA MEJÍA LÓPEZ ALVARO DUARTE CALVETE	2068	NOV 29 2007	4

PARTICIPACIÓN EN LA COMOSICIÓN DEL CAPITAL DE CADA UNO DE LOS ACCIONISTAS FUNDADORES DE LAS SPT.					
EMPRESA	ACCIONISTAS FUNDADORES	%	NÚMERO ESCRITURA PÚBLICA	FECHA ESCRITURA	NOTARIA
SPT LUSITANIA S.A.	JUAN PABLO SERRANO FRATTALI	1,5	2063	NOV 29 2007	4
	NELSON ARENAS NEIRA	1,5			
	NANCY MILLAN GONZALEZ	1,5			
	MARIA DOLLY BARBOSA OTALORA	94,00			
	SOTO MARIA CACERES BAEZ	1,5			
SPT FLOTAX S.A.	JUAN PABLO SERRANO FRATTALI	1,5	2064	NOV 29 2007	4
	NELSON ARENAS NEIRA	1,5			
	NANCY MILLAN GONZALEZ	1,5			
	MARCELA MEJÍA LÓPEZ	1,5			
	EMILSE LEÓN VESGA	94,00			
SPT VILLA DE SAN CARLOS S.A.	JUAN PABLO SERRANO FRATTALI	1,5	2065	NOV 29 2007	4
	NELSON ARENAS NEIRA	1,5			
	NANCY MILLAN GONZALEZ	1,5			
	MARCELA MEJÍA LÓPEZ	1,5			
	DIANA MARCELA ARANGO ANGARITA	94,00			
SPT ORIENTAL DE TRANSPORTES S.A.	JUAN PABLO SERRANO FRATTALI	1,5	2066	NOV 29 2007	4
	NELSON ARENAS NEIRA	1,5			
	NANCY MILLAN GONZALEZ	1,5			
	MARCELA MEJÍA LÓPEZ	1,5			
	JUAN CARLOS FIGUEROA HERNANDEZ	94,00			
SPT SAN JUAN S.A.			2067	NOV 29 2007	4
SPT METROSERVICIOS S.A.	JUAN PABLO SERRANO FRATTALI	1,5	2068	NOV 29 2007	4
	NELSON ARENAS NEIRA	1,5			
	NANCY MILLAN GONZALEZ	1,5			
	MARCELA MEJÍA LÓPEZ	1,5			
	ALVARO DUARTE CALVETE	94,00			

- j) El objeto Social de todas las SPTs es exactamente igual.
- k) El término de duración pactado para todas las SPTs es de cincuenta (50) años.
- l) En todas los Derechos de los Accionistas son exactamente los mismos.
- m) En todas se pactó derecho de preferencia, en caso de enajenación de acciones.
- n) En todas se pacta lo siguiente en relación con el derecho de preferencia: "... La Sociedad y sus accionistas declaran ...que cumplirán con las

obligaciones relacionadas con el mantenimiento de la participación de propietarios transportadores en el capital del proponente que allí se imponen ...” (sic. Parágrafo primero del capítulo decimoprimer del estatuto social).

o) Todas tienen tres miembros principales y tres suplentes en sus Juntas Directivas.

- En todas, siendo sociedades anónimas, la cifra en dinero y número acciones que conformaron el capital autorizado al momento de su constitución, era exactamente igual a la cifra en dinero y al número acciones del capital suscrito y a la cifra en dinero y número de acciones del capital pagado en todas las Sociedades SPT.
- Tal falla se corrigió en las siguientes Sociedades SPT: SPT San Juan S.A., SPT Villa de San Carlos S.A., SPT Metroservicios S.A. y SPT Lusitania S.A.
- No se corrigió en la SPT Flotax S.A., ni en la SPT Oriental de Transportes S.A.
- No tenemos información exacta de quienes sean actualmente los propietarios de las acciones que conforman el capital suscrito de las SPT por no haber tenido acceso a los Libros de Comercio en que se inscriben los nombres de los titulares de las acciones.
- El contrato de concesión suscrito entre Metrolínea S.A. y Movilizamos S.A. considera que la constitución de gravámenes o prenda de las acciones expedidas por Movilizamos S.A. que haga alguno de sus accionistas, se entiende que es una disminución de capital.
- Se recomienda revisar tal cláusula porque la prenda, conocida también como pignoración o gravamen sobre un bien mueble, no significa que la propiedad de esas acciones pasen a cabeza de un tercero, es decir, es una

afectación al derecho de propiedad mas no se puede equiparar a un traspaso de dicho derecho que altere la composición del capital.

LA CONFORMACIÓN DE LAS SPT COMO SOCIEDADES COMERCIALES

A continuación se relaciona la información de la Representación Legal y de la conformación de los órganos de administración y de Representación de las SPT, de acuerdo a la información contenida en los Certificados de Existencia y Representación Legal expedidos por la Cámara de Comercio de Bucaramanga:

SPT VILLA DE SAN CARLOS S.A.	NIT. 900588542-2
REPRESENTACIÓN LEGAL	
GERENTE GENERAL:	María Eugenia Larrota Ramírez
SUPLENTE:	Pablo Gómez Mogollón
JUNTA DIRECTIVA	
PRINCIPALES	SUPLENTES
Pablo Gómez Mogollón	Ginna Milena Ibarra Cepeda
Nelson Mantilla	Leidy Yolima Sánchez
Carlos Martin Díaz Prada	Nancy Millán González

SPT ORIENTAL DE TRANSPORTES S.A.	NIT. 900188543-1
REPRESENTACIÓN LEGAL	
GERENTE GENERAL:	Luis Hernández Ardila
SUPLENTE:	Maurisabed Hernández López
JUNTA DIRECTIVA	
PRINCIPALES	SUPLENTES

Cesar Augusto Garnica	Manuel Gutiérrez Barón
Hernán Enrique Castellanos	María de Jesús López Hernández
Frank Haiver Hernández López	Antonio Castro Mantilla

SPT LUSITANIA S.A.	NIT. 900188359-0
REPRESENTACIÓN LEGAL	
GERENTE GENERAL:	María Cáceres Báez
SUPLENTE:	Juan Pablo Serrano Frattali
JUNTA DIRECTIVA	
PRINCIPALES	SUPLENTES
Alfonso Pinto Afanador	Jorge Gómez Lizarazo
Nelson Arenas Neira	Miguel Oswaldo Bayona P.
Carlos Martin Díaz Prada	Álvaro Angulo Castañeda

SPT FLOTAX S.A.	NIT. 900188545-0
REPRESENTACIÓN LEGAL	
GERENTE GENERAL:	Carlos Manuel Rodríguez Rodríguez
SUPLENTE:	Hernán Figueroa García
JUNTA DIRECTIVA	
PRINCIPALES	SUPLENTES
Wilson Ayala Corzo	
Carolina Aparicio Perea	
Jaime Alberto Gómez Landazábal	

SPT SAN JUAN S.A.	NIT. 900188354-4
REPRESENTACIÓN LEGAL	
GERENTE GENERAL:	Álvaro Benavides Santamaría

SUPLENTE:	Jaime Alberto Gómez Landazábal
JUNTA DIRECTIVA	
PRINCIPALES	SUPLENTES
Yesid Torres Villamil	Fernando Daza
Hervin Javier Salazar	Ricardo Bohórquez
Rosa Aura Ruíz de Romero	José Yuner Duarte

SPT METROSERVICIOS S.A.	NIT. 900188544-7
REPRESENTACIÓN LEGAL	
GERENTE GENERAL:	Karen Farley Rueda Gélvez
SUPLENTE:	Hernán Figueroa García
JUNTA DIRECTIVA	
PRINCIPALES	SUPLENTES
Luis Antonio Wandurraga	Oscar Julián Castellanos A.
Luis Efrén Saavedra Fonseca	Wilson Ayala Corzo
Álvaro Duarte Calvete	Pedro Libardo Abril

OBJETO SOCIAL DE LAS SPT:

Según los Estatutos Sociales de cada una de ellas, su objeto o actividad social es: La inversión en acciones o derechos sociales de otras sociedades así como el consiguiente ejercicio de los respectivos derechos societarios.

CAPITAL AUTORIZADO DE CADA UNA DE LAS SPT: \$20.000.000,00

CAPITAL SUSCRITO DE CADA UNA DE LAS SPT: \$20.000.000,00

CAPITAL PAGADO DE CADA UNA DE LAS SPT: \$20.000.000,00

PACTO DE PREFERENCIA PACTADO EN EL CONTRATO SOCIAL DE CADA UNA DE LAS SPT:

En cada uno de los Estatutos Sociales de la SPT, se pactó derecho de preferencia para la emisión de nuevas acciones (artículo undécimo del estatuto social), pero su texto es una transcripción del derecho de preferencia genérico establecido en el Código de Comercio para el caso de enajenación del interés social de un socio de una sociedad de responsabilidad limitada.

ANÁLISIS DE LOS CONTRATOS SOCIALES DE CADA UNA DE LAS SPT CONSTITUIDAS

En la Cláusula 15 del Contrato de Concesión (páginas 33 a 42), dentro de las obligaciones del Concesionario, se regula contractualmente la obligatoria participación de pequeños propietarios de transportadores.

Cada una de las Sociedades Concesionarias (Metrocinco Plus S.A. y Movilizamos S.A.) se obligó a no disminuir durante sus primeros 8 años de ejecución de la concesión, contados a partir de la fecha de iniciación de la etapa de operación regular (desde el 28 de Febrero de 2010 hasta el 27 de Febrero de 2018), el número de pequeños propietarios transportadores y la participación porcentual de estos pequeños propietarios transportadores en la composición del capital suscrito de la sociedad, que hubiera en el momento de la adjudicación del contrato.

En el caso de MOVILIZAMOS S.A., al evaluarse la propuesta, se aceptaron 586 pequeños propietarios transportadores cuyo porcentaje de participación en la integración del capital suscrito era del 79%.

Este número de pequeños propietarios transportadores y este porcentaje en la composición del capital suscrito no puede disminuir en el evento de que entre el 28 de Febrero de 2010 y el 27 de Febrero de 2018 se hagan aumentos de capital suscrito.

Los pequeños propietarios de transportadores y los aumentos de capital:

Contractualmente, entre Metrolínea S.A. y Movilizamos S.A se pactaron las siguientes hipótesis en el evento de que se produzcan aumentos de capital:

- a) Estatutariamente no se pactó que para los accionistas que son pequeños propietarios transportadores haya la obligación contractual de aumentar proporcionalmente su aporte al momento en que la Compañía haga un aumento de capital suscrito.
- b) Puede ocurrir el caso de que al momento de tomarse la decisión societaria de aumentar el capital suscrito, ésta voluntad social sea aprobada en forma unánime, caso en el cual esa decisión obliga a todos los accionistas.
- c) Si al momento de tomarse en el órgano de dirección o de administración correspondiente la decisión de aumentar el capital suscrito, votan a favor todos los accionistas que

son PPTs, contraen la obligación de cumplir con dicho aumento de sus aportes.

- d) En el caso de que no todos los accionistas que son pequeños propietarios transportadores voten a favor de un aumento de capital, pero si una parte de ellos ha votado favorablemente tal decisión, asume aumentar sus aportes en el porcentaje correspondiente a los accionistas PPTs que se abstuvieron o votaron en contra de hacer el aumento de capital.

Debe anotarse que esta obligación consagrada en la cláusula 15.5 del contrato de concesión está en concordancia con la cláusula 4.4.3.4., literal b, inciso 2 del pliego de condiciones.

Conforme a lo anterior, si un PPT que es accionista de Movilizamos S.A. desea transferir su interés social en la Sociedad puede o está en libertad de hacerlo, siempre y cuando que ese traspaso se haga a otro PPT que o bien es accionista de Movilizamos S.A. o forma parte del grupo flotante de PPTs que no es accionista de Movilizamos ni de Metrocinco Plus, pero si está incluido en la Resolución 261 de 2007 o en un acto administrativo de una de las Direcciones de Transito del Área Metropolitana de Bucaramanga.

Frente a tal obligación se resalta que Movilizamos S.A. ha debido pactar con los PPT que son accionistas suyos que en el caso de que tuvieran necesidad de aumentar su capital, estos estaban obligados a aumentar sus aportes para mantener su porcentaje de participación en la composición del capital social.

Forma como los Asociados de Movilizamos SA decidieron cumplir la anterior obligación contractual.

Mientras Metrocinco Plus SA tiene dentro de sus accionistas a los pequeños transportadores que estaban afiliados o eran asociados de las Empresas de Transporte Público Colectivo de Bucaramanga, la empresa Movilizamos SA, se constituyó con 6 accionistas que son las 6 empresas de transporte colectivo que se han nombrado en éste documento.

A su vez, transportadores que eran accionistas y/o afiliados de Transporte Lusitania S.A., Oriental de Transporte S.A., Transporte San Juan S.A., Transportes Villa de San Carlos S.A., Metropolitana de Servicios S.A., y Flotax S.A., constituyeron 6 sociedades anónimas cerradas y a cada una de ellas la denominaron SPT, seguida de la denominación social a la cual pertenecen sus accionistas.

OTRAS NOTAS RESALTANTES DE LAS SPTs

En este aparte del trabajo se analizarán los siguientes aspectos:

1.- La determinación del origen del capital y naturaleza de los accionistas fundadores de cada una de las SPT:

Las respectivas Escrituras Públicas de Constitución de las 6 SPTs, en el párrafo del artículo sexto del Estatuto Social de cada una de ellas expresa que cada uno de los accionistas suscribió y pagó en efectivo el aporte de capital que hizo a la Sociedad, que está relacionado en el cuadro que aparece en este informe.

La Sociedad declaro haber recibido de conformidad dichas sumas de dinero.

2.- Razón de ser de cada una de las SPT:

Suscribir el Contrato de Concesión con Metrolinea S.A., comprometiéndose contractualmente a cumplir con cada una y todas las obligaciones a su cargo que se hayan estipulado en el pliego de condiciones y en el contrato de concesión.

Las 6 SPTs se crearon para cumplir con el mandato del documento CONPES 3260 DE 2003 de democratizar la propiedad accionaria de las empresas concesionarias del SITM.

Para los transportadores que las integran esta es una forma indirecta de participar como asociados de la sociedad operadora de transporte masivo MOVILIZAMOS S.A., pero ello no es cierto a la luz del Derecho Societario.

3.- Derechos de los asociados de cada una de las SPT:

En la estructura de Capital Suscrito original de cada una de las 6 SPTs hay un accionista que es propietario del 94% y los cuatro accionistas restantes son asociados minoritarios, siendo cada uno de ellos titular del 1,5%.

Ello muestra una notoria acumulación de capital en una sola cabeza en cada una de las 6 SPTs, no habiéndose podido establecer si ese desequilibrio accionario se ha corregido o no en cada compañía.

