



GRUPO DE REACCIÓN INMEDIATA

**ATENCIÓN DE REQUERIMIENTO DEL ALCALDE DE SANTIAGO DE CALI
RELATIVO A LA REVISIÓN DE LOS CONTRATOS SUSCRITOS POR METRO
CALI S.A DURANTE EL SGUNDO SEMESTE DE 2016, DESEMBOLSO DE
RECURSOS, Y PROCEDIMIENTOS CONTRACTUALES RELACIONADOS CON
UN PROCESO LICITATORIO.**

METRO CALI S.A.

CONTRALORÍA GENERAL DE SANTIAGO DE CALI

Santiago de Cali, Febrero 28 de 2017

¡Mejor gestión pública. Mayor calidad de vida!



RICARDO RIVERA ARDILA
Contralor General de Santiago de Cali

DIEGO FERNANDO DURANGO HERNÁNDEZ
Subcontralor

TATIANA BEDOYA DÍAZ
Auditor Fiscal III

MARTHA CAROLINA NIETO NUÑEZ
Subdirectora Operativa

FREDY AUGUSTO CASTAÑO HERRERA
Auditor Fiscal II

JHON VANEGAS LUJAN
Auditor Fiscal I

FELIPE ANDRÉS SARDI URREA
Auditor Fiscal I

CRUZ NERY IPIAL CRIOLLO
Profesional Especializado

GINA VIVIANA ALARCÓN CUELLAR
Profesional Universitario

OSCAR ARANGO CÓRDOBA
Profesional Universitario

JOSE EDILBERTO CIFUENTES RAMIREZ
Contratista

¡Mejor gestión pública. Mayor calidad de vida!



TABLA DE CONTENIDO

INTRODUCCIÓN	
ANTECEDENTES	5
RESULTADOS DEL ANALISIS REALIZADO	8
1. CONTRATOS DE PRESTACION DE SERVICIOS	8
1.1. Contratos de Prestación de Servicios Profesionales y de Apoyo a la Gestión – Nohora Patricia Acero Pérez	9
1.2. Contratos de Prestación de Servicios Profesionales y de Apoyo a la Gestión Consultoría Legal Ltda. y/o Nohora Patricia Acero Pérez Ltda, GSD Plus S.A.S, Critería S.A.S, Valora S.A.S, Logit Consulting INC	10
1.3. Legalidad de la contratación	12
1.4. Supervisión	13
1.5. Resultado de la ejecución de los contratos (Modelo de Sostenibilidad)	13
2. CONVENIO DE COLABORACIÓN CON EL INSTITUTO DE TECNOLOGÍA DE LA CONSTRUCCIÓN DE CATALUNYA – ITEC	20
2.1. Estudios Previos	20
2.2. Sobre el Convenio de Colaboración	21
3. PROCESO LICITATORIO N°915.108.2.03.2016	24
4. EFECTO PLUSVALÍA EN PREDIO ADQUIRIDO POR METRO CALI S.A	27
5. OTROS ASPECTOS	35
5.1. Planeación Estratégica	35
5.2. Estatutos – Creación, Junta Directiva, Presidente	38
5.3. Junta Directiva	40
5.4. Planeación de la contratación objeto de investigación	48
5.5. Planta de Personal	49
CONCLUSIONES	51
INDICE DE ANEXOS	57

¡Mejor gestión pública. Mayor calidad de vida!



INTRODUCCIÓN

La Contraloría General de Santiago de Cali, en cumplimiento de su Misión Constitucional y Legal, dio atención inmediata al requerimiento del Señor Alcalde Municipal en su calidad de Presidente de la Junta Directiva de Metro Cali S.A., relacionado con revisar contratos suscritos en dicha Entidad durante el segundo semestre de 2016, desembolso de recursos, y procedimientos contractuales relacionados con un proceso licitatorio.

Se tuvo en cuenta otro tema que se conoció a través de denuncias públicas, relacionado con la adquisición de un predio para la construcción del proyecto “Terminal Sur.”

Los temas objeto de evaluación son: Nueve (9) contratos de Prestación de Servicios Profesionales y de Apoyo a la Gestión; Convenio con el Instituto de Tecnología de la Construcción de Catalunya – ITEC; Proceso Licitatorio N°915.108.2.03.2016; y Compra de Predio – con presunto pago por mayor valor por parte de Metro Cali – efecto Plusvalía.

Una vez analizado el objeto de los contratos de prestación de servicios, el objetivo del convenio con el ITEC, el objeto de los contratos de obra del proceso licitatorio, y el proceso de adquisición del predio que realizó Metro Cali, se observó que además de que los temas están relacionados entre sí, y directamente con la operación y funcionamiento del SITM¹ MIO.

Por esta razón, fue necesario conocer algunos antecedentes jurídicos, de planificación y de direccionamiento del Sistema, con el fin de conocer cuáles fueron los objetivos y los resultados esperados desde el inicio, para compararlos con la situación actual, y los resultados evidenciados a partir de los contratos ya mencionados.

¹ Sistema Integrado de Transporte Masivo

ANTECEDENTES

Desde el Plan de Desarrollo de la vigencia 2001 – 2003, hasta el que se encuentra vigente hoy en el municipio de Santiago de Cali, se observa en los acápites que corresponden al tema de Movilidad y específicamente a los Sistemas de Transporte Masivo, que las diferentes administraciones contemplan la Movilidad Urbana como factor determinante para el desarrollo económico y social de la región. Se planean entre otras actividades, desarrollar una Política de Movilidad Urbana; implementar una Cultura de Movilidad Urbana, optimizar las condiciones de Movilidad, desarrollar el SITM como eje estructurante de la Movilidad; y desarrollar un Modelo de Movilidad multimodal e intermodal de pasajeros, como espina dorsal de la Movilidad intramunicipal e intermunicipal.

Con el ánimo de identificar lo que para el Estado Colombiano significa la movilidad urbana, se inició con una revisión del sistema jurídico, encontrando que no existe una definición explícita de este concepto. Así, para comprender el alcance que se le da desde la perspectiva jurídica a la movilidad urbana en Colombia, y específicamente en la ciudad de Cali, se realizó un esfuerzo de hermenéutica jurídica, para integrar algunas de las disposiciones, leyes y decretos que rigen la materia.

Según lo dispuesto en la Constitución, es posible identificar el tema de la movilidad como un derecho que, garantizado, contribuiría con el mejoramiento de la calidad de vida de los ciudadanos; y que la movilidad en sí, es un servicio público, que según lo establecido en el artículo 150 de la Carta, le corresponde al Congreso de la República regularlo.

En cuanto a estas inferencias, el entendimiento de la movilidad urbana como un derecho, obedece a lo establecido en el artículo 24 de la Constitución como el derecho a la libre circulación “*Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia*”; y como un servicio público y su relación con el mejoramiento de la calidad de vida, la norma mayor señala en su artículo 334 que el Estado tiene la obligación de “*conseguir el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes (...) y de preservar un ambiente sano*”, entre otras.

Para materializar la solución a las necesidades de Movilidad, se encaminan acciones que van marcando el devenir de los Sistemas de Transporte Masivo en el país y específicamente en la ciudad de Santiago de Cali, como se muestra a continuación:

¡Mejor gestión pública. Mayor calidad de vida!



DOCUMENTOS	ACCIONES
CONPES 2808 de 1995	<i>CIUDADES Y CIUDADANIA La Política Urbana de El Salto Social.</i> ” se da inicio al diseño de una política integral de transporte en Colombia, plasmándola en el documento emitido por el DNP ²
CONPES No. 2932 del 25 de junio de 1999	Determinó la participación de la Nación en el sistema de Servicio Público Urbano de transporte Masivo de Pasajeros del Municipio de Cali
Julio 27 de 1998 Convenio Nación Municipio	Para la financiación de algunos componentes de Plataforma Urbana del SITM para la ciudad de Santiago de Cali, se firma un Convenio entre la Nación y el Municipio.
CONPES, el 3167 de 2002	“ <i>Política para mejorar el servicio de transporte público urbano de pasajeros</i> ”. Con el fin de orientar y mejorar el servicio de transporte público urbano de pasajeros
Ley 310 de 1996	En 2002, y en cumplimiento de la Ley 310 de 1996, se autoriza la modificación y adición de los términos para la participación de la Nación en el sistema de servicio público urbano de transporte masivo de Pasajeros (SPUTMP)
CONPES 3368 de agosto 01 de 2005	Le corresponde al Ministerio de transporte a través de la Unidad Coordinadora del Proyecto – UPC ejercer la función de seguimiento a la ejecución de las obligaciones contractuales de los convenios de cofinanciación con los SITM
CONPES No. 3504 del 17 de diciembre de 2007	Ajustes a la infraestructura por nuevas demandas, recategorizando algunos componentes inicialmente planteados, hacer mayores inversiones en el mejoramiento de especificaciones técnicas.
Acuerdo Municipal No. 334 del 20 de diciembre de 2012	Determina que el compromiso de los aportes al proyecto del Sistema Integral de Transporte Masivo (S.I.T.M MIO), estará vigente desde el 2012 hasta 2022 o hasta completar la suma de \$708.720 millones de pesos constantes de 2007
CONPES 3767 del 16 de septiembre de 2013	Advierte la necesidad de ampliar el alcance las obras del SITM.
CONPES 3833 de 2015	“ <i>SEGUIMIENTO A LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE PÚBLICO (SITM-SETP). AJUSTE DEL PERFIL DE APORTES Y RECOMPOSICIÓN DE COMPONENTES</i> ” dice que para los años 2013 y 2014, algunos de los sistemas de transporte público cofinanciados por la nación no lograron ejecutar las apropiaciones presupuestales previstas dentro de sus respectivos documentos CONPES, y enfrentan problemas relacionados con la financiación y ejecución de las obras a su cargo.

Todos estos acuerdos evidencian la intervención de la Nación y del Municipio en las directrices para el desarrollo del Sistema de Transporte Masivo de la ciudad, así mismo, la necesidad de destinar y adicionar recursos y tiempo para el cumplimiento de los objetivos inicialmente programados.

² Departamento Nacional de Planeación

¡Mejor gestión pública. Mayor calidad de vida!



**APORTE DE RECURSOS POR FUENTES DE FINANCIACION
PARA SITM DEL MUNICIPIO 1999 - 2016**

AÑO	MUNICIPIO	NACIÓN	BID	TOTAL
1.999	1.723.785.938	10.000.000.000		11.723.785.938
2.000	4.729.052.270	38.332.999.999		43.062.052.269
2.001	17.599.706.648	1.143.755.658		18.743.462.306
2.002	11.996.038.462	10.000.000.000		21.996.038.462
2.003	37.580.013.729	4.014.127.750		41.594.141.479
2.004	31.739.009.131	40.677.630.106		72.416.639.237
2.005	26.210.768.082	190.912.365.000	88.411.001.160	305.534.134.242
2.006	26.481.863.390		71.669.363.542	98.151.226.932
2.007	23.088.726.914			23.088.726.914
2.008	26.051.335.267		66.406.646.377	92.457.981.644
2.009	27.951.720.184		70.063.551.749	98.015.271.933
2.010	19.572.076.016		31.079.707.789	50.651.783.805
2.011	24.255.928.399	45.000.000.000	58.052.983.314	127.308.911.713
2.012	27.549.472.271	55.000.000.000		82.549.472.271
2.013	7.216.371.571	84.000.000.000		91.216.371.571
2.014	12.458.083.347			12.458.083.347
2.015	12.463.041.652			12.463.041.652
2.016	13.038.838.183	27.560.643.670		40.599.481.853
Total	351.705.831.454	506.641.522.183	385.683.253.931	1.244.030.607.568

Fuente: Oficina de Gestión Financiera - Metro Cali S.A.

Se puede observar que el total de los recursos aportados al Sistema ascienden a \$1.2 billones, de los cuales, el porcentaje de participación está representado en un 28% de recursos municipales, 41% nacionales y 31% correspondientes al crédito con el BID³, con cargo a recursos de la Nación.

Después de este recuento de los antecedentes rectores del SITM MIO, se puede observar que desde hace más de veinte años la Nación determinó los lineamientos para lograr la financiación e implementación de infraestructuras que permitieran el desarrollo de una Política de Movilidad, evidenciándose los esfuerzos financieros tanto de la Nación como del Municipio, para el establecimiento del Sistema que hoy tenemos.

³ Banco Interamericano de Desarrollo

¡Mejor gestión pública. Mayor calidad de vida!



RESULTADOS DEL ANÁLISIS REALIZADO

Sobre los contratos de Prestación de Servicios Profesionales y de Apoyo a la Gestión objeto de evaluación, se estableció que fueron realizados para diseñar e implementar un modelo para la sostenibilidad del Sistema y revertir el deterioro del MIO. El modelo está integrado por dos componentes para revertir el mencionado deterioro: Uno, para realizar un plan de choque que tenía que ejecutarse en 2016 (para la consecución de recursos), y dos, un plan a mediano y largo plazo para la formulación de un modelo de sostenibilidad (negociación con operadores y bancos, demanda, buses, flota de reserva, rutas del MIO, rutas de transporte público colectivo, tarifa, recursos, tasas de interés, deuda).

Por otra parte, el convenio con el ITEC, el proceso de licitación y la adquisición del predio, mencionados en la introducción, corresponden a actividades relacionadas con los proyectos de infraestructura que falta por terminar, y que son necesarios para mejorar y cumplir con la prestación del servicio; el denominado convenio buscaba implementar una metodología de control a los proyectos, en las variables de tiempo, calidad y costos; la licitación pretendía adjudicar cuatro de los grandes proyectos que faltan por culminar; y el lote adquirido será el escenario sobre el que se construirá la obra denominada Terminal Sur.

1. CONTRATOS DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS

Los contratos de prestación de servicios objeto de la investigación suscritos en el periodo marzo – septiembre de 2016 con: Nohora Patricia Acero Pérez; Consultoría Legal LTDA y/o Nohora Patricia Acero Pérez Consultoría Legal LTDA; Logit Consulting INC; Critería SAS; Valora SAS; y GSD PLUS SAS, que suman mil seiscientos veintitrés millones novecientos veinticuatro mil pesos (\$1.623.924.000) incluyendo “OTROSI” que adicionó en cuarenta y seis millones (\$46.000.000) el contrato N°917.104.2.483.2016.

A continuación un resumen de los contratos, detallados en el Anexo 1 del informe.

N° de Contrato	Contratista	Tema	Valor en pesos	Plazo
917.104.2.249.2016	Nohora Patricia Acero Pérez	Jurídico	69.600.000	6 meses
917.104.2.478.2016			40.600.000	3 meses

¡Mejor gestión pública. Mayor calidad de vida!



N° de Contrato	Contratista	Tema	Valor en pesos	Plazo
917.104.2.254.2016	Consultoría Legal Ltda. y/o Nohora Patricia Acero Pérez Consultoría Legal Ltda.	Jurídico	243.600.000	3 meses
917.104.2.483.2016			389.760.000	3 meses
OTROSI N°2 del 15 de noviembre			46.000.000	Sin adición
917.104.2.260.2016	Logit Consulting INC	Operativo	243.600.000	2 meses y 10 días
917.104.2.484.2016			308.884.000	3 meses
917.104.2.255.2016	Valora SAS	Financiero	88.740.000	3 meses
917.104.2.256.2016	GSD PLUS SAS	Tecnológico	104.400.000	3 meses
917.104.2.257.2016	Criteria SAS	Financiero	88.740.000	3 meses

Información de las carpetas contractuales Metro Cali – Construcción propia

El análisis realizado a los contratos suscritos con la persona natural y las empresas mencionadas, tuvo como objetivo determinar la forma como éstos fueron planeados, su legalidad, el cumplimiento del objeto contratado (diseño de un modelo financiero para revertir el deterioro del MIO), y, el impacto de los mismos en la gestión de la entidad (si el modelo está siendo utilizado actualmente). Adicionalmente, evidenciar si en realidad fueron contratos de prestación de servicios – modalidad contratada – o si por su naturaleza debieron contratarse a través de otra modalidad.

