



DIRECCIÓN TÉCNICA ANTE EL SECTOR FÍSICO

DENUNCIA FISCAL NO. 443-2023 – RADICADO V.U. 100025612023 DE OCTUBRE 02 DE 2023

**INFORME FINAL
ACTUACIÓN ESPECIAL DE FISCALIZACIÓN
PETICIÓN VIGILANCIA Y CONTROL POR PRESUNTAS IRREGULARIDADES EN QUE
INCURRIÓ METRO CALI S.A.**

**SANTIAGO DE CALI D.E.
Febrero 08 de 2024**

PEDRO ANTONIO ORDÓÑEZ
Contralor General de Santiago de Cali

MELBA LORENA AGUAS BASTIDAS
Directora Técnica ante el Sector Físico (E) - Supervisora

EQUIPO DE AUDITORÍA

VÍCTOR HUGO GUZMÁN MERCADO
Auditor Fiscal I – Líder

LUIS CARLOS DURÁN OCAMPO
Profesional Especializado

ALFREDO EUGENIO ANGULO MOLINA
Profesional Universitario

MANUELA ELIZABETH ANGULO RIVERA
Profesional Universitaria

CONTENIDO

1. ANTECEDENTES	4 -7
2. ANÁLISIS	8 - 49
3. CONCLUSIÓN Y RESULTADO.....	49 – 50

1. ANTECEDENTES

Denuncia Fiscal N°. 443-2023 – RADICADO V.U. 100025612023 DE OCTUBRE 02 DE 2023, fue remitida a esta Dirección Técnica mediante oficio No.1060.15.00.23.915 de fecha 13 de octubre de 2023, por el Jefe de la Oficina de Control Fiscal Participativo, para adelantar el correspondiente ejercicio de control fiscal dentro del término establecido por la Ley, la cual contiene denuncia trasladada por competencia Rad 2023ER0168165 de la Contraloría General de la República del 13/09/2023 - Oficio recibido de la Superintendencia de Transporte rad 20231000709261 Solicitud HR Christian Garcés – SITM MIO Metro Cali S.A., donde manifiesta lo siguiente:



Santiago de Cali, 10 de agosto de 2023

Doctora
AYDA LUCY OSPINA ARIAS
Superintendente
Superintendencia de Puertos y Transportes
atencionciudadano@supertransporte.gov.co
La Ciudad

Referencia: Petición vigilancia y control – Metro Cali S.A.

Cordial saludo;

Como Representante a la Cámara por el Departamento del Valle del Cauca me dirijo a usted a fin de solicitarle que, en virtud de sus competencias de vigilancia y control revise la actuación de Metro Cali S.A. como empresa industrial y comercial del Estado con ocasión a la gestión administrativa, financiera y técnica, en razón a los fundamentos fácticos y jurídicos que se exponen en este documento.

Con la presente denuncia me propongo exponer cuatro irregularidades en que incurrió por Metro Cali S.A. y que constituyen conductas graves que trasgreden principios de la administración pública en el debido uso del patrimonio público, probidad, fidelidad y transparencia en la gestión financiera de la administración territorial, a fin de que se apliquen los respectivos controles como resultado de las investigaciones en razón a esta denuncia.

Las cuatro presuntas irregularidades las que se denuncian y cuya información se ampliará en los hechos son:

- I. Metro Cali S.A. ha evadido el régimen de contratación estatal y principios de la administración pública como la libre competencia, selección objetiva y transparencia, en la adjudicación directa de nuevos contratos a la Unión Temporal Recaudo y Tecnología -UTR&T- dentro del contrato de Concesión No. MC-DT- 002 de 2007. De probarse esto, los responsables se podrían enfrentar al delito de contrato sin cumplimiento de requisitos legales
- II. En noviembre de 2021 Metro Cali S.A., evadiendo el régimen de contratación pública y su capacidad jurídica, se prestó ilegalmente

OFICINAS | Congreso de la República, Bogotá:
Carrera 7 No. 8 - 68. Of 618B
Tel. 4325100 ext. 3656
Cali: Cra. 6 # 5 - 73 Tel. 3233444342
e-mail: contacto@christiangarcés.org
www.christiangarcés.org

@ChriGarcés @

@ChriGarcés

Christian Garcés - Fan Page



para triangular una contratación directa que le permitiera a Metrolínea S.A. evadir también el régimen de contratación estatal y principios contractuales de la administración, a fin de que la Unión Temporal Recaudo y Tecnología -UTR&T- ejecutara el servicio de recaudo y control de flota en Bucaramanga (a METROLÍNEA) a través de Metro Cali S.A., con base en el contrato de concesión que existía desde 2008 entre Metro Cali S.A. y la UTR&T. De probarse esto, los responsables se podrían enfrentar al delito de contrato sin cumplimiento de requisitos legales y/o interés indebido en la celebración de contratos.

III. Metro Cali S.A. y el Distrito incumplen la exclusividad del transporte masivo sobre el Transporte Público Colectivo (TPC) que se había pactado contractualmente y reconocido mediante el laudo arbitral que en su momento condenó a Metro Cali S.A., lo que implicaría un grave detrimento patrimonial en razón a las posibles indemnizaciones en razón a incumplimientos contractuales.

IV. Según informe pericial realizado a Metro Cali S.A. en diciembre de 2022 no lleva la contabilidad de los \$49.446.915.715 que le giró la Nación para cubrir el déficit operacional y la distribución de los recursos entre los operadores, lo que, entre otras irregularidades, lleva a dictaminar que Metro Cali no lleva su contabilidad en debida forma.

CONSIDERACIONES PREVIAS

- Metro Cali S.A. es una empresa industrial y comercial del Estado, por lo que es una entidad territorial descentralizada, cuya participación accionaria actualmente es 100% pública.
- Metro Cali S.A. tiene calidad de gestora del sistema integrado y estratégico de transporte masivo en Cali. De conformidad con el Acuerdo 16 del 27 de noviembre de 1998 del Concejo de Cali que autorizó su creación; en su artículo primero se estableció como su objeto principal el "desarrollar el sistema integrado de transporte masivo del municipio de Santiago de Cali y ser titular del sistema".
- La Ley 1150 de 2007 señala en su artículo 14 que el régimen de contratación de las empresas industriales y comerciales del Estado cuya participación mayoritaria al 50% sea del Estado es el estatuto de contratación estatal salvo que se trate de empresas que desarrollen objetos sociales del mercado regulado donde compitan con otras empresas.

INAS | Congreso de la República, Bogotá:
Carrera 7 No. 8 - 68. Of 618B
Tel. 4325100 ext. 3656

@ChriGarces

Consultado el aplicativo, Sistema de Información Participación Ciudadana - SIPAC de la CONTRALORÍA GENERAL DE SANTIAGO DE CALI, a la fecha no se ha registrado otra denuncia o petición con relación a la consignada en el presente informe.

La Actuación Especial de Fiscalización, se centra en: *"(...) exponer cuatro irregularidades en que incurrió por Metro Cali S.A. y que constituyen conductas graves que trasgreden principios de la administración pública en el debido uso del patrimonio público, probidad, fidelidad y transparencia en la gestión financiera de la administración territorial, a fin de que se apliquen los respectivos controles como resultado de las investigaciones en razón a esta denuncia.*

"Las cuatro presuntas irregularidades que se denuncian y cuya información se ampliará en los hechos son:

- I. *Metro Cali S.A. ha evadido el régimen de contratación estatal y principios de la administración pública como la libre competencia, selección objetiva y transparencia, en la adjudicación directa de nuevos contratos a la Unión Temporal Recaudo y Tecnología -UTR&T dentro del contrato de Concesión No. MC-DT- 002 de 2007. De probarse esto, los responsables*

se podrían enfrentar al delito de contrato sin cumplimiento de requisitos legales.

- II. *En noviembre de 2021 Metro Cali S.A., evadiendo el régimen de contratación pública y su capacidad jurídica, se prestó ilegalmente para triangular una contratación directa que le permitiera a Metrolínea S.A. evadir también el régimen de contratación estatal y principios contractuales de la administración, a fin de que la Unión Temporal Recaudo y Tecnología -UTR&T- ejecutara el servicio de recaudo y control de flota en Bucaramanga (a METROLÍNEA) a través de Metro Cali S.A., con base en el contrato de concesión que existía desde 2008 entre Metro Cali S.A. y la UTR&T. De probarse esto, los responsables se podrían enfrentar al delito de contrato sin cumplimiento de requisitos legales y/o interés indebido en la celebración de contratos.*
- III. *Metro Cali S.A. y el Distrito incumplen la exclusividad del transporte masivo sobre el Transporte Público Colectivo (TPC) que se había pactado contractualmente y reconocido mediante el laudo arbitral que en su momento condenó a Metro Cali S.A., lo que implicaría un grave detrimento patrimonial en razón a las posibles indemnizaciones en razón a incumplimientos contractuales.*
- IV. *Según informe pericial realizado a Metro Cali S.A. en diciembre de 2022 no lleva la contabilidad de los \$49.446.915.715 que le giró la Nación para cubrir el déficit operacional y la distribución de los recursos entre los operadores, lo que, entre otras irregularidades, lleva a dictaminar que Metro Cali no lleva su contabilidad en debida forma.”*

La Contraloría General de la República, mediante oficio Rad 2023EE0128655, de fecha 03 de agosto de 2023 notificó a METRO CALI S.A., la presentación y seguimiento permanente para el ejercicio del control concomitante y preventivo a los recursos comprometidos para la sostenibilidad de todos los componentes del Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM-MIO Cali, por las vigencias 2022 – 2023.