4.- Órganos de dirección de cada una de las SPT:

Se amolda a lo estipulado en el libro Segundo del Código de Comercio que consagra en sus normas que el órgano máximo de dirección de las sociedades anónimas es la Asamblea General de Accionistas.

Es de anotarse que en el seno de este Órgano de Dirección un solo accionista tiene en su cabeza el 94% de la intensidad de voto en la toma de decisiones.

5.- Órganos de administración de cada una de las SPT:

Las 6 SPTs pactaron dos Órganos de Administración y Gestión Social, así:

- a. Junta Directiva
- b. Representación legal.

La Junta Directiva en cada una de las 6 SPTs está conformada por 3 miembros principales y tres suplentes personales; el periodo de duración en el cargo de cada uno de ellos es de dos años pero en todas las elecciones que se lleven a cabo hay un accionista cuyo voto vale el 94% del total.

Debe anotarse también que el Representante Legal tiene amplias facultades de disposición, sin limitación de cuantía para adquirir derechos y contraer obligaciones para la sociedad.

Representante Legal:

No se pactó en el estatuto social de ninguna de las 6 SPTs, cual es el término de duración en su cargo para el Representante Legal, por lo tanto se entiende que es indefinido.

6.- Órganos de control interno en cada una de las SPT:

Cada una de las 6 SPTs, en su estatuto social, pacta como órgano de control, fiscalización y vigilancia de la administración de las sociedades la Revisoría Fiscal, cargo que tiene un periodo de un (1) años de duración.

Así, cada uno de los accionistas solo podrá ejercer vigilancia y examinar los documentos de la sociedad durante los quince días anteriores a la celebración de aquellas reuniones de la Asamblea General de Accionistas en que se vaya a presentar Balance General de fin de ejercicio y estados de situación.

7.- Derecho de receso de los socios de cada una de las SPT:

En el Estatuto Social de cada una de las 6 SPTs, se pactó el Derecho de Receso de los Accionistas.

8.- Ingreso de nuevos asociados a cada una de las SPT:

Respecto de este tema todos los estatutos sociales de las SPT tienen las normas generales que se encuentran en la mayoría de estatutos sociales de las sociedades anónimas cerradas que se constituyen en Colombia.

9.- Derechos de los accionistas minoritarios en cada una de las SPT:

En los Estatutos Sociales de las SPT no se le cercenan derechos a los accionistas minoritarios de las SPT, aun cuando no están muy claros sus derechos.

10.- Régimen de mayorías para la toma de decisiones en el seno de los órganos de dirección y de administración de cada una de las SPT:

Todos los estatutos sociales de las SPT tienen las normas generales que se encuentran en la mayoría de estatutos sociales de las sociedades anónimas cerradas que se constituyen en Colombia sobre mayorías generales y mayorías especiales para la toma de decisiones en el seno del órgano de dirección de la sociedad.

11.- Derechos, deberes y obligaciones contraídos por los accionistas de las SPT en los respectivos contratos sociales:

En todos los estatutos sociales de las SPT está estipulado el mismo régimen de derechos, deberes y obligaciones de los accionistas que se encuentra regulado en el Código de Comercio y estampado en la gran mayoría de los estatutos o contratos sociales de las sociedades anónimas cerradas.

12.- Derechos, deberes y obligaciones contraídos por cada SPT con Metrolinea S.A., como consecuencia del contrato de concesión suscrito entre ellas.

En todos os estatutos sociales de las SPT se encuentran estampados como normas estatutarias los derechos, deberes y obligaciones que han sido delineadas en los documentos

CONPES y en los convenios y contratos celebrados por Metrolínea S.A. con la Nación.

OBLIGACIONES MÁS RESALTANTES A CARGO DE LAS SOCIEDADES OPERADORAS DEL SITM EN LOS CONTRATOS DE CONCESIÓN.

En los pliegos de condiciones o términos de referencia de las licitaciones y en el clausulado de los contratos de concesión celebrados entre las sociedades operadoras del SITM y Metrolínea S.A. se estipularon varias obligaciones a cargo de las concesionarias, entre las que son de resaltar las siguientes:

1.- Las sociedades concesionarias de la operación del SITM debían vincular a su estructura societaria como accionistas a transportadores que fueran propietarios de vehículos afiliados al anterior sistema de transporte público urbano colectivo, así:

- a) Ora como accionistas o socios del proponente.
- b) O bien, como pequeños propietarios transportadores asociados mediante la figura de una SPT cuyo objeto o actividad social comprenda el participar como accionistas de una sociedad operadora del SITM de Bucaramanga y su área metropolitana.

Además, en la cláusula 15 de los dos contratos de concesión se estipularon obligaciones que deben cumplir las empresas operadoras del SITM. Entre ellas, en la cláusula 15.5 (que está en concordancia con la cláusula 4.4.3.4, literal b, inciso 2, del Pliego de Condiciones) se consagran las

obligaciones respecto de la participación de pequeños propietarios transportadores.

Tales obligaciones es importante leerlas con detenimiento y analizarlas. Se destaca en ellas:

- a) No disminuir durante los primeros 8 años de vigencia del respectivo contrato de concesión, contados a partir de la fecha de iniciación de la etapa de operación regular del contrato, el número y participación de los PPT que hagan parte de la estructura societaria del concesionario al momento de adjudicación de la propuesta.
- b) El literal a) de la cláusula 15.5 solo autoriza la sustitución del número y participación¹ de los pequeños propietarios transportadores que sean accionistas de la sociedades concesionarias si esta enajenación se hace a favor de otro pequeño propietario.
- c) A no disminuir la participación de los pequeños propietarios transportadores que hubiera sido acreditada al presentar la respectiva propuesta en la correspondiente licitación, proporción y número que no pueden disminuir así se hagan aumentos de capital.
- d) Según la cláusula 15.5 de los contratos de concesión se entiende como disminución de la participación de los PPT:

1. La pignoración de las acciones del PPT.

¹Resaltamos que no disminuye la participación si se hace a favor de otro PPT, conforme la nota 2 siguiente.

2. La constitución de cualquier gravamen sobre las acciones del PPT.
3. La limitación de la propiedad de las acciones del PPT.

NOTA 1: Interpretamos el contrato en el sentido de que las obligaciones contenidas en el literal b de la cláusula 15.5 tienen como límite en el tiempo el establecido en el literal a, es decir, los primeros ocho años de la concesión contados a partir de la fecha de iniciación de etapa de operación regular.

NOTA 2: La obligación de no disminuir el número y la proporción accionaria de PPT, solamente excluye expresamente la posibilidad de transferir sus acciones a favor de otro PPT, ya sea éste accionista del concesionario o un PPT del grupo flotante de los propietarios de vehículos de transporte público colectivo consignados en la Resolución No. 261 de 2007 o en el acto administrativo, o en la certificación expedida por el Área Metropolitana de Bucaramanga o emanada de la autoridad municipal competente en cada uno de los municipios del área metropolitana de Bucaramanga.

NOTA 3: Una interpretación basada en la exégesis puede considerar que al tenor de la cláusula comentada en sus literales a y b está prohibida la disminución del número de PPT, hecho que puede ocurrir porque le enajene su participación accionaria a otro PPT. Ésta interpretación puede generar el estancamiento de las sociedades concesionarias.

Una interpretación diferente que permite una visión menos severa se fundamenta en que una cosa es el número de accionistas y otra la proporción de los mismos en la conformación del capital del concesionario, lo que permite que la variación del número de los PPT en el concesionario se presente siempre que esta no afecte la proporción de la

participación accionaria de los PPT en la sociedad concesionaria.

NOTA 4: Ésta obligación es más compleja en el caso de Movilizamos S.A. pues habría que analizar también los cambios que haya habido en el número y proporción accionaria en cada una de las SPT que la conforman.

NOTA 5: En el caso de que haya aumentos de capital se debe mantener la estructura de participación de los PPT que había antes del mencionado aumento de capital.

CONSIDERACIONES SOBRE LOS AUMENTOS DE CAPITAL DE LAS SOCIEDADES OPERADORAS DEL SITM.

Tanto METROCINCO PLUS S.A. como MOVILIZAMOS S.A., son sociedades anónimas.

En las sociedades anónimas los aumentos de capital autorizado significan y exigen una reforma del estatuto o contrato social.

Los aumentos y otras modificaciones de capital suscrito y de capital pagado no necesitan de reforma del estatuto o contrato social.

Cualquier modificación de éstas dos clases de capital se llevan a cabo por decisión que tome el órgano de la sociedad

que tenga competencia para ello, según lo que esté pactado en el estatuto o contrato social.

La norma general es que los aumentos de capital no son obligatorios para todos los asociados, salvo en los siguientes casos:

1. Cuando en el texto del contrato o estatuto social se estipula que todo aumento de capital implica para todos y cada uno de los asociados la obligación de aumentar su aporte. En este caso como el estatuto social es un contrato asociativo, esa obligación es ley para las partes, es decir, para todos los accionistas.

2. Cuando un accionista en el órgano de dirección de la sociedad, o en el órgano de la sociedad que sea competente, vota a favor de tal modificación del capital, momento en el cual contrae la obligación ineludible de aumentar su aporte. Es decir, solo los que voten en contra de tal aumento de capital no están obligados a aumentar su aporte.

CAUSALES DE INCUMPLIMIENTO DEL CONTRATO POR PARTE DE LAS SOCIEDADES CONCESIONARIAS, SEGÚN LA CLÁUSULA 135 DEL CONTRATO DE CONCESIÓN.

Ésta cláusula contiene obligaciones a cargo de los concesionarios y son de resaltar:

Las contenidas en los numerales d y e; al respecto se considera:

Ordinal d de la cláusula 135:

“Cuando tratándose de una persona jurídica, sus accionistas o socios enajenen, transfieran, graven o en alguna forma generen un cambio en la propiedad de la sociedad en más del 10% de las acciones en circulación o de las cuotas sociales, alterando su composición societaria exigida en el pliego de condiciones.” (SIC. Contratos de concesión).

Frente al anterior literal es necesario resaltar que de la obligación contenida en ella se destacan los siguientes elementos:

- a. La enajenación o gravamen de las acciones en cualquier momento de la vida de la sociedad genera una causal de incumplimiento del contrato a cargo del concesionario si tal enajenación produce un cambio en la composición accionaria superior al diez por ciento.
- b. Tal diez por ciento no se mide con base en la composición accionaria que haya en el momento en que ello ocurra, sino de aquella que exigía el pliego de condiciones.
- c. El literal b anterior, que corresponde al análisis del literal d de la cláusula 135 del contrato, contiene una obligación distinta a la que estipula el literal b de la cláusula 15.5 del contrato.
- d. ¿Por qué? Porque esta última se refiere exclusivamente a los PPTS accionistas y la primera se refiere (la d) a todos los accionistas (incluidos PPTS y NO PPTS), como se señala en el literal siguiente.
- e. Mientras el literal b de la cláusula 15.5 del contrato de concesión se refiere a los PPT accionistas de la sociedad

concesionaria, el literal d de la cláusula 135 del contrato se refiere a toda clase de accionistas de tal sociedad, sean ellos PPT, o accionistas no PPT.

- f. Como el pliego de condiciones exigía que las sociedades proponentes tuvieran como mínimo un 50% de PPT accionistas y la propuesta de Movilizamos S.A. arrojó un porcentaje del 79.02%, hay un excedente del 29.02% de PPT.
- g. Sobre tal excedente de accionistas PPT puede haber cambios sin alterar la condición exigida en el pliego de condiciones, siempre y cuando tal sustitución se haga a cabeza de otro PPT.
- h. En la hipótesis de que se produzcan cambios sobre ese 29.02% de accionistas PPT que sobrepasen al 50% exigido en el pliego de condiciones, estos pueden llevarse a cabo siempre y cuando afecten como máximo el 10% del 50% mínimo de acciones en circulación que exige el pliego de condiciones.
- i. Ni en la cláusula 15.5, ni en la cláusula 135 del contrato de concesión, se establece restricción alguna en el caso de transacción de acciones entre accionistas que no son PPT, excepción hecha de lo consagrado en el literal d de la cláusula 135 que estipula una restricción pues señala que los cambios en la propiedad del proponente que alteren su composición societaria exigida en el pliego de condiciones, superiores al 10%, SON CAUSAL DE INCUMPLIMIENTO DEL CONTRATO. Aunque aquí –según se dijo- se refiere a todos de accionistas y hay otra causal, el literal e de la cláusula 135 que se refiere EXCLUSIVAMENTE a los accionistas PPTS.

- j. Al momento en que Movilizamos S.A. presentó propuesta para la adjudicación del contrato de concesión, el 20.98% de su capital suscrito estaba en cabeza de accionistas no PPT.
- k. Respecto de éste porcentaje de accionistas pueden darse enajenaciones y gravámenes de la propiedad accionaria sin afectar el contrato, si en tales transacciones no se involucran PPT, pero con base en lo expresado en el literal i anterior esta conclusión podría no ser verdadera.

Ordinal e de la cláusula 135 del contrato:

“Cuando se genere un cambio en la propiedad del capital de la sociedad correspondiente a los pequeños propietarios transportadores desde la adjudicación del contrato de concesión y hasta los primeros ocho (8) años de vigencia de la etapa de operación regular o cuando sus accionistas o socios enajenen transfieran, graven o en alguna forma generen un cambio en la propiedad de la sociedad en más del diez por ciento (10%) de las acciones en circulación...”. (SIC. Contratos de concesión).

Respecto de este literal necesario es decir que surgen muchos comentarios tanto por la forma como él se redactó como por lo que él regula:

1. El literal d se contradice con lo regulado en el literal e de esta misma cláusula. ¿Por qué?
2. El literal d se refiere a todos los accionistas de las operadoras y el literal e señala la misma premisa que el literal d pero solo frente a los PPT.

3. El incumplimiento estipulado en el literal d consagra que tales exigencias tienen como punto de referencia el pliego de condiciones. El literal e establece que es a partir de la adjudicación y durante los ocho años calendario siguientes, sin solución de continuidad, contados a partir del inicio de la etapa de operación regular.
4. ¿El contenido de cual literal prevalece? Según la cláusula primera del contrato de concesión prevalecen las cláusulas del contrato mismo. Según el capítulo segundo No. 2.3 de los Pliegos de Condiciones establece que el orden de los capítulos y los numerales del pliego no implicaran prelación de ninguno respecto de otro.
5. El principio de interpretación de los contratos estatales señala que cualquier contradicción la debe resolver la autoridad que tenga la función de interpretar el contrato.

ANÁLISIS DE LA CLÁUSULA 169 DEL CONTRATO DE CONCESIÓN QUE REGULA EL MANTENIMIENTO DE LA ESTRUCTURA DEL CONCESIONARIO.