1.1. Contratos de Prestación de Servicios Profesionales y de Apoyo a la Gestión – Nohora Patricia Acero Pérez

Contratos N° 917.104.2. 249 y 917.104.2. 478 de 2016

Los objetivos y alcance de la descripción de la necesidad en los estudios previos de los contratos suscritos con la señora Acero Pérez, se refieren a que la Empresa tiene dentro de su objeto cumplir con lo contenido en el Plan de Desarrollo municipal 2012-2015, en cuanto a lo relacionado con el componente 4.5 “Movilidad Armónica, Sostenible y Segura” programa 4.5.2 “SITM Amigable y Accesible” con el fin de optimizar el Sistema de Transporte Público Masivo de Pasajeros.

Articulan el contenido del componente y del programa con las actividades a realizar en el contrato, y toman lo descrito en el mencionado plan como “... un

¡Mejor gestión pública. Mayor calidad de vida!



proyecto prioritario de transporte público de calidad y eje estructurante de la movilidad de Santiago de Cali, incluyendo el cable aéreo, la puesta en marcha de las rutas hacia los corregimientos, la zona de ladera y la integración con municipios vecinos. Dicho programa pretende la consolidación de un sistema de transporte masivo eficiente a nivel urbano y rural, así como su integración física, operacional y tarifaria con los sistemas de transporte intermunicipal. A su vez completar la infraestructura faltante del programa permitirá captar una mayor demanda, incrementando los beneficios y bondades del MIO en la ciudad. Construir las estaciones terminales, conexiones entre éstas y los corredores troncales, los corredores pretroncales mejorando su nivel físico y operativo, introducir el número de vehículos necesarios para la operación óptima del sistema, le permitirá al MIO ofrecer un servicio con mayor cobertura y calidad."⁴ (Subrayado propio N°1)

Así mismo, el objeto contractual acordado desde los estudios previos con la señora Acero Pérez en el primero y segundo contrato, consistió en "Prestación de los servicios Profesionales como abogado, experto en Derecho administrativo y contratación pública, aplicado a la estructuración, implementación y operación de sistemas de Transporte Público, para brindar la asesoría jurídica necesaria a la Presidencia que le permitan identificar las directrices generales de gestión con base en una revisión pormenorizada del estado de contratos en curso, su evaluación, análisis y diagnóstico para la formulación de estrategias y fortalecimiento de la capacidad institucional, tendientes al diseño adecuado de políticas y/o fortalecer las existentes, respecto de la gestión institucional de METRO CALI a cargo de la presidencia, con oportunidad y eficiencia."⁵ (Subrayado propio N°2)

Analizado el contenido de los estudios previos de los dos contratos, en tanto la descripción de la necesidad, las actividades específicas y el objeto para el cual se contrató a la señora Acero Pérez, es posible inferir que las funciones asesoras a la presidencia de Metro Cali S.A. como experta en derecho administrativo y en contratación pública para la estructuración, implementación y operación de sistemas de transporte, estuvieron enfocadas en la formulación de estrategias para el diseño de políticas y el fortalecimiento a la gestión de Metro Cali, con el fin de contribuir con la optimización del funcionamiento del sistema, con la terminación de las obras faltantes y con el mejoramiento de la movilidad de los ciudadanos, tal como se intentó resaltar en el subrayado propio N°1.

1.2. Contratos de Prestación de Servicios Profesionales y de Apoyo a la Gestión con Consultoría Legal Ltda. y/o Nohora Patricia Acero Pérez Ltda. (N°917.104.2.254.2016 - N°917.104.2.483); GSD Plus S.A.S (917.104.2.256.2016); Critería S.A.S (917.104.2.257.2016); Valora S.A.S (917.104.2.255.2016); y Logit Consulting INC (917.104.2.260.2016 - 917.104.2.484.2016).

⁴ Contenido exacto en los estudios previos de los contratos suscritos con las empresas de expertos.

⁵ La asesoría jurídica de la doctora Acero debía conducir a un análisis y diagnóstico para la formulación de estrategias.

Estudios Previos de los contratos con los expertos

Desde la introducción de los Estudios Previos, se evidenció que éstos son iguales en la mayor parte de su contenido para los cinco contratos iniciales, cambiando únicamente lo correspondiente a la especialidad de cada empresa, y teniendo en cuenta los objetivos que pretendía alcanzar la Presidencia de Metro Cali con la contratación de la asesora Nohora Patricia Acero Pérez, se puede observar cómo todos los contratos apuntan al cumplimiento de un solo objetivo “Revertir el deterioro del MIO.”

Los contratos fueron pensados por la necesidad evidenciada y sobre diagnosticada de reformular el SITM MIO, buscando alcanzar los propósitos planteados por la actual administración municipal en el Plan de Desarrollo Municipal 2016 – 2019 en cuanto a “*la integración intermodal y con su zona de influencia, para lo cual debe desarrollar actividades de índole técnicas, jurídicas y financieras en diversas ramas del conocimiento.*”

Ahora bien, dentro de los estudios previos se indica “... *completar la infraestructura faltante del programa permitirá captar una mayor demanda, incrementando los beneficios y bondades del MIO en la ciudad. Construir las estaciones terminales, conexiones entre éstas y los corredores troncales, los corredores pretroncales mejorando su nivel físico y operativo, introducir el número de vehículos necesarios para la operación óptima del sistema, le permitirá al MIO ofrecer un servicio con mayor cobertura y calida.*”. Dicho párrafo es exactamente igual en los Estudios Previos de los contratos de asesoría suscritos con la señora Nohora Acero Pérez, tal como quedó consignado en el numeral 1.1 y la nota a pie de página N° 1 del presente informe.

Teniendo en cuenta lo expresado en los párrafos precedentes, y de acuerdo con el análisis realizado al contenido de los estudios previos de los contratos, las obligaciones contraídas en los mismos, y el hecho de que uno de los expertos fuera denominado para “... *la coordinación e integración de las iniciativas que resulten de las áreas legal, financiera, operacional y tecnológica para la conceptualización de medidas para revertir el deterioro del MIO*” tal como quedó consignado en el objeto a Contratar del PS-917.104.2.254-2016 suscrito con Consultoría Legal Ltda. y/o Nohora Patricia Acero Pérez Ltda., y, la manera en que confluyen las actividades específicas en los contratos con los expertos financieros, operativos y tecnológicos, se concluye lo siguiente:

La clase de contratos celebrados no debió ser Prestación de Servicios Profesionales y de Apoyo a la Gestión, sino de Consultoría, tal como se ampliará en el acápite 1.3., Legalidad de la Contratación.

¡Mejor gestión pública. Mayor calidad de vida!



Con relación al cumplimiento de los requisitos para la suscripción de los contratos, se encontraron de manera común las siguientes observaciones:

- Los estudios previos no indican los requisitos a exigir al contratista respecto a la experiencia y formación académica para determinar la idoneidad, como tampoco la forma de acreditarlos.
- No se encontró propuesta del contratista donde se indica la forma en que se desarrollará el objeto contractual, los valores por la prestación del servicio, el plazo en que pueden realizar las labores, el personal que pondrán al servicio del contrato.
- No se evidencia la verificación de la experiencia de los expertos, y para el caso de la empresa Logit Consulting INC., algunas acreditaciones se encontraron en idioma diferente al español, sin traducción.
- El valor contenido en los estudios previos no señala las variables utilizadas para calcular el presupuesto de la contratación, de conformidad con lo establecido en el numeral 4 del Manual de Contratación, como tampoco la autorización y justificación de honorarios, no indica cómo se calculó el valor a cancelar en el contrato conforme a la circular 01 de 10 de enero de 2013.
- No se evidenció convocatoria a veedurías ciudadanas.
- La forma de pago fue modificada entre los estudios previos y el contrato, sin evidencias soporte de dicho cambio.
- No se encontró evidencia en los estudios previos, del perfil académico y experiencia relacionada, que se requería para el cumplimiento de los objetivos estratégicos.

1.3. Legalidad de la contratación

Se evidencia que los contratos en cuestión, no son de mínima cuantía y no fueron objeto de conocimiento del comité de contratación, como lo obliga el Manual de Contratación adoptado mediante Resolución No. 912.110.019 de enero 16 de 2014.

Por otra parte, en el capítulo N°4 se establece el procedimiento para cada una de las modalidades de selección. En el numeral 4 de éste capítulo quedó consignado

¡Mejor gestión pública. Mayor calidad de vida!



que Metro Cali S.A. adelantará concurso de méritos cuando se pretenda contratar servicios de consultoría y de proyectos de arquitectura de conformidad con lo preceptuado en el numeral 2 del artículo 32 de la Ley 80 de 1993; en el numeral 5 del capítulo, indican los eventos en que procede la Contratación Directa, dentro de los cuales encontramos los Contratos de Prestación de Servicios Profesionales y de Apoyo a la Gestión de acuerdo con el numeral 3 del artículo 32 de la misma Ley.

Las normas relacionadas, establecen los procedimientos para cada una de las modalidades de selección e indican los eventos en que procede la Contratación Directa y Concurso de Méritos. Analizados los objetos contractuales y los resultados arrojados por los mismos, se ratifica el hallazgo administrativo con connotación penal, que fuera trasladado a la entidad competente en el marco de la AGEI Especial a la Infraestructura y Operación del SITM MIO vigencias 2015 - 2016.

1.4. Supervisión

La supervisión de los contratos estuvo a cargo del Presidente de Metro Cali, evidenciándose que, según su perfil profesional y experiencia laboral, no contaba con la idoneidad para adelantar esta labor.

1.5. Resultado de la ejecución de los contratos (Modelo de Sostenibilidad)

En la revisión de las carpetas contractuales no se evidenció el Modelo Final de Sostenibilidad diseñado por el grupo de expertos, solamente presentaciones e informes parciales. Igualmente, en entrevistas realizadas a diferentes funcionarios de la Entidad, se manifestó que dicho Modelo nunca fue socializado ni puesto en conocimiento de las diferentes áreas de Metro Cali S.A.

En entrevista con el Ex Presidente de la entidad, se solicitó suministrar el Modelo de Sostenibilidad denominado Sinergia, encontrando que éste contiene:

- Planificación de recursos
- Estudios de la flota actual, y su reestructuración.
- Estimación de los costos de operación y mantenimiento.
- Inversión para la reposición de la flota
- Rediseño de las redes de transporte del sistema y del transporte público colectivo.
- Mitigación de la ilegalidad.

¡Mejor gestión pública. Mayor calidad de vida!



- Adopción del programa denominado Excelencia Operativa, que propone un control ex ante, continuo e in situ por parte de Metro Cali a los operadores.
- Liberación de la participación de la tarifa destinada a los fondos FRESA⁶ y DEBCA⁷.
- Programación de nuevos recursos de financiación (Fondo Flotador con la tasa de descongestión y cobro de parqueo en lugares públicos).
- Incremento de la demanda con base en datos estadísticos del DANE, de donde parten para las diferentes proyecciones contempladas en el Modelo.

En la información suministrada se determinan los siguientes posibles escenarios para adelantar las negociaciones encaminadas a la estabilización del Sistema. Dicha evaluación se realizó a partir de la estimación de indicadores de demanda y oferta:

Escenario 1: A julio de 2017 se esperaría la reducción sustancial de la oferta por parte del TPC⁸ en corredores complementarios y no competitivos. En este escenario se sitúa la demanda base en 490.804 pasajeros/día hábil, con una captación de ilegales de 7.997 pasajeros/día hábil, y una flota operativa del 23%.

Escenario 2: A mayo de 2018 se modifica la cantidad estimada de pasajeros en 565.544 pasajeros/día hábil, captando 42.359 pasajeros/día hábil a la ilegalidad, una flota operativa del 29% con un crecimiento vegetativo del 1%.

Escenario 3: A noviembre de 2037, la demanda estimada será de 682.672 pasajeros/día hábil, captación de ilegales 41.641 pasajeros/día hábil, y flota operativa 29%.

Escenario 4: Este escenario es igual al anterior en todas sus variables, con excepción de la proyección que va hasta enero de 2040.

Según el Modelo, para alcanzar la sostenibilidad del Sistema, los actores deben efectuar las siguientes actividades:

⁶ Fondo de Reconvención Empresarial Social y Ambiental

⁷ Fondo de Desintegración de buses de Cali

⁸ Transporte Público Colectivo

¡Mejor gestión pública. Mayor calidad de vida!



- METROCALI:
 - Accionar el aumento de la participación de los operadores en la bolsa de ingresos del 70% al 79,7%
 - Reglamentar la operación del Fondo Flotador
 - Promover la Excelencia Operativa
 - Reestructurar y controlar la operación del TPC

- MUNICIPIO:
 - Aportar 25.000 millones para el FESDE⁹
 - Gestionar el debido uso en la recuperación y adecuación de la flota
 - Gestionar los recursos del Fondo Flotador con ingresos acumulados al 2040, estimados en 2.8 billones
 - Mitigar la ilegalidad
 - Aprobar los incrementos de tarifa
 - Destinar los recursos del Fondo Flotador para el pago de la deuda con el Fondo Fresa y destinar recursos para la reposición de flota.

- GOBIERNO NACIONAL:
 - Gestionar la compra de la Concesión de el Patio Cali MIO por \$87.000 millones
 - Restituir al Sistema por \$50.000 millones por los pagos a Cali MIO, realizados con los ingresos hasta septiembre de 2017.

- CONCESIONARIOS:
 - Contar con una flota operativa de 875 buses de un total de 951
 - Transportar 608.000 pasajeros diarios para mayo de 2018 y 725.000 para noviembre de 2035.
 - Lograr la excelencia operativa por control de los costos.
 - Aportar compromiso de no suspender unilateralmente la operación del Sistema.
 - Aceptar una reducción en las expectativas del TIR¹⁰

⁹ Fondo de Estabilidad y Subsidio a la Demanda

¹⁰ Tasa Interna de Retorno

- BANCOS
 - Refinanciar la deuda actual de los operadores: condonación parcial de la deuda y aplicación de intereses pagables.
 - Promover la excelencia operativa entre los operadores.

Otros resultados de los contratos

- FONDO FESDE

Uno de los componentes del Modelo de Sostenibilidad, determinaba un plan de choque para la aprobación del Fondo FESDE. Mediante el Acuerdo No. 400 expedido el 3 de octubre de 2016, se autorizó al Alcalde de Santiago de Cali para realizar un aporte al Fondo de estabilización y subsidio a la demanda del sistema integrado de transporte Masivo SITM MIO. Con el Decreto No. 411.0.20.0584 de noviembre 16 de 2016 se creó el Fondo FESDE y se fijan las pautas para su funcionamiento.

Los recursos se destinarán a estabilizar la tarifa al usuario del SITM MIO, mediante la compensación de los diferenciales entre la tarifa técnica proyectada, resultante de aplicar la política de gestión de la demanda a implementar para el incremento de oferta de servicios al usuario y la tarifa al usuario.

Este fondo hará un aporte de \$340 por pasajero movilizado durante un periodo de 6 meses o hasta que se acaben los recursos, iniciando el 16 de noviembre de 2016. El monto a disponer es de 25.000 millones, aportados por el Municipio de Cali.

Para acceder a los recursos, se estableció una meta de kilómetros adicionales por día hábil para los operadores de 41.962Km, logrando una ejecución total de 176.535 kilómetros en servicio por día hábil entre todos los operadores.

El 22 de noviembre de 2016 se firmó por parte de los concesionarios el Acuerdo para la implementación del Decreto Municipal No. 594 de 2016, artículo 5, numeral 5.9. En diciembre 16 de 2016, mediante el Decreto No. 4110.20.0686 de 2016, se incluyó el 10% de participación a la UTR&T.

En febrero 10 de 2017 el Decreto 112.010.20.0096 de 2017 modifico el valor de aporte por pasajero al pasar de \$340 a \$ 270, por incremento en la tarifa de \$1800 a \$1900

¡Mejor gestión pública. Mayor calidad de vida!