A continuación, se relacionan los puntos objeto de seguimiento mensual por parte de la Contraloría General de la República:

PROCESO	OBJETIVO DEL SEGUIMIENTO	HITOS	RESPONSABLE
Convenio de cofinanciación del SITM	Establecer el cumplimiento de las obligaciones del convenio y su nivel de ejecución.	Informes del Convenio	Dirección de Planeación.
Acuerdo 0563 del 23 de febrero de 2023	Revisar y evaluar las posibles incidencias de este Acuerdo respecto del convenio de cofinanciación del SITM y de los otros compromisos previamente adquiridos.	Acuerdo 0563, sus anexos y demás documentos asociados	

Fuentes alternativas de financiación del SITM	<p>Verificación recaudo, destinación y uso de la Tasa de Congestión</p> <p>Verificación recaudo, destinación y uso de la contribución por el servicio de parqueadero o de estacionamiento en vía pública.</p> <p>Verificación recaudo, destinación y uso de la explotación económica por estacionamiento en vía pública.</p> <p>Verificación recaudo, destinación y uso de las Rentas Reorientadas (Multas por infracciones de tránsito)</p> <p>Verificación recaudo, destinación y uso de la sobretasa a la gasolina de motor corriente y extra.</p>	<p>Manejo de la Tasa de Congestión</p> <p>Manejo de la contribución por servicio de parqueadero o estacionamiento en vía pública</p> <p>Manejo por explotación económica por estacionamiento en vía pública</p> <p>Manejo Rentas reorientadas</p> <p>Sobretasa a la gasolina</p>	<p>Dirección de Planeación (Proyección)</p> <p>Dirección Financiera (Recaudo)</p>
Fondo Cuenta	Verificar el manejo dado al Fondo Cuenta "Sobretasa a la Gasolina", donde se maneja el recurso recaudado por concepto de la Sobretasa a la gasolina motor extra y corriente	Informes del Fondo Cuenta	Dirección Financiera Secretaría General

Fuente: METROCALI S.A.

Por otra parte, METROCALI S.A informa a la Contraloría General de Santiago de Cali, que en mesa de trabajo desarrollada el día 6 de noviembre de 2023, la Contraloría General de la República (CGR), le comunica que el seguimiento se realizará hasta junio del 2024, retomando la actividad en el mes de enero del mismo año.

La denuncia fue atendida por un grupo interdisciplinario bajo los lineamientos de la Guía de Auditoría Territorial en el Marco de las Normas Internacionales ISSAI, y el Procedimiento de Actuación Especial de Fiscalización, Código PRO-P4-223 V-9, así como a los principios de la vigilancia y el control fiscal establecidos en el Artículo 3 del Decreto 403 de 2020, los preceptos constitucionales de la función administrativa y control fiscal, por parte de las Contralorías, y demás normas complementarias y concordantes que rigen la misión y funciones de METROCALI S.A.

2. ANÁLISIS

Con el fin de abordar la denuncia fiscal, este Organismo de Control efectuó estudio y análisis de la información aportada por el denunciante, posteriormente se llevaron a cabo visitas y entrevistas con funcionarios de la Secretaría de Movilidad del Distrito de Santiago de Cali y METROCALI S.A, quienes son los líderes de los procesos en los que se centra la Actuación Especial de Fiscalización. El objetivo principal de estas acciones fue obtener un conocimiento detallado sobre los cuatro temas en que se centra la denuncia fiscal.

Se realizó mesa de trabajo el 23 de noviembre de 2023, con funcionarios de la Secretaría de Movilidad del Distrito Especial de Santiago de Cali, con el propósito de socializar los aspectos técnicos, jurídicos y administrativos del proyecto Sistema Inteligente e Integrado del Transporte Público – (SIITP) y el Plan Integral de Movilidad Urbana – (PIMU).

Así mismo, el día primero (1) de diciembre de 2023, el Organismo de Control realizó mesa de trabajo con funcionarios de METROCALI S.A. con quienes se abordaron los puntos relacionados en la denuncia y proporcionaron la información necesaria que se constituye en insumo para dar respuesta de fondo al peticionario.

De las anteriores actuaciones llevadas a cabo por parte de la Contraloría General de Santiago de Cali, se extrae lo siguiente frente a cada punto de la denuncia:

1. ***“Metro Cali S.A. ha evadido el régimen de contratación estatal y principios de la administración pública como la libre competencia, selección objetiva y transparencia, en la adjudicación directa de nuevos contratos a la Unión Temporal Recaudo y Tecnología -UTR&T dentro del contrato de Concesión No. MC-DT- 002 de 2007. De probarse esto, los responsables se podrían enfrentar al delito de contrato sin cumplimiento de requisitos legales”***

R/ Metro Cali S.A, es una sociedad por acciones, constituida entre entidades públicas descentralizadas del orden Municipal, de la especie de las anónimas, vinculada al Distrito Especial de Santiago de Cali, conforme a la Ley colombiana y regida por las disposiciones legales aplicables a las Empresas Industriales y Comerciales del Estado – EICE –, y en particular a lo previsto en el artículo 85 y siguientes de la Ley 489 de 1998 y sus decretos reglamentarios. Tiene como objeto desarrollar el Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM del Distrito de Santiago de Cali, nació para construir e implementar el sistema integrado de transporte de Santiago de Cali – MIO; es decir, la responsabilidad del diseño, construcción y puesta en marcha del Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM), de pasajeros para Santiago de Cali, a partir de las definiciones técnicas, legales y financieras impartidas por la banca de inversión.

Conforme a lo dispuesto en el artículo 93 de la Ley 489 de 1998, *“Los actos que expidan las Empresas Industriales y Comerciales del Estado para el desarrollo de su actividad propia, industrial o comercial o de gestión económica se sujetarán a las*

disposiciones de Derecho Privado. Los contratos que celebren para el cumplimiento de su objeto se sujetarán a las disposiciones del Estatuto General de Contratación de las entidades estatales”.

En virtud de lo anterior, de acuerdo con lo previsto en el literal c del numeral 3 artículo 11, de la Ley 80 de 1993, al presidente de Metro Cali S.A, le asiste competencia para la adjudicación, la celebración, las prórrogas, modificaciones y actos que expida en la ejecución de la actividad contractual; el ejercicio de las cláusulas excepcionales (terminación, interpretación y modificación unilateral, de sometimiento a las leyes nacionales y de caducidad); la imposición de multas, la declaración de incumplimiento del contrato, la liquidación y todos los actos inherentes a la actividad contractual

En el mismo sentido, según las funciones asignadas el ordenador del gasto puede: *“celebrar contratos que impliquen prestaciones periódicas o continuadas de cosas o servicios, con o sin el carácter de exclusividad, en cuantía anual o superior a CINCO MIL (5000) salarios mínimos mensuales...”.*

De acuerdo con el pliego de condiciones de la licitación pública No.MC-DT-002 de 2007, mediante Resolución No.1.10.208 de 2008, METROCALI S.A., el 8 de julio de 2008 adjudicó, por un término de dieciocho (18) años el contrato de concesión a la Unión Temporal Recaudo y Tecnología “UT R&T”, con el objeto de: *“otorgamiento al **Concesionario** de una Concesión para que por su cuenta y riesgo, realice el diseño, implementación, integración, financiación, puesta en marcha, operación y mantenimiento del **Sistema de Información Unificado de Respuesta de Sistema MIO**, de conformidad con lo establecido en el **Pliego de Condiciones** y sus anexos, en la **Propuesta** del **Concesionario**, en este Contrato y sus Apéndices.*

*(...) Para el cumplimiento del objeto contratado, el **Concesionario** deberá realizar o proveer todas las actividades, obras, servicios y bienes requeridos para el diseño, implementación, integración, financiación, puesta en marcha, operación y mantenimiento del **Sistema de Información Unificado de Respuesta del Sistema MIO**, de conformidad con los requerimientos del **Contrato**, de sus **Apéndices** y/o los demás documentos técnicos”.*

En igual sentido, en el párrafo tercero de la cláusula segunda del precitado contrato, se estableció que: *“COEXISTENCIA CON OTRAS CONCESIONES. El presente **Contrato de Concesión** coexistirá con otros contratos o concesiones para la funcionalidad del **Sistema MIO**, el desarrollo de su infraestructura y el desarrollo de las actividades necesarias para la prestación del servicio público de transporte masivo de pasajeros en Santiago de Cali, las actividades conexas o complementarias a las actividades tanto del SIUR no contenidas dentro del alcance del presente contrato y la prestación del servicio público de transporte de pasajeros. Esta circunstancia se declara expresamente conocida y aceptada por el **CONCESIONARIO**, quien reconoce a Metro Cali S.A como gestor y titular del Sistema MIO, y por lo tanto acepta y se somete a todas las decisiones que Metro Cali S.A. adopte, en relación con la contratación de las Concesiones que se requieran (...)”.*

A continuación, de acuerdo con la información suministrada por la entidad, se describen las adiciones y modificaciones que ha tenido el contrato desde la vigencia 2015 hasta el 2023 de la siguiente manera:

Vigencia 2015:

Se suscribe contrato ADICIONAL AL CONTRATO DE CONCESION “SIUR” SUSCRITO EL 07 DE OCTUBRE DE 2015, entre METRO CALI S.A. y la UNION TEMPORAL RECAUDO Y TECNOLOGÍA “UTR&T”, por \$194.202.823, con un plazo establecido hasta el 31 de diciembre de 2015, cuyo objeto es “*Extensión de los servicios del Sistema de Información Unificado de Respuesta del Sistema MIO-SIUR para el inicio de Operación del Sistema MIO Cable de los componentes de Recaudo, Seguridad electrónica e Interconexión con el Sistema Central SIUR*”, cuyo alcance comprende entre otros, la implementación básica del SIUR enfocado principalmente en el subsistema de recaudo, incluye servicios de recaudo y seguridad electrónica en cuatro estaciones durante las 5:00 am y las 23:00 pm.