La cláusula 169 del contrato de concesión regula la composición del capital de la sociedad concesionaria y establece que en un plazo de ocho (8) años calendarios contados a partir de la fecha de suscripción del acta de inicio de la operación, el concesionario se obliga a:

“...b. A no reducir la participación de cualquiera de dichos propietarios a menos del ochenta por ciento (80%) de lo previsto en la composición del capital o la composición económica del

propietario prevista en el anexo No. 1 salvo en el caso en que la transferencia de participación se realice a favor de uno de los propietarios de vehículos de transporte público colectivo consignados en la resolución No. 261 de 2007, o en el acto administrativo, o en la certificación expedida por el AMB, o emanada de la autoridad municipal competente en cada uno de los municipios del AMB, en cuyo caso será aceptable una disminución del menos del 80%.”(SIC. CLAUSULA 169 CONTRATO DE CONCESION).

Para mejor comprensión vamos a transcribir la parte esencial de este literal de la cláusula 169: “...A no reducir la participación de cualquiera de dichos propietarios a menos del ochenta por ciento (80%) de lo previsto en la composición del capital o la composición económica del propietario prevista en el anexo No. 1 salvo en el caso en que la transferencia de participación se realice a favor de uno de los propietarios de vehículos de transporte público colectivo... en cuyo caso será aceptable una disminución del menos del 80%...”...

Esta cláusula a primera vista prohíbe reducir la participación de los PPT a menos del 80% del capital del concesionario pero como consecuencia de su mala redacción tiene contradicciones y falta de claridad con lo estipulado en la cláusula 169 al referirse a la “composición económica del concesionario”.

¿Por qué?

Porque después de prohibir la reducción de la participación de los PPT a menos del 80% de lo previsto en la composición del capital, contiene una “O” disyuntiva y a renglón seguido expresa: “...o la composición económica del propietario

prevista en el anexo No. 1, salvo en el caso en que la transferencia de participación se haga a favor de uno de los propietarios de vehículos de transporte público colectivo... .. en cuyo caso será aceptable una disminución de menos de 80%...” (SIC.).

Como se aprecia, su texto es contradictorio y se presta para toda clase de interpretaciones equivocadas, torticeras y peligrosas.

Por ello se recomienda hacer una interpretación sistemática del texto del contrato y recurrir a lo estipulado en otras cláusulas del mismo que dan más claridad sobre los derechos y obligaciones de los PPT, las transferencias de su participación accionaria que puede hacerse sin que se entienda alterado su porcentaje en la composición del capital social del concesionario y el porcentaje de transferencia sobre sus acciones que pueden hacer los accionistas que no son PPT.

En este sentido se estaría dando valor a la esencia de esta cláusula cuya denominación es clara frente a que quiere obtener, no siendo más que el mantenimiento de la estructura del concesionario, la cual está siendo protegida y regulada en cláusulas anteriores descritas en el contrato de concesión las que como ya se mencionó son más claras en su redacción y generan una interpretación coherente de la filosofía del contrato.

CONTRATO DE CONCESIÓN UNO PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE MASIVO DE PASAJEROS DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO DEL ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA.

CONCEDENTE: METROLINEA S.A

CONCESIONARIO: METROCINCO PLUS S.A

Comentarios sobre dicho contrato de Concesión:

La sociedad concesionaria se obligó a hacer el cierre financiero por un monto mínimo de **\$60.000'000.000**. El valor corresponde a pesos del año 2007.

CONTRATO DE CONCESIÓN DOS PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE MASIVO DE PASAJEROS DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO DEL ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA.

CONCEDENTE: METROLINEA S.A

**CONCESIONARIO: OPERADORA DE TRANSPORTE MASIVO
MOVILIZAMOS S.A.**

La sociedad concesionaria se obligó a hacer el cierre financiero por un monto mínimo de **\$40.000.000.000**. El valor corresponde a pesos del año 2007.

El contenido del clausulado de tales contratos y las condiciones establecidas en ellos son iguales, siendo las más importantes las siguientes:

OBJETO: Otorgar en concesión no exclusiva, conjunta y simultánea con otros concesionarios y exclusiva con respecto a operadores autorizados de transporte público colectivo, salvo en lo previsto por los derechos de paso, de la explotación del servicio público de transporte masivo del sistema Metrolínea, al concesionario por su cuenta y riesgo, en los términos, bajo las condiciones y con las limitaciones prevista en el contrato.

Dicha concesión otorgará al concesionario:

(i) El derecho a la explotación del servicio público de transporte masivo en las rutas troncales, las rutas pretroncales y en las rutas alimentadoras del sistema Metrolínea para las fases 1 y 2, a través de la participación del concesionario por la prestación del servicio y, (ii) El permiso de operación al concesionario para la prestación del servicio público de transporte masivo, previo trámite ante el Área Metropolitana de Bucaramanga.

NATURALEZA DEL SERVICIO: Es un servicio público.

DERECHOS DE LOS CONCESIONARIOS:

- Explotar económicamente la actividad de prestación del servicio público de transporte masivo dentro de las rutas troncales, las rutas pretroncales y las rutas alimentadoras, según la programación aprobada o dictada por Metrolínea S.A.
- Utilizar la infraestructura de vías, carriles, estaciones y terminales que conforman el sistema Metrolínea sobre las rutas troncales, rutas pretroncales y las rutas alimentadoras de conformidad con los alineamientos previstos para el efecto por Metrolínea.
- A pignorar o en cualquier otra forma gravar o ceder hasta el 70% de los ingresos futuros provenientes de su participación que a través del presente contrato adquiere o llegue a adquirir, siempre que dicha afectación tenga como fin garantizar o asegurar el pago de los créditos que obtenga para la realización de las inversiones tendientes a la cumplida ejecución del presente contrato de concesión. En ningún caso se podrán afectar los derechos de los demás agentes del sistema Metrolínea.

OBLIGACIONES A CARGO DE LOS CONCESIONARIOS.

- Garantizar la prestación del servicio público de transporte masivo en condiciones de libertad de acceso, calidad, estándares de servicio y seguridad de los

usuarios, con la permanencia y continuidad determinada por Metrolínea S.A.

- Asumir, por su cuenta y riesgo, la financiación de todos los vehículos y demás elementos necesarios para adelantar la operación del servicio público de transporte masivo y lograr el cierre financiero en los términos previstos en el respectivo contrato.
- Cancelar a Metrolínea S.A., por concepto de pago de concesión, las siguientes sumas:

Autobús articulado	\$35.000.000
Autobús padrón	\$25.000.000
Autobús alimentador	\$20.000.000

Forma de pago:

35% a la fecha del cierre financiero

35% al inicio de la etapa de operación

30% a los 12 meses de inicio de la etapa de operación

- Vincular a la totalidad del personal

OBLIGACIONES RESPECTO A LA EXPLOTACIÓN DE PUBLICIDAD EN LOS AUTOBUSES.

La publicidad forma parte del sistema y será explotada por Metrolínea S.A y los concesionarios y las utilidades que tal actividad arroje se repartirá por partes iguales, es decir, un 50% para cada uno de ellos.

DERECHOS DE METROLÍNEA S.A.

- Mantener la titularidad sobre el sistema Metrolínea y, por tanto, a que dicha titularidad sea reconocida y respetada por los concesionarios.
- Elaborar la planeación estructural del sistema y aprobar el programa de servicios de operación del mismo.
- Determinar el desarrollo de la infraestructura.

OBLIGACIONES DE METROLÍNEA S.A.:

- Entregar a los concesionarios de transporte los patios de operación y talleres.
- Poner a disposición, para el uso del concesionario, la infraestructura física y tecnológica para el funcionamiento de las rutas troncales, pretroncales y alimentadoras, así como la infraestructura de estaciones de cabecera y de transferencia, necesarias para adelantar la operación del servicio público de transporte masivo.
- Mantener la infraestructura de carriles exclusivos de las vías por las que circulen las rutas troncales y pretroncales del sistema en condiciones aptas para adelantar la operación del servicio público de transporte masivo.

INFRAESTRUCTURA

PATIOS DE OPERACIÓN

Metrolínea S.A. entrega a cada concesionario los patios de operación y cada concesionario se obliga a dotarlos en debida forma.

AUTOBUSES

Cada concesionario está obligado a proveer los autobuses que se requieran para la atención de los servicios programados por Metrolínea S.A., con sus características de dotación y tipología.

La flota de buses es de propiedad de cada concesionario.

El mantenimiento de la flota de buses es responsabilidad de cada concesionario.

RELACIÓN TOTAL DE VEHICULOS JULIO DE 2015			
CONCESIONARIO	ARTICULADOS	PADRONES	ALIMENTADORES
METROCINCO PLUS S.A.	17	61	97
MOVILIZAMOS S.A.	12	41	44
TOTAL VEHICULOS DE OPERACIÓN DEL SITM	29	102	141

PLAZO DEL CONTRATO: 15 años.

VALOR: Indeterminado pero determinable en el tiempo, de acuerdo con los resultados de su ejecución.

COMENTARIOS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN DEL SISTEMA DE RECAUDO Y CONTROL DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO DEL ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA.

Para el recaudo de los ingresos del SITM se suscribió el CONTRATO DE CONCESIÓN DEL SISTEMA DE RECAUDO Y CONTROL DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO DEL ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA.

CONCEDENTE: METROLÍNEA S.A

CONCESIONARIO: TRANSPORTE INTELIGENTE S.A - T.I.S.A.

El contrato se suscribió como producto de la Licitación Pública M-LP-002-2007.

INFORMACIÓN GENERAL DEL CONTRATO:

- Transporte inteligente S.A. (TISA) es una sociedad comercial anónima, constituida a través de la escritura

pública 2573, corrida el 28 de septiembre de 2007, otorgada en la Notaría Sexta de Bucaramanga.

- Fecha del contrato de concesión suscrito con Metrolínea S.A.: 08 de octubre de 2007.
- Fecha de vencimiento del término de duración de la sociedad: septiembre 10 de 2027.
- Término de duración del contrato en su etapa de operación: 15 años, a partir de la finalización de la etapa de preoperación.
- Objeto de la concesión: Otorgar en concesión el sistema de recaudo y control del Sistema Integrado de Transporte Masivo del Área Metropolitana de Bucaramanga sobre la operación y a opción exclusiva de Metrolínea S.A., sobre las expansiones de la misma.
- Actividades a cargo del concesionario: Diseño, suministro, implantación, pruebas, integración tecnológica, puesta en marcha, *MANTENIMIENTO Y RENOVACION TECNOLOGICA de:*
 - a) Sistemas de comunicaciones.
 - b) Recaudo.
 - c) Control y gestión.
 - d) Monitoreo de imágenes.
 - e) Información y atención al usuario dentro del sistema SIM LÍNEA.

La principal actividad económica es la explotación comercial del servicio especializado de recaudo por concepto de venta de pasajes del servicio de transporte público de pasajeros del sistema Metrolínea.

- Cierre financiero: El concesionario se obligó a efectuarlo por un monto mínimo de VEINTISIETE MIL QUINIENTOS MILLONES DE PESOS (\$27.500.000.000), garantizando de esta forma a Metrolínea S.A que ha obtenido la financiación necesaria para llevar a cabo las inversiones previstas en el contrato. El valor corresponde a pesos del año 2007.
- Ingresos del sistema: Constituidos por las cantidades de carga del medio de acceso que realice el usuario, en viajes y/o en dinero dentro del sistema Metrolínea. Igualmente, está constituido por los recursos obtenidos por la venta del medio de acceso a los usuarios.
- Los ingresos adicionales por explotaciones colaterales o complementarias del sistema Metrolínea, si a ello hubiere lugar, están constituidos por las cantidades obtenidas a través del desarrollo de otras actividades que, ajenas al transporte, representan un soporte complementario al servicio del sistema.
- Disposición y destinación de los recursos generados por efectos del pago de la tarifa en el sistema Metrolínea:

La totalidad de los ingresos producidos por los viajes que constituyen pago en el sistema Metrolínea, formará un patrimonio autónomo denominado fondo general.

Los egresos básicos del sistema están determinados por los diferentes usos y destinos que tendrán los ingresos, de conformidad con la participación de los agentes que constituyen el sistema, el administrador de los recursos (la Fiduciaria), el AMB y los municipios.

Los ingresos del sistema serán utilizados en primera instancia para atender los siguientes egresos:

- a) La remuneración del administrador de los recursos del sistema.
- b) La remuneración del concesionario del sistema de recaudo y control del sistema.
- c) La remuneración de los titulares de las concesiones de operación de transporte.
- d) La participación económica de Metrolínea S.A.
- e) La participación económica del AMB.
- f) La participación económica de los municipios que suscribieron el convenio de cofinanciación.

Igualmente, dentro del patrimonio autónomo habrá un fondo denominado “de contingencias” para cubrir contingencias específicas que puedan poner en riesgo el sistema, un fondo de mantenimiento y expansión del sistema y un fondo de tarifa subsidiada del sistema.

OBSERVACIONES:

CONTROL DE LA EVASION A CARGO DEL CONCESIONARIO TISA:

Según el Convenio de Concesión suscrito entre METROLÍNEA S.A. y TISA se estipuló una participación para el concesionario del 6.85% del total del recaudo por validaciones (las personas que ingresan al sistema de transporte masivo).

El promedio mensual de pasajeros en 2013 fue de 120.050 con una tarifa de \$1.700; lo proyectado para el sistema eran 407.341 usuarios con tarifa \$1.560. Así, solo se está movilizand o el 30% del 100% que fue estimado.

Por lo anteriormente expuesto, METROLÍNEA S.A. ha recibido a través del Convenio de Concesión con TISA, mediante la Fiduciaria Corficolombiana, la suma de \$17.655'785.103,00 pesos mda/cte, desde el 19 de marzo de 2010 hasta el 4 de junio de 2015.

AÑO	TOTAL RECAUDO TISA	TOTAL RECIBIDO METROLÍNEA (6,85%)
2010	\$24,813,395,940	\$1,699,717,621.89
2011	\$28,612,501,730	\$1,959,956,368.51
2012	\$41,286,446,870	\$2,828,121,610.60
2013	\$71,968,246,780	\$4,929,824,904.43
2014	\$71,265,173,640	\$4,881,664,394.34
2015*	\$19,802,922,672	\$1,356,500,203.00
TOTAL	\$257,748,687,632	\$17,655,785,103

Fuente: Metrolínea S.A. y Certificación Fiduciaria Corficolombiana

*Valores corresponden hasta el 4 de Junio de 2015.

La siguiente tabla nos indica el número de pasajeros validados durante los últimos cinco años del SITM correspondiente al recaudo informado por TISA.

AÑO	Total Validaciones
2010	17,280,576
2011	18,282,039
2012	24,870,305
2013	43,218,006
2014	42,314,987
2015*	13,665,951
TOTAL	159,631,864

*Las validaciones se encuentran certificadas hasta el mes de abril de 2015.