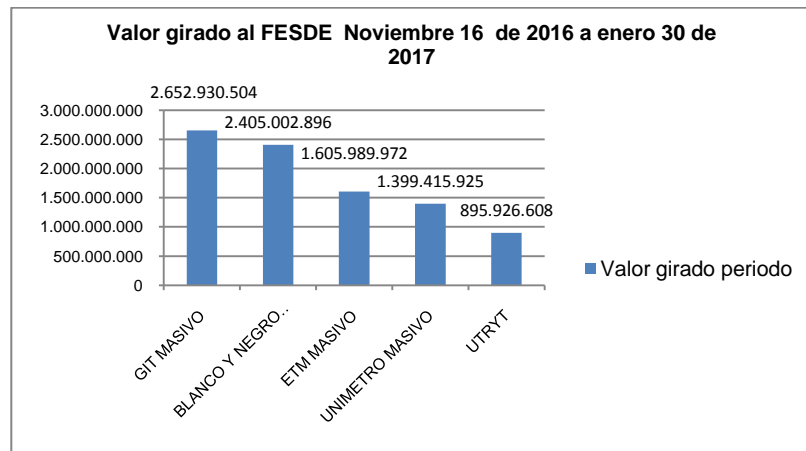


Los valores pagados a los concesionarios a enero 30 de 2016 son los siguientes:

Acumulado de Noviembre 16 a enero 30 de 2017
Valores en pesos

No.	Concesionarios	Valor girado periodo	% participación
1	GIT MASIVO	2.652.930.504	29,6%
2	BLANCO Y NEGRO MASIVO	2.405.002.896	26,8%
3	ETM MASIVO	1.605.989.972	17,9%
3	UNIMETRO MASIVO	1.399.415.925	15,6%
4	UTR&T	895.926.608	10,0%
	Total	8.959.265.905	100,0%

Fuente: Informes Metro Cali S. A



Con base en lo reglamentado en los decretos y el acuerdo municipal, y teniendo en cuenta los traslados que se han realizado a los operadores, es conveniente revisar las facturas presentadas para soportar los recursos aportados.

- FONDO FLOTADOR

Este fondo tiene como fundamento la aplicación de la Ley 1753 de 2015, que establece mecanismos de gestión de la demanda para la sostenibilidad de los

¡Mejor gestión pública. Mayor calidad de vida!



sistemas de transporte para que no dependa solo de la tarifa. El propósito de este fondo es apoyar las inversiones requeridas para garantizar la disponibilidad operativa plena de la flota. (Inversiones Capex), y cancelar las obligaciones del sistema.

Los recursos provienen de dos fuentes:

Tasa por congestión o contaminación (uso racional del vehículo, personas interesadas en adquirir el beneficio de transitar el día del pico y placa), aprobada mediante el Acuerdo No. 0401 de 2016 y creada mediante el Decreto No 4112.010.0001 de 2017.

El cobro por congestión no es obligatorio y solo las personas que así lo deseen, pueden realizar este pago que busca recaudar fondos para el Sistema Integrado de Transporte Masivo -MÍO, promocionar sistemas de transporte no motorizados, mejorar la infraestructura vial y promover la mitigación del impacto ambiental generado por los automotores. Los valores a pagar en la vigencia 2017 son: Un año \$2.578.680, Un semestre \$1.289.340, Un mes 214.890.

Tasa de cobro por parqueo fuera de vía.

Actualmente está en estudio y se estimó que el monto anual de estos ingresos sería de \$84.000 millones.

- INFORME RESULTADO DEL CONTRATO No. PS- 917.104.2.471 de 2016 SUSCRITO CON LA FIRMA BARMAN INC. S.A.S.

Como resultado de la ejecución del Contrato de Prestación de Servicios de apoyo a la Gestión se encontró un estudio detallado del Contrato de Concesión suscrito con la UTR&T¹¹, del que se resaltan las siguientes Conclusiones:

- Metro Cali delega al concesionario el manejo de todo lo referente al sistema de recaudo de pago de tiquetes e ingreso al MIO.
- El sistema está funcionando operativamente, pero tiene grandes fallas de seguridad de información.

¹¹ Unión Temporal de Recaudo y Tecnología

- La Tarjeta MIFARE CLASSIC, que es el medio de pago seleccionado por el concesionario, es un medio que el propio proveedor considera no apto para temas de seguridad y NO LA RECOMIENDA MÁS. En su lugar recomienda la tarjeta MIFARE PLUS, que implicaría el reemplazo de todos los equipos validadores en taquillas y torniquetes de acceso a las estaciones y buses alimentadores.
- El nivel de supervisión que se ha efectuado al sistema de recaudo es deficiente.
- A la fecha no se ha producido un acta formal de entrega de este contrato de tecnología.
- Prácticamente es nula la gestión de supervisión actual del SIUR desde el área de Tecnología de la Información.

Frente al control de Fraudes al sistema se destaca lo siguiente:

- No existe un área encargada de Gestión de Fraude.
- Si bien existen herramientas para cuadraturas o balance del sistema, éstas arrojan todos los días diferencias, que no se aclaran con Metro Cali, aduciendo razones legales como, que el sistema aún está en Fase 1, es decir en ajustes, después de 8 años de aplicación.
- La prevención del fraude está centrada en el sistema mismo, en la práctica es el área de operaciones la que por medio del centro de control y de los funcionarios de seguridad en el campo ejercen esta labor.

Por lo anterior es de gran preocupación que Metro Cali, no tenga un control sobre los ingresos diarios, las cargas, los usos de las tarjetas, el cierre diario de taquillas, los tornos de las estaciones el cierre diario de los buses con validador, y solo se tome los datos presentados y remitidos por la UTR&T, siendo estas cifras las que determinan los porcentajes de participación de los diferentes beneficiarios de la tarifa como son los operadores.

¡Mejor gestión pública. Mayor calidad de vida!



2. CONVENIO DE COLABORACIÓN CON EL INSTITUTO DE TECNOLOGÍA DE LA CONSTRUCCIÓN DE CATALUNYA – ITEC

Memorándum de Entendimiento

El 21 de junio de 2016, los gobiernos de Cataluña y de Colombia confirmaron a través de un Memorándum de Entendimiento *“el interés mutuo de promover una cooperación más estrecha en el desarrollo de experiencias, conocimientos técnicos y regulaciones en infraestructura del transporte y el área de la prestación del servicio de transporte”,* y se manifiesta que su objetivo principal *“es la cooperación e intercambio de experiencias, tecnología e información en lo relacionado con metodologías de control de costos, tiempo y calidad en la inversiones de obra pública...”*.

Dentro de las actividades que se desarrollarían en el marco del mencionado Memorándum de Entendimiento se encuentran las relativas a: Intercambio de información científica y tecnológica, Intercambio de personal, Colaboración en formación y capacitación de personal, y Promoción de proyectos de transporte e infraestructura.

Por otra parte, el artículo 8º del Memorándum de Entendimiento indica que el financiamiento de estas actividades se decidirá de mutuo acuerdo entre las partes.

2.1. Estudios Previos

El 21 de junio de 2016, (fecha de la firma del Memorándum de Entendimiento) Metro Cali S.A. elabora los Estudios Previos para Ejecución de un Convenio Interadministrativo de Colaboración Internacional, aduciendo dentro de las necesidades a satisfacer, que los procesos de licitación, contratación, construcción e interventoría de la infraestructura del MIO, *“presenta graves desviaciones respecto de tiempo, precio y calidad proyectados...”*.

El estudio indica que se hace necesario adoptar nuevos esquemas de gestión de proyectos que permitan realizar un seguimiento efectivo a la gerencia integral de estos; razón por la cual es necesario contar con el apoyo de un experto que permita ejecutar la contratación bajo condiciones óptimas; y dadas las razones anteriores Metro Cali S.A. y el Institut de la Construcció de Catalunya (ITEC) encuentran justificado aunar esfuerzos institucionales, económicos y/o logísticos, con el fin de garantizar los proyectos a desarrollarse.

Queda consignado que las actividades a ejecutarse se desarrollarían teniendo como herramienta principal la metodología TQC, la cual permite controlar las

¡Mejor gestión pública. Mayor calidad de vida!



variables de tiempo, costo y calidad dentro de los proyectos de infraestructura, y que bajo el amparo de un Memorando de Entendimiento, se garantiza que Metro Cali S.A., a través del ITEC podrá gestionar sus proyectos de infraestructura con mayor optimización tanto en tiempo, como en calidad y precio.

Dentro de las obligaciones del ITEC se estableció que la herramienta TQC tendría que ser adaptada a los requerimientos que Metro Cali S.A. incluya, además, un sistema ágil y fiable para la elaboración de ofertas, su análisis y comparación. Metro Cali S.A. se comprometió a *“reembolsar al Institut de la Construcció de Catalunya – ITEC los costos incurridos de acuerdo con los objetivos propuestos”*.

2.2. Sobre el Convenio de Colaboración

El 21 de junio de 2016, (fecha de la firma del Memorándum de Entendimiento y Estudios Previos) Metro Cali S.A. suscribió el Convenio de Colaboración Entre Metro Cali S.A. Y El Institut de la Construcció de Catalunya – ITEC. Se indica que el ITEC se rige por sus estatutos y por el Reglamento de Fundaciones Culturales Privadas, conformado por entidades públicas y privadas sin ánimo de lucro.

El convenio tuvo como principal objetivo *“que el ITEC apoye a Metro Cali S.A. en la utilización de metodologías y herramientas tecnológicas de apoyo a la construcción, el diseño, supervisión, y seguimiento de proyectos de infraestructura del Sistema Integrado de Transporte Masivo – SITM para la contratación, gerencia y seguimiento efectivo de los proyectos en costo, tiempo y calidad...”*.

Dentro del alcance a dicho objeto se establecieron actividades para la contratación de la construcción e interventoría respecto al portafolio de obras a ejecutar, las cuales ascienden a \$355.000 millones.

Igualmente se establece que el ITEC acompañaría a Metro Cali S.A. en el proceso de comparación, evaluación y validación de criterios técnicos referentes a las ofertas económicas asociadas a los procesos licitatorios y de cronogramas presentados por los contratistas de obra e interventoría. Estas actividades corresponden al llamado PLAN PILOTO, y se establece la necesidad de formular un BANCO DE PRECIOS, en el cual se adapta la metodología TQC 2000 a las particularidades propias de los proyectos de construcción que adelantará Metro Cali S.A. y se adapta un vínculo técnico colaborativo de intercambio de información, generado de la gestión de obras por parte del Gobierno de Cataluña.

Adicionalmente, encontramos tres objetivos para el desarrollo del convenio:

¡Mejor gestión pública. Mayor calidad de vida!



1. Trámites de apertura para el inicio de licitaciones.
2. Actividades correspondientes desde la apertura de la licitación hasta la contratación del proyecto.
3. Acompañamiento durante la ejecución de los contratos de obra.

Metro Cali S.A. se compromete entre otras a:

- Incorporar dentro de los costos de Administración y Gestión, de cada uno de los proyectos que se adelanten, aquellos en los que incurra el ITEC conforme a lo establecido en el BANCO DE PRECIOS. Estos costos fueron definidos en el 1,5% del presupuesto total de licitación de cada obra.
- Si Metro Cali decidiera ejecutar la alternativa del BANCO DE PRECIOS deberá incorporar dentro de los costos de Administración y Gestión un porcentaje adicional de 1,36% del valor total de todos los proyectos de infraestructura a desarrollarse.
- El ITEC se compromete entre otras a *“Asumir a su cargo todos los costos a que haya lugar con cargo a las compensaciones previstas en el presente convenio...”*.
- Dentro de las compensación de costos y gastos asumidos por el ITEC en el desarrollo del convenio en mención, se determina que este instituto tendrá derecho a ser compensado por los esfuerzos económicos propios de la ejecución de sus compromisos u obligaciones de la siguiente manera:

Ejecución del PLAN PILOTO:

- El 40% del valor equivalente al 1,5% una vez cumplido el Objetivo 1, referente a trámites de apertura para el inicio de licitaciones.
- El 30% del valor equivalente al 1,5% una vez cumplido el Objetivo 2, referente a las actividades correspondientes desde la apertura de la licitación hasta contratación del proyecto.
- El 30% del valor equivalente al 1,5% una vez cumplido el Objetivo 3, referente al acompañamiento durante la ejecución de los contratos de obra.

¡Mejor gestión pública. Mayor calidad de vida!



Ejecución Banco De Precios:

- 35% a la entrega de área colaborativa y su instalación en los servidores de Metro Cali S.A.
- 25% a la entrega del banco de precios y pliego de condiciones asociados de obra civil.
- 25% a la entrega del banco de precios de obra y pliego de condiciones asociados de edificación.
- 15% a la finalización de los cursos de capacitación.

A pesar de lo explicado en los párrafos precedentes, Metro Cali S.A. indica que el convenio no ocasionaría ninguna erogación presupuestal por tanto no se requiere Certificado de Disponibilidad Presupuestal. No obstante, los recursos para adelantar el convenio en mención salen del patrimonio autónomo de cada obra y éstos provienen del Convenio de Cofinanciación suscrito por la Nación y el Municipio de Santiago de Cali.

Así las cosas, en el momento en que se asumen responsabilidades financieras, sujetas al cumplimiento de unos objetivos claramente definidos, se establece un compromiso contractual más no una colaboración o voluntad sin perjuicios económicos, y teniendo en cuenta que en el Memorándum de Entendimiento se define que el financiamiento de las actividades desarrolladas se decidirá de mutuo acuerdo entre las partes, y que a su vez en el Convenio de Colaboración suscrito como resultado de dicho entendimiento, se determinaron unos costos asociados a la Administración y Gestión de los Proyectos de Metro Cali S.A, los cuales se asumirán con recursos públicos provenientes de la Nación, claramente se identifica una presunta celebración indebida de contratos en virtud de lo establecido en la Ley 599 de 2000, artículo 410 - *Contrato sin cumplimiento de requisitos legales*.

Adicionalmente, en virtud de los estatutos de Metro Cali S.A., donde se establece dentro de las funciones de la Junta Directiva, que ésta debe *“Autorizar las operaciones que tengan por objeto: (...) celebrar contratos que impliquen prestaciones periódicas o continuadas de cosas o servicios, con o sin el carácter de exclusividad, en cuantía superior a 5.000 SMML (\$3.449.770.000 para la vigencia 2016); Tomar dinero en mutuo en cuantía igual o superior a 2.000 SMML y celebrar contratos, sea cual fuere su naturaleza, cuya cuantía sea o exceda de la indicada suma, (\$1.379.908.000 para la vigencia 2016)*, las funciones del presidente están

¡Mejor gestión pública. Mayor calidad de vida!



supeditadas a las limitantes establecidas en los Estatutos o en *cuanto se trate de operaciones que deban ser previamente autorizadas por la Junta Directiva...*”

Así mismo, y de acuerdo con el valor estimado de los proyectos de infraestructura que abarcaría el convenio, establecido en \$355.000 millones, se evidencia que conforme a los Estatutos de la entidad, era obligación de la Junta Directiva de Metro Cali S.A. aprobar la suscripción de dicho convenio, toda vez que el valor global determinado por costos de Administración y Gestión asciende al 2,86% de las licitaciones de todos los proyectos; es decir que los costos totales del proyecto ascienden a \$10.153 millones, superando claramente el valor de contratación facultativo del presidente de la entidad. Se evidencia entonces, que estas situaciones hacen referencia clara a un contrato más no a un convenio, por cuanto se determinan costos asociados al cumplimiento de obligaciones ahí establecidas, en virtud de lo indicado en el artículo 20 de la Ley 1150 de 2007.

En la actualidad la administración de Metro Cali S.A. y el ITEC han decidido de mutuo acuerdo, dar por terminado el convenio de colaboración; no obstante se establece la obligación de cancelar los costos generados por la participación del ITEC en las dos etapas del proceso licitatorio N°915.108.2.03.2016 celebrado por Metro Cali S.A.

3. PROCESO LICITATORIO N°915.108.2.03.2016

El proceso tuvo como objeto la *“Construcción de Obras de Infraestructura Consistentes En Los Siguietes Modelos: A. Construcción De La Terminal Guadalupe; B. Construcción De La Terminal Del Sur; C. Construcción Del Patio Taller Valle De Lili; D. Construcción Del Patio Taller Aguablanca, Del Sistema Integrado De Transporte Masivo De Pasajeros De Santiago De Cali.”*

Se constituye un comité evaluador mediante Resolución N° 912.110.305 de 6 de diciembre de 2016 emanada de la Presidencia de Metro Cali S.A., designando como evaluadores de la oferta técnica a la Universidad del Valle (UNIVALLE), Universidad Industrial de Santander (UIS), y al Institut de Tecnología de la Construcció de Catalunya (ITEC).