Es preciso mencionar que, la cláusula 4 contempla la coexistencia del presente contrato y de los S.S. con otras concesiones y operadores del sistema así:

“El presente Contrato coexistirá con otros Contratos y concesiones, actuales o futuros, para la operación del SITM MIO y para el desarrollo de otras actividades conexas o complementarias, a las actividades tanto de recaudo como de transporte de pasajeros, necesarias para la funcionalidad del SITM MIO y el MIO CABLE. Esta circunstancia se declara expresamente conocida y aceptada por el CONTRATISTA, quien reconoce al CONTRATANTE como gestor y titular del SITM MIO y del MIO CABLE, y por lo tanto que EL CONTRATANTE adopte en relación con la contratación de concesiones y otros contratos que se requieran para habilitar la prestación del servicio de transporte de pasajeros a través del SITM MIO y el MIO CABLE, como sistema de transporte masivo complementario de la ciudad de Santiago de Cali, aceptando así mismo de manera explícita y sin condicionamientos la coexistencia del presente contrato junto con contratos de concesión diferentes a la operación que se contrata por medio del presente instrumento. Como consecuencia de lo anterior, EL CONTRATANTE podrá contratar la prestación de un servicio especial, adicional a lo previsto en este contrato, para atender la demanda o acordar con otros operadores del SITM MIO y/o del MIO CABLE, un esquema que garantice dicha atención, previo acuerdo sobre el modelo de remuneración en caso de que el mismo se vea afectado por nuevas exigencias. En particular, el presente Contrato coexistirá con los Contratos de concesión suscritos a la fecha para el recaudo y la operación del SITM MIO y del MIO CABLE, Contratos que EL CONTRATISTA que suscribe el presente Contrato declara conocer. De la existencia de otros contratos que se refieren a la operación del sistema SITM MIO; los que forman parte integral de este documento”.

El 23 de diciembre de 2015, se suscribe MODIFICATORIO No. 1 AL CONTRATO ADICIONAL DEL CONTRATO DE CONCESION “SIUR” SUSCRITO EL 07 DE OCTUBRE DE 2015, entre METRO CALI S.A. y UNION TEMPORAL RECAUDO Y TECNOLOGÍA “UTR&T”.

Teniendo en cuenta que *“(…) el contrato adicional presenta un objeto contractual cuya naturaleza se encuentra íntimamente conexa con el contrato de operación del “MIO Cable”, cuyo contratista es Asociación Cable Aéreo de Manizales, el cual por necesidad e interés público se prorrogó su plazo de ejecución hasta el día 31 de enero de 2016”*, las partes acuerdan prorrogar el plazo de ejecución del Contrato Adicional al Contrato de Concesión “SIUR”, hasta el 31 de enero de 2016 para la continuación de las actividades propias del objeto contractual, dicha prórroga no genera reclamación económica.

El 29 de enero de 2016, se suscribe MODIFICATORIO No. 2 AL CONTRATO ADICIONAL AL CONTRATO DE CONCESION “SIUR” SUSCRITO EL 07 DE OCTUBRE DE 2015, entre METRO CALI S.A. y UNION TEMPORAL RECAUDO Y TECNOLOGÍA “UTR&T”, acordando prorrogar el plazo de ejecución del contrato adicional al contrato de concesión “SIUR” hasta el 15 de marzo de 2016 y adicionar la suma de \$97.101.411 para el cumplimiento de las actividades pactadas, teniendo en cuenta *“Que el día 28 de enero de 2016, Metro Cali S.A. suscribió contrato número 917.103.1.01-2016 con la Asociación Cable Aéreo de Manizales, cuyo objeto consiste en: “Operación integral del sistema aerosuspendido de transporte MIO CABLE en la comuna 20 de la ciudad de Santiago de Cali, el cual hace parte del Sistema Integrado de Transporte Masivo MIO”, por un plazo de ejecución de dos (2) meses, es decir, desde el primero (1) de febrero de 2016 hasta el treinta y uno (31) de marzo de 2016”*.

“Que es de conocimiento de las partes que el contrato adicional al contrato de concesión SIUR presenta un objeto contractual cuya naturaleza se encuentra íntimamente conexa con el contrato de operación de “MIO Cable”. Así mismo, el objeto contractual del contrato adicional, establece la extensión de los servicios SIUR de los componentes de recaudo, seguridad electrónica e interconexión con el sistema central SIUR al sistema MIO Cable; como consecuencia es indispensable contar con la presentación de este servicio atendiendo la suscripción del nuevo contrato de operación. Por consiguiente, se plantea la necesidad de suscribir el presente modificadorio para prorrogar el plazo de ejecución del contrato adicional, hasta el día quince (15) de marzo de 2016”.

El 15 de marzo de 2016, se suscribe MODIFICATORIO No.3 AL CONTRATO ADICIONAL DEL CONTRATO DE CONCESION “SIUR” SUSCRITO EL 07 DE OCTUBRE DE 2015, entre METRO CALI S.A y UNION TEMPORAL RECAUDO Y TECNOLOGÍA “UTR&T”, acordando prorrogar el plazo de ejecución del contrato adicional al contrato de concesión “SIUR” hasta el 16 de marzo de 2016, es decir, un día más al contemplado en el modificadorio No. 2, sin generar ningún tipo de derecho a reclamación económica por parte del contratista.

Lo anterior, basado en *“Que es de conocimiento de las partes que el Contrato Adicional al contrato de Concesión SIUR presenta un objeto contractual cuya naturaleza se encuentra íntimamente conexa con el contrato de operación de “MIO Cable”, cuyo plazo de ejecución vence el próximo treinta y uno (31) de marzo de 2016. Como consecuencia, es indispensable para la Entidad Contratante contar con los servicios derivados del presente contrato adicional por un día adicional al plazo*

estimado en el modificadorio No. 2.

Lo anterior, atendiendo que se encuentra en la fase de planeación, establecer por parte de METRO Cali S.A las partidas presupuestales y demás documentos contractuales para disponer de la suscripción del nuevo contrato de operación y recaudo del Sistema MIO Cable.

De tal suerte que el contrato adicional al contrato de concesión “SIUR” celebrado entre Metro Cali S.A. y la UNION TEMPORAL RECAUDO Y TECNOLOGÍA “UTRYT”, debe contemplar un plazo de ejecución que se atempere a la prestación del servicio del denominado “MIO Cable” recaudo de este sistema. En este orden de ideas, y teniendo claro que es menester garantizar la prestación de los servicios encomendados a la UTR&T se requiere prorrogar el plazo de ejecución contractual en un (1) día calendario, teniendo como nueva fecha de finalización el dieciséis (16) de marzo de 2016”.

Vigencia 2016:

Se suscribe contrato ADICIONAL AL CONTRATO DE CONCESION “SIUR” SUSCRITO EL 15 DE MAZO DE 2016, entre METRO CALI S.A. y la UNION TEMPORAL RECAUDO Y TECNOLOGÍA “UTR&T”, por \$242.429.859, con un plazo establecido hasta el 30 de junio de 2016, cuyo objeto es *“Extensión de los servicios del Sistema de Información Unificado de Respuesta del Sistema MIO-SIUR para la Operación del Sistema MIO Cable de los componentes de Recaudo, Seguridad electrónica e Interconexión con el Sistema Central del SIUR bajo un esquema de integración tarifaria”, cuyo alcance comprende entre otros, la “prestación de los servicios básicos del Sistema Integrado Unificado de Respuesta - SIUR principalmente enfocado en el subsistema de recaudo a efectos de que el MIO CABLE ofrezca sus servicios a los usuarios bajo un esquema de integración tarifaria del SITM MIO, del cual el contratista es concesionario del recaudo conforme al Contrato de Concesión para el diseño, implementación, integración, financiación, puesta en marcha, operación y mantenimiento del sistema de información unificado de respuesta del Sistema MIO- SIUR, de fecha 8 de julio de 2008”.El alcance incluye servicio de recaudo y seguridad electrónica en cuatro estaciones durante las 5:00 y las 23:00.*

Se celebra contrato ADICIONAL AL CONTRATO DE CONCESION “SIUR” SUSCRITO EL 01 DE JULIO DE 2016, entre METRO CALI S.A. y la UNION TEMPORAL RECAUDO Y TECNOLOGÍA “UTR&T”, por \$207.797.021, con un plazo establecido hasta el 30 de septiembre de 2016, cuyo objeto es *“Extensión de los servicios del Sistema de Información Unificado de Respuesta del Sistema MIO-SIUR para la Operación del Sistema MIO Cable de los componentes de Recaudo, Seguridad electrónica e Interconexión con el Sistema Central del SIUR bajo un esquema de integración tarifaria”, cuyo alcance comprende entre otros, la “prestación de los servicios básicos del Sistema Integrado Unificado de Respuesta - SIUR principalmente enfocado en el subsistema de recaudo a efectos de que el MIO CABLE ofrezca sus servicios a los usuarios bajo un esquema de integración tarifaria del SITM MIO, del cual el contratista es concesionario del recaudo conforme al*

Contrato de Concesión para el diseño, implementación, integración, financiación, puesta en marcha, operación y mantenimiento del sistema de información unificado de respuesta del Sistema MIO- SIUR, de fecha 8 de julio de 2008”.