Uno de los factores que está incidiendo en la menor afluencia de usuarios es la denominada evasión, consistente en personas que usan el servicio del SITM pero no pagan el valor del pasaje, hecho cuyo control corresponde a TISA. Se hace necesario determinar la responsabilidad contractual del concesionario en el menor recaudo como consecuencia de la evasión de dicho pago.

Del análisis del contrato y sus anexos podemos afirmar que la obligación de evitar la evasión recae en el concesionario tal y como lo dispone el contrato de concesión en los artículos referentes a obligaciones del concesionario y distribución de riesgos:

CLAUSULA 18. Obligaciones del concesionario respecto al sistema de recaudo

b) Obligaciones respecto al medio de acceso

Numeral 4. Garantizar el control de ingreso, salida y transbordo de los usuarios de transporte en cada uno de los elementos de la Infraestructura del Sistema Metrolinea, de acuerdo con lo establecido en el anexo 4.

CLAUSULA 29. Riesgo comercial por los ingresos del sistema

La responsabilidad que se derive por el efecto económico en el Sistema Metrolinea que ocasione el fraude en la utilización del sistema de recaudo a cargo del concesionario, será asumida por él frente a Metrolinea S.A. y frente a cualquier otro agente del sistema Metrolinea o tercero que sufra daño por tal causa (Sic).

En conclusion:

La evasión en el pago para ingresar al sistema es uno de los factores que incide en el menor recaudo que afecta financieramente al sistema, pero es de resaltar que de acuerdo a

las obligaciones del concesionario y a la distribución de los riesgos, contenidos en el contrato de concesión y sus documentos anexos, la responsabilidad de garantizar o de asumir el costo que cause al sistema MetroLínea la evasión en el pago constituye una obligación de resultado a cargo del concesionario.

RENOVACION DE LA PLATAFORMA TECNOLOGICA:

Frente a la renovación de la plataforma tecnológica del sistema SIMLÍNEA el anexo 4 (estudios técnicos) establecen:

“Cronograma de renovación de la plataforma tecnológica:

Al finalizar el año 8 desde la fecha de inicio de la etapa de operación regular, el concesionario se obliga a realizar la renovación tecnológica del sistema SIMLÍNEA

A partir del segundo semestre del año 7 se obliga a realizar los estudios y el nuevo diseño y desarrollar nuevo proyecto

Deberá presentar inventario y especificaciones de los equipos que sean susceptibles de reutilización, que se encuentren operando y dentro de su vida útil, así mismo que soporten los nuevos requerimientos técnicos.

Al finalizar el año 7 de operación presentará el anteproyecto a Metrolínea S.A. quien tendrá 3 meses para evaluarlo y a su vez lo devuelve para revisión y ajustes finales que deberá realizar el concesionario en 3 meses.

A partir del tercer trimestre del año 8 el concesionario estará en la obligación de adelantar las gestiones necesarias para implementar el nuevo proyecto de acuerdo con el avance tecnológico del momento.

La nueva plataforma tecnológica deberá empezar a operar a partir del tercer trimestre del año 9” (Sic)

En conclusion:

Dadas las difíciles circunstancias financieras del sistema y de sus concesionarios se identifica un riesgo en cuanto a la renovación tecnológica del sistema SIMLINEA, proceso que se encuentra a cargo del concesionario, razón por la cual la Contraloría Municipal debe permanecer atenta a la ejecución de cada una de las etapas para la renovación tecnológica descritas en el anexo 4 del contrato de concesión con miras a evitar la obsolescencia de los equipos que hacen parte del sistema.

INCUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES A CARGO DEL CONCESIONARIO:

En el literal b) del artículo 128 del contrato de concesión se establece que el concesionario ha incumplido el contrato cuando:

“... en la medida en que sea permitido por la legislación aplicable, por el concurso liquidatorio, la liquidación o la disolución del concesionario...”. (Sic).

Atendiendo a lo consagrado en el artículo 18 de la ley 80 de 1993, el artículo 140 del contrato de concesión incluye dentro de las cláusulas unilaterales en cabeza de Metrolinea S.A. la Declaratoria de Caducidad. Tal cláusula a la letra expresa:

“ Si se presenta algún incumplimiento de las obligaciones a cargo del concesionario establecidas en este contrato que afecte de manera grave y directa su ejecución, de manera tal que pueda conducir a su paralización, lo cual se presume cuando en este contrato se menciona la referencia específica a la posibilidad de decretar la caducidad, Metrolinea S.A. por medio de acto administrativo debidamente motivado podrá declarar la caducidad del contrato, en los términos y condiciones previstos en la ley 80 de 1993 o en las normas que lo adicionen, modifiquen o sustituyan y ordenar su liquidación en el estado en que se encuentre”.

En el desarrollo de esta auditoría se ha elevado consulta a la Superintendencia de Sociedades a fin de establecer con certeza si respecto de TRANSPORTE INTELIGENTE S.A. (TISA) se está adelantando proceso concursal alguno y de ser así la Contraloría Municipal debe observar con atención las determinaciones que tome METROLINEA S.A. con fundamento en el clausulado del contrato de concesión.

ANÁLISIS FINANCIERO

1.1 BALANCE GENERAL CIFRAS EN MILES DE PESOS)

Se hizo la revisión de los estados financieros como son el Balance General y el Estado de Actividad Económica y Social, realizando el respectivo análisis horizontal y vertical de las cuentas para determinar las variaciones porcentuales y la participación en pesos de cada una de ellas. A su vez, se examinaron algunas cuentas del balance debido a su representatividad como se muestra y resalta en la siguiente tabla:

METROLINEA S.A.					
BALANCE GENERAL COMPARATIVO A 31 DE DICIEMBRE DE 2014					
(Cifras en Miles de Pesos)					
			Análisis Horizontal		Análisis Vertical
	2014	2013	Variación Absoluta	%	%
ACTIVO					
Activo Corriente	\$ 5,472,649	\$ 3,457,258	\$ 2,015,391	58%	50%

Efectivo	\$ 2,450,405	\$ 1,973,766	\$ 476,639	24%	23%
Caja	\$ 0	\$ 0	\$ 0		0%
Bancos y Corporaciones	\$ 2,450,405	\$ 1,973,766	\$ 476,639	24%	23%
Deudores	\$ 3,022,244	\$ 1,483,492	\$ 1,538,752	104%	28%
Prestación de servicios	\$ 726,937	\$ 586,161	\$ 140,776	24%	7%
Transferencias por cobrar	\$ 1,100,000	\$ 100,000	\$ 1,000,000	1000%	10%
Antic. O saldos a favor por impuesto y contribuciones	\$ 69,193	\$ 22,193	\$ 47,000	212%	1%
Recursos entregados en Administración	\$ 1,339	\$ 1,339	\$ 0	0%	0%
Otros deudores	\$ 1,124,775	\$ 773,799	\$ 350,976	45%	10%
Activo No Corriente	\$ 5,415,396	\$ 7,202,217	-\$ 1,786,821	-25%	50%
Propiedades, planta y equipo	\$ 1,121,232	\$ 1,252,138	-\$ 130,906	-10%	10%
Otros Activos	\$ 4,294,164	\$ 5,950,079	-\$ 1,655,915	-28%	39%
TOTAL ACTIVO	\$ 10,888,045	\$ 10,659,475	\$ 228,570	2%	100%
PASIVO					
Pasivo Corriente	\$ 1,046,827	\$ 1,456,050	-\$ 409,223	-28%	10%
Cuentas por pagar	\$ 624,737	\$ 949,413	-\$ 324,676	-34%	6%
Obligaciones laborales	\$ 410,773	\$ 488,348	-\$ 77,575	-16%	4%
Otros Pasivos	\$ 11,317	\$ 18,289	-\$ 6,972	-38%	0%
Pasivo No Corriente	\$ 1,725,767	\$ 1,576,463	\$ 149,304	9%	16%
Cuentas por pagar	\$ 1,697,432	\$ 1,576,463	\$ 120,969	8%	16%
Pasivos Estimados	\$ 28,335	\$ 0	\$ 28,335	100%	0%
TOTAL PASIVO	\$ 2,772,594	\$ 3,032,513	-\$ 259,919	-9%	25%
PATRIMONIO					
Patrimonio Institucional	\$ 8,115,451	\$ 7,626,962	\$ 488,489	6%	75%
Capital Suscrito y Pagado	\$ 12,796,646	\$ 12,796,646	\$ 0	0%	118%
Reserva Legal	\$ 92,383	\$ 92,383	\$ 0	0%	1%
Otras Reservas	\$ 6,126	\$ 6,126	\$ 0	0%	0%
Resultado del Ejercicio	\$ 488,489	-\$ 1,341,647	\$ 1,830,136	-136%	4%
Resultados de Ejercicios Anteriores	-\$ 5,268,193	-\$ 3,926,546	-\$ 1,341,647	34%	-48%

TOTAL PATRIMONIO	\$ 8,115,451	\$ 7,626,962	\$ 488,489	6%	75%
TOTAL PASIVO + PATRIMONIO	\$ 10,888,045	\$ 10,659,475	\$ 228,570	2%	100%

ACTIVO

Activo Corriente

Revisado el estado financiero anterior (Balance General), se observa que dentro del activo corriente la cuenta más representativa es **Deudores** la cual presentó una variación en porcentaje del 104% entre vigencias; así mismo, de esta cuenta se desglosa la subcuenta **Transferencia por cobrar** la que tuvo un aumento significativo, teniendo una variación entre vigencias del 1000%, esta subcuenta hace alusión a las transferencias enviadas por el municipio de Bucaramanga a Metrolínea SA.

Activo No Corriente

La cuenta más representativa es **otros activos** la cual hace referencia a Cargos Diferidos, los que corresponden a gastos que se ejecutaron y que se han venido amortizando proporcionalmente a los ingresos.

PASIVO

Para la vigencia 2014 los pasivos sumaron \$2.772.594.000. frente a \$3.032.513.000 vigencia 2013 presentando una disminución entre vigencias del -9%, la cual se encuentra reflejada entre las diferentes cuentas que hacen parte del pasivo corriente y no corriente.

PATRIMONIO

Muestra un aumento del 6% con respecto a la vigencia 2013, pasando de \$7.626.962.000 a \$ 8.115.451.000. Este aumento obedece a la utilidad del ejercicio reflejada en el estado de actividad económica y social por valor de \$488.489.000 para la vigencia 2014, resultado producto de las transferencias realizadas por el municipio de Bucaramanga, reflejado en la cuenta de Ingresos.

1.2 ESTADO DE ACTIVIDAD FINANCIERA, ECONOMICA Y SOCIAL

En el comparativo de los resultados financieros de Metrolínea S.A. entre 2014 y 2013, es de resaltar la disminución de 2% del rubro *Participación recaudo del SITM* cuando sería de esperar un crecimiento.

El comportamiento de este rubro, que representa los ingresos operativos del sistema, muestra que su operación no se ha extendido y que, por el contrario, se generan menos viajes de un año a otro.

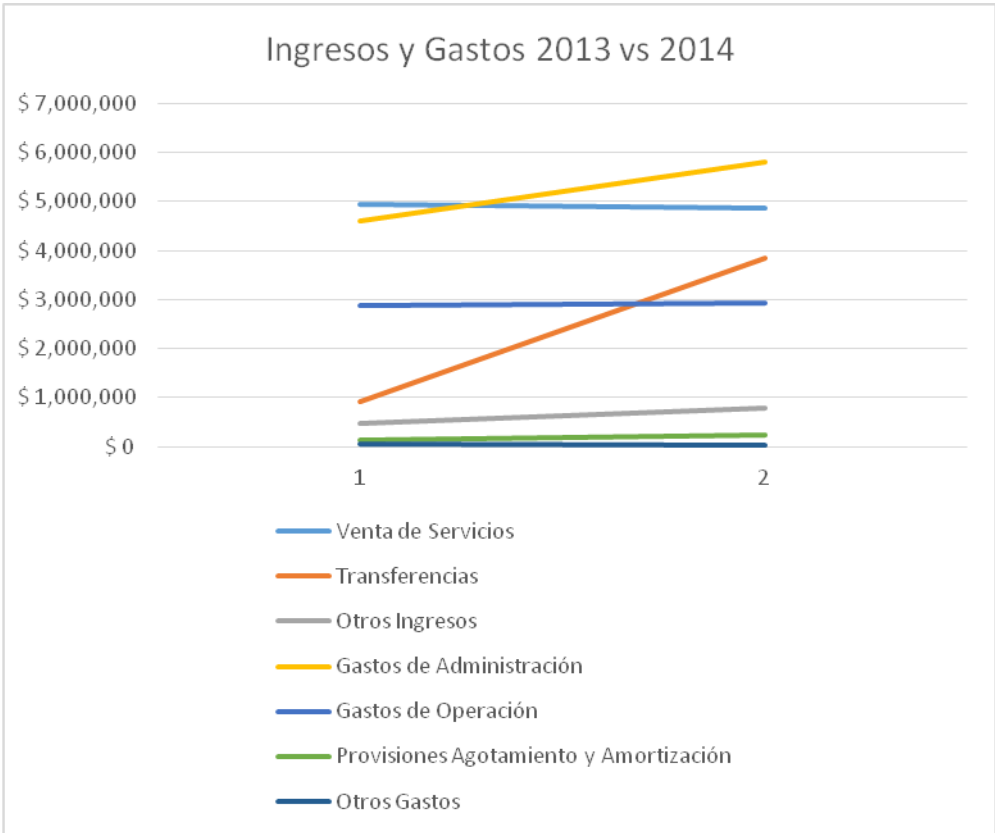
Mientras que los ingresos operativos disminuyen, los gastos administrativos crecieron en 1.208 millones, crecimiento del 26%, donde se destacan los gastos generales y la amortización de diferidos, que crecen 82% y 53%, respectivamente.