El estudio técnico de la propuesta tiene como componentes el Plan de Obra y Memoria Constructiva, los cuales tienen relación con cantidad y tiempos de obra.

Debe anotarse que el análisis consiste en la confrontación de lo descrito en los pliegos de condiciones frente a las propuestas presentadas en todos sus ítems; lo cual debe coincidir totalmente por tratarse de condiciones generadoras de

¡Mejor gestión pública. Mayor calidad de vida!



obligatorio cumplimiento y de forzosa aceptación, que pueden constituir causal de rechazo.

Al revisar la información producida por cada uno de los responsables de la evaluación técnica, se observa que la Universidad Industrial de Santander - UIS¹² evidenció que la propuesta presentada por la firma SAINC S.A., sobrepasaba los tiempos de ejecución de la obra, otorgando calificación de cero a este concepto. El pliego de condiciones, numeral 1.7, describe el plazo de ejecución de cada uno de los contratos que se deriven de esta licitación así:

Módulo/Proyecto	Etapa del Proyecto	Plazo
Construcción de la Terminal del Sur	Pre Construcción	Uno (1) mes
	Construcción	Veintidós (22) meses
	Liquidación	Uno (1) mes
	TOTAL	Veinticuatro (24) meses

Módulo/Proyecto	Etapa del Proyecto	Plazo
Construcción del Patio Taller Valle de Lili	Pre Construcción	Uno (1) mes
	Construcción	Once (11) meses
	Liquidación	Uno (1) mes
	TOTAL	Trece (13) meses

Módulo/Proyecto	Etapa del Proyecto	Plazo
Construcción del Patio Taller Aguablanca	Pre Construcción	Uno (1) mes
	Construcción	Doce (12) meses
	Liquidación	Uno (1) mes
	TOTAL	Catorce (14) meses

Se evidencia un hecho presuntamente irregular en la propuesta presentada por la empresa SAINC S.A., al sobrepasar los tiempos estipulados para las obras, de acuerdo a lo exigidos para cada módulo, tal como lo indica el siguiente cuadro:

¹² La Universidad Industrial de Santander se encontraba vinculada mediante el contrato interadministrativo No. 917.103.1.12.2016, para realizar la evaluación técnica de la Licitación en comento.

Obra	Módulo	Desde	Hasta	Propuesto SAINC S.A.	Solicitado Metro Cali S.A.	SAINC S.A. Sobrepasa el Plazo en:
Terminal Sur	Módulo 2	02/01/2017	18/01/2019	746 días (24 Meses + 16 días)	720 días (24 Meses)	16 días
Patio Taller Valle De Lili	Módulo 3	02/01/2017	09/02/2018	403 días (13 Meses + 13 días)	390 días (13 Meses)	13 días
Patio Taller Aguablanca	Módulo 4	02/01/2017	13/03/2018	435 días (14 Meses + 15 días)	420 días (14 Meses)	15 días

Construcción Propia – Documentos Carpetas Proceso Licitación

Teniendo en cuenta lo expresado en los párrafos precedentes, el representante legal de Metro Cali S.A. presuntamente violó el principio de Transparencia previsto en el artículo 24 de la Ley 80 de 1993, modificado por el artículo 32 de la Ley 1150 de 2015, y el principio de Selección Objetiva que busca que la selección de los contratistas se realice bajo criterios claros o precisos, objetivos, y que no generen desigualdad entre los proponentes, por lo que no es posible establecer parámetros o criterios ambiguos, que no permiten cumplir con estos propósitos en la evaluación de las propuestas.

La presunta conducta del representante legal de Metro Cali S.A., se tipifica en el hecho de permitir que continuara en el proceso licitatorio la empresa SAINC S.A., cuando ya estaba evidenciada una causal de rechazo de la oferta, por haberse configurado una de las causales descritas en el pliego de condiciones numeral 2.13: “Cuando el plazo propuesto en la Oferta para la ejecución del Contrato sea mayor al establecido en el pliego de condiciones”, tal como se ha reiterado; adicionalmente uno de los proponentes (Consorcio Infraestructura MIO) realizó la misma observación y la presentó ante el comité de evaluación para que se tuviera en cuenta al momento de la decisión de adjudicación. No obstante, lo evidenciado por la UIS (encargada de la evaluación técnica) y por el mencionado proponente se continuó con el proceso de licitación y adjudicación. Subrayado propio

La conducta del representante Legal de Metro Cali S.A., al extralimitar sus funciones y no dar cumplimiento a lo estipulado en los pliegos de condiciones (requisitos legales de obligatorio cumplimiento) de la licitación que nos ocupa, afectó la buena marcha de la función pública al permitir continuar en el proceso al proponente SAINC S.A., cuando a la luz del Principio de Transparencia y Selección Objetiva no podía continuar en el proceso de selección por Licitación Pública.

¡Mejor gestión pública. Mayor calidad de vida!



Lo anteriormente expresado da cuenta de una situación con presuntas incidencias penal y disciplinaria, por no acatar lo establecido en el pliego de condiciones como requisito esencial y no rechazar la propuesta de SAINC S.A., violando los principios de transparencia y selección objetiva.

La connotación penal se presenta por Celebración de Contratos sin Cumplimiento de los Requisitos Legales esenciales, tipificado cuando el servidor público incurre en lo establecido en el artículo 410 del Código Penal¹³, y la disciplinaria, por entorpecer o desvirtuar la buena marcha de la función pública, cuyo fundamento está en los artículos 6 y 124 Constitucional, y en el artículo 48 de la Ley 734 de 2000 -Código Disciplinario Único-.

4. EFECTO PLUSVALÍA EN PREDIO ADQUIRIDO POR METRO CALI S.A.

Desde los documentos CONPES que estudiaron y aprobaron los proyectos del SITM MIO, hasta los diferentes Planes de Desarrollo que lo contienen, el objetivo de adquirir el predio necesario para poder desarrollar el proyecto Terminal Sur de la infraestructura del MIO, que hace parte del Plan Parcial Conexión Intermodal Terminal Sur, estuvo siempre contemplado.

No obstante, a la fecha en la que ya está adjudicado el contrato de obra para la construcción del proyecto Terminal Sur, el tema de la adquisición del predio es un problema por resolver. Se revisó la trazabilidad de las gestiones adelantadas tanto por el Municipio de Santiago de Cali, como por Metro Cali S.A., a fin de determinar la participación en Plusvalía del mencionado predio, lo cual, además de que permite establecer el estado actual del mismo, deja en evidencia un posible incumplimiento de las funciones de las dependencias de Dirección de Planeación y la Subdirección de Catastro Municipal, desde el inicio del Plan Parcial, con respecto a la identificación de hechos generadores de plusvalía y la liquidación del valor; situación que se pondrá en conocimiento de la Dirección Técnica ante el Sector Central.

¹³ Modificado por el art. 33, Ley 1474 de 2011. Declarado Exequible Sentencia Corte Constitucional 917 de 2001; Texto subrayado declarado EXEQUIBLE por la Corte Constitucional mediante Sentencia C-652 de 2003.

Gestiones realizadas

Fecha de la Gestión	Soporte	Gestión – Actuaciones, Solicitudes, Respuestas
Octubre de 2000	Acuerdo 069 de 2000	Se adopta el POT ¹⁴ definiéndose, entre otros asuntos, que la zona de expansión urbana del corredor Cali – Jamundí debía desarrollarse a través de Planes Parciales.
01 septiembre de 2011	Acta No.4132.0.14.12.003	Modificaciones al Decreto No. 411.0.20.0696 del 13 de julio de 2011 “ <i>Por medio del cual se adopta el Plan Parcial de Desarrollo Centro intermodal de Transporte Regional de Pasajeros del Sur, ubicado en el área de expansión corredor Cali - Jamundí</i> ”, consistentes en cambios técnicos relacionados con los trazados de las áreas comprometidas y otras especificaciones ambientales.
10 noviembre de 2011	Decreto No. 411.0.20.0965 de 2011	Adopción del Decreto, el cual modifica el No. 411.0.20.0696 Artículo 24. Participación en Plusvalía: (...) <i>los desarrollos urbanísticos y constructivos derivados de la adopción y ejecución del presente Plan Parcial tendrán la obligación de pagar plusvalía en el momento en que le Municipio de Santiago de Cali reglamente el procedimiento y realice el cálculo respectivo para su ago. (Negrilla fuera de texto)</i>
30 de diciembre de 2011	Acuerdo 0321 de diciembre de 2011	Mediante el Acuerdo la administración municipal estructura el Estatuto Tributario Municipal a través del cual, se establecen entre otros, los procedimientos para la determinación del valor de la plusvalía asociada a la adopción de Planes Parciales.
04 de septiembre de 2013	Radicado No. 201341322001 4824	El personal de apoyo técnico de la Subdirección del POT comunicó al Subdirector del POT y Servicios Públicos, sobre la normatividad establecida en el Decreto final de adopción del Plan Parcial en cuestión, aclarando que este Plan fue adoptado antes de la expedición del Acuerdo 0321 de diciembre 30 de 2011, por lo cual la participación en plusvalía se dejó, en ese entonces, condicionada a la reglamentación de procedimiento para la realización del respectivo cálculo.
12 de junio de 2015	Oficio N°915.1.20.21 91.2015	Metro Cali S.A. solicitó a la Dirección de Planeación Municipal confirmar si los predios del Plan Parcial generaban plusvalía “...De conformidad con los Artículos 517 y siguientes del Acuerdo 0373 de 2014, y con la finalidad de cumplir a cabalidad las normas urbanísticas que rigen para la adquisición de predios, solicitamos muy atentamente confirmar que si los predios que componen el Plan Parcial Intermodal Sur, son generadores de plusvalía”.
13 de julio de 2015	Oficio N°915.1.20.25 54.2015	Metro Cali S.A. solicita a la Lonja de Propiedad Raíz de Cali y Valle del Cauca, la elaboración del avalúo del predio Z-000302550000 (proyecto Terminal Sur), que cuenta con un área de 52.847,15 m2.
octubre 27 de 2015	Oficio N°23706	La Lonja de Propiedad Raíz de Cali y Valle del Cauca, hace entrega del avalúo comercial solicitado, indicando que el valor del predio es de \$15.041.966.550.
julio 31 de 2015	Oficio N°915.1.20.28 37.2015	Metro Cali S.A. reiteró la solicitud a Planeación Municipal para que les informara si los predios asociados al Plan Parcial eran generadores de plusvalía. Adicionalmente la entidad requirió el procedimiento para la aplicación y cobro por este concepto a los predios asociados al proyecto Terminal Sur.

¹⁴ Plan de Ordenamiento Territorial

Fecha de la Gestión	Soporte	Gestión – Actuaciones, Solicitudes, Respuestas
13 de agosto de 2015	Oficio N°201541322 0062191	La dirección de Planeación Municipal respondió que: el Plan Parcial en cuestión, fue adoptado dentro de la vigencia que abarcó el POT del año 2000, siendo los procedimientos ahí establecidos, los que se deben llevar a cabo. Que las Unidades de Gestión 1 (Terminal Sur) y 5 (Mixto y Comercio), que deben contar con licencias de construcción separadas, comparten participación en el Lote 1 (3 lotes en total) y que es necesario definir las cargas y beneficios. Que los diseños definitivos de las vías del Plan Parcial fueron re diseñados para beneficio de los proyectos de infraestructura del MIO, razón por la cual es necesario que los valores totales del urbanismo sean actualizados. Y Concluye la Dirección de Planeación, con <u>que de acuerdo a lo anterior, y atendiendo la solicitud, (...) “las áreas útiles resultado del urbanismo propuesto en el plan parcial son beneficiarias de acciones urbanísticas y por tanto tienen la presunción de ser generadoras del efecto plusvalía en los términos de la citada norma”</u> . Subrayado fuera de texto. Sobre el procedimiento para la aplicación y cobro de plusvalía, cita la Ley 388 de 1997 y el Estatuto Tributario de Santiago de Cali. Finalmente señala, que se han realizado los análisis y liquidación de los planes parciales cobijados dentro de la vigencia 2012 – 2015, por lo cual los planes parciales adoptados antes del 2012 no cuentan con la liquidación por metro cuadrado que deben aportar por concepto de participación en plusvalía.
14 de diciembre de 2015	Oficio 915.102.4443. 2015	La dirección de Infraestructura de Metro Cali S.A. solicitó a la Dirección de Planeación Municipal que, de acuerdo con la respuesta emitida mediante oficio 201541322006219, en donde se indica que no se ha realizado la liquidación por metro cuadrado del plan parcial, se liquide la plusvalía asociada a los predios donde se desarrollaran los proyectos.
18 de enero de 2016	Requerimiento 915.102.4443. 2015	La Oficina de Gestión Predial de Metro Cali S.A solicitó nuevamente, que fuera atendido el requerimiento 915.102.4443.2015
15 de febrero de 2016	Requerimiento	Metro Cali S.A. solicitó que, de acuerdo a los compromisos establecidos el 04 de febrero de 2016, la Dirección de Planeación Municipal realice la pre-liquidación de la plusvalía del plan parcial con el fin de iniciar el proceso de enajenación voluntaria o expropiación judicial de los predios que componen el proyecto Terminal Sur y su respectiva conexión. Se citan en dicho comunicado todos los oficios remitidos a Planeación Municipal, donde se solicita la información.
05 de abril de 2016	Informe técnico con radicado 201641322007 294	Se remite a la Sub Dirección de Catastro Municipal, (sin firma del Director de Planeación), en este informe se identifican los hechos generadores de plusvalía del Plan Parcial Centro Intermodal. Con base en lo anterior, la Contraloría General de Santiago de Cali solicita a la Dirección de Planeación allegar el documento original, a lo que la responden que dicho informe técnico finalmente no fue remitido a la Dirección de Catastro por causas que desconocen, ya que quien debió firmar y remitir dicho documento fue el Director de momento.
06 de abril de 2016	Oficio 915.102.1119. 2016	El Director de Infraestructura de Metro Cali S.A. solicita al Director de Planeación, se cumplieran los compromisos pactados en reunión adelantada con el Alcalde Municipal el 23 de marzo de 2016, donde se acordó que se realizaría la pre-liquidación de la plusvalía del plan parcial con el fin de iniciar el proceso de enajenación voluntaria o expropiación judicial de los predios que componen el proyecto Terminal Sur y su respectiva conexión.
15 de julio de 2016	Oficio 915.120.1.442. 2016	Metro Cali S.A. realiza oferta de compra del lote donde se desarrollaría el proyecto Terminal Sur, por valor de \$15.041.966.550, equivalente a \$285.000 por metro cuadrado.

¡Mejor gestión pública. Mayor calidad de vida!