El alcance incluye servicio de recaudo y seguridad electrónica en cuatro estaciones durante las 5:00 y las 23:00.

El 26 de septiembre de 2016, se suscribe MODIFICATORIO No. 1 AL CONTRATO ADICIONAL DEL CONTRATO DE CONCESION “SIUR” SUSCRITO EL 01 DE JULIO DE 2016, entre METRO CALI S.A. y UNION TEMPORAL RECAUDO Y TECNOLOGÍA “UTR&T”, acordando prorrogar el plazo de ejecución del contrato adicional al contrato de concesión “SIUR” hasta el 31 de octubre de 2016 y adicionar el valor del contrato por \$69.265.674.

Lo anterior, basado en “Que estando las partes contractuales próximas a terminar el plazo de ejecución previsto en el contrato y, teniendo en cuenta que, el acuerdo de operación del MIO CABLE se prorrogará por un mes más, en procura de continuar con la prestación del servicio del sistema para el año 2016, se identifica la necesidad de dar continuidad a los servicios prestados por la Unión Temporal Recaudo y Tecnología – UTR&T, en aras de garantizar el interés público y, en especial, de la comunidad caleña”.

Se suscribe contrato ADICIONAL AL CONTRATO DE CONCESION “SIUR” SUSCRITO EL 27 DE OCTUBRE DE 2016, entre METRO CALI S.A. y la UNION TEMPORAL RECAUDO Y TECNOLOGÍA “UTR&T”, por \$138.531.348, con un plazo establecido hasta el 31 de diciembre de 2016 cuyo objeto es *“Extensión de los servicios del Sistema de Información Unificado de Respuesta del Sistema MIO-SIUR para la Operación del Sistema MIO Cable de los componentes de Recaudo, Seguridad electrónica e Interconexión con el Sistema Central del SIUR bajo un esquema de integración tarifaria”, cuyo alcance comprende entre otros, la “prestación de los servicios básicos del Sistema Integrado Unificado de Respuesta - SIUR principalmente enfocado en el subsistema de recaudo a efectos de que el MIO CABLE ofrezca sus servicios a los usuarios bajo un esquema de integración tarifaria del SITM MIO, del cual el contratista es concesionario del recaudo conforme al Contrato de Concesión para el diseño, implementación, integración, financiación, puesta en marcha, operación y mantenimiento del sistema de información unificado de respuesta del Sistema MIO- SIUR, de fecha 8 de julio de 2008”.*

El alcance incluye servicio de recaudo y seguridad electrónica en cuatro estaciones durante las 5:00 y las 23:00.

Vigencia 2017:

Se suscribe contrato ADICIONAL AL CONTRATO DE CONCESION “SIUR” SUSCRITO EL 27 DE ENERO DE 2017, entre METRO CALI S.A. y la UNION TEMPORAL RECAUDO Y TECNOLOGÍA “UTR&T”, por \$828.524.938, con un plazo establecido hasta el 31 de diciembre de 2017, cuyo objeto es *“Extensión de los servicios del Sistema de Información Unificado de Respuesta del Sistema MIO-SIUR*

para la Operación del Sistema MIO Cable de los componentes de Recaudo, Seguridad electrónica e Interconexión con el Sistema Central del SIUR bajo un esquema de integración tarifaria”, cuyo alcance comprende entre otros, la “prestación de los servicios básicos del Sistema Integrado Unificado de Respuesta - SIUR principalmente enfocado en el subsistema de recaudo a efectos de que el MIO CABLE ofrezca sus servicios a los usuarios bajo un esquema de integración tarifaria del SITM MIO, del cual el contratista es concesionario del recaudo conforme al Contrato de Concesión para el diseño, implementación, integración, financiación, puesta en marcha, operación y mantenimiento del sistema de información unificado de respuesta del Sistema MIO- SIUR, de fecha 8 de julio de 2008”.

El alcance incluye servicio de recaudo y seguridad electrónica en cuatro estaciones durante las 5:00 y las 23:00.

El 28 de febrero de 2017, se suscribe modificatorio No. 1 AL CONTRATO ADICIONAL DEL CONTRATO DE CONCESION “SIUR” SUSCRITO EL 27 DE ENERO DE 2017, entre METRO CALI S.A. y UNION TEMPORAL RECAUDO Y TECNOLOGÍA “UTR&T”, acordando aclarar que para los efectos legales el contrato adicional al contrato de concesión “SIUR”, es por \$828.524.938.

Adicionalmente en la cláusula segunda establece “(...) *La Cláusula 17 del Contrato Adicional al CONTRATO DE CONCESION “SIUR” SUSCRITO CON LA UNIÓN TEMPORAL RECAUDO Y TECNOLOGÍA “UTR&T”, quedará así:*

CLAUSULA 17. FORMA DE PAGO. Los pagos a los cuales se obliga METRO CALI S.A. frente al contratista como contraprestación por la ejecución del objetivo del contrato se harán mediante once (11) PAGOS MENSUALES, pagaderos dentro de los primeros cinco (5) días del mes calendario posterior al mes de su causación; previa presentación del acta de informe de supervisión y la correspondiente factura ante de dirección administrativa y financiera de la entidad DAF.

NOTA: Si la factura no ha sido correctamente elaborada o no se aportan los documentos requeridos para el pago y/o se presentan de manera incorrecta, el termino para efectuar el aludido pago solo empezará a contarse desde la fecha en que se aporte el último de los documentos y/o se presenten en debida forma y aplicará la misma regla de trámite para todos los pagos. Las demoras que se presenten por estos conceptos serán responsabilidad del contratista, por tal razón no tendrá derecho al pago de intereses o compensación de ninguna naturaleza”.

El 26 de diciembre de 2017, se suscribe modificatorio No. 2 AL CONTRATO ADICIONAL DEL CONTRATO DE CONCESION “SIUR” SUSCRITO EL 27 DE ENERO DE 2017 entre METRO CALI S.A. y UNION TEMPORAL RECAUDO Y TECNOLOGÍA “UTR&T”, acordando prorrogar el plazo de ejecución del contrato adicional al contrato de concesión “SIUR” hasta el 26 de enero de 2018 y adicionar el valor del contrato por \$70.173.551.

Lo anterior, basado en “(...) *Que estando las partes contractuales próximos a terminar el plazo de ejecución previsto en el contrato y en procura de continuar con la*

prestación del servicio de operación del sistema para el año 2018, se identifica la necesidad de dar continuidad al servicio de recaudo, seguridad electrónica e interconexión con el Sistema Central del SIUR bajo un esquema de integración tarifaria, durante un plazo suficiente que permita a Metro Cali S.A. en el periodo adicionado realizar lo: trámites necesarios y suscribir un nuevo contrato que garantice la prestación de servicio mientras se suscribe un nuevo contrato, en aras de garantizar satisfacción del el interés público y en especial de la comunidad caleña”.

Se suscribe CONTRATO ADICIONAL AL CONTRATO DE CONCESION “SIUR” SUSCRITO EL 07 DE DICIEMBRE DE 2017, entre METRO CALI S.A. y la UNION TEMPORAL RECAUDO Y TECNOLOGÍA “UTR&T”, por \$400.000.000, con un plazo establecido hasta el 01 de junio de 2018, cuyo objeto es *“Implementación de un sistema piloto de monitoreo en los buses del SITM-MIO para mejoramiento de seguridad vial”, cuyo alcance comprende entre otros, la “Implementación, pruebas, puestas a punto y soporte técnico d la infraestructura que requiera el proyecto piloto, así como la gestión, almacenamiento y visualización de la información generada por el sistema de monitoreo en los buses del SITM-MIO para mejoramiento de la seguridad vial, aumentar la capacidad de los equipos con los que se cuenta actualmente que procesan la información del sistema unificado de respuesta a cargo de la UTRYT, de acuerdo a lo descrito en el documento de anexo técnico el cual fue elaborado entre la UTRYT y Metro Cali S.A., para garantizar la integridad del sistema”.*

Vigencia 2018:

Se suscribe contrato ADICIONAL AL CONTRATO DE CONCESION “SIUR” SUSCRITO EL 24 DE ENERO DE 2018, entre METRO CALI S.A. y la UNION TEMPORAL RECAUDO Y TECNOLOGÍA “UTR&T”, por \$383.255.547, con un plazo establecido hasta el 18 de junio de 2018, cuyo objeto es *“Extensión de los servicios del Sistema de Información Unificado de Respuesta del Sistema MIO-SIUR para la Operación del Sistema MIO Cable de los componentes de Recaudo, Seguridad electrónica e Interconexión con el Sistema Central del SIUR bajo un esquema de integración tarifaria”, cuyo alcance comprende entre otros, la “Prestación de los servicios básicos del Sistema Integrado Unificado de Respuesta - SIUR principalmente enfocado en el subsistema de recaudo a efectos de que el MIO CABLE ofrezca sus servicios a los usuarios bajo un esquema de integración tarifaria del SITM MIO, del cual el contratista es concesionario del recaudo conforme al Contrato de Concesión para el diseño, implementación, integración, financiación, puesta en marcha, operación y mantenimiento del sistema de información unificado de respuesta del Sistema MIO- SIUR, de fecha 8 de julio de 2008”.*

El alcance incluye servicio de recaudo y seguridad electrónica en cuatro estaciones durante las 5:00 y las 23:00.