METROLINEA					
ESTADO DE ACTIVIDAD FINANCIERA,					
(Cifras en Miles de Pesos)					
			Análisis Horizontal		Análisis Vertical
	2013	2014	Variación Absoluta	%	%
INGRESOS	\$ 6.325.548	\$ 9.482.232	\$ 3.156.684	50%	100%
Venta de Servicios	\$ 4.949.912	\$ 4.859.809	-\$ 90.103	-2%	51%
Participación recaudo del SITM	\$ 4.949.912	\$ 4.859.809	-\$ 90.103	-2%	51%
Transferencias	\$ 910.850	\$ 3.837.867	\$ 2.927.017	321%	40%
Transferencias entidades territoriales	\$ 910.850	\$ 3.837.867	\$ 2.927.017	321%	40%
Otros Ingresos	\$ 464.786	\$ 784.556	\$ 319.770	69%	8%
Financieros	\$ 78.832	\$ 65.925	-\$ 12.907	-16%	1%
Recursos Fondo de Mantenimiento y Expansion	\$ 283.329	\$ 265.211	-\$ 18.118	-6%	3%
Extraordinarios	\$ 102.625	\$ 453.420	\$ 350.795	342%	5%
GASTOS	\$ 7.667.195	\$ 8.993.743	\$ 1.326.548	17%	95%
Gastos de Administración	\$ 4.592.713	\$ 5.800.781	\$ 1.208.068	26%	61%
Sueldos y Salarios	\$ 2.041.934	\$ 2.168.205	\$ 126.271	6%	23%
Aportes sobre la nomina	\$ 417.093	\$ 346.928	-\$ 70.165	-17%	4%
Gastos Generales	\$ 783.978	\$ 1.423.757	\$ 639.779	82%	15%
Impuestos contribuciones y tasas	\$ 249.259	\$ 175.201	-\$ 74.058	-30%	2%
Amortización cargos diferidos	\$ 1.100.449	\$ 1.686.690	\$ 586.241	53%	18%
Gastos de Operación	\$ 2.867.479	\$ 2.928.887	\$ 61.408	2%	31%
Sueldos y Salarios	\$ 254.181	\$ 281.997	\$ 27.816	11%	3%
Aportes sobre la nomina	\$ 52.822	\$ 57.828	\$ 5.006	9%	1%
Gastos Generales	\$ 2.476.578	\$ 2.584.140	\$ 107.562	4%	27%
Impuestos contribuciones y tasas	\$ 83.898	\$ 4.922	-\$ 78.976	-94%	0%
Provisiones Agotamiento y Amortización	\$ 148.395	\$ 229.296	\$ 80.901	55%	2%
Otros Gastos	\$ 58.608	\$ 34.779	-\$ 23.829	-41%	0%
Gastos Bancarios	\$ 57.811	\$ 5.045	-\$ 52.766	-91%	0%
Otros Gastos Ordinarios	\$ 727	\$ 14.737	\$ 14.010	1927%	0%
Extraordinarios	\$ 70	\$ 14.997	\$ 14.927	21324%	0%
RESULTADO NETO DEL EJERCICIO	-\$ 1.341.647	\$ 488.489	\$ 1.830.136	-136%	5%

Para poder financiar este incremento en los gastos y adicionalmente mostrar una ganancia en el resultado del ejercicio para 2014, la Alcaldía de Bucaramanga aumentó las transferencias hacia la entidad, pasando de 910 millones de

pesos en 2013 a 3.837 millones de pesos en 2014, para un aumento del 321%.

En el siguiente gráfico se muestran las pendientes de variación de los ingresos y los gastos, donde se destacan ampliamente las líneas de color amarillo y anaranjado, correspondientes a los gastos de administración y las transferencias. El resto de rubros o bien disminuyen o crecen en una proporción mucho menor.



El escenario real de la entidad, que estaría representado por un estado de resultados que no incluya las transferencias del municipio de Bucaramanga, muestra cómo los ingresos aumentaron en \$ 229 millones de pesos para un crecimiento de 4%, gracias a unos ingresos extraordinarios, mientras que los gastos aumentan \$ 1.326 millones de pesos para un crecimiento de 17%. De este monto, la gran mayoría, \$ 1.208 millones de pesos, corresponden al incremento en los gastos administrativos. En este escenario, Metrolínea S.A. pasa de mostrar una pérdida de \$ 2.252 millones de pesos en 2013 (también sin incluir las transferencias del municipio) a \$ 3.349 millones de pesos en 2014, lo cual representa un 49% de aumento en la PERDIDA de la sociedad.

METROLÍNEA					
ESTADO DE ACTIVIDAD FINANCIERA, ECONOMICA Y SOCIAL. SIN TRANSFERENCIAS DEL MUNICIPIO					
(Cifras en Miles de Pesos)					
	2013	2014	Análisis Horizontal		Análisis Vertical
			Variación Absoluta	%	%
INGRESOS	\$ 5.414.698	\$ 5.644.365	\$ 229.667	4%	100%
Venta de Servicios	\$ 4.949.912	\$ 4.859.809	-\$ 90.103	-2%	86%
Participación recaudo del SITM	\$ 4.949.912	\$ 4.859.809	-\$ 90.103	-2%	86%
Transferencias	\$ 0	\$ 0	\$ 0		0%
Transferencias entidades territoriales			\$ 0		0%
Otros Ingresos	\$ 464.786	\$ 784.556	\$ 319.770	69%	14%
Financieros	\$ 78.832	\$ 65.925	-\$ 12.907	-16%	1%
Recursos Fondo de Mantenimiento y Expansion	\$ 283.329	\$ 265.211	-\$ 18.118	-6%	5%
Extraordinarios	\$ 102.625	\$ 453.420	\$ 350.795	342%	8%
GASTOS	\$ 7.667.195	\$ 8.993.743	\$ 1.326.548	17%	159%
Gastos de Administración	\$ 4.592.713	\$ 5.800.781	\$ 1.208.068	26%	103%
Sueldos y Salarios	\$ 2.041.934	\$ 2.168.205	\$ 126.271	6%	38%
Aportes sobre la nomina	\$ 417.093	\$ 346.928	-\$ 70.165	-17%	6%
Gastos Generales	\$ 783.978	\$ 1.423.757	\$ 639.779	82%	25%
Impuestos contribuciones y tasas	\$ 249.259	\$ 175.201	-\$ 74.058	-30%	3%
Amortización cargos diferidos	\$ 1.100.449	\$ 1.686.690	\$ 586.241	53%	30%
Gastos de Operación	\$ 2.867.479	\$ 2.928.887	\$ 61.408	2%	52%
Sueldos y Salarios	\$ 254.181	\$ 281.997	\$ 27.816	11%	5%
Aportes sobre la nomina	\$ 52.822	\$ 57.828	\$ 5.006	9%	1%
Gastos Generales	\$ 2.476.578	\$ 2.584.140	\$ 107.562	4%	46%
Impuestos contribuciones y tasas	\$ 83.898	\$ 4.922	-\$ 78.976	-94%	0%
Provisiones Agotamiento y Amortización	\$ 148.395	\$ 229.296	\$ 80.901	55%	4%
Otros Gastos	\$ 58.608	\$ 34.779	-\$ 52.766	-91%	1%
Gastos Bancarios	\$ 57.811	\$ 5.045	\$ 14.010	1927%	0%
Otros Gastos Ordinarios	\$ 727	\$ 14.737	\$ 14.927	21324%	0%
Extraordinarios	\$ 70	\$ 14.997	\$ 14.927	21324%	0%
RESULTADO NETO DEL EJERCICIO	-\$ 2.252.497	-\$ 3.349.378	-\$ 1.096.881	49%	-59%

LAUDOS ARBITRALES

Se estableció que en el Balance General y las notas explicativas elaborados por METROLINEA S.A., para su consolidación, se presentan saldos por concepto de litigios, demandas judiciales, laudos arbitrales dentro de Tribunales de Arbitramento, conciliaciones extrajudiciales y embargos decretados y ejecutados en procesos a favor y en contra de los entes gestores que no afectan los saldos de las cuentas del Balance toda vez que éstas se encuentran registradas en Cuentas de Orden, según lo dispuesto en los Conceptos de la Contaduría General de la Nación del 21 de diciembre de 2011 y 5 de enero de 2013.

Es preciso aclarar que el reconocimiento contable está a cargo de los municipios, conforme a lo aprobado en el documento CONPES 3298 de Julio de 2005 que indica: *“Además de los aportes presentados en el cuadro 4, los costos de operación del ente gestor, los riesgos financieros, las coberturas y los sobrecostos estarán en su totalidad a cargo de los Municipios del área Metropolitana” (Sic).*

Así las cosas, revisado el portal de Gestión Transparente Módulo procesos Judiciales reportado por Metrolinea S.A., desde la vigencia 2014 se observaron relacionados los siguientes procesos judiciales que tienen unos valores en pesos de sus pretensiones, discriminados así:

TOTAL PROCESOS	PROCESOS JUDICIAL	VALOR DE LA PRETENSIÓN
91	Activo	\$ 111,094,184,543
13	Acción Contractual	\$ 83,876,163,044
2	Acción De Grupo	\$ 4,014,000,000
1	Acción De Nulidad Y Restablecimiento Del Derecho Laboral	\$ 85,622,713
4	Acción De Repetición	\$ 2,340,911,226
34	Acción De Tutela	\$ 0
15	Acción Popular	\$ 0
1	Nulidad Simple	\$ 0
1	Ordinario Laboral	\$ 161,049,100
20	Reparación Directa	\$ 20,616,438,460
7	Archivado	\$ 522,960,000
1	Acción Contractual	\$ 400,000,000
4	Acción Popular	\$ 0
1	Reparación Directa	\$ 65,000,000
1	Restitución De Bien Inmueble Arrendado	\$ 57,960,000
2	Inactivo	\$ 0
1	Acción De Tutela	\$ 0
1	Acción Popular	\$ 0
2	Otro	\$ 777,660,000
1	Acción Popular	\$ 0
1	Reparación Directa	\$ 777,660,000
102	TOTAL PRETENSIONES	\$ 112,394,804,543.00

Fuente: Gestión Transparente – Modulo Reportes Procesos Judiciales

PROCESO JUDICIAL: No. 68-001-33-31-012-2011-00835.

NUMERO DE DESPACHO: 012

FECHA DEMANDA. 01/0172011

NUMERO DE ARCHIVO: 00835

TIPO PROCESO. ORDINARIO DE MAYOR CUANTÍA.

TIPO DE ACCIÓN: REPARACIÓN DIRECTA.

MOTIVO DE LA DEMANDA: Perjuicios ocasionados en virtud del accidente de tránsito que produjo la muerte del señor ABRAHAM PRADA MONSALVE en inmediaciones a Sanandresito la Isla, los demandantes aducen que el puente peatonal estaba cerrado.

PRETENCION ECONOMICA: \$777.660.000

ESTADO DEL PROCESO: ACTIVO.

EVENTO EL PROCESO: Sentencia de Segunda Instancia.

FECHA DEL EVENTO: 11/06/2015.

EVENTOS: Sentencia de Segunda Instancia.

PROCESOS NO CARGADOS A LA PÁGINA DE GESTIÓN TRANSPARENTE EN EL MÓDULO DE PROCESOS JUDICIALES.

PROCESOS DEMANDANTE VARGAS VELANDIA HOY XIE S.A.:

ACCIÓN	CUANTÍA	JUZGADO	DEMANDANTE	ESTADO ACTUAL	HECHO GENERADOR	RADICACIÓN
Acción Contractural	\$ 12.259.844.538,00	Tribunal Administrativo de Santander-Sala Escritural	Sociedad Xie S.A.	Etapa probatoria. Se suspendieron las diligencias de recepción de testimonios. El proceso fue redistribuido por descongestión. El nuevo Magistrado no ha avocado conocimiento. La perito posesionada solicitó ampliación del término para presentar dictámen financiero	Presunto incumplimiento del contrato 006 de 2006. Mayores costos incurridos en la ejecución del contrato. Costos indirectos en la indefinición de los diseños, costos administrativos en la etapa de indefinición de diseños. Diseños realizados por Xie S.A. no reconocidos por Metrolinea S.A. Utilidad esperada por obras adicionales ofrecidas no adjudicadas. Costos por mayor permanencia, Costos Standby, Costos Financieros. Devolución de compensaciones. Nulidad de la resolución No. 117 de 2008 y 181 de 2008 mediante las cuales se impone una compensación de daños y perjuicios a XIE S.A.	2008-00510 proceso judicial gestión transparente número 68-001-23-3111000-200800510
Acción Contractural	\$ 15.950.663.210,00	Tribunal Administrativo de Santander-Sala Escritural	Sociedad Xie S.A.	Al despacho para estudio de acumulación de demandas. Magistrada Digna María Guerra Pinzón, pendiente notificar demanda de reconvencción por parte de Metrolinea	Presunto incumplimiento del Contrato 007 de 2006, mayores costos incurridos en la ejecución del contrato. Costos indirectos en la indefinición de diseños, costos administrativos en la etapa de indefinición de diseños. Diseños realizados por Xie S.A. no reconocidos por Metrolinea S.A. Utilidad esperada por obras adicionales ofrecidas no adjudicadas. Costos por mayor permanencia, Costos Standby, Costos Financieros. Devolución de compensaciones. Nulidad de la resolución No. 117 de 2008 y 181 de 2008 mediante las cuales se impone una compensación de daños y perjuicios a XIE S.A.	2008-00720 proceso judicial Gestión Transparente. No. 68-001-23-31-000-2008-00720
Acción Contractural	\$ 20.950.673.830,00	Tribunal Administrativo de Santander-Sala Escritural	Sociedad Xie S.A.	Al despacho para decreto de pruebas-SE ENVIA PROCESO A LA MAGISTRADA DIGNA MARÍA GUERRA PINZÓN PARA ESTUDIO DE ACUMULACIÓN CON EL PROCESO 2008-00720-00	Metrolinea S.A. expidió la Resolución No. 483 de 2009 confirmada mediante Resolución No. 313 de 2010, donde se declaró incumplimiento de contrato número 007 de 2006, a pesar de la decisión de la amigable composición tramitada en la SCI	2012-00170 Proceso judicial Módulo Gestión Transparente No. 68-001-23-00-000-2012-00170
Acción Contractural	\$ 19.909.605.057,00	Tribunal Administrativo de Santander-Sala Escritural	Sociedad Xie S.A.	El 27 de Marzo de 2015 se decretó pruebas.	Metrolinea S.A. expidió la Resolución No. 482 de 2009 confirmada mediante Resolución No. 312 de 2010, donde se declaró incumplimiento de contrato número 06 de 2006, a pesar de la decisión de la amigable composición tramitada en la SCI	2012-00213 Proceso Judicial Modulo Gestión Transparente No. 68-001-23-00-000-2012-00213
TOTAL	\$ 69.070.786.635,00					

El 10 de Agosto de 2009 la Sociedad Colombiana de Ingenieros mediante decisión de los Amigables Compondedores condenó a la Entidad por la suma de \$9.054.995.633 y sus

intereses moratorios a con corte 31 de Julio de 2015, asciende a la suma de \$.9.645.111.983.