Fecha de la Gestión	Soporte	Gestión – Actuaciones, Solicitudes, Respuestas
18 de julio de 2018		La oferta de compra es notificada personalmente al apoderado de la sociedad propietaria.
27 de julio de 2016	Radicado 201641322004 9701	El Subdirector del POT y Servicios Públicos informó a Metro Cali S.A. que de acuerdo a los anteriores requerimientos, "... el análisis de los hechos generadores del efecto plusvalía para el plan parcial del asunto, se encuentra en revisión por parte del equipo técnico de la subdirección. Una vez se cuente con los resultados de dicho análisis, se informará a la Subdirección de Catastro Municipal para las acciones pertinentes".
18 de agosto de 2016	Informe Interno	El apoderado de la sociedad Alianza Fiduciaria presenta observaciones técnicas al valor ofrecido por el inmueble y aporta su propio avalúo, indicando que el valor del inmueble es de \$330.000 por metro cuadrado.
23 de agosto de 2016	Oficio 915.120-1- 2630	Metro Cali S.A., traslada a la Lonja de Propiedad Raíz de Cali y Valle del Cauca las observaciones realizadas por Alianza Fiduciaria, referentes al avalúo presentado por la entidad.
01 de septiembre de 2016	Oficio 915.102.1.273 7-2016	Metro Cali S.A. informó a Planeación Municipal que ya se encontraba en proceso de negociación de los terrenos donde se construirá el Plan Parcial Conexión Intermodal, para la cual solicita se le indique si los predios que esta entidad cederá (para zonas verdes) presentan alguna afectación paisajística en el sector contiguo al río Lili.
06 de septiembre de 2016	Oficio 31181	La Lonja de Propiedad Raíz de Cali y Valle del Cauca, comunica a Metro Cali S.A. que se ratifica en todas y cada una de las determinantes consideradas en el ejercicio de avalúo inicial, así como en el resultado del mismo (el valor).
07 de diciembre de 2016	Resolución de expropiación 912.110.307.	Metro Cali S.A., considerada fallida la negociación directa, y superado el término para el acuerdo que conlleva a promesa de compraventa o escritura de compra, ordena iniciar el trámite judicial mediante la citada resolución.
diciembre 12 de 2016	Oficio S/N	Alianza Fiduciaria, sociedad propietaria del terreno, presenta recurso de reposición a esta resolución de expropiación.
diciembre 16 de 2016	resolución 912.110.320	Metro Cali S.A., mediante se ratifica en las consideraciones de su resolución inicial, indicando que el propietario ha ejecutado obras de intervención en el terreno, razón por la cual se establece la posibilidad de reconocer la totalidad del valor del lote.

El Plan Parcial "Centro Intermodal de Transporte Regional Pasajeros del Sur" fue adoptado por el Señor Alcalde del municipio de Santiago de Cali mediante el Decreto 411.0.20.0696 de julio 13 de 2011, modificado y aclarado mediante el Decreto 411.0.20.0965 de noviembre 10 de 2011, en vigencia del POT - Acuerdo 069 de 2000 que lo rige, su desarrollo se hace a través de cinco unidades de gestión (UG) o de actuación urbanística, cuyas cargas y beneficios formuladas se distribuyeron de la siguiente forma: Lote 1 (UG1, UG 5) con el 41,08%, Lote 2 (UG 2) con el 30,15% y Lote 3 (UG3, UG4) con el 28,05%, requiriendo de una gestión asociada entre los propietarios del suelo, a fin de poder cumplir con las cargas urbanísticas.

El terreno que adquiere Metro Cali para la Terminal del Sur se encuentra dentro de la UG1, conformado por 3 franjas identificadas como 2 zonas para cesión zona verde y vía pública urbana, y 1 zona para equipamiento transporte, que suman un

¡Mejor gestión pública. Mayor calidad de vida!



área de 52.847,15 m², que hace parte de un lote de mayor extensión denominado El Cortijo con cabida de 162.288 m², predio Z-000302550000 con matrícula inmobiliaria 370-59938, paralelo al río Lili, vía Cali-Jamundí, vereda Valle del Lili, Corregimiento el Hormiguero, de propiedad de Alianza Fiduciaria S.A., como vocera y administradora del Fideicomiso El Cortijo.

Las áreas útiles resultado del urbanismo propuesto en el Plan Parcial Conexión Intermodal Terminal Sur son beneficiarias de acciones urbanísticas y por tanto tienen la presunción de ser generadoras del efecto de plusvalía en los términos de los artículos 73 y 74 de la Ley 388 de 1997 y artículos 172 y siguientes del acuerdo municipal 321 de 2011 “por medio del cual se estructura el Estatuto Tributario Municipal”, compilado en el decreto extraordinario 0259 de 2015.

Se entiende como área útil la resultante de restarle al área neta urbanizable, el área correspondiente a las zonas de cesión obligatoria para vías locales, espacio público y equipamientos propios de la urbanización.

En el artículo 24 del Decreto 411.0.20.0965 de noviembre 10 de 2011 se establece que los desarrollos urbanísticos y constructivos derivados de la adopción y ejecución del Plan Parcial tendrán la obligación de pagar plusvalía en el momento en que el Municipio de Santiago de Cali reglamente el procedimiento y realice el cálculo respectivo para su pago, de conformidad con el artículo 74 de la Ley 388 de 1997, en concordancia con el Acuerdo 111 de junio 26 de 2003.

En el Acuerdo 321 de 2014 se establece en el parágrafo del artículo 172, que las disposiciones sobre participación en Plusvalía regirán para las acciones urbanísticas previstas en el Plan de Ordenamiento Territorial adoptado mediante Acuerdo 069 de 2000, como para otras que posteriormente lo modifiquen o sustituyan, así como para aquellas contempladas en los decretos reglamentarios, en los planes parciales y en los demás instrumentos que lo desarrollen; en el artículo 197 se indica como caso excepcional de cobro en la participación de plusvalía, en la enajenación voluntaria, al valor comercial a que se refiere el artículo 61 de la Ley 388 de 1997, se le descontará el monto correspondiente a la plusvalía o mayor valor generado por el anuncio del proyecto u obra que constituye el motivo de utilidad pública para la adquisición, salvo el caso en que el propietario hubiere pagado la participación en plusvalía; en el artículo 194 que los lineamientos para regular la operatividad de la liquidación del cálculo del efecto plusvalía, la liquidación del tributo y los mecanismos de pago de la participación en plusvalía, serán definidos por la administración municipal (...). Definidos sólo en agosto 9 de 2016 mediante el Decreto 411.0.20.0472 “por el cual se reglamentan

¡Mejor gestión pública. Mayor calidad de vida!



parcialmente los mecanismos de pago de la participación en plusvalía y se dictan otras disposiciones”.

En el Acuerdo 373 de diciembre 3 de 2014 se establece en el párrafo del artículo 520 que la administración tenía un plazo máximo de un (1) año para reglamentar la participación en plusvalía por decreto del Alcalde,

El 12 de junio de 2015 Metro Cali S.A. solicita al Departamento Administrativo de Planeación Municipal, mediante oficio 915.1.20.2191.2015, radicado 2015-4110-060628-2, informe si los predios que componen el Plan Parcial Intermodal del Sur, son generadores de plusvalía, así como el procedimiento para la aplicación y cobro de este instrumento de financiación, conforme al acuerdo 0373 de 2014.

El Departamento Administrativo de Planeación Municipal en respuesta mediante oficio con radicado 2015413220062191 del 13 de agosto de 2015, indica que las áreas útiles resultado del urbanismo propuesto en el plan parcial son beneficiarias de acciones urbanísticas y por tanto tienen la presunción de ser generadoras del efecto de plusvalía en los términos de los artículos 73 y 74 de la Ley 388 de 1997 y artículos 172 y siguientes del acuerdo municipal 321 de 2011 “por medio del cual se estructura el Estatuto Tributario Municipal”. (...) que han realizado los análisis y liquidación de los planes parciales adoptados durante el período 2012-2015, por lo tanto los planes parciales anteriores a dicho periodo no cuentan con liquidación del valor por metro cuadrado que deben aportar por concepto de participación en plusvalía.

Configurados los hechos generadores con la adopción del Plan Parcial, el municipio debió adelantar con la normatividad existente las actuaciones para la estimación del efecto plusvalía mediante la elaboración de análisis técnico, solicitud de avalúos a la Subdirección de Catastro Municipal, liquidación de la participación (45 días), determinación (30 días), publicación y notificación, e inscripción en la Oficina de Registro de Instrumentos Públicos (2 meses).

Metro Cali S.A. solicitó al Departamento Administrativo de Planeación Municipal se realizara el análisis técnico sobre los predios del Plan Parcial, lo anterior mediante los oficios con radicados 2015411101289272, 2016411100036312, 2016411100134632 y 2016411100324602.

Este ente de control realizó actas de visita fiscal el 19 de enero de 2017 con funcionarios de la Dirección de Planeación Municipal y de la Subdirección de Catastro Municipal, a fin de determinar las acciones realizadas frente a su

¡Mejor gestión pública. Mayor calidad de vida!



competencia en relación con la determinación de los hechos generadores de plusvalía del predio sobre el que se desarrollará el proyecto Terminal Sur, que hace parte del Plan Parcial Conexión Intermodal Terminal Sur.

Posterior a estas visitas, el municipio mediante oficio con radicado 201741320500000664 del 27 de enero de 2017, suscrito por la directora del Departamento Administrativo de Planeación Municipal, presenta a la Subdirección de Catastro Municipal el informe técnico normativo para la determinación de hechos generadores del efecto plusvalía para el Plan Parcial “Centro Intermodal de Transporte Regional Pasajeros del Sur”, en el que concluye:

“a. No se presenta hecho generador por cambio en la clasificación del suelo, ya que tanto antes de la acción urbanística (Acuerdo 069 de 2000 sin plan parcial), como después de la acción urbanística (Acuerdo 069 de 2000 sin plan parcial adoptado - Decreto 411.0.20.0965 del 10 de noviembre de 2011), el suelo conserva la misma clasificación del suelo; es decir, suelo de expansión urbana.

b. Antes de la acción urbanística y en concordancia con lo dispuesto por el artículo 29 del Decreto 2181 de 2006 (hoy compilado en el Decreto 1077 de 2015), el potencial de los suelos era para usos agrícolas y forestales, y después de la acción urbanística - adopción del plan parcial- se definieron usos específicos, para equipamiento de transporte, comercio y servicios, por lo cual se presume el hecho generador de plusvalía. El área destinada a nuevos usos es de 186.156,9 m², de los cuales 122.346,39 m² corresponde al equipamiento asociado a transporte público; situación que deberá ser analizada a la luz del artículo 78 de la Ley 388 de 1997.

c. Una vez se efectúa la comparación tanto en altura máxima permitida, como en potencial edificable a partir de la aplicación de los índices de ocupación y construcción, se encuentra que el potencial de construcción previo al Decreto de adopción del plan parcial se entiende como cero (0), ya que la zona era prevista únicamente para aprovechamiento agrícola y forestal. En este sentido, el potencial máximo de edificabilidad dispuesto por el plan parcial se presume como otro hecho generador de participación en plusvalía para el sector, el cual equivale a 48.524,77 m² para uso comercial mixto. Los 93.046,63 m² destinados para equipamientos de transporte público asociados al Sistema Integrado de Transporte Masivo de la ciudad de Santiago de Cali deberán ser analizados a la luz del artículo 78 de la Ley 388 de 1997. (...)”

De acuerdo a lo manifestado y al ordenamiento jurídico que regula la plusvalía, su configuración sólo procede, se materializa y concreta con la expedición de los actos específicos que determinen el valor a aplicar respecto del área útil que recibió el beneficio por las acciones urbanísticas del municipio, y es claro que el municipio no ha concluido tal procedimiento, apenas dio inicio.

¡Mejor gestión pública. Mayor calidad de vida!



Igualmente es claro que es la Alcaldía Municipal quien detenta la carga o capacidad jurídica para adelantar este procedimiento en el municipio, el que no ha concluido, y que Metro Cali S.A. no tiene la potestad para ello; es así que la entidad en su afán de concretar el proceso de adquisición del predio para la Terminal Sur, realizó las referidas solicitudes entre los años 2015 y 2016 al Departamento Administrativo de Planeación Municipal.

Conforme a lo anterior, el predio no se encuentra actualmente gravado con plusvalía, en el certificado de tradición no se evidencia inscripción en tal sentido, no están la totalidad de los actos por parte del municipio, por lo tanto no se puede dar aplicación a lo exigido por el parágrafo 1 del artículo 61 de la Ley 388 de 1997, reglamentado por el Decreto Nacional 2729 de 2012, dentro del trámite o procedimiento de enajenación voluntaria, de descontar al valor comercial el monto correspondiente a la plusvalía o mayor valor generado por el anuncio del proyecto u obra que constituye el motivo de utilidad pública para la adquisición.

En cuanto al área de participación en la plusvalía, esta corresponde al número total de metros cuadrados que se considerará como objeto de la participación será, para el caso de cada inmueble, igual al área total del mismo destinada al nuevo uso o mejor aprovechamiento, descontada la superficie correspondiente a las cesiones urbanísticas obligatorias para espacio público de la ciudad, así como el área de eventuales afectaciones sobre el inmueble en razón del plan vial u otras obras públicas, tal como se indica en el artículo 78 de la citada Ley 388 de 1997, las cuales deben estar contempladas en el plan de ordenamiento o en los instrumentos que lo desarrollen (artículo 179 Acuerdo 321 de 2011); y la porción de terreno que se adquiere por Metro Cali está conformada por 3 franjas identificadas como dos zonas para cesión zona verde y vía pública urbana, y una zona para equipamiento transporte, áreas que conforme a la normatividad citada están por fuera de las zonas que participan en el efecto plusvalía.

En el análisis efectuado se identificó que el 15 de julio de 2016 se perfeccionó la oferta de compra mediante Oficio 915.120.1.442.2016, notificada personalmente al apoderado de la sociedad propietaria e inscrita en el folio de matrícula inmobiliaria del predio en la Oficina de Registro de Instrumentos Públicos de Cali.

Considerada fallida la negociación directa y superado el término para el acuerdo que conlleva a promesa de compraventa o escritura de compra, Metro Cali ordena iniciar el trámite administrativo mediante resolución de expropiación 912.110.307 del 7 de diciembre de 2016.

¡Mejor gestión pública. Mayor calidad de vida!



El 21 de diciembre de 2016 Metro Cali S.A., resultado de la mesa de negociación realizada entre las partes, suscribió promesa de compraventa con el propietario del lote, determinándose las siguientes obligaciones y responsabilidades:

- Metro Cali pagó la totalidad del valor comercial ofertado, según avalúo.
- Recibir el lote el 23 de diciembre de 2016, como en efecto ocurrió.
- Alianza Fiduciaria S.A., como vocera y administradora del Fideicomiso El Cortijo, como sociedad vendedora, se compromete a asumir el valor de la plusvalía, hasta el momento de tramitar licencia de construcción, si esta contribución se hace exigible por parte de la administración (cláusula 10).
- A falta de acuerdo en el precio final, Metro Cali cancelará el mayor valor que tase el Juez en proceso que se presenta en enero de 2017, teniendo en cuenta que el avalúo presentado por la sociedad propietaria del lote estima un valor por metro cuadrado de \$330.000 frente el valor por metro cuadrado de \$285.000 pagado por Metro Cali.
- En la cláusula sexta de la promesa de compraventa, se manifiesta por parte de la vendedora el ánimo de negociación que dio origen a la misma, indicándose que existe un acuerdo parcial de las condiciones de adquisición para que *“se continúe con el trámite del Proceso de Expropiación (...), en relación con aquellos aspectos en los cuales las partes no llegaron a un acuerdo, y que deban ser serán desatados en instancia judicial”*.

La normatividad referida está plasmada en el Anexo 2 del informe.

5. OTROS ASPECTOS

Para realizar el análisis contenido en los párrafos precedentes, se hizo una revisión del marco legal de la entidad, el cumplimiento de las actividades, y la planificación de las mismas. Así mismo se creyó importante conocer cuáles han sido las consideraciones tenidas en cuenta por las administraciones municipales a partir de 1998 al realizar la planeación estratégica del tema de Movilidad para la ciudad.

5.1. Planeación Estratégica

Iniciamos con una breve comparación entre los programas, componentes, políticas, actividades, objetivos, y/o metas de los seis (6) Planes de Desarrollo Municipal aprobados desde la vigencia 1998 hasta hoy, en lo que tiene que ver con el Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM - MIO. La comparación se puede observar en el Anexo 3 del informe.

¡Mejor gestión pública. Mayor calidad de vida!



Lo evidenciado da cuenta, que para los gobiernos municipales el SITM - MIO ha sido considerado un proyecto importante, que debe contribuir a alcanzar un desarrollo integral de la comunidad y a la reactivación económica del municipio. Desde el principio, se tuvieron en cuenta las consideraciones de orden legal, técnico y administrativo, al incluir el proyecto en el POT¹⁵ para aplicar las normas urbanísticas e instrumentos de gestión previstos en la Ley 388 de 1997; crear Metro Cali S.A como administradora del Sistema; e iniciar gestiones para la adquisición de los predios y construcción de obras propias y complementarias; implementar el sistema mediante el esquema diseñado de corredores de rutas troncales, circulares, radiales y alimentadoras de buses.