Se suscribe contrato adicional AL CONTRATO DE CONCESION “SIUR” entre METRO CALI S.A. y la UNION TEMPORAL RECAUDO Y TECNOLOGÍA “UTR&T”, por \$604.842.031, con un plazo establecido hasta el 31 de enero de 2019, cuyo objeto es *“Extensión de los servicios del Sistema de Información Unificado de*

Respuesta del Sistema MIO-SIUR para la Operación del Sistema MIO Cable de los componentes de Recaudo, Seguridad electrónica e Interconexión con el Sistema Central del SIUR bajo un esquema de integración tarifaria”, cuyo alcance comprende entre otros, la “prestación de los servicios básicos del Sistema Integrado Unificado de Respuesta - SIUR principalmente enfocado en el subsistema de recaudo a efectos de que el MIO CABLE ofrezca sus servicios a los usuarios bajo un esquema de integración tarifaria del SITM MIO, del cual el contratista es concesionario del recaudo conforme al Contrato de Concesión para el diseño, implementación, integración, financiación, puesta en marcha, operación y mantenimiento del sistema de información unificado de respuesta del Sistema MIO- SIUR, de fecha 8 de julio de 2008”.

El alcance incluye servicio de recaudo y seguridad electrónica en cuatro estaciones durante las 5:00 y las 23:00.

El 21 de junio de 2018, se suscribe modificatorio No.1 AL CONTRATO ADICIONAL DEL CONTRATO DE CONCESION “SIUR” SUSCRITO EL 18 DE JUNIO DE 2018, acordando modificar el primer párrafo de la cláusula 7 del contrato adicional al contrato de concesión “SIUR” suscrito el 18 de junio de 2018, la cual quedó así: *“el plazo de ejecución del contrato será desde el 21 de junio de 2018 hasta el 31 de enero de 2019 a partir de la suscripción del acta de inicio y previo cumplimiento de los requisitos de perfeccionamiento y ejecución”.*

Lo anterior, basado en que *“(…) resulta indispensable realizar el presente modificatorio al plazo de ejecución establecido en el contrato adicional al contrato de concesión “SIUR” suscrito el 18 de junio de 2018, toda vez que el mismo deberá iniciar a partir del día 21 de junio de 2018, teniendo en cuenta la aprobación de las garantías correspondientes”.*

Vigencia 2019:

Se suscribe contrato adicional entre METRO CALI S.A. y la UNION TEMPORAL RECAUDO Y TECNOLOGÍA “UTR&T”, por \$504.091.258, con un plazo establecido hasta el 01 de junio de 2019 cuyo objeto es *“Implementación de un sistema de monitoreo en los buses del SITM-MIO para mejoramiento de la seguridad vial - Fase 2”, cuyo alcance comprende entre otros, la “Implementación, pruebas, puestas a punto y soporte técnico d la infraestructura que requiera el proyecto piloto, así como la gestión, almacenamiento y visualización de la información generada por el sistema de monitoreo en los buses del SITM-MIO para mejoramiento de la seguridad vial, aumentar la capacidad de los equipos con los que se cuenta actualmente que procesan la información del sistema unificado de respuesta a cargo de la UTRYT, de acuerdo a lo descrito en el documento de anexo técnico el cual fue elaborado entre la UTRYT y Metro Cali S.A., para garantizar la integridad del sistema”.*

El 30 de enero de 2019, las partes suscribieron contrato adicional al contrato de concesión, cuyo objeto era: *“Extensión de los servicios del sistema de información Unificado de Respuesta del Sistema MIO-SIUR para la Operación del Sistema MIO Cable de los componentes de Recaudo, Seguridad electrónica e interconexión con el Sistema Central del SIUR bajo un esquema operativo de integración tarifaria”, con un*

plazo de ejecución del 1 de febrero al 31 de diciembre de 2019, por \$961.917.462, el cual presentó dos modificaciones, la primera el 05 de febrero de 2019, en el sentido de modificar el plazo de ejecución del 05 de febrero al 31 de diciembre de 2019; la segunda realizada el 05 de diciembre de 2019, con la finalidad de prorrogar de común acuerdo el plazo de ejecución desde el 01 de enero de 2020 hasta el 31 de enero de 2020 y adicionar el valor inicial del contrato en la suma de \$92.693.865 incluido IVA.

El 26 de julio de 2019, se celebra contrato adicional con el objeto de: *“Adquisición de terminales de recarga de los usuarios del SITM- MIO. Por un término de diez (10) meses contados a partir de la instalación y puesta en funcionamiento de las mismas, por \$4.111.240.000 IVA INCLUIDO y un plazo que no exceda el 31 de diciembre de 2019”*.

Este contrato adicional, el día 9 de septiembre de 2019, presentó un modificatorio en el Anexo Especificaciones Técnicas que hace parte integral del Contrato Adicional al Contrato de Concesión “SIUR”, para aclarar el mismo en lo concerniente a los nombres y descripciones de tres (3) ítems del numeral 7, DESCRIPCIÓN TÉCNICA DETALLADA DE LAS TERMINALES DE RECARGA.

El mismo 26 de julio de 2019, se suscribió contrato adicional con el objeto de: *“Contratar la adquisición, instalación, configuración, e integración de la Infraestructura Tecnológica a bordo, necesaria para la operación de la nueva flota del SITM MIO, por \$8.944.846.071 IVA INCLUIDO y un plazo que no excediera al 31 de diciembre de 2019”*. El 26 de febrero de 2020, se suscribió modificatorio número 1 a este contrato, con el propósito de *“Prorrogar el plazo inicial estipulado en la cláusula 9 del Contrato Adicional al Contrato de Concesión “SIUR”, desde el dieciséis (16) de febrero de 2020 hasta el veintisiete (27) de abril de 2020 (...); el 24 de abril de 2020, se modifica nuevamente el contrato adicional, para: “prorrogar el plazo inicial estipulado en la cláusula 9 del Contrato Adicional al Contrato de Concesión “SIUR”, desde el veintiocho (28) de abril de 2020 hasta el treinta (30) de agosto de 2020”, y el 15 de noviembre de 2019 se modifica el contrato adicional suscrito el 26 de julio de 2019, con el fin de: “Modificar la CLÁUSULA 4. VALOR DEL CONTRATO, del contrato adicional al contrato de Concesión “SIUR”, la cual quedará de la siguiente manera:*

CLÁUSULA 4- VALOR DEL CONTRATO:

El valor se estima en la suma de CUATRO MIL CIENTO ONCE MILLONES DOSCIENTOS CUARENTA MIL PESOS M/CTE. (\$4.111.240.000.00) IVA INCLUIDO, conforme al siguiente cuadro (...)

Modificar el Anexo Especificaciones Técnicas que hace parte integral del Contrato Adicional (...)”.

Vigencia 2020:

El 26 de febrero de 2020, se realizó contrato adicional al contrato de Concesión

SIUR “*teniendo en cuenta la necesidad de integrar el Sistema MIO Cable con la accesibilidad del SITM MIO, y toda vez que el concesionario UT RYT puede prestar este servicio sin tener que diseñar un nuevo sistema de recaudo e integración tarifaria, Metro Cali S.A. a través de documentos previos ha considerado la posibilidad de celebrar un contrato adicional al Contrato de Concesión celebrado con el concesionario UT R&T, teniendo en cuenta la naturaleza de este negocio jurídico conexo (...)*”.

Vigencia 2021:

El 12 de enero de 2021, se celebró contrato adicional con el objeto de “*Prestación de los servicios del Sistema de Información Unificado de Respuesta del Sistema MIO-SIUR para la Operación del Sistema Mio Cable en los componentes de Recaudo, Seguridad electrónica, e Interconexión con el Sistema Central del SIUR bajo un esquema de integración tarifaria*”, por \$595.143.888,00 IVA incluido y un plazo hasta el treinta (30) de junio de 2021.

El 01 de julio de 2021, se suscribió contrato adicional con el objeto de “*Prestación de los servicios del Sistema MIO- SIUR para la Operación del Sistema MIO CABLE en los componentes de Recaudo, Seguridad electrónica e Interconexión con el Sistema Central del SIUR bajo un esquema de integración tarifaria. El alcance del objeto del contrato fue “Prestación de los servicios básicos del Sistema Integrado Unificado de Respuesta – SIUR principalmente enfocado en el subsistema de recaudo para la operación del Sistema MIO CABLE (...), por \$595.143.888 INCLUIDO IVA, y plazo hasta el 31 de diciembre de 2021”*”.