DEMANDANTE	CAUSA	FECHA FALLO	CAPITAL	INDEXACIÓN	INTERESES	VALOR TOTAL
XIES S.A.	CONTRATOS NoS 06 Y 07 DE 2006	10 AGOSTO 2009/ 26 JULIO 2011	9.054.995.633	84.747.680	9.645.111.983	18.784.855.296

PROCESOS: TRIBUNALES DE ARBITRAMENTO. DEMANDANTE CONCOL CROMAS:

En el Centro de Conciliación Arbitraje y Amigable Composición de la Cámara de Comercio de Bucaramanga se adelantaron dos procesos arbitrales cuyo demandante fue CONCOL CROMAS y fueron proferidos laudos arbitrales, así: uno condenatorio y otro absolutorio, a 31 de Julio de 2015, existen intereses moratorios así:

DEMANDANTE	CAUSA	FECHA FALLO	CAPITAL	INDEXACIÓN	INTERESES	VALOR TOTAL	LAUDO ARBITRAL
CONSORCIO CONCOL CROMAS	CONTRATO No. 001 de 2006	9 de Marzo de 2010	2.052.588.248,00	-	2.640.255.683,00	4.692.843.931,00	CONDENATORIO
CONSORCIO CONCOL CROMAS	CONTRATO No. 005 DE 2006	12 Agosto de 2014	695732484	0	568209794	1.263.942.278,00	ABSOLUTORIO

Nota: El laudo Arbitral en el Tribunal de Arbitramento proferido en Agosto de 2014, fue objeto de recurso de anulabilidad por el Demandante CONSORCIO CONCOL CROMAS, recurso que se está surtiendo ante el Consejo de Estado.

PROCESOS DEMANDANTE ESTACIONES METROLÍNEA (PQP)

ACCIÓN	CUANTÍA	JUZGADO	DEMANDANTE	ESTADO ACTUAL	HECHO GENERADOR	RADICACIÓN
Acción Contractual	\$ 814.846.500,00	Tribunal Administrativo de Santander-Sala Escritural	Estaciones Metrolínea S.A.	Auto mediante el cual remite expediente al Despacho de la Doctora Digna María Guerra Picón. Se encuentra en Etapa probatoria.	Declara la nulidad de las Resoluciones 220, 221, 430 y 431 de 2011, por medio de las cuales se declaró cumplimiento tardío de la Sociedad, imponiendo multas.	2012-00198 Proceso Judicial Gestión Transparente 68-001-23-000-2012-00198
Acción Contractual	\$ 814.846.500,00	Tribunal Administrativo de Santander-Sala Escritural	Estaciones Metrolínea S.A.	4 de Agosto de 2015, se fijó en lista termino para contestar hasta el 19 de Agosto de 2015	Estaciones Metrolínea S.A. en ejercicio del medio de control de contraversiones contractuales solicita la nulidad de la Resolución No. 501 del 12 de Septiembre de 2011 a traves de las cuales se hizo efectiva la cláusulas de multas pactada en el contrato de concesión para la construcción de la Estación Cabecera y los patio y talleres de Floridablanca del SITM y del Acto Administrativo No. 568 del 7 de Diciembre de 2011, que decidió el recurso de reposición interpuesto por la Sociada Contratista.	2012-00359 procesos judicial modulo gestión transparente 68-001-23-00-000-2012-00359
TOTAL	\$ 1.629.693.000,00					

Estos procesos se encuentran registrados en el módulo.

Así mismo, ante el Centro de Conciliación, Arbitraje y Amigable Composición de la Cámara de Comercio de Bucaramanga se adelanta un proceso Arbitral, que por tratarse de un Tribunal de Arbitramento, no se encuentra en el módulo de Procesos Judiciales del Software Gestión Transparente.

ACCIÓN	CUANTÍA	JUZGADO	DEMANDANTE	ESTADO ACTUAL	HECHO GENERADOR	RADICACIÓN
Tribunal Arbitral	\$ 264.938.875.527,00	Tribunal de Arbitramento Cámara de Comercio de Bucaramanga	Estaciones Metrolínea S.A.	En traslado de excepciones y objeciones al juramento estimatorio	Terminación anticipada del Contrato M-LP-001-2008	2014-194

CONCLUSIONES ÁREA FINANCIERA

Improvisación, falta de planeación, desequilibrio económico, mayor permanencia en obra, mayores cantidades de obra no prevista en los contratos suscritos, han sido fundamentalmente las pretensiones de los contratistas de Metrolínea S.A. y en los que han terminado, excepción hecha de un Laudo Arbitral proferido en un Tribunal de Arbitramento iniciado por CONCOL CROMAS, terminado en agosto de 2014 (cuyo sentido fue favorable a los intereses de Metrolínea S.A.) todos han condenado a Metrolínea al pago de cuantiosas sumas de dinero.

Además, hay tramos del SITM que a la fecha no han entrado en funcionamiento como ocurre con los de Piedecuesta, norte de Bucaramanga, Girón, la parte oriental del municipio de Floridablanca y varias terminales como las del Norte de Bucaramanga, Girón, PQP y la de Piedecuesta; fuera de ello, hay falencias en el seguimiento de la prestación del servicio.

Todo lo anterior resalta una problemática financiera que impacta significativamente las arcas de Metrolínea S.A., por cuanto sus ingresos se limitan a transferencias realizadas por los diferentes municipios (en particular del municipio de Bucaramanga), e ingresos por operación del 6,85% del recaudo del Sistema, producto del convenio de concesión con TISA.

Lo anterior conlleva a que el municipio de Bucaramanga, por ser el mayor accionista (con un 94% de participación accionaria) sea afectado por ser el directamente responsable de la cancelación de Laudos Arbitrales y Sentencias de Jueces por conceptos como: intereses relacionados a mayores cantidades de obra, costas e indexaciones, desequilibrios económicos en los Contratos, etc.

Así las cosas, preocupa a este Organismo de Control que el erario del municipio de Bucaramanga sufra detrimento patrimonial por decisiones administrativas que para la Justicia han sido erróneas tomadas por los Órganos de Administración de Metrolínea S.A., por falta de planeación en sus ejecuciones de obras públicas las que se ven reflejadas en los procesos judiciales seguidos en su contra.

En cuanto a la operación del S.I.T.M., ésta se ha ejecutado en un 66% del área estimada de los municipios de Bucaramanga, Floridablanca y Piedecuesta, según los estudios previos hechos por la UIS, lo cual resalta que hubo una sobreestimación de la demanda del servicio público de transporte masivo en el Área Metropolitana de Bucaramanga, generando la operación menores ingresos de los estimados y presupuestados financieramente, lo que afecta directamente la ejecución de la operación y la administración del sistema.

Se concluye que revisados los Estados Financieros, METROLINEA S.A. no está cumpliendo con los principios básicos del marco económico del Contrato de Concesión del Sistema de recaudo (celebrado con TISA) donde se evidenció que desde el inicio de la operación comercial la sociedad no es autosostenible, razón por la cual la Administración Municipal de Bucaramanga realiza Transferencias para cubrir la

estructura de sus gastos de funcionamiento e inversión mes a mes.

CONVENIO INTERADMINISTRATIVO

ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA – METROLÍNEA S.A.

MARCO LEGAL DE LA DELEGACIÓN ADMINISTRATIVA LLEVADA A CABO POR EL ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA A FAVOR DE METROLÍNEA S.A.

El artículo 2° de la Ley 310 de 1996 establece que “... la Nación y sus entidades descentralizadas por servicios cofinanciarán o participarán con aportes de capital, en dinero o en especie, el Sistema Público Urbano de Transporte Masivo de Pasajeros,... ...siempre y cuando se cumplan los siguientes requisitos: ...2. Que el proyecto respectivo tenga concepto previo del Conpes mediante un estudio de factibilidad y rentabilidad, técnico-económico, socio-ambiental y físico-espacial, que defina claramente tanto la estrategia como el Sistema Integral de Transporte Masivo propuesto, así como el cronograma y los organismos de ejecución...”. (Sic).

De conformidad con el Documento CONPES 3298 de julio 26 de 2004 el Área Metropolitana de Bucaramanga podrá delegar en Metrolínea S.A. mediante la celebración de un convenio interadministrativo, la gestión y contratación de la operación del Sistema, dentro de las condiciones allí dispuestas, así: “...*La autoridad de transporte público colectivo y masivo será el Área Metropolitana de Bucaramanga,... ...y podrá delegar*

mediante convenio interadministrativo en Metrolínea S.A., la gestión y contratación de la operación del sistema y en los municipios la construcción y mantenimiento de la infraestructura...”. (Sic).

%%%%%%%%%

ANÁLISIS DEL CASO

La delegación administrativa es una institución del Derecho Administrativo que consiste en que un funcionario que es titular de una función (delegante) traslada su ejercicio a otra autoridad (delegataria) para que ésta la cumpla en nombre de aquel.

Para algunos tratadistas consiste en transferir competencias a entes autónomos para que resuelvan asuntos en forma independiente y definitiva, pudiendo el delegante en cualquier momento revocar la decisión y reasumir la competencia.

Características sobresalientes de la delegación administrativa:

1. Para delegar se requiere ley previa que la autorice.
2. Solamente se puede delegar en los funcionarios que determine la Constitución o la ley.
3. Solo puede delegarse lo autorizado por la ley.

4. La ley determina las condiciones para que las autoridades administrativas puedan delegar en sus subalternos o en otras autoridades.
5. El delegante podrá reformar, adicionar, o revocar el delegante, reasumiendo la correspondiente responsabilidad.
6. La ley establecerá los recursos que puedan interponerse contra los actos de los delegatarios.
7. El delegante debe ejercer control de tutela sobre las decisiones del delegatario.

La Ley 1454 de 2011:

El artículo 20 de la Ley 1454 de 2011 establece que la Nación y los diferentes órganos del nivel central podrán delegar en las entidades territoriales o en los diferentes esquemas asociativos territoriales y en las áreas metropolitanas, por medio de convenios o contratos plan, atribuciones propias de los organismos y entidades públicas de la nación así como de las entidades e institutos descentralizados del orden nacional.

Para que pueda tipificarse la delegación se requiere ley previa pues la delegación se perfecciona con la decisión administrativa de transferir la competencia o función que autoriza la Ley, bien sea a entes u organismos autónomos, sobre los cuales sólo puede ejercer el poder central control de tutela.

Así, la delegación se origina en un acto administrativo fundado en la ley.

En quien radica la competencia en caso de delegación.

En caso de delegación, la competencia radica en el delegante por ser su titular.

El delegante solo transfiere el ejercicio de la competencia y como titular de ella, puede retomarla en cualquier momento, bien sea revocando la delegación o la decisión.

La delegación nunca es definitiva, así sea ejercida por tiempo indeterminado.

La ley puede establecer límites temporales para el ejercicio de las funciones delegadas.

El delegante puede reasumir la competencia en cualquier tiempo, o transferirlo a otro órgano.

El delegatario está sometido a un control de tutela, es decir, a una orientación, pudiendo el delegante revocar la delegación en cualquier momento.

Jurisprudencia constitucional sobre la delegación:

La jurisprudencia Constitucional señala que *“la delegación es un técnica de manejo administrativo de las competencias que autoriza la Constitución en diferentes normas (arts 209, 211, 196 inc 4° y 305 de la Constitución), algunas veces de modo general, otras de manera específica, en virtud de la cual se produce el traslado de competencias de un órgano que es titular de las respectivas funciones a otro, para que sean ejercidas por éste, bajo su responsabilidad, dentro de los términos y condiciones que fije la ley”*.

Sobre los elementos de la delegación la Corte Constitucional se ha pronunciado en numerosas sentencias, sobresaliendo las siguientes: T-024 de 1996, C-382 de 2000, C-088 de 2000, C-727 de 2000, C-372 de 2002, C-1060 de 2003, C-036 de 2005, C-205 de 2005, C-693 de 2008.

La delegación para el tratadista Libardo Rodríguez:

La delegación, para el tratadista Libardo Rodríguez, es una atenuación de la centralización pues por medio de ella las autoridades conservan el monopolio de su poder.

La delegación en los artículos 209 y 211 de la Constitución:

La Constitución Política de 1991 consagra la figura de la delegación en dos de sus normas: artículo 209 y artículo 211.

El artículo 209 de la Constitución consagra en su inciso primero que “...*La función administrativa está al servicio de los intereses generales y se desarrolla con fundamento en los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad, mediante la descentralización, la delegación y la desconcentración de funciones...*”. (Sic).

El artículo 211 de la Constitución expresa:

“La ley señalará las funciones que el Presidente de la República podrá delegar en los ministros, directores de Departamentos Administrativos, representantes legales de entidades descentralizadas, superintendentes, gobernadores, alcaldes y agencias del Estado que la misma ley determine. Igualmente, fijará las condiciones para que las autoridades administrativas puedan delegar en sus subalternos o en otras autoridades.

La delegación exime de responsabilidad al delegante, la cual corresponderá exclusivamente al delegatario, cuyos actos o resoluciones podrá siempre reformar o revocar aquel, reasumiendo la responsabilidad consiguiente.

La ley establecerá los recursos que se pueden interponer contra los actos de los delegatarios.”. (Sic).

La Ley 489 de 1998 y la delegación:

El artículo 9 de la Ley 489 de 1998 estipula que la delegación administrativa consiste en que las autoridades pueden “...*transferir el ejercicio de funciones a sus colaboradores o a otras autoridades, con funciones afines o complementarias...*”. (Sic. Norma citada).

Conforme a lo anterior, como ya se expresó, mediante la delegación el funcionario que es titular de una función (delegante) traslada su ejercicio a otra autoridad (delegataria), para que esta la cumpla en nombre de aquel.

La Ley 489 de 1998 consagra las principales reglas que regulan la delegación, así:

1. Los representantes legales de organismos y entidades que posean una estructura independiente y autonomía administrativa podrán delegar la atención y decisión de los asuntos a ellos confiados por la ley y los actos orgánicos respectivos.
2. El acto de delegación siempre será escrito y en él se determinará la autoridad delegataria y las funciones o asuntos específicos objeto de ella (art 10).
3. Los delegantes se deben informar en todo momento sobre el desarrollo de las delegaciones que hayan otorgado, e impartir orientaciones generales sobre el ejercicio de las funciones delegadas (Art 10).

¿La delegación exime de responsabilidad al delegante?

En principio, la delegación exime de responsabilidad al delegante y la pone en cabeza, exclusivamente, del delegatario, sin perjuicio de que en virtud de lo dispuesto en el artículo 211 de la Constitución Política la autoridad delegante pueda, en cualquier tiempo, reasumir la competencia y revisar los actos expedidos por el delegatario, con sujeción a las disposiciones del Código de Procedimiento Administrativo y será responsable por su deber de vigilancia y control del ejercicio de las funciones delegadas.

¿Por qué se exime, en principio, de responsabilidad al delegante por los actos del delegatario? Por el principio de responsabilidad subjetiva del servidor delegado.

La Constitución y la responsabilidad de los servidores públicos:

La responsabilidad de los servidores públicos que está señalada en los artículos 6, 90, 121, 122 y 123 de la Constitución está determinada a partir de la omisión o extralimitación de sus atribuciones o competencias funcionales.

La sentencia C – 372 de 2002 de la Corte Constitucional y la responsabilidad cuando hay delegación:

En la delegación la responsabilidad en principio corresponde al delegatario porque él es el encargado del cumplimiento de las funciones que se le delegan y no así el

delegante porque, de lo contrario, se le estaría asignando al delegante responsabilidad por conductas legalmente trasladadas “las cuales deben estar a su cuidado y a su alcance”.