En los años subsiguientes se inicia la implementación del Sistema Integrado de Transporte Masivo, continúan planificando y estructurando la malla vial de la ciudad, y se constituye una empresa encargada de la administración y coordinación de la operación del SITM. Contemplaban la necesidad de mejorar la conectividad, seguridad y tiempos de desplazamiento de los habitantes, atendiendo las necesidades de accesibilidad de la población menos favorecida.

El MIO inicia operaciones definitivas en marzo de 2009, y se esperaba implementar la operación gradualmente, programando para diciembre de 2011 una cobertura del 92%; integración del MIO con sistemas de transporte complementarios con cobertura del 100% del sistema de transporte público colectivo anual; construir corredores troncales, y alcanzar un nivel de satisfacción del usuario de un 75%.

Ya entre 2012 y 2015, cuando las metas y objetivos de los anteriores planes deberían tener un 100% de cumplimiento, observamos actividades que anunciaban: La necesidad de realizar nuevos estudios; optimizar el SITM; poner en marcha rutas hacia los corregimientos, la zona de ladera y la integración con municipios vecinos; completar la infraestructura faltante; construir las estaciones terminales, conexiones entre éstas y los corredores troncales y pretroncales; introducir el número de vehículos necesarios para la operación óptima, mejorar los tiempos de espera y de parada en las estaciones, aumentar frecuencias, conectividad y accesibilidad para todos. Estas actividades programadas en este Plan de Desarrollo, dan cuenta de que los resultados esperados desde el inicio se han cumplido parcialmente.

Es así como en el Plan de Desarrollo correspondiente al período 2016 - 2019, encontramos la descripción de unas necesidades frente al atraso en la

¹⁵ Plan de Ordenamiento Territorial

consecución de los resultados esperados, buscando fomentar la movilidad en transporte, ofertar un servicio de calidad, seguro y accesible, contando con la gestión técnica y administrativa de Metro Cali S.A. para terminar de construir las obras faltantes.

Este breve recuento de los instrumentos de planificación estratégica del municipio en las dos últimas décadas, permite establecer que a pesar del tiempo transcurrido, de los logros alcanzados, de los esfuerzos de la administración municipal y nacional, se encuentran asuntos por resolver, en cuanto a la operación del sistema de transporte, para lograr una efectiva y satisfactoria prestación del servicio, tanto para la comunidad como para el medio ambiente.

Estas actividades por realizar, y logros como la satisfacción, cobertura y calidad del servicio, están diagnosticados por diferentes entidades que tienen relación con Metro Cali S.A, tanto las que han participado en la creación, financiación y administración de la empresa, hasta los diferentes órganos de control, sin contar las manifestaciones de insatisfacción transmitidas por los usuarios.

El atraso en las obras que faltan, la ausencia de rutas que satisfagan las necesidades de movilidad de la ciudadanía, debilidades en las estrategias de control sobre los concesionarios encargados de la operación del Sistema, han afectado de manera directa la movilidad urbana y la calidad del servicio de transporte en la ciudad. Sin embargo, no se evidencian acciones contundentes frente a los resultados y observaciones entregados por los diferentes órganos de control (Superintendencia de Puertos y Transporte – Contraloría General de la República – Contraloría General de Santiago de Cali), como tampoco a los compromisos adquiridos por los diferentes actores que hacen parte del sistema.

En este sentido, se evidenció que en septiembre 26 de 2013, como resultado de acciones de la Superintendencia de Puertos y Transporte, se convocó a mesas de trabajo (Superintendente de Puertos y Transporte; Presidente, Vicepresidente Ejecutivo, Directora de Operaciones, y Director de Planeación de Metro Cali S.A.; Secretario de Tránsito y Transporte Municipal; Vicepresidente Regional Bancolombia; Representante Legal, Presidente Junta Directiva, y Director técnico GIT Masivo; Director de Operaciones, Directora Financiera, y Representante Legal Blanco y Negro Masivo S.A; Representante Legal Unimetro; Representante Legal ETM S.A, Representante Legal, Director de Operaciones, y Directora Comercial UTRYT; miembro de la Junta Directiva de ETM S.A; y Personero Municipal) con la finalidad de crear el comité de seguimiento de las acciones y compromisos que contribuyeran con la consolidación inmediata del SITM MIO.

¡Mejor gestión pública. Mayor calidad de vida!



Los temas tratados estuvieron relacionados con: el estado y la inversión en infraestructura; el acceso al sistema; oferta de buses; competencia del sistema; servicio; plataforma tecnológica; gestión financiera; y la necesidad de realizar auditorías al SIUR¹⁶. Con la intención de subsanarlos, se suscribió un plan de mejoramiento, del cual quedaron evidenciados los incumplimientos por parte de la Administración Municipal y los Operadores del SITM MIO, en reunión realizada en enero de 2014 con la Ministra de Transporte.

Ante esta situación, el Departamento Nacional de Planeación contrató a la firma Unión Temporal Akiris de Colombia – Steer Davies & Gleave Limited Sucursal Colombia, quien entregó el 15 de septiembre de 2015, el informe para diagnosticar la sostenibilidad financiera de las concesiones de operación de transporte del sistema MIO y proponer ajustes a la estructura tarifaria y fuentes de remuneración.

En el 2016, la nueva administración conoce del informe contratado por el Departamento Nacional de Planeación y ante el desacuerdo con el contenido, especialmente en lo que tiene que ver con los recursos que propone el estudio para recuperar y hacer sostenible el Sistema, los cuales son de \$100.000 millones por año, durante los próximos 28 años, lo que equivale a \$2.8 billones, y ante la situación del Sistema, decide contratar un grupo de expertos, que le permita modelar otra propuesta de sostenibilidad, comprometiendo menos recursos, y tomando en cuenta otras variables como los libros contables de los operadores.

5.2. Estatutos – Creación, Junta Directiva, Presidente

Después de aproximarnos al marco estratégico del municipio, y ver intervenciones de los Entes de Control que dan cuenta del estado del Sistema, se realiza el análisis del marco legal del direccionamiento estratégico de la Entidad y sus modificaciones, en relación con las funciones de la Junta Directiva, el Presidente de la Entidad, y los temas que nos ocupan.

Metro Cali S.A. se constituyó como una sociedad anónima mediante escritura pública No.580 del 25 de febrero de 1999 de la notaría Novena de Cali. El artículo 31 estableció que la Junta Directiva estaría integrada por cinco (05) miembros principales y cinco (05) suplentes numéricos, cuya designación corresponde a la Asamblea General de Accionistas, contaría con la participación del Ministro de

¹⁶ Sistema de Información Unificado de Respuesta

Transporte o su delegado, en razón a la cofinanciación de la construcción del STM¹⁷, las reuniones se realizarían de manera ordinaria, cada tres (03) meses.

El artículo 34 sobre su funcionamiento, determinó en el numeral 3º que se llevarían actas de todas las reuniones en un libro registrado en la Cámara de Comercio, y estarían firmadas por el presidente de la reunión y el secretario de la misma.

Conforme al artículo 37 el Presidente de Metro Cali S.A. sería designado y removido libremente por el Alcalde del Municipio de Cali.

Modificaciones

A partir de su constitución y hasta el seis (06) de enero de 2017, METRO CALI S.A. ha reformado sus estatutos en cinco (05) oportunidades, como consta en las respectivas escrituras públicas registradas en notaria, y cuyas modificaciones en relación con la elección de Presidente y la conformación de Junta Directiva se pueden observar en el Anexo 4 del informe. Las modificaciones más relevantes obedecen a:

- Una reforma social, respecto de la participación de la Nación en la Junta Directiva.
- Adiciones a la conformación de la Junta Directiva, los Ministros de Hacienda y Crédito Público, y el de Transporte, el Director del DNP, el Alcalde de Cali o sus delegados y un representante de las entidades descentralizadas con su respectivo suplente, designado por el Alcalde de Cali.
- Conformación de la Junta, pasa a siete principales y siete suplentes numéricos, hasta que finalice la construcción del SITM de Cali, conformada así: cuatro designados por el gobierno nacional, de los cuales tres designará el Presidente de la República y uno será el Ministro de Transporte o su delegado. Y los otros tres designados por el municipio de Cali, uno es el Alcalde Municipal o su delegado, y dos designados por el mismo y sus respectivos suplentes.
- Frecuencia de las reuniones de la Junta Directiva.
- Nominación del Presidente.

Actualmente el Gobierno Nacional designa cuatro de los siete miembros, que representan el 57% de los integrantes de la Junta Directiva, es decir, que

¹⁷ STM: Sistema de Transporte Masivo año 1999.

constituyen la mayoría necesaria para deliberar y decidir los temas de su competencia.

El Presidente de METRO CALI S.A. es elegido, previa presentación de una terna a la Junta Directiva y su respectivo concepto favorable.

No obstante lo anterior, se pudo observar en el Acta No. 02 correspondiente a la sesión de Junta Directiva de febrero 11 de 2016, que para la elección del presidente de Metro Cali S.A. Carlos Armando Garrido Otoya, el presidente de la Junta Directiva, Norman Maurice Armitage Cadavid Alcalde Municipal de Cali, *“Solicita a los miembros de la Junta Directiva que, se emita concepto favorable para nombrar en el cargo de presidente de Metro Cali S.A., al Ingeniero Armando Garrido Otoya, candidato en el que el señor Alcalde Municipal ha decidido depositar su absoluta confianza para gerenciar esta entidad, dada su idoneidad y alta experiencia en estas lides. (...) La Junta Directiva de manera unánime emitió concepto favorable para que el Ingeniero Armando Garrido Otoya, sea quien ocupe el cargo de Presidente de Metro Cali S.A.”*

Esto indica que presuntamente al final el órgano colegiado no le dio el visto bueno a los candidatos que conformaban la terna, si no que conceptuaron favorablemente sobre uno de los candidatos.

5.3. Junta Directiva

- Funciones y Obligaciones

Según la citada escritura pública, la Junta Directiva de la entidad es uno de los Órganos Sociales para la dirección, administración y representación de la entidad, en la cual está delegado el mandato de administrar la sociedad y por consiguiente tendrá atribuciones para que se ejecute o celebre cualquier acto de contrato comprendido dentro del objeto social y para adoptar las determinaciones necesarias en el cumplimiento de los fines de la sociedad.

Desde su constitución hasta la fecha, las funciones de la Junta Directiva no han sido modificadas y entre otras, deben formular la política general de la empresa; el plan de desarrollo administrativo y demás planes y programas exigidos por ley; aprobar el proyecto de presupuesto; controlar el funcionamiento de la organización y verificar su conformidad con la política adoptada; fijar las políticas relativas a la tarifa para la prestación del servicio; autorizar previamente las operaciones que tengan por objeto negociaciones de predios cuando su cuantía sea o exceda de 5000 SMMLV (\$3.449.770.000 para la vigencia 2016), contratos que impliquen prestaciones periódicas o continuadas de cosas o servicios, con o sin el carácter

¡Mejor gestión pública. Mayor calidad de vida!



de exclusividad, en cuantía superior a 5000 SMM (\$3.449.770.000 para la vigencia 2016); y aprobar los planes, programas y estrategias relativos a la definición y desarrollo del sistema integrado de transporte público masivo urbano de pasajeros de la ciudad de Cali, entre otras.

Es decir, que a la Junta Directiva se le han asignado todas las facultades y herramientas necesarias para conducir la entidad al logro de los objetivos en el corto, mediano y largo plazo, de tal manera que a través de su gestión se pueda garantizar la prestación de un servicio que satisfaga las necesidades de la comunidad Caleña.

- Actas de Junta Directiva

Según los Estatutos de la Entidad, se deben llevar actas de todas las reuniones de la Junta Directiva, en un libro registrado en la Cámara de Comercio, firmadas por el presidente de la reunión y el secretario de la misma.

Según el Manual de Funciones y Competencias vigente al 31 de diciembre de 2016, la descripción de funciones del cargo del Secretario General y de Asuntos Jurídicos, incluye entre otras ejercer como Secretario de la Asamblea de accionistas y de la Junta Directiva y expedir las certificaciones y constancias relativas al ejercicio de tales funciones, y llevar, conservar y custodiar los libros de actas de Asamblea de Accionistas y de la Junta Directiva.

Con el objetivo de conocer los temas inherentes a la toma de decisiones en cuanto al objeto de la presente visita, el pasado 18 de enero, se solicitó el libro de Actas de Junta Directiva correspondientes a la vigencia 2016. El Secretario General y de Asuntos Jurídicos de la Entidad, manifestó *“...que él llegó en noviembre de 2016, que tiene que mirar que dejó el anterior secretario (...) dice que está el libro de actas hasta donde quedaron asentadas y que los borradores de las pendientes están para aprobar por parte de la Junta Directiva y ser asentadas en el mencionado libro...”*

Efectivamente, en el Libro de Actas registrado ante la Cámara de Comercio de Cali con código 1.3, fecha inicial del 13 de diciembre de 2015, el cual a la fecha del presente informe contiene (84) ochenta y cuatro folios, se evidenciaron firmadas y asentadas cuatro actas correspondientes al periodo enero – abril de 2016; se solicitaron las de mayo a diciembre en reiteradas ocasiones, conociendo por parte de la entidad lo manifestado por el Secretario General, que las actas no se encontraban asentadas, por estar pendientes de revisión, aprobación y firma de los responsables, situación que se aparta de la exigencia del numeral tercero, del artículo 34 de los Estatutos de la Sociedad.

¡Mejor gestión pública. Mayor calidad de vida!



Veinte días después, se entregaron parcialmente las actas solicitadas, quedando pendiente las de las reuniones de los meses de mayo y septiembre, las cuales fueron suministradas una semana después. Luego de ser revisadas en su contenido, se presume que son borradores firmados por cuanto no se encuentran impresas en las hojas que para tal fin expide la Cámara de Comercio, ni están asentadas en el mencionado Libro.

Según lo manifestado por el Secretario General, y lo evidenciado en las actas, existe una Comisión Redactora encargada de revisar y redactar los textos luego de las transcripciones que realiza la Secretaría General, para ser aprobadas por los demás miembros, firmadas y debidamente asentadas. Sin embargo, no existe un procedimiento documentado en Metro Cali para este fin.

Lo anterior conduce a reflexionar sobre la calidad, oportunidad y suficiencia de la información contenida en las mencionadas actas, pues dos meses después de haber terminado la vigencia anterior, y, casi un mes y medio después de la renuncia del Presidente de ese periodo, no se tenían aprobadas, firmadas y asentadas.

No obstante, se realizó el estudio de la información suministrada, teniendo en cuenta que las decisiones de Junta Directiva reflejan el devenir de una entidad en cada vigencia. Se realizó un resumen de las actas del 2016, el cual reposa en el Anexo 5 del presente informe.

Con relación a los temas que nos ocupan, a continuación se precisan algunos puntos relevantes:

- El cuerpo colegiado emitió concepto favorable para la elección del ingeniero Carlos Armando Garrido Otoyá, como Presidente de Metro Cali S.A. el 11 de febrero de 2016.
- Se observa como permanentemente y de manera detallada la Junta fue informada por parte del Presidente de todas las actividades, acciones, programas, planes y proyectos de su gestión. La Junta autorizó su implementación y ejecución, y autorizó la reforma a la estructura de METRO CALI S.A.

¡Mejor gestión pública. Mayor calidad de vida!



- La suscripción del Convenio con el Instituto Técnico de la Construcción de Cataluña ITEC, no fue presentado a la Junta para su autorización, sólo se informó del mismo.
- La Junta considera que el Diagnóstico de la sostenibilidad financiera de las concesiones de transporte del sistema MIO, realizado por la UT AKIRIS DE COLOMBIA – STEER DAVIES & GLEAVE LIMITED SUCURSAL COLOMBIA, en virtud del contrato de consultoría No.DNP-OR-044-2015 celebrado con el DNP, presenta diferentes escenarios, es parcial, no es integral, y estaba incompleto para el alcance de una renegociación de Metro Cali S.A. con todos los Agentes del Sistema MIO, para garantizar su sostenibilidad en su conjunto.
- En el mes de febrero, la Junta manifiesta a la Administración la necesidad de realizar un análisis completo e integral del sistema en sus aspectos técnicos, económicos y legales, dada la actual coyuntura, en busca de una solución que permita la sostenibilidad del MIO.
- El día de la presentación del ingeniero Garrido Otoya como nuevo presidente de la entidad, manifiesta la necesidad de contratar un Asesor Jurídico externo, y anuncia la llegada de la doctora Nohora Patricia Acero Pérez. Expone propuesta de trabajo, objetivos específicos frente a los actores del sistema, y ejes de trabajo.