El 12 de noviembre de 2021, se firma contrato adicional por \$7.220.000.000 IVA INCLUIDO, con plazo de ejecución hasta el 31 de marzo de 2022, con el objeto de “*Contratar la adquisición, instalación, configuración, implementación, integración de la Infraestructura Tecnológica a bordo, puesta en marcha, soporte, operación y mantenimiento de un sistema de video vigilancia e información (wifi) a bordo de los autobuses del SITM-MIO*”.

Vigencia 2022:

El 13 de enero de 2022, se firmó contrato adicional por \$643.431.060 IVA INCLUIDO, un plazo de ejecución hasta el 30 de junio de 2022, con el objeto de “*Prestación de los servicios del Sistema de Información Unificado de Respuesta del Sistema MIO-SIUR para la Operación del Sistema MIO Cable en los componentes de Recaudo, Seguridad electrónica e interconexión con el Sistema Central del SIUR bajo un esquema de integración tarifaria*”.

El 31 de enero de 2022, se celebró contrato adicional cuyos costos de operación fueron por \$1.228.542.891, un plazo de ejecución de 90 días, con el objeto de “*Apoyo del Sistema de Información Unificado de Respuesta del Sistema MIO-SIUR al desarrollo del contrato Interadministrativo de Asesoría en Materia Tecnológica*”.

suscrito con Metrolínea, de conformidad con las condiciones y mecanismos de coordinación entre Metro Cali y la UTR&T para la gestión de la operación integral de los sistemas de recaudo y control de flota del sistema de transporte masivo de Bucaramanga y su área Metropolitana, en la FASE TRANSITORIA prevista en el Otrosí No.1 del Contrato Interadministrativo suscrito entre Metro Cali y METROLÍNEA S.A”.

El 29 de marzo de 2022, se realizó modificatorio número 1 al contrato adicional suscrito de 12 de noviembre de 2021, con el propósito de *“Prorrogar el plazo inicial estipulado en la cláusula 9 del Contrato Adicional al Contrato de Concesión “SIUR”, desde el primero (1) de abril de 2022 hasta el dieciséis (16) de mayo de 2022”.*

El 8 de abril de 2022, se suscribe OTROSÍ No.1 AL CONTRATO ADICIONAL DE APOYO DEL SISTEMA DE INFORMACIÓN UNIFICADO DE RESPUESTA DEL SISTEMA MIO.SIUR AL DESARROLLO DEL CONTRATO INTERADMINISTRATIVO DE ASESORÍA EN MATERIA TECNOLÓGICA A METROLÍNEA, con el que se acordó *“ACLARAR la Cláusula Quinta del Contrato Adicional en lo referente a los Costos de Operación, para lo cual se adiciona un parágrafo PRIMERO, así:*

PARAGRAFO PRIMERO: Dado que tanto el Contrato Interadministrativo celebrado con Metrolínea, como el presente contrato adicional para su ejecución, no comportan remuneración alguna durante la etapa transitoria de operación, sino el reconocimiento mediante reembolso de los costos de operación de qué trata la presente cláusula, estimados en la suma de hasta MIL DOCIENTOS VEINTIOCHO MILLONES QUINIENTOS CUARENTA Y DOS MIL OCHOCIENTOS NOVENTA Y UN MIL PESOS M/CTE. (\$1.228.542.891), los cuales NO constituyen valor del contrato, puesto que este, según lo acordado es de CERO PESOS (\$0). Entendiéndose entonces que la cifra hace referencia a los valores que serán reembolsados directamente por METROLÍNEA a la UTR&T, previa presentación de la solicitud por parte de Metro Cali con los correspondientes soportes (...)”

“CLAUSULA SEXTA- REEMBOLSO DE COSTOS DE OPERACIÓN: Teniendo en cuenta que los costos operativos de la etapa transitoria a que se refiere el presente contrato están a cargo de Metrolínea, Metro Cali solicitará a METROLÍNEA S.A. que, en virtud del presente contrato adicional, realice el reembolso de los costos operativos de manera directa a la UTR&T”.

El 29 de abril de 2022, se firma OTROSÍ No.2 AL CONTRATO ADICIONAL para *“PRORROGAR el plazo del Contrato Adicional suscrito con la UNIÓN TEMPORAL RECAUDO Y TECNOLOGÍA – UTR&T-, (...) hasta el treinta (30) de junio de 2022”.*

El 30 de junio de 2022, se suscribe OTROSÍ No.3 en el que acuerdan: *“Prorrogar el plazo del contrato adicional (...) hasta el 12 de noviembre de 2022.*

(...) adicionar un parágrafo a la cláusula quinta del contrato Adicional con la UTR&T de “Apoyo del Sistema de Información Unificado de Respuesta del Sistema MIO-SIUR al Desarrollo del Contrato Interadministrativo de Asesoría en Materia de Tecnología a Metrolínea2, así:

PARAGRAFO PRIMERO: COSTOS DE OPERACIÓN DURANTE LA ETAPA DE CONTINGENCIA: Los costos directos de operación para la etapa de contingencia que cubre el periodo entre la terminación de la transitoriedad y la interfaz de entrega al nuevo operador a quien Metrolínea adjudique el respectivo proceso contractual, que atendiendo la vigencia del contrato Interadministrativo entre Metro Cali y METROLÍNEA que es hasta el 12 de noviembre de 2022 (135 días), serán asumidos por METROLÍNEA no obstante, tendiendo la necesidad de continuar con el plan de contingencia hasta que superen las causas que dieron origen a la misma y se realice la estructuración, proceso contractual y adjudicación del nuevo operador de recaudo, se estudiará la posibilidad de una ampliación (...)

Se estima el costo de operación de la etapa de contingencia hasta el 12 de noviembre de 2022 en la suma de DOS MIL TRESCIENTOS OCHENTA Y SIETE MILLONES SEISCIENTOS OCHENTA Y DOS MIL SESENTA Y SIETE PESOS (\$2.387.682.067), sin embargo, el valor exacto será calculado mensualmente (...).

El 01 de julio de 2022, se suscribe Contrato Adicional al Contrato de Concesión SIUR, con el objeto de “Prestación de los servicios del Sistema de Información Unificado de Respuesta del Sistema MIO - SIUR para la Operación del Sistema MIO Cable en los componentes de Recaudo, Seguridad electrónica, e interconexión con el Sistema Central del SIUR bajo un esquema de integración tarifaria”; por \$643.431.060 y un plazo de ejecución hasta el treinta y uno (31) de diciembre de 2022.

El 11 de noviembre de 2022, se firma el OTROSÍ No.4 AL CONTRATO ADICIONAL en el que acuerdan: “Prorrogar el plazo del contrato adicional suscrito (...), hasta el 30 de marzo de 2023.

(...) Los costos de operación durante la presente prórroga seguirán manejándose bajo el esquema de costos reembolsables.

(...) Los costos operativos para los meses de noviembre y diciembre de 2022 se mantendrán en los valores en que se han venido ejecutando y tendrán un incremento a partir del 1 de enero de 2023, atendiendo la determinación del IPC y el Salario Mínimo Legal Vigente para dicha vigencia (...).

Vigencia 2023:

Se celebra contrato adicional el 11 de enero de 2023, por \$2.442.579.768 INCLUIDO IVA cuyo objeto es “Prestación de los servicios para realizar la administración y mantenimiento de la infraestructura de las estaciones del MIO CABLE, lo cual incluye, la seguridad física a la infraestructura, la seguridad electrónica, el aseo, personal operativo y administrativo y el subsistema de recaudo del MIO CABLE de manera totalmente integrada con el actual sistema de recaudo del MIO”; con un plazo de ejecución hasta el 15 de abril de 2023.

El 30 de marzo de 2023, se suscribe OTROSÍ No.5 al contrato adicional de apoyo

del sistema de información unificado de respuesta del sistema MIO-SIUR al desarrollo del contrato interadministrativo de asesoría en materia tecnológica a METROLINEA, con el objeto de *“Prorrogar el plazo del contrato adicional suscrito con la Unión Temporal Recaudo y Tecnología – UTRYT, (...) hasta el 30 de abril de 2023”*.

El 18 de abril de 2023, se firma contrato adicional al contrato de concesión SIUR por \$2.641.618.528, con el objeto de *“Prestación de los servicios para realizar la administración y mantenimiento de la infraestructura de las estaciones del MIO CABLE, lo cual incluye, la seguridad física a la infraestructura, la seguridad electrónica, el aseo, personal operativo y administrativo y el subsistema de recaudo del MIO CABLE de manera totalmente integrada con el actual sistema de recaudo del MIO”*.

El 28 de abril de 2023, se firma OTROSÍ No.6 AL CONTRATO ADICIONAL DE APOYO DEL SISTEMA DE INFORMACIÓN UNIFICADO DE RESPUESTA DEL SISTEMA MIO-SIUR AL DESARROLLO DEL CONTRATO INTERADMINISTRATIVO DE SESORÍA EN MATERIA TECNOLÓGICA A METROLINEA, mediante el cual acuerdan “Prorrogar el plazo del contrato adicional suscrito con la Unión Temporal Recaudo y Tecnología – UTRYT (...), hasta el 31 de mayo de 2023 (...).”