Además de lo anterior, la delegación aísla o exime al delegante de los actos del delegatario pues “la delegación constitucionalmente no conecta al delegante con los actos del delegatario, aunque éste pueda reasumir las funciones transferidas. No puede decirse que el acto del delegatario sea un acto del delegante.” (Corte Constitucional. Sentencia C-372 de 2002. M.P. Jaime Córdoba Triviño).

Entre delegante y delegatario no hay, en principio, solidaridad por los actos, hechos u omisiones de éste último.

Según la Corte Constitucional, todo texto que establezca responsabilidad y solidaridad del delegante por actos, hechos u omisiones del delegatario, viola la Constitución. (Sentencia C-372 de 2002. M.P. Jaime Córdoba Triviño).

La delegación exonera de responsabilidad al delegante para que recaiga exclusivamente sobre el delegatario. ¿Cuándo ocurre ello? Cuando las acciones u omisiones son responsabilidad exclusiva del delegatario, es decir, sin intervención del delegante; en este caso, el delegatario estará respondiendo por el hecho propio.

Finalidad específica de la delegación administrativa:

Es un mecanismo jurídico que permite a las autoridades públicas diseñar estrategias relativamente flexibles para el cumplimiento de funciones propias de su empleo, en aras del cumplimiento de la función administrativa y de la consecución de los fines esenciales del Estado (Arts 2 y 209 de la Constitución Política).

Objeto de la delegación administrativa:

La delegación recae sobre la competencia o autoridad que ostenta el delegante para ejercer las funciones de su cargo.

Improcedencia de la delegación.

Hay funciones cuyo ejercicio es indelegable, sea porque hay restricción expresa sobre la materia o porque la naturaleza de la función no admite delegación.

Lo que debe ser objeto de delegación son las funciones de mera ejecución, instrumentales u operativas.

El delegante:

El delegante es designado por la Constitución o por la Ley.

El artículo 211 de la Constitución faculta al legislador para que señale las “autoridades administrativas” que pueden actuar como delegantes.

El carácter de delegante está reservado al titular de la atribución o del empleo público ya que se necesita que “las funciones delegadas estén asignadas al delegante”.

Discrecionalidad para delegar:

Aunque se disponga de la autorización para delegar, al delegante se le garantiza un amplio margen de discrecionalidad para decidir si delega o no el ejercicio de funciones propias de su empleo o cargo y, en caso de hacerlo, para para fijar los parámetros y condiciones que orientarán el ejercicio de la delegación por parte del o de los delegatarios.

En aplicación de los artículos 209 y 211 de la Constitución, el delegante no podrá tomar decisiones en asuntos cuyo ejercicio haya sido delegado.

El acto de delegación:

La delegación requiere de un acto formal en el que se exprese la decisión del delegante, el objeto de la delegación, el delegatario y las condiciones de tiempo, modo y lugar para el ejercicio de la delegación.

La transferencia de la función delegada se perfecciona con la manifestación positiva del funcionario delegante de su intención de hacerlo, a través de un acto administrativo motivado, en el que determina si su voluntad de delegar la competencia es limitada o ilimitada en el tiempo, o es general, o es específica.

Subordinación del delegatario:

El artículo 211 de la Constitución señala que la Ley “fijará las condiciones para que las autoridades administrativas pueden delegar en sus subalternos o en otras autoridades”.

El delegatario puede ser o no un funcionario subordinado al delegante aunque, en este caso, por la naturaleza específica de la actividad contractual o por la titularidad de la función en el jefe o representante de la entidad estatal, la delegación se presenta entre superior e inferior jerárquico.

Decisiones del delegatario:

El delegatario toma dos tipos de decisiones:

- a) Unas para el cumplimiento de las funciones del empleo del cual es titular;
- b) Otras, en ejercicio de la competencia delegada, para el cumplimiento de las correspondientes funciones del empleo del delegante.

En estricto sentido, es frente a las últimas que se actúa en calidad de delegatario pues en el primer evento él no es delegatario sino el titular de tales funciones.

Las decisiones que toma en calidad de delegatario tienen el mismo nivel y la misma fuerza vinculante como si la decisión hubiese sido tomada por el delegante y se asume que el “delegado es el autor real de las actuaciones que ejecuta en uso de las competencias delegadas y ante él se elevan las solicitudes y se surten los recursos a que haya lugar, como si fuese el titular mismo de la función”.

Recursos contra las decisiones del delegatario:

El artículo 211 de la Constitución asigna al legislador la facultad para establecer “los recursos que se pueden interponer contra los actos de los delegatarios”.

Decisiones en la delegación:

En la delegación se presentan tres clases de decisiones:

- a) La decisión de la autoridad que otorga la calidad de delegante a una autoridad administrativa y que señala las materias en las cuales podrá darse la delegación.
- b) La decisión de delegar que toma el delegante, la cual se concreta en el acto administrativo de delegación.
- c) Las decisiones que toma el delegatario en ejercicio de la delegación, las cuales a su vez se expresan en actos y resoluciones.

El vínculo entre delegante y delegatario:

Al delegar administrativamente se establece un vínculo funcional especial y permanente entre delegante y delegatario para el ejercicio de las atribuciones delegadas.

Ese vínculo especial y permanente entre delegante y delegatario surge a partir del acto administrativo de delegación, de forma adicional a la relación jerárquica o funcional que

exista entre ellos y es permanente mientras rija tal acto de delegación.

En virtud de tal delegación administrativa el delegante conserva y ejerce la facultad para:

- a) Reformar o revocar los actos o resoluciones del delegatario;
- b) Revocar el acto administrativo de delegación, conforme a lo señalado en el artículo 211 de la Constitución Política.

Tales particularidades se desprenden de:

- a) El principio de unidad de acción administrativa;
- b) La aplicación de los principios de la función administrativa a que hace referencia el artículo 209 de la Constitución, y
- c) Del deber de dirección, instrucción y orientación que corresponde al organismo estatal que hace la delegación administrativa.

La responsabilidad del delegante en materia contractual para efectos de la acción de repetición:

Prescribe el párrafo 4 del artículo 2° de la Ley 678 de 2001 que en materia contractual el acto de delegación no exime de responsabilidad legal en cuanto se refiere a la acción de repetición, ni en caso de ser llamado a responder solidariamente con el delegatario.

La Ley 678 de 2001 estipula la posibilidad de vincular al delegante en materia de acción de repetición, o de llamamiento en garantía, de acuerdo con los principios constitucionales sobre la responsabilidad de los servidores públicos y señala que hay dos alternativas a estudiar en relación con la responsabilidad del delegante:

1.- Primera hipótesis: El acto de delegación constituye, de manera inmediata, una barrera de protección o de inmunidad al delegante.

Esta hipótesis está en concordancia con la expresión contenida en el inciso segundo del artículo 211 de la Constitución Política, conforme al cual toda responsabilidad corresponde, exclusivamente, al delegatario.

2.- Segunda hipótesis: El delegante, junto con el delegatario, responde siempre por las decisiones que el delegatario tome en ejercicio de la delegación.

Para la Corte Constitucional estas alternativas son dos extremos incompatibles con los principios referentes a la responsabilidad del servidor público en general y del delegante, en especial.

EJE CENTRAL DEL DEBATE SOBRE LA RESPONSABILIDAD DEL DELEGANTE:

Para la Corte Constitucional no puede darse al artículo 211 de la Constitución una lectura aislada y meramente literal

para basar el argumento de considerar que la delegación administrativa protege y aparta total y automáticamente a la autoridad delegante de todo tipo de responsabilidad en relación con el ejercicio indebido o irregular de la delegación ya que tal interpretación choca con los principios de unidad administrativa y de titularidad de los empleos públicos, como fundamento de la competencia de la competencia de las autoridades públicas.

La delegación administrativa no es un mecanismo para desprenderse del cumplimiento de las funciones del cargo y menos aún para utilizarse con fines contrarios a los principios que rigen la función administrativa como la moralidad, la eficacia, la igualdad, o la imparcialidad, conforme a lo prescrito en el artículo 209 de la Constitución.

Considera la Corte Constitucional que tampoco es admisible el extremo opuesto, aquel según el cual el delegante responderá siempre por las actuaciones del delegatario, por cuanto se abandonaría el principio de responsabilidad subjetiva de los servidores públicos, de tal manera que inexorablemente respondan por las decisiones de otros.

Para la Corte Constitucional lo que la Constitución consagra es la responsabilidad que se deriva del ejercicio del cargo, sea ella por omisión o por extralimitación de sus funciones.

Tal interpretación de la Corte Constitucional quiere decir que desde el punto de vista de la distinción de las formas de

actuación de los tres partícipes en la delegación administrativa y con base en el principio de responsabilidad, cada uno de tales partícipes responde por sus decisiones y no por las decisiones que incumben a los demás.

Así, no puede exigirse que la autoridad que autoriza la delegación administrativa responda por todas las actuaciones del delegante, o del delegatario, según el caso.

Tampoco se puede exigir que el delegante responda por las decisiones del delegatario, aunque ello tampoco significa que el delegante no responda por lo que a él, como titular de la competencia delegada, corresponde en relación con la delegación ya que la delegación no constituye, en manera alguna, el medio a través del cual el titular de la función se desprende por completo de la materia delegada.

La delegación administrativa crea un vínculo permanente y activo entre delegante y delegatario que se debe reflejar en medidas como:

- a) Las instrucciones que se impartan al delegatario durante la permanencia de la delegación,
- b) Las políticas y orientaciones generales que se establezcan en aplicación del principio de unidad de la administración para que los delegatarios conozcan claramente y consideren en sus decisiones los planes, metas y programas institucionales,
- c) La revisión y el seguimiento a las decisiones que tome el delegatario y,

- d) La oportunidad para que el delegante revoque el acto de delegación y despoje oportunamente de la calidad de delegatarios a quienes no respondan a las expectativas en ellos fincadas.

Para ello el delegante conservará y ejercerá las facultades que se le otorgan en razón de ser el titular del empleo al cual pertenecen las funciones que se cumplen por los delegatarios.

La delegación no puede constituirse en el medio para evadir un régimen de prohibiciones ni de incompatibilidades que recae sobre la actuación de los servidores públicos, ni para imponer indebidamente a los subalternos la toma de decisiones contrarias a Derecho, con la convicción de que la delegación los aísla o los protege de toda modalidad de responsabilidad.

En todo caso se debe tener en cuenta que lo que busca la delegación administrativa es la eficacia, dentro de los criterios de moralidad e imparcialidad de la función administrativa, conforme a lo normado en el artículo 209 de la Constitución.

El análisis sistemático de las normas constitucionales para resolver los casos de responsabilidad patrimonial de delegante y delegatario:

La Corte Constitucional considera que no es suficiente con analizar el artículo 211 de la Constitución para resolver el asunto y es necesario considerar otros principios

constitucionales sobre la materia, es decir, se debe hacer un análisis sistemático de la Constitución con el fin de establecer los límites fijados por el constituyente en materia de responsabilidad del delegante ya que lo consagrado en el citado artículo 211 de la Constitución no agota los diferentes escenarios en que el delegante puede ser considerado sujeto responsable, pues existen otras normas constitucionales y legales que le imponen deberes de dirección, orientación, seguimiento y control de la actuación administrativa, en general, y del ejercicio de la delegación administrativa, en particular.

Ese análisis sistemático de la Constitución debe cubrir los artículos 1, 2, 6, 123, 124 y 209 y los artículos 10 y 12 de la Ley 489 de 1998.

La delegación administrativa a la luz de un análisis sistemático:

En aplicación de la figura de la delegación administrativa, el daño antijurídico que da lugar a la responsabilidad patrimonial del Estado y a la acción de repetición, de acuerdo con lo normado por el artículo 90 de la Constitución, puede darse de tres maneras diferentes, de acuerdo con el grado de participación del delegante o del delegatario, que pueden ser:

1. Caso en que el dolo o la culpa grave corresponden exclusivamente al delegatario, al ejercer la delegación otorgada, sin la participación del delegante.

2. Caso en que el dolo o la culpa grave corresponden exclusivamente al delegante, quien utiliza al delegatario como un mero instrumento de su conducta.
3. Caso en que hay concurso de dolo y/o culpa grave de delegante y delegatario en la conducta que ocasiona el daño antijurídico.

Análisis de las tres anteriores hipótesis:

PRIMERA HIPÓTESIS: El dolo o la culpa grave corresponden exclusivamente al delegatario, al ejercer la delegación otorgada, sin la participación del delegante.

A ella hace referencia el inciso segundo del artículo 211 de la Constitución.

En tal evento, según dicha norma, “la delegación exime de responsabilidad al delegante, la cual corresponderá exclusivamente al delegatario”.

SEGUNDA HIPÓTESIS: El dolo o la culpa grave corresponden exclusivamente al delegante, quien utiliza al delegatario como un mero instrumento de su conducta.

TERCERA HIPÓTESIS: Hay concurso de dolo y/o culpa grave de delegante y delegatario en la conducta que ocasiona el daño antijurídico.

Estas dos hipótesis están reguladas en el párrafo 4 del artículo 2° de la Ley 678 de 2001 y en el párrafo del artículo 12 de la Ley 489 de 1998.

Consagra el párrafo 4 del artículo 2 de la Ley 678 de 2001:

“En materia contractual el acto de la delegación no exime de responsabilidad legal en materia de acción de repetición o llamamiento en garantía al delegante, el cual podrá ser llamado a responder de conformidad con lo dispuesto en esta ley, solidariamente junto con el delegatario”.

Consagra el párrafo del artículo 12 de la Ley 489 de 1998:

“En todo caso relacionado con la contratación, el acto de la firma expresamente delegada, no exime de responsabilidad legal civil y penal al agente principal”.

¿Por qué esta responsabilidad del delegante? Porque según la Corte Constitucional en la sentencia C – 372 de 2002, no puede el legislador exonerar a un funcionario de responsabilidad si éste obra con dolo o con culpa grave en la consumación de un daño antijurídico por el cual el Estado se vio condenado a indemnizar a quien no estaba obligado a soportar dicha lesión.

Interpretación sistemática de lo consagrado en el artículo 211 de la Constitución:

El artículo 211 de la Constitución consagra que el delegante no responde por las actuaciones del delegatario pero ello no significa que aquel no responda por sus propias acciones u omisiones en relación con los deberes de dirección, orientación, instrucción y seguimiento de las funciones delegadas al delegatario, las cuales serán fuente de responsabilidad cuando impliquen infracción a la Constitución o a la Ley, omisión o extralimitación en el ejercicio de sus funciones o el incumplimiento de los principios de la función administrativa, conforme a lo estipulado en los artículos 6, 121 y 209 de la Constitución.