Quedó evidenciado que la Junta Directiva apoyó a la Presidencia de Metro Cali S.A., para adelantar los estudios de “oportunidad y conveniencia”, estructuración del programa, y adelantar las gestiones correspondientes tanto con el Municipio de Cali, como con los bancos, buscar las respectivas garantías y respaldos que fueran necesarias, siguiendo las normas y procedimientos para tal fin.

- Se presentó ante la Junta a la doctora Nohora Patricia Acero Pérez, indicando las actividades específicas que desarrollaría, tendientes éstas a formular un diagnóstico de la situación actual de la operación del sistema MIO, presentar un plan de trabajo a corto plazo, y, proyectar una solución a mediano y largo plazo de la operación del sistema.
- La Junta Directiva expresa su pleno respaldo a la ejecución e implementación del Plan de Trabajo presentado por la administración, solicitando complementación del plan de acción, cronograma de las etapas, tiempo, implicaciones técnicas, financieras y jurídicas, y mantener en completa

¡Mejor gestión pública. Mayor calidad de vida!



información de la evolución del mismo en cada reunión siguiente de Junta Directiva.

- Se pudo observar en varias de las actas, que el Presidente le informó a la Junta, de acuerdo con la solicitud que le realizara sobre: Evolución de su gestión, específicamente aspectos operativos y acciones propuestas para revertir el deterioro del MIO; Convenio de Colaboración Empresarial y Fondo Transitorio de Liquidez; necesidad de firmar una alianza estratégica con los concesionarios de la operación; situación crítica de UNIMETRO; Plan de Acción que pusiera en operación toda la flota disponible; desarrollar un convenio de “colaboración empresarial” con el transporte colectivo; acuerdo de “libros abiertos” con los concesionarios, para evaluar su situación, entre muchos otros temas relacionados con la operación del sistema, los contratos de concesión y el de recaudo.
- El Presidente presenta avances de la solución a Mediano Plazo, del plan de trabajo de reordenamiento de la operación con los estudios adelantados y su objetivo: Encontrar una fórmula de sostenibilidad financiera del sistema.
- Se observa también que permanentemente informa sobre los sucesos con UNIMETRO, los acuerdos logrados con ellos, la suspensión de los efectos, más no la revocación de la terminación unilateral del contrato, y la suscripción de Memorando de Entendimiento con los compromisos para UNIMETRO.
- Encontramos en las actas los temas relacionados con la tarifa subsidiada de \$340 por pasajero que debía aprobar el concejo municipal, los resultados que se esperan con relación a estos recursos y la producción de más kilómetros por recorrido en beneficio de la comunidad, atención de rutas desatendidas, compromisos del Municipio con el Sistema, y lucha contra la ilegalidad.
- Se observó que el Presidente de Metro Cali S.A. en el mes de agosto, presentó y sometió a análisis de la Junta Directiva la Estrategia de sostenibilidad del MIO, exponiendo que se debería trabajar en dos campos: la infraestructura y el negocio BRT (BUS RAPID TRANSIT).
- El Presidente expone en relación con las estrategias de mejoramiento, redefinir los procesos de planeación y control, teniendo como referencia el Convenio de Colaboración firmado con el ITEC, para apoyar la gestión del proceso constructivo del SITM MIO, aplicando la metodología TCQ 2000, para el establecimiento y seguimiento de los parámetros de tiempo, costo y calidad.

¡Mejor gestión pública. Mayor calidad de vida!



En el acta quedó constancia de que dos de los miembros de Junta, los ingenieros Leónidas Narváez Morales representante de la administración municipal, y Juan Gonzalo Jaramillo Restrepo del Ministerio de Transporte hacen observaciones sobre resultados negativos de la aplicación de la metodología en INVIAS. El primero sugiere no repetir la experiencia en Metro Cali, y el segundo solicita claridad en el costo real para la empresa y los proyectos de obra, indicando que no está de acuerdo con la herramienta y que considera que es un tema para discusión de la UMUS¹⁸ de los Ministerios de Transporte y de Hacienda.

Al respecto el Presidente aclara que: *“en virtud de dicho convenio no se ha realizado ningún pago, y que éste es de éxito o de resultado, según lo acordado en Junta de Mayo de 2016”, se abre Debate pero no se concluye nada.*

- Sobre la situación contractual de la UTR&T, el Presidente expuso las acciones prioritarias incluyendo aspectos de la sostenibilidad operativa y financiera con ellos, y, sobre los mecanismos de implementación manifestó: *“ésta es crítica por los siguientes factores: incumplimiento de las condiciones del medio de pago exponiendo el sistema al fraude, red de recarga debilitada, falta de verificación de la tecnología suministrada respecto de las exigencias contractuales, ausencia de supervisión / interventoría experta, falta de institucionalidad para la interlocución adecuada.”*
- Sobre los contratos de concesión, entre otros temas, se observa que el Presidente pone en conocimiento de la Junta, que *“para comprender la situación contractual se debe salir de los siguientes mitos(...) el MIO quedó mal estructurado y no es un sistema sostenible: **porque fue creado para la ciudad como un sistema sostenible, para distribuir sus ingresos, entre los actores del sistema, corriendo éstos el riesgo que los recursos que reciba no conforme a su oferta y fórmulas contractuales de remuneración, no cubran todos sus costos; el MIO se estructuró con 950 mil pasajeros y la demanda no se cumplió, porque el MIO no ofreció a ninguno de sus concesionarios una demanda garantizada, los modelos de estructuración son reservados y cada uno debía hacer sus propios estudios para estimar las variables de sus propios modelos financieros; el MIO incumplió con la infraestructura del sistema, porque el MIO no se obligó con un plan de obras específico; no se sacó el colectivo, porque sacarlo era obligación de los concesionarios a través de procesos de chatarrización, en la actualidad el 77% de los viajes de la ciudad en transporte público colectivo los atiende el MIO. El Presidente manifiesta a la junta directiva que cualquier ajuste contractual tiene que mantener intactos los elementos sustanciales del contrato, que son: objeto: concesión de operación, remuneración: fórmula principal: por km operado según precio licitado hasta la concurrencia de los recursos disponibles, fórmula subsidiaria: si los recursos no alcanzan se distribuye prorrata el 70% de los ingresos entre los concesionarios de operación, riesgos asignados al concesionario: riesgo***

¹⁸ Unidad de movilidad urbana sostenible

por obligaciones ambientales, de demanda, de operación de transporte, financiero, de financiabilidad, de retorno de su inversión, cambiario, regulatorio, tributario y político.”

La junta directiva delibera sobre la sostenibilidad del MIO, el incremento de la tarifa y la aplicación del subsidio.

- El Presidente presenta avance de la actividad Modelo de Sostenibilidad en el mes de septiembre, manifestando: *“El modelo fue presentado en Bancolombia, haciendo referencia a las fuentes, los principios de diseño y los aprendizajes a tener en cuenta, los factores críticos, palancas para su implementación, plan de choque que se basa en aporte de recursos por la Alcaldía, variables de incremento de la demanda, control de costos y mecanismo de intervención de alto acoplamiento.”* Explicó diferentes elementos del modelo de sostenibilidad, con un gráfico donde se observa la participación y compromiso a asumir por parte de cada uno de los actores.
- En el mes de octubre, se observa en el acta, la intervención de la Directora de Operaciones, Juanita Concha, quien expone sobre el proyecto del subsidio: *“para mejorar el servicio se les entrega a los concesionarios los \$340 por cada pasajero ellos colocan los KMS no es a cambio de nada, solo se trata de mejorar el servicio. Manifiesta que los recursos tienen una destinación específica que es la recuperación de la flota y costos operativos, así quedará en el Decreto y se va a destinar directamente a los proveedores a través de la fiducia. Explica que las dos primeras quincenas se les exigirá a los concesionarios una participación sobre los 140 KMS, en la actualidad están así: GIT MASIVO:33%, B&N: 29%, ETM: 20% y UNIMETRO: 18%, con esos porcentajes se les exige un mínimo de KMS a cada uno, al menos los contractuales para entrar a participar en la bolsa, mes a mes se vuelve más exigente, si al siguiente mes no se recuperó, no entra en la bolsa del siguiente mes y así sucesivamente. La plata quedará en un fondo, no se distribuye, UNIMETRO no entra por su incumplimiento, solicita autorización para suscribir el convenio interadministrativo del recurso bajo estas condiciones, el fondo lo creará por Decreto el Alcalde.”* El ingeniero Oscar Armando Garrido, expone el proyecto de aceleración: *“Alcaldía – Junta Directiva – Metro Cali, las tenemos en tres fases: Fase I, en el primer mes se va a aplicar el subsidio de \$340, Fase II, se aplica para la compra de los 140 buses, como una unidad de negocios, METRO CALI se debe reestructurar para ser outsourcing, a diciembre de 2016. SINERGIA – SISTEMA FINANCIERO – METRO CALI, se revisa el modelo para hacer unos acuerdos entre los concesionarios y ellos con sus bancos.”*
- En reunión Extraordinaria del 9 de noviembre el asesor de Presidencia Walter Cunto expuso ante la junta el modelo para convertir al TPC en outsourcing del sistema, y, se observa la intervención del Presidente, cuando manifestó que esto se evidenciaría en el modelo de sostenibilidad que se presentaría el 16 de diciembre de 2016. Sobre el tema, debate la Junta acerca de la necesidad de profundizar en los estudios técnicos y financieros con diferentes escenarios y diferentes alternativas.

¡Mejor gestión pública. Mayor calidad de vida!



- En reunión Extraordinaria del 9 de diciembre, el Presidente inicia con la exposición de la propuesta de sostenibilidad del sistema, interviene el Señor Alcalde, manifestando que no está de acuerdo como se ha planteado el tema del TPC, y ordenando al Presidente detener cualquier negociación que se adelante al respecto, decisión aceptada por éste.

El Presidente finaliza su presentación del modelo de sostenibilidad, incluyendo un aspecto de negociación con los operadores, y El ingeniero Juan Gonzalo Jaramillo representante del Ministerio de Transporte, expresó no estar de acuerdo con el modelo presentado, porque es necesario conocerlo en detalle, estudiarlo mejor, y que no corresponde a los miembros de Junta aprobar el modelo de negociación.

Una vez analizado el contenido de las actas, son evidentes diferentes situaciones:

- El Presidente de la entidad tuvo informada, desde un comienzo y de manera periódica, a la Junta Directiva de Metro Cali, sobre los planes a corto, mediano y largo plazo, con los cuales su administración pretendía definir un modelo de sostenibilidad para el SITM MIO.
- El Presidente dio a conocer sobre el contrato de asesoría jurídica para la presidencia, y sobre la participación de unos expertos en los temas financiero, jurídico, tecnológico y operativo para la modelación de la propuesta de sostenibilidad, sin encontrar evidencia en las actas, de que le comunicara a la Junta, o se le preguntara, sobre la forma de vinculación de los expertos.
- Los informes periódicos entregados a la Junta y de los cuales se observan detalles en las actas, dan cuenta del diagnóstico sobre los principales problemas que afectan a Metro Cali S.A, y que impactan directamente en la calidad de la prestación del servicio de transporte en la ciudad, y la satisfacción de la necesidad de los usuarios.
- El convenio suscrito con el Instituto Catalán ITEC, no fue presentado por el Presidente de Metro Cali S.A. ante la Junta para su aprobación, si no a título informativo, teniendo en cuenta, que su costo era a cero pesos. Algunos de los miembros de la Junta manifestaron desacuerdo con el mismo. El acta correspondiente a esa sesión no había sido aprobada a enero de 2017.

¡Mejor gestión pública. Mayor calidad de vida!



- De igual forma, en el mes de diciembre, se observa el desacuerdo del Señor Alcalde con la propuesta para el TPC, y la orden de parar todas las negociaciones relacionadas con el mismo.

5.4. Planeación de la contratación objeto de investigación

Después de hacer el análisis del direccionamiento estratégico de Metro Cali, y conocer sobre las actuaciones que quedaron inmersas en las mencionadas actas, iniciamos con el análisis de los contratos desde su planificación.

En este sentido, y tal como consta en el acta N°5 del 08 de abril de 2016, en el punto correspondiente al Informe que rinde la de Presidencia a la Junta, queda constancia de la presentación de un Plan de Trabajo a corto plazo, como una transición para proyectar una solución a mediano y largo plazo para la operación del Sistema como solución a la problemática de los contratos actuales de operación y demás agentes del sistema, agregan en el acta *“...en esta ocasión no se hace una presentación como ha sido tradicional en las reuniones de Junta, si no que centra toda su exposición en un Plan de Trabajo y en la forma como desde la Presidencia se encara la actual problemática del Sistema y se proyectan soluciones. Indica que la tarea prioritaria para enfrentar la situación crítica de los operadores, en sus aspectos financieros, técnico y ajustes jurídicos, implican tomar medidas inmediatas con el fin de buscar la estabilidad de la operación del sistema, poder mantener la prestación del servicio, evitar su deterioro y progresivamente ir mejorando la prestación del servicio a los usuarios”*

Posteriormente interviene la asesora de Presidencia para hacer la presentación detallada del plan de trabajo, evidenciando la situación actual del Sistema, e indicando cual sería la solución de transición, y la solución definitiva. Inicia su exposición así: *“Se ha formulado una estrategia de urgencia y transición para revertir el proceso de deterioro del Mio, el objetivo fundamental: Ante una situación de deterioro progresivo del MIO una primera intervención de urgencia y transitoria en el camino de construir con idoneidad y responsabilidad una solución definitiva para la SOSTENIBILIDAD del SITM a largo plazo.”*

Una vez conocido el plan de trabajo por parte de la Junta, el Alcalde de Cali (quien obra como Presidente) solicita: *“...el pleno apoyo a esta propuesta, indicando que desde la Alcaldía de Santiago de Cali, se estudiará la viabilidad del apoyo financiero que se requiera, y así como en todos los aspectos que se involucren en la Administración de Cali, para resolver la problemática del Sistema MIO de una forma integral”* Por su parte, los miembros de la Junta intercambian diferentes puntos de vista, sobre la forma como se debe complementar el Plan de Acción y *“dan su pleno respaldo a la ejecución e implantación del Plan de trabajo presentado por la Administración”*

Lo anterior da cuenta de, primero, que el Presidente de Metro Cali, presentó ante la Junta, no solo la situación en que encontró la Entidad, sino también un plan a

¡Mejor gestión pública. Mayor calidad de vida!



corto, mediano y largo plazo, con el cual, según él, a través de iniciativas coherentes y factibles pretendía alcanzar la estabilización del Sistema. Además quedó evidenciado en el acápite correspondiente a Actas de Junta Directiva, que el presidente presentó los informes de avance de manera periódica. Segundo, que el plan de trabajo presentado ante la Junta, tuvo total apoyo del presidente, y pleno respaldo de los integrantes de la misma.

5.5. Planta de Personal

Todas estas situaciones presentadas a raíz de la contratación “con los expertos” conllevan a preguntarse sobre lo planteado en los estudios previos de los contratos en cuanto a la falta de personal en Metro Cali para la realización de las actividades. Por esta razón, se realizó un análisis sucinto de la estructura organizacional que nos lleva al siguiente planteamiento.

La planta de personal de Metro Cali, está conformada por 57 cargos, de los cuales, 29 son de libre nombramiento y remoción, y 28 trabajadores oficiales por contrato a término indefinido. Esto significa que el 50.9% de la planta corresponde a cargos de dirección (No se tuvieron en cuenta los contratos de prestación de servicios y de apoyo a la gestión).