El 31 de mayo de 2023, se firma OTROSÍ No.7 AL CONTRATO ADICIONAL DE APOYO DEL SISTEMA DE INFORMACIÓN UNIFICADO DE RESPUESTA DEL SISTEMA MIO-SIUR AL DESARROLLO DEL CONTRATO INTERADMINISTRATIVO DE ASESORÍA EN MATERIA TECNOLÓGICA A METROLINEA, mediante el cual acuerdan *“Prorrogar el plazo del contrato adicional suscrito con la Unión Temporal Recaudo y Tecnología – UTRYT (...), hasta el 26 de junio de 2023 (...).”*

El 27 de junio de 2023, se celebra contrato adicional por un plazo de ejecución de cuatro (4) meses, con el objeto de: *“Prestar el servicio de Operación del Sistema de Recaudo del Sistema de Transporte Masivo de Bucaramanga y su área Metropolitana, como aliado estratégico, en el marco del Contrato Interadministrativo suscrito entre Metro Cali y Metrolínea S.A. de fecha 27 de junio de 2023.*

ALCANCE DEL OBJETO: *El objeto de este contrato adicional comprende las exigencias previstas en el estudio previo, realizar todas las actividades y servicios requeridos para la operación y mantenimiento del sistema de recaudo, la propuesta presentada por la UTR&T, para la gestión de la operación integral del Sistema de Recaudo del Sistema de Transporte Masivo de Bucaramanga y su área Metropolitana.*

REMUNERACIÓN DE LA UTR&T: *Se reconocerá el costo de operación por la prestación de los servicios del Sistema de Información Unificado de Respuesta del Sistema MIO-SIUR, para la gestión de la operación integral del Sistema de Recaudo del Sistema de Transporte Masivo de Bucaramanga y su área Metropolitana, en el marco del Contrato Interadministrativo firmado entre Metro Cali SA y Metrolínea SA del 27 de junio de 2023. Una vez Metro Cali S.A. presenta la relación de costos de operación a Metrolínea, esta Entidad, deberá consignar el valor de los mismos*

directamente a la UTR&T. (...)”

Sobre la posibilidad de modificar los contratos celebrados por las entidades estatales, el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública, contenido en las Leyes 80 de 1993, 1150 de 2007 y 1474 de 2011, así como en las normas que las han modificado y las reglamentan, no consagran una regulación expresa. Esto se sustenta en que, en principio y por regla general, los contratos deben ejecutarse en las condiciones pactadas inicialmente, pues tales condiciones fueron convenidas luego de que la entidad pública surtiera todos los procedimientos previstos para la selección de su contratista y definiera los aspectos, técnicos, legales y financieros propios de cada caso, con observancia de los principios de transparencia, economía y responsabilidad, así como de todos los demás principios de la función administrativa, aplicables al proceso de gestión contractual. La regulación expresa contenida en la Ley se limita a fijar los porcentajes límite para adicionar los valores inicialmente pactados, como lo hace el parágrafo del artículo 40 de la Ley 80 de 1993, que dispone que los contratos no podrán adicionarse en más del 50% de su valor inicial, expresado en SMLMV.

Ahora bien, no existe ninguna restricción expresa para modificar los contratos estatales y los mismos principios antes referidos pueden poner en evidencia la necesidad de suscribir documentos de modificación en los cuales se cambie parte de las estipulaciones pactadas en un comienzo. En el contexto antes descrito, la jurisprudencia ha fijado pautas generales conforme a las cuales la Administración Pública debe evaluar, teniendo en cuenta las particularidades de cada caso, si resulta procedente suscribir documentos de modificación a los contratos que ha celebrado. Así, por ejemplo, la Corte Constitucional, mediante **sentencia C-300 de 2012**, expresó lo siguiente sobre la posibilidad de modificar los contratos estatales:

“Por regla general, los contratos estatales pueden ser modificados cuando sea necesario para lograr su finalidad y en aras de la realización de los fines del Estado, a los cuales sirve el contrato. Así lo prevén por ejemplo los artículos 14 y 16 de la ley 80, los cuales facultan a las entidades contratantes a modificar los contratos de común acuerdo o de forma unilateral, para «[...] evitar la paralización o la afectación grave de los servicios públicos a su cargo y asegurar la inmediata, continua y adecuada prestación”, entre otros”.

En el mismo sentido, la Corte Constitucional señaló que las prórrogas de los contratos –como especie de modificación- pueden ser un instrumento útil para lograr los fines propios de la contratación estatal [...], sentencia C-949 de 2001.

Sobre la naturaleza instrumental del contrato para alcanzar los fines propios del estado social de derecho, la sentencia **C-932 de 2007**, M.P. Marco Gerardo Monroy Cabra, expresó:

“Como bien lo describe la doctrina especializada, el contrato público es uno de aquellos instrumentos jurídicos de los que se vale el Estado para cumplir sus finalidades, hacer efectivos los deberes públicos y prestar los servicios a su cargo, con la colaboración de los particulares a quienes corresponde ejecutar, a nombre de

la administración, las tareas acordadas. De hecho, la contratación del Estado es una de las formas de actuación pública de mayor utilización, pues muchos sostienen que el contrato estatal surge con la propia consolidación del Estado moderno, pues cuando éste asume la responsabilidad de prestar los servicios y adelantar funciones para la defensa de los derechos de los administrados y, por ese hecho, aumenta la complejidad de las tareas a su cargo, necesita del apoyo, la intervención y la experiencia que aportan los particulares.

La simple descripción, entonces, de la contratación pública muestra que está directamente asociada al cumplimiento del interés general, lo cual, incluso, sirvió de fundamento a la dogmática del contrato público para concluir que este tipo de contratación es distinta y autónoma respecto de los acuerdos y obligaciones comunes entre particulares. Así, la construcción de la teoría jurídica ius publicista para el contrato suscrito por el Estado y su necesaria autonomía respecto del acuerdo celebrado entre particulares, parte de la diferencia entre los objetivos propios de los contratos público y privado. Mientras en el contrato público el fin principal y primordial es la defensa del interés general, en el segundo, cuya relevancia es individual, los fines son esencialmente lucrativos y la concreción de los intereses particulares de los contratantes”.

Igualmente, el Consejo de Estado, Sala de Consulta y Servicio Civil, en concepto del 13 de agosto de 2009, Rad. 1.952, C.P. Enrique José Arboleda Perdomo ha expresado lo siguiente sobre el asunto:

“La contratación estatal responde de múltiples maneras a ese mandato y, en cuanto al concepto que se emite, se resalta que la posibilidad de modificar los contratos estatales es una especial forma de hacer prevalecer la finalidad del contrato sobre los restantes elementos del mismo. Por mutabilidad del contrato estatal se entiende el derecho que tiene la administración de variar, dadas ciertas condiciones, las obligaciones a cargo del contratista particular, cuando sea necesario para el cumplimiento del objeto y de los fines generales del Estado [...]”.

La Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente, en Concepto C – 784 de 2022, indicó que: *“la modificación de los contratos estatales es especialmente importante en aquellos por naturaleza incompletos, es decir, los afectados por asimetrías de información que impiden la previsión de todas las contingencias que pueden afectar su ejecución, y en el marco de los cuales, por esa misma razón, es difícil prever ex ante los remedios necesarios para afrontar tales contingencias, como ocurre por lo general con los contratos de largo plazo. En efecto, con el paso del tiempo, pueden surgir nuevas exigencias sociales, tecnológicas, culturales, etc. sobre la forma cómo el Estado debe cumplir sus fines y sobre cómo se deben prestar los servicios públicos, o simplemente pueden aparecer circunstancias extraordinarias e imprevisibles al momento del diseño del negocio, para que las que tampoco era posible, en dicho momento, prever un remedio adecuado y específico. En este tipo de contratos es preciso entonces el diseño de reglas que permitan la adaptación y la resolución pacífica de las controversias para evitar el fracaso.*

Ahora bien, el que la mutabilidad de los contratos estatales sea posible no significa

que pueda llevarse a cabo por la mera voluntad de las partes o de la entidad contratante; por el contrario, la modificación del contrato debe ser excepcional en virtud de los principios de planeación y seguridad jurídica. Por ello la Corte concuerda con la Sala de Consulta y Servicio Civil en que la modificación debe obedecer a una causa real y cierta autorizada en la ley, sustentada y probada, y acorde con los fines estatales a los que sirve la contratación estatal”.

En este mismo orden de ideas, la Corte Constitucional en la Sentencia C 300 de 2012, respecto a los contratos de concesión dijo:

“CONTRATOS DE CONCESIÓN-Son incompletos/CONTRATO DE CONCESIÓN-Tiene características de contratos relacionales/CONTRATOS RELACIONALES- Características/MODIFICACIÓN DE CONTRATOS DE CONCESIÓN-Debe ser excepcional/MODIFICACIÓN DE CONTRATO DE CONCESIÓN- Condiciones/MODIFICACIÓN DE CONTRATO DE CONCESIÓN-Finalidades.