Cuando en materia contractual el delegante actúe con dolo o con culpa grave en la producción del daño antijurídico por el cual el Estado deba reparar, la delegación no constituye un escudo de protección, ni de exclusión de responsabilidad para el delegante en materia de acción de repetición, o en caso de llamamiento en garantía, así no aparezca formalmente como el funcionario que vinculó con su firma al Estado en la relación contractual, o que lo representó en las diferentes etapas del proceso contractual.

Si el delegante participó a título de dolo o culpa grave, deberá ser vinculado en el proceso de acción de repetición o en el llamamiento en garantía para que responda por lo que a él corresponda en atención a las circunstancias fácticas de cada situación.

¿Hay en tal caso responsabilidad solidaria entre delegante y delegatario?

Para la Corte Constitucional la hay pues se hace evidente que el delegante desde su posición como jefe o representante legal de la entidad pública respectiva queda vinculado con el delegatario en la gestión contractual, al ser esta una herramienta administrativa a la cual acuden las entidades estatales para cumplir las funciones, prestar los servicios y construir las obras a cargo del Estado.

La responsabilidad de que se habla es de una responsabilidad patrimonial, la cual se determinará en atención a los deberes funcionales y de la conducta dolosa o gravemente culposa del delegante y del delegatario en la producción del daño antijurídico a que se refiere el artículo 90 de la Constitución.

~~~~~

Pasamos a continuación, a hacer observaciones sobre el Contrato o Estatuto Social de Metrolínea S.A.

**PRINCIPALES ASPECTOS DEL CONTRATO SOCIAL DE METROLÍNEA SA.**

1. Sociedad Anónima con aportes del Sector Público
2. Se rige por las normas del Libro Segundo del Código de Comercio, en el conjunto de normas aplicables a las Empresas Industriales y Comerciales del Estado.
3. Domicilio: Municipio de Bucaramanga.
4. Término de Duración: 50 años contados a partir de la fecha en que se inscribe su Contrato Social en el Registro Mercantil de la Cámara de Comercio de su Domicilio principal.
5. OBJETO SOCIAL: Ejercer la titularidad sobre el Sistema de Servicio Público Urbano de Transporte Masivo de Pasajeros del Municipio de Bucaramanga y del Área Metropolitana, respetando la autonomía que cada Municipio tiene para acceder al SITM.

Características:

- a. Presidencia de la Asamblea: Alcalde de Bucaramanga o su Delegado.
- b. Reuniones Ordinarias: Dentro de los 3 primeros meses de cada año.
- c. Derecho de Inspección de libros de Contabilidad: Dentro de los 15 días hábiles anteriores a la celebración de la reunión en que se van a presentar Estados Financieros
- d. Convocatoria
  - d.1. Se debe hacer por escrito, dirigido a cada uno de los Accionistas o publicación en un aviso en un periódico que circule en el domicilio principal de la Sociedad.

d.2. Se hará con 15 días hábiles de anticipación si en la reunión se van a presentar y estudiar Estados Financieros.

d.3 Se hará con 5 días comunes de anticipación si en ella no se van a estudiar Estados Financieros.

e. Quórum para deliberar: La mitad más una de las acciones suscritas.

f. Mayorías para decidir:

f.1. Mayoría decisoria general: La mitad más una de las acciones presentes y representadas en la reunión.

f.2. Mayorías decisorias especiales:

f.2.1. Distribución de Utilidades: 78% de las acciones representadas en la reunión.

f.2.2. Colocación de acciones sin sujeción al derecho de preferencia: 70% de las acciones Representadas en la reunión

f.2.3. Pago de dividendos en acciones liberadas de la Sociedad: 80% de las acciones representadas en la reunión.

f.2.4. Ingreso de la Sociedad como Socia a una Sociedad Colectiva o como Socia Gestora de una Sociedad En comandita o la transformación de la Sociedad en una donde los accionistas adquieran más responsabilidad patrimonial: 100% de las acciones suscritas.

g. De más funciones y atribuciones de la Asamblea: Están en el artículo 47 de la Escritura pública 3809 de 6 de Octubre de 2004 de la Notaria 7 del Municipio de Bucaramanga.

g.1. Elegir los miembros de la Junta Directiva por periodo de 1 año

g.2. Elegir al Revisor Fiscal y a su suplente por periodo de 1 año y su remuneración.

g.3. Ordenar la acción social de responsabilidad contra los administradores cuando fuere necesario.

g.4. Ordenar las acciones que correspondan con el Revisor Fiscal y los Administradores de la Sociedad.

g.5. Iniciar proceso concursal o de reestructuración en caso de ser necesario.

g.6. Estudiar y aprobar las reformas del Estatuto Social.

g.7. Aprobar el avaluo de aportes de bienes en especie que se haga a la Sociedad.

g.8. Definir sobre la fusión, encisión, transformación o disolución anticipada de la Sociedad.

g.9 Autorizar la emisión de acciones en reserva.

g.10. Exigir a los administradores, a los funcionarios y al Revisor Fiscal informes.

Art. 49. Disposición sobre votación en la Asamblea de Accionistas:

- No hay restricción alguna al derecho de voto y ellos corresponderán al número y porcentaje de acciones que tenga cada accionista.
- Cuando haya empate en una votación unitaria, quedará en suspenso o negada la proposición.

Art 50. Reglas para la elección de miembros de la Junta Directiva.

a. No se puede integrar las Juntas Directivas con Personas Jurídicas o Personas Indeterminadas.

b. Los votos en blanco se computan para determinar el cociente electoral.

c. Cuando la Junta Directiva se designen personas que sean Servidores Públicos y estos se retiraren de la Entidad que Representan serán reemplazados por quien los suceda en el cargo público

d. La Junta Directiva está integrada por el Alcalde de Bucaramanga y cuatro miembros principales con sus respectivos suplentes personales

e. Integración de Junta Directiva cuando:

e.1. Suscriba un convenio de Usufructo sobre las acciones de la Sociedad entre los socios de la Sociedad y la Nación:

- En ese caso de los 5 miembros de la Junta directiva La Nación se reserva asientos en 3 cargos. Así:

A: Uno designado por el Ministerio de Hacienda

B. Uno designado por el Ministerio de Transporte

C. Uno designado por el Departamento de Planeación Nacional.

El Derecho de la Nación de nombrar tres de los cinco miembros de la Junta Directiva, se configura a partir del cumplimiento de los requisitos de financiación del Sistema de Servicio Público Urbano de Transporte Masivo de pasajeros de Bucaramanga y su Área Metropolitana, según lo consagra el artículo 2 de la Ley 310 de 1.996.

Este Derecho será ejercido durante todo el tiempo que dure el convenio de Usufructo.

- Parágrafos 1 y 2 del artículo 53 del Estatuto Social
- Ningún miembro de la Junta Directiva recibirá remuneración por pertenecer a ella.
- PARÁGRAFO 2 artículo 54.
- Presidente de la Junta Directiva: Es el Alcalde del Municipio de Bucaramanga. ( Artículo 55)
- Ningún miembro de la Junta Directiva puede ser Contratista o Concesionario de Metro línea, ni directamente o a través de terceras personas o ser alguien que tenga participación o interés directo o indirecto en un contratista o un cesionario de Metrolínea. (artículo 56 y su parágrafo.)

#### REUNIONES DE LA JUNTA DIRECTIVA. (Artículo 57)

- Se reunirá cada dos meses ordinariamente. Y podrá tener reuniones extraordinarias cuando sea convocada por el presidente, por la Junta, el Gerente, el Revisor Fiscal o lo soliciten 3 de sus miembros principales.
- A todas las reuniones de la Junta Directiva asistirá el Director del Área Metropolitana con vos pero sin voto.(parágrafo 2 artículo 57)

#### CONVOCATORIAS A LAS REUNIONES: ARTÍCULO 58

- La convocatoria será verbal, o telefónica, o por escrito, o por fax, o por otro medio, hecha con tres días de anticipación



## ATRIBUCIONES DE LA JUNTA DIRECTIVA ART 59

La junta directiva tiene atribuciones para:

- a. Ordenar que se ejecute o celebre cualquier acto o contrato contemplado en el objeto social.
- b. Para tomar las decisiones necesarias para que la sociedad cumpla con sus fines sociales

## RESPECTO DEL PERIODO DE LA JUNTA DIRECTIVA Artículo 60

- a. Es de un año
- b. Pueden ser reelegidos indefinidamente
- c. Pueden ser removidos de sus cargos en cualquier momento antes del vencimiento de su periodo.

## QUÓRUM DE LA JUNTA DIRECTIVA: ARTÍCULO 62

- a. La asistencia y el voto favorable de 3 de sus miembros principales siempre y cuando haya la presencia del Alcalde de Bucaramanga o su representante

## FUNCIONES DE LA JUNTA DIRECTIVA: articulo 64

- 1 Formular la política general de la Empresa, el Plan de Desarrollo Administrativo y los Planes y Programas que conforme a la Ley Orgánica de Planeación y a la Ley Orgánica de Presupuesto, deben proponerse para su incorporación a los Planes Sectoriales y a través de estos al Plan Nacional de Desarrollo.
2. Proponer al Gobierno Nacional las modificaciones a la Estructura Orgánica que consideren pertinentes y adoptar los Estatutos Internos de la Entidad y cualquier reforma que a ellos se introduzca.

3. Aprobar el Proyecto de Presupuesto del respectivo Organismo.
4. Controlar el funcionamiento general de la Organización y verificar su conformidad con la política adoptada.

#### CAUSALES DE DISOLUCIÓN. ART. 92

1. Por vencimiento del término de duración pactado, si no se prorroga en tiempo.
2. Por la apertura del trámite de liquidación obligatoria.
3. Por la Enajenación total de sus activos, como consecuencia de la formula concordataria.
4. Por decisión de la Asamblea General de Accionistas con un respaldo no inferior al 70% del capital suscrito.
5. Por la ocurrencia de pérdidas que reduzcan el patrimonio neto por debajo del 50% del capital suscrito.
6. Por la reducción del número de Accionistas a menos de cinco (5).
7. Cuando todas las acciones suscritas lleguen a pertenecer a un accionista.
8. Por la ocurrencia de cualquiera de las causales previstas en el artículo 218 del Código de Comercio.
9. Por decisión de la autoridad Competente.

#### DISOLUCIÓN POR PERDIDAS. ART. 93.

Cuando se verifiquen perdidas que reduzcan el patrimonio neto por debajo del 50% del capital suscrito, los administradores se abstendrán de iniciar nuevas operaciones y convocaran inmediatamente a la Asamblea

General de Accionistas, para Informar detalladamente de la situación ocurrida.

Si los administradores no hacen lo anterior, se hacen solidariamente responsables por los perjuicios que causen a los accionistas y a terceros, por las operaciones celebradas a partir de la fecha en que se constaten tales pérdidas.

### CAMINOS A SEGUIR POR LA ASAMBLEA DE ACCIONISTAS

Podrá tomar u ordenas medidas conducentes al restablecimiento del patrimonio como:

- a. La venta de bienes sociales;
- b. La reducción del Capital Suscrito
- c, La emisión de nuevas acciones.

Si tales medidas no las adopta la Asamblea, ella deberá declarar disuelta la sociedad y procederse a su liquidación.

NOTA:

Estas medidas se deben tomar dentro de los seis (6) meses siguientes a la fecha en que se LIQUIDACIÓN

Todo el proceso de liquidación, está regulado entre los artículos 94 y 101 del Estatuto Social.

Consuman las pérdidas.

## **CONSIDERACIONES SOBRE LA RESPONSABILIDAD DE LOS ADMINISTRADORES DE METROLÍNEA S.A.**

Los órganos de administración de la sociedad comercial son la Gerencia (en este caso) y la Junta Directiva.

La Ley 222 de 1995 regula actualmente la responsabilidad de los administradores de las sociedades comerciales y en su artículo 25 crea la figura de la Acción Social de Responsabilidad de ellos, estableciendo que tal Acción tiene las siguientes características:

- 1.- Está en cabeza de la sociedad y es ella la que debe ordenar adelantarla.
- 2.- La decisión debe ser tomada por la Asamblea General de Accionistas, por la mitad más una de las acciones representadas en la reunión.
- 3.- La decisión implica la remoción del administrador.

Además de tal tipo de responsabilidad, sobre ellos recae responsabilidad civil, responsabilidad fiscal, responsabilidad penal, entre otras, como consecuencia de sus actos y procederes, ya por acción, ora por omisión, o cuando se extralimiten en sus funciones.

En lo que ha ocurrido con tal sociedad desde su constitución hasta la fecha hay numerosos elementos de juicio para determinar la responsabilidad social de quienes la han

administrado a lo largo del tiempo de su existencia en el mundo jurídico y de los negocios.

## **COMENTARIOS SOBRE LAS CAUSALES DE DISOLUCIÓN DE LA SOCIEDAD METROLÍNEA S.A.**

Las causales de disolución de la sociedad están consagrados en las siguientes normas o reglas:

1. Artículo 92 del contrato o estatuto social.
2. Artículo 218 del Código de Comercio.
3. Artículo 457 del Código de Comercio.

Debemos pues preguntarnos: ¿Está la sociedad comercial Metrolínea S.A. inmersa en causal de disolución anticipada?

Nuestra respuesta es no porque si bien al estudiar su realidad se percata el analista que ejercicio social tras ejercicio social arroja cuantiosas pérdidas, por lo determinado en los documentos CONPES, en el en el convenio de cofinanciación, en los documentos suscritos entre el Estado central (Departamento Administrativo de Planeación Nacional, Ministerio del Transporte y Área Metropolitana de Bucaramanga y los municipios que forman parte del SITM, esas pérdidas deben ser enjugadas por los municipios y por eso no se reflejan en los Balances Generales de Fin de Ejercicio, ni en los demás estados financieros.

Ello es evidente en el documento CONPES 3298 de 2004 que establece que el SITM tiene un ente gestor que es METROLÍNEA, el que se constituirá como sociedad anónima, debiendo ser accionistas suyos los municipios que integran el Área Metropolitana de Bucaramanga y la autoridad del sistema de transporte público colectivo y masivo en la región.

Ahora bien, respecto de los costos de operación de tal Ente Gestor (METROLÍNEA), establece que ellos, los riesgos financieros, las coberturas y los sobrecostos en su totalidad estarán a cargo de los municipios que conforman el Área Metropolitana de Bucaramanga.

Así pues, ante la dicotomía existente entre la realidad y los estados financieros, pese a ser ellos fiel reflejo de lo asentado en los libros de comercio de Metrolínea S.A., conforme a Derecho no está incurso la sociedad en causal de insolvencia.

¿Se puede disolver anticipadamente pese a ello la sociedad? Si, si así lo determina la Asamblea General de Accionistas en decisión válidamente tomada en una reunión de ella.

¿Qué se recomienda?

Reorganizar Metrolínea S.A. en forma total a nivel administrativo, operativo y financiero.

Bucaramanga, septiembre 30 de 2015