En este orden de ideas, se puede observar el desequilibrio existente entre los trabajadores oficiales (profesionales especializados, profesionales universitarios, técnicos administrativos, auxiliar administrativo, secretaria, recepcionista, mensajero, conductor, conserje) y los empleados públicos (cargos de dirección, asesor, profesional y asistencial); no queriendo decir con esto, que la entidad requiere más personal, sino dejando evidencia de la actual distribución de cargos en los respectivos niveles, tal como se muestra a continuación:

Libre Nombramiento y Remoción

Denominación del Cargo	Salario	N° de Cargos	Nivel
Presidente	13.951.369	01	Directivo
Vicepresidente	11.145.126	02	
Secretario General y de Asuntos Jurídicos	9.316.912	01	
Directores	9.316.912	05	
Jefe de Oficina	7.272.779	14	
Jefe Oficina Control Interno	7.272.779	01	Asesor
Profesional Especializado	5.604.119	01	Profesional

¡Mejor gestión pública. Mayor calidad de vida!



Denominación del Cargo	Salario	N° de Cargos	Nivel
Profesional Universitario	4.121.901	03	
Secretaria Ejecutiva – Despacho Presidencia	2.726.316	01	Asistencial
Trabajadores Oficiales			
Profesional Especializado	5.604.119	10	Profesional
Profesional Universitario	4.121.901	06	
Técnico Administrativo	2.462.832	02	Técnico
Auxiliar Administrativo	2.241.143	02	Asistencial
Secretaria	1.852.877	04	
Recepcionista	1.678.054	01	
Mensajero	1.678.054	01	
Conductor	1.678.054	01	
Conserje	1.312.660	01	

Fuente: Datos suministrados por Metro Cali S.A. – Cuadro de autoría propia

Por otra parte, se observa en Metro Cali una alta rotación del personal de libre nombramiento y remoción, especialmente en los cargos de dirección. Desde mayo de 1999, año en que se designa la primera Presidenta de Metro Cali, hasta febrero 20 de 2017, han pasado por el cargo 12 presidentes más, es decir que en dieciséis años y medio, Metro Cali S.A. ha tenido 13 presidentes, lo cual significa que en promedio, cada uno ha permanecido 1,2 años en la entidad.

Así mismo, se pueden observar diferentes movimientos en los cargos de dirección, en cuanto a nombramientos y cambios de directores de un área a otra, como se puede observar en el Anexo 6 del informe.

Lo anterior permite inferir, que a pesar de que la entidad cuenta con personal de planta y de libre nombramiento y remoción, existente un desequilibrio entre los cargos de los diferentes niveles. Adicionalmente, hay alta rotación del personal directivo, especialmente del Presidente de Metro Cali, lo cual no favorece el cumplimiento y la continuidad de los planes, programas y proyectos a cargo de la entidad, más cuando se trata de temas técnicos y operativos tan específicos y especializados.

¡Mejor gestión pública. Mayor calidad de vida!



CONCLUSIONES

- **Con relación a los Contratos de Prestación de Servicios Profesionales y de Apoyo a la Gestión**, se pudo observar que su suscripción obedeció a la necesidad de diseñar un Modelo de Sostenibilidad Financiera, Jurídica, Operativa y Tecnológica para el SITM, dada la actual situación de incumplimiento por parte de los operadores, al no contar con la totalidad de los buses necesarios para la óptima prestación del servicio, ni conocer los costos reales de la operación del sistema; así mismo la disminución de la demanda de pasajeros día e ilegalidad, entre otros, para lo cual la administración contrató a un grupo de expertos.

Las Actas de Junta Directiva dan cuenta de que el Presidente de Metro Cali comunicó: La necesidad de contratar a la doctora Acero Pérez como su asesora jurídica; la iniciativa del diseño del Modelo de Sostenibilidad para la Empresa; los avances del proceso de diseño del Modelo; los resultados del diseño del Plan a Corto Plazo para la consecución de recursos para el Sistema; entre otros, pero no se observó que fuera explícito sobre los contratos realizados con los expertos. No obstante, los avances del proyecto fueron comunicados de manera periódica por el Presidente de Metro Cali a la Junta Directiva.

Según lo consignado en el acta de reunión ordinaria del 8 de abril de 2016, la Junta Directiva expresa su pleno respaldo a la ejecución e implementación del Plan de Trabajo presentado por la administración.

El tiempo de ejecución fue entre marzo – septiembre de 2016, por un valor de mil seiscientos veintitrés millones novecientos veinticuatro mil de pesos (\$1.623.924.000) incluyendo otro sí que adicionó en \$46.000.000 el contrato N°917.104.2.483.2016.

N° de Contrato	Contratista	Experticia	Valor en pesos	Plazo
917.104.2.249.2016	Nohora Patricia Acero Pérez	Jurídica	69.600.000	6 meses
917.104.2.478.2016			40.600.000	3 meses
917.104.2.254.2016	Consultoría Legal Ltda. y/o Nohora Patricia Acero Pérez Consultoría Legal Ltda.	Jurídica	243.600.000	3 meses
917.104.2.483.2016			389.760.000	3 meses
917.104.2.260.2016	Logit Consulting INC	Operativa	243.600.000	2 meses 10 días
917.104.2.484.2016			308.884.000	3 meses
917.104.2.255.2016	Valora SAS	Financiera	88.740.000	3 meses

¡Mejor gestión pública. Mayor calidad de vida!



N° de Contrato	Contratista	Experticia	Valor en pesos	Plazo
917.104.2.256.2016	GSD PLUS SAS	Tecnológica	104.400.000	3 meses
917.104.2.257.2016	Criteria SAS	Financiera	88.740.000	3 meses

Información de las carpetas contractuales - Construcción propia

Sobre la modalidad mediante la cual se suscribieron los contratos, la CGSC se ratifica en los resultados obtenidos en el ejercicio auditor de la vigencia anterior, que dieron origen a un **hallazgo administrativo con incidencia penal**, trasladado a la entidad competente.

Al indagar en la Entidad sobre el Modelo resultado de la ejecución de los contratos, manifestaron no conocerlo, y actualmente no está siendo implementando, a pesar de que el Ex presidente afirma haberlo dejado en la Entidad, y de encontrarse documentado en su Informe de Gestión.

Al respecto, **como Beneficio del Control fiscal**, el ingeniero Carlos Armando Garrido Otoya, a petición de la CGSC, hizo entrega del Modelo denominado “Programa Sinergia”, con el modelo base que evidencia, según la información suministrada, el escenario actual del sistema, modelación bus a bus de cada operador, modelo de negociaciones, análisis de los diferentes actores (bancos, operadores, municipio, nación), complementación del modelo operativo actual, estrategias para acabar la ilegalidad, entre otros.

La CGSC hará entrega a Metro Cali S.A. del documento contenido en un CD, el Manual de Usuario del Modelo, y dos AZ contentivos de 1204 folios con el fin de que la Entidad proceda a las actividades de su competencia, en cuanto al análisis técnico de su contenido y la oportunidad de implementación, teniendo en cuenta que fue diseñado para revertir el deterioro del MIO, buscar la sostenibilidad del Sistema y tuvo un costo aproximado de 1.600 millones (valor de los contratos).

A la fecha, Metro Cali S.A. no ha implementado el modelo para el cual se realizó la contratación anteriormente citada. Como primera medida, y transcurridos tres meses de ejecución del fondo FESDE, no se ha llevado a cabo ninguna negociación con los Operadores del sistema, Transportadores Públicos Colectivos, la Nación, Municipio de Santiago de Cali, ni con los Bancos, con el fin de evitar la suspensión del servicio de transporte y disminuir el riesgo de presentación de nuevas demandas.

¡Mejor gestión pública. Mayor calidad de vida!



Es de tener en cuenta que el término definido para el otorgamiento del subsidio a la demanda, vence el 15 de mayo de 2017, restando setenta y cinco días, para su culminación. Ahora, de no conseguirse implementar estrategias a largo plazo que permitan alcanzar la sostenibilidad del SITM MIO, éste se vería abocado nuevamente a un colapso en la prestación del servicio de transporte, impactando negativamente la movilidad de los ciudadanos.

- **Sobre el Convenio de Colaboración con el Instituto de Tecnología de la Construcción de Catalunya – ITEC**, el 21 de junio de 2016 los gobiernos de Cataluña y de Colombia confirmaron, a través de un Memorándum de Entendimiento, un interés mutuo de cooperar en el desarrollo de experiencias, conocimientos técnicos y regulaciones en infraestructura del transporte, intercambiando experiencias, tecnología e información relacionadas con metodologías de control de costos, tiempo y calidad en la inversiones de obra pública. Posteriormente, y conforme a lo indicado en dicho Memorándum, Metro Cali S.A. y el ITEC suscribieron un Convenio Colaborativo con la finalidad de que el instituto apoyara a la entidad en la utilización de metodologías y herramientas en los diferentes procesos de construcción, diseño de los diferentes proyectos de infraestructura del SITM MIO.

Metro Cali indicó que el convenio no ocasionaría ninguna erogación presupuestal, lo cual no es coherente con las responsabilidades financieras, sujetas al cumplimiento de unos objetivos definidos en el mencionado convenio. Es decir, que se establecieron unos compromisos contractuales, más no una colaboración o voluntad sin perjuicios económicos.

El Memorándum de Entendimiento define que el financiamiento de las actividades desarrolladas se decidirá de mutuo acuerdo entre las partes, lo cual fue soportado en el Convenio de Colaboración en donde se determinaron unos costos asociados a la Administración y Gestión de los Proyectos de Metro Cali S.A equivalentes al 1.5% del valor de los mismos; costos que se asumirían con recursos públicos provenientes de la Nación.

Se identifica entonces, una presunta celebración de contratos sin cumplimiento de requisitos legales en virtud de lo establecido en el artículo 410 de la Ley 599 de 2000, *Contrato sin cumplimiento de requisitos legales*; situación que se trasladará a la Entidad competente

No obstante la anterior situación, se pudo observar que Metro Cali S.A. consiguió disminuir los costos de las tres obras adjudicadas en

¡Mejor gestión pública. Mayor calidad de vida!



\$12.169.016.036, al utilizar la herramienta tecnológica TCQ 2000 asociada al convenio suscrito:

	Presupuesto inicial	Presupuesto corregido ITEC TCQ 2000	Variación	Valor Adjudicación + 1.5% TCQ 2000	Menor Valor por Contrato
Terminal Sur	66.077.369.359	62.226.695.348	3.850.674.011	60.930.986.163	5.146.383.196
Patio Taller Valle del Lili	34.192.644.144	30.711.814.985	3.480.829.159	30.144.847.033	4.047.797.111
Patio Taller Aguablanca	34.705.825.793	32.339.155.474	2.366.670.379	31.730.990.064	2.974.835.729
Total	134.975.839.296	125.277.665.807	9.698.173.549	122.806.823.260	12.169.016.036

Afirma la administración anterior que, con base en los valores asociados a las obras faltantes, el uso de la herramienta de seguimiento y control TCQ 200 podría disminuir el valor de los contratos, por lo menos, en \$47 mil millones.

- **Sobre el Proceso Licitatorio N°915.108.2.03.2016**, mediante la cual se pretendió adjudicar la construcción de cuatro obras de infraestructura del SITM: Terminal Guadalupe, Terminal del Sur, Patio Taller Valle De Lili y Patio Taller Aguablanca, se realizó una confrontación de lo descrito en los pliegos de condiciones frente a las propuestas presentadas en todos sus ítems. El estudio técnico de la propuesta tiene como componentes el Plan de Obra y Memoria Constructiva, los cuales tienen relación con cantidad y tiempos de obra, y las propuestas deben coincidir totalmente con los pliegos, por tratarse de condiciones generadoras de obligatorio cumplimiento y de forzosa aceptación, incluso pueden constituir causal de rechazo.

Así las cosas, al revisar la información producida por cada uno de los responsables de la evaluación técnica, se observa que la propuesta de SAINC S.A. sobrepasaba los tiempos de ejecución de las tres obras adjudicadas (Terminal Sur en 16 días, Patio Taller Valle De Lili en 13, y Patio Taller Aguablanca en 15 días).

A pesar de que la Universidad Industrial de Santander en su evaluación deja de relieve que la calificación para los tiempos de obra de SAINC S.A. era cero por cuanto no cumplía con los tiempos de obra, Metro Cali permitió que continuara en el proceso licitatorio la empresa contratista cuando ya estaba evidenciada una causal de rechazo de la oferta, por haberse configurado una de las causales descritas en el pliego de condiciones, y, finalmente le adjudicó dos de las obras, violando presuntamente el principio de Transparencia y de

¡Mejor gestión pública. Mayor calidad de vida!



Selección Objetiva, y dando cuenta de la celebración de contratos sin cumplimiento de requisitos legales, por lo que se presume la **ocurrencia de un situación con incidencia penal y disciplinaria, que se trasladará a las Entidades competentes.**

- **Finalmente, con relación al tema de la adquisición de predio para la construcción del proyecto Terminal Sur y efecto Plusvalía,** dicho proyecto hace parte del Plan Parcial Conexión Intermodal Terminal Sur. Se observó que Metro Cali S.A., solicitó en reiteradas ocasiones a la Dirección de Planeación Municipal, confirmar si los predios del Plan Parcial generaban plusvalía, a fin de determinar el valor por el cual se debían negociar los predios donde se construirá la Terminal Sur.

En la respuesta otorgada por Planeación Municipal se informó que no se contaba con el estudio técnico que permitiera determinar los mayores valores y efecto plusvalía, asociados a dicho Plan Parcial. Dado lo anterior, la Subdirección de Catastro Municipal no había realizado la respectiva liquidación del valor por metro cuadrado asociado a los predios que componían dicho plan.

Al no contar Metro Cali S.A. con el valor relativo a la plusvalía del predio a adquirir, se realizó negociación con el propietario de éste, aclarándose en la promesa de compraventa que, una vez determinado dicho valor, sería el vendedor quien asumiría dicho costo.

En resumen, la liquidación del valor de plusvalía para el predio no se ha realizado por parte de la Administración Municipal. **Está claro que el terreno donde se construirá la Terminal Sur está exento de plusvalía,** pero también lo está, que a la fecha no se ha determinado por parte de la Administración Municipal el efecto plusvalía sobre la unidad de gestión que lo contempla; y teniendo en cuenta que Metro Cali S.A. realizó un pago inicial para la adquisición del predio, que sin duda alguna es un valor comercial dado por la Lonja de Propiedad Raíz de Cali y el Valle del Cauca, **que presuntamente contempla mayores valores por la simple adopción del Plan Parcial que transformó la zona en residencial y comercial, y al cual, tal como ordena la Ley, se le debe descontar el monto correspondiente a la plusvalía o mayor valor generado.**

En este orden de ideas y dado que existe una Promesa de Compraventa, se hace efectivo el procedimiento establecido en el Parágrafo 1, Artículo 61 de la Ley 388 de 1997. Así mismo, dadas las controversias jurídicas originadas, al

¡Mejor gestión pública. Mayor calidad de vida!



no acordarse un valor para la negociación del predio, y al proferirse una resolución de expropiación, se da aplicación al Artículo 62 de la Ley 388 de 1997, el cual determina nuevamente que el valor del lote debe ceñirse al “avalúo practicado para los efectos de la enajenación voluntaria”.

En consecuencia se encuentra definido en el numeral decimo de la promesa de compraventa mencionada como único **responsable de los costos asociados a plusvalía al vendedor**, estableciéndose como garantía las arras a que da lugar la negociación.

¡Mejor gestión pública. Mayor calidad de vida!



INDICE DE ANEXOS

Anexo 1 RESUMEN CONTRATOS

Anexo 2 NORMATIVIDAD RELACIONADA - PLUSVALIA

Anexo 3 COMPARACIÓN PLANES DE DESARROLLO 1998-2016

**Anexo 4 MODIFICACIONES ESTATUTARIAS ELECCIÓN
PRESIDENTE CNFORMACIÓN DE JUNTA DIRECTIVA**

Anexo 5 RESUMEN ACTAS JUNTA DIRECTIVA 2016

Anexo 6 MOVIMIENTOS PLANTA DE PERSONAS

¡Mejor gestión pública. Mayor calidad de vida!