Las concesiones son por naturaleza contratos incompletos, debido a la incapacidad que existe de prever y redactar una consecuencia contractual para todas y cada uno de las posibles variables y contingencias que pueden surgir en el desarrollo del objeto, lo que impone un límite a las cláusulas contractuales efectivamente redactadas. Por ello adquiere especial relevancia la posibilidad de renegociar y modificar los contratos con el fin, entre otros, (i) de recuperar el equilibrio económico, en los eventos en los que se materializan obstáculos no previsibles, extraordinarios y no imputables al contratista, o (ii) de adecuar la prestación del servicio a las nuevas exigencias de calidad, por ejemplo, desde el punto de vista tecnológico. Además, debe tenerse en cuenta que los contratos de concesión tienen características de contratos relacionales. Estos contratos se caracterizan por ser a largo plazo y por ello la relación entre las partes se fundamenta en la confianza mutua que se desprende (i) de la interacción continuada entre ellas, y (ii) de que su interés por cumplir lo pactado no se fundamenta exclusivamente en la verificación de un tercero sino en el valor mismo de la relación. Esto hace que el gobierno de la transacción sea diferente, pues los procesos de ajuste a circunstancias imprevistas no se limitan a una simple renegociación de los términos contractuales, sino que comprenden una redefinición de las estructuras administrativas de gobernación dispuestas para evitar conflictos en la relación a largo plazo (...)”

Finalmente, es importante precisar que el Artículo 410 de la Ley 599 de 2000, tipifica el contrato sin cumplimiento de requisitos legales así: **“El servidor público que por razón del ejercicio de sus funciones tramite contrato sin observancia de los requisitos legales esenciales o lo celebre o liquide sin verificar el cumplimiento de los mismos, (...),”** por tratarse de un tipo penal en blanco, se debe remitir a la norma de carácter extrapenal transgredida, tratándose en este caso de los artículos 39 y 40 de la Ley 80 de 1993 (requisitos de la esencia del contrato estatal).

Ahora bien, según lo establecido en el artículo 40 de la Ley 80 de 1993 las estipulaciones de los contratos serán las que, de acuerdo con las normas civiles, comerciales y las previstas en esta Ley, **correspondan a su esencia y naturaleza;** así mismo, la citada norma dispone que las entidades podrán celebrar los contratos

y acuerdos que permitan la autonomía de la voluntad y requieran el cumplimiento de los fines estatales.

Por su parte, en el artículo 1501 del Código Civil Colombiano, se establecen las cosas esenciales, las accidentales y las de la naturaleza de los contratos así: se distinguen en cada contrato las cosas que son de su esencia, las que son de su naturaleza, y las puramente accidentales. **Son de la esencia de un contrato aquellas cosas sin las cuales, o no produce efecto alguno, o degeneran en otro contrato diferente**; son de la naturaleza de un contrato las que, no siendo esenciales en él, se entienden pertenecerle, sin necesidad de una cláusula especial; y son accidentales a un contrato aquellas que ni esencial ni naturalmente le pertenecen, y que se le agregan por medio de cláusulas especiales.

En cuanto al cumplimiento de los requisitos que debe observar un contrato que ha sido legalmente celebrado, la jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia Sala de Casación Penal, en sentencia de septiembre 17 de 2088. Rad. 20799 M.P. Julio Enrique Socha y Sentencia del 6 de octubre de 2004. RAD.16066 M.P. Edgar Lombana, ha sido reiterativa en señalar, incluso de manera taxativa, las exigencias que deben cumplirse en cada una de las etapas del proceso contractual.

Los principios de la contratación estatal toman cuerpo en los requisitos exigidos por la ley en las distintas etapas del proceso contractual.

Así, son exigidos unos requisitos previos a la celebración del contrato que de ser omitidos impiden su nacimiento, ellos son: La competencia del funcionario para contratar, autorización para que el servidor facultado pueda contratar, existencia del rubro y registro presupuestal correspondientes, y la licitación o el concurso previo o el trámite de la contratación directa.

Otros concomitantes a la celebración del convenio cuya observancia habilita el consenso entre la administración y el particular, son: Elaboración de un contrato escrito que contenga todas las cláusulas atendiendo a su naturaleza y las obligatorias en casos determinados y para ciertos contratos, la constitución y el otorgamiento de garantías de cumplimiento por el contratista, y la firma del contrato por las personas autorizadas.

Y, finalmente, uno presupuestos ulteriores a la celebración del contrato, cuya presencia permiten que una vez firmado, la actuación quede en firme y pueda ser ejecutada, son los siguientes: La aprobación por parte de la entidad competente, para efectos de la publicidad del acto.

Conforme a la regulación legal y a la interpretación que de la misma han hecho el Consejo de Estado y la Corte Constitucional, se pudo establecer que las modificaciones o adiciones realizadas al contrato de Concesión celebrado entre METROCALI S.A. y la Unión Temporal Recaudo y Tecnología -UTR&, son jurídicamente viables, toda vez que han sido realizadas en vigencia del contrato, se encuentran enmarcadas dentro de las cláusulas contractuales en él establecidas y en circunstancias fácticas propias de la ejecución del contrato; además, todas las justificaciones ponen de presente la necesidad de garantizar el interés público en la

operación y prestación del servicio público de transporte masivo en el Distrito especial de Santiago de Cali, para el bienestar de toda la comunidad.

2. ***“En noviembre de 2021 Metro Cali S.A., evadiendo el régimen de contratación pública y su capacidad jurídica, se prestó ilegalmente para triangular una contratación directa que le permitiera a Metrolínea S.A. evadir también el régimen de contratación estatal y principios contractuales de la administración, a fin de que la Unión Temporal Recaudo y Tecnología -UTR&T- ejecutara el servicio de recaudo y control de flota en Bucaramanga (a METROLÍNEA) a través de Metro Cali S.A., con base en el contrato de concesión que existía desde 2008 entre Metro Cali S.A. y la UTR&T. De probarse esto, los responsables se podrían enfrentar al delito de contrato sin cumplimiento de requisitos legales y/o interés indebido en la celebración de contratos”***

R/ En el CAPÍTULO IV llamado **DERECHOS OPCIONALES DEL CONCESIONARIO, CLÁUSULA 19 EL PERMISO DE EXPLOTACIÓN ECONÓMICA DE LA INFRAESTRUCTURA DEL SISTEMA MIO**, se determinó que: *“Previos los estudios de conveniencia de contenido técnico, financiero y jurídico que efectúe el Concesionario y presente a **Metro Cali S.A.**, mediante acuerdo celebrado entre las partes, **Metro Cali S.A.** podrá autorizar a aquel para realizar la explotación económica de la infraestructura del **SIUR**, en las condiciones y por el término que convengan, por un término máximo igual al término de duración del **Contrato**.*

*En ejercicio del derecho de explotación económica que se otorgaría al Concesionario, éste podrá prestar, además de los servicios que se encuentran a su cargo en virtud del presente Contrato, todos aquellos que la ley o los reglamentos permitan comercializar a través o con utilización de la infraestructura del sistema **SIUR**. A estos efectos, el **Concesionario** celebrará los correspondientes contratos o acuerdos con cualquier persona natural o jurídica que demuestre interés en los servicios que se encuentran bajo la responsabilidad del **Concesionario**”.*

En el mismo sentido, el mencionado contrato estableció en la cláusula 20 **“REMUNERACIÓN A METROCALI S.A. POR EL PERMISO DE EXPLOTACIÓN ECONÓMICA DE LA INFRAESTRUCTURA DEL SISTEMA MIO**.

*En el evento en que **Metro Cali S.A.** llegare a autorizar al Concesionario para que éste explote económicamente la infraestructura del Sistema MIO en los términos previstos en este capítulo y en el acuerdo o contrato que se suscriba para el efecto, las Partes deberán pactar expresamente el esquema de contraprestaciones a favor de Metro Cali S.A. por impartir la autorización mencionada, que deberá establecerse con base en los estudios previos que se hubieren realizado. En todo caso, dicha contraprestación no podrá ser inferior al 40% de los ingresos netos anuales que llegare a obtener el **Concesionario** por el desarrollo de las actividades que adelante en ejercicio del permiso de explotación económica que se le llegare a otorgar”.*

En virtud de las anteriores consideraciones contractuales, Metro Cali S.A., el día 12 de noviembre de 2021 celebró con METROLINEA S.A, contrato interadministrativo

para apoyo y asesoría en materia de tecnología, con un plazo inicial de doce (12) meses, con el objeto de “ **CLÁUSULA PRIMERA – OBJETO:** Prestar servicios de Asesoría, Consultoría y Acompañamiento en la revisión del Sistema de Recaudo y Control de Flota del sistema Integrado de Transporte Masivo de Bucaramanga y su área Metropolitana y en el proceso de transición y reversión del concesionario de recaudo y control Transporte Inteligente S.A.; así como en el diseño de planes que garanticen la continuidad del servicio de transporte, incluyendo, de requerirse, la eventual operación del Sistema de Recaudo y Control de Flota (...)”

PARAGRAFO SEGUNDO: El modelo operativo a adoptar, el valor correspondiente a dicha operación, las obligaciones y derechos de las partes, las garantías a constituir por parte de METRO CALI, multas, cláusulas excepcionales, el plazo de esta operación transitoria, mientras se define el tipo de contrato y se estructura el procedimiento contractual correspondiente para que un tercero asuma la operación de recaudo y control, y los demás aspectos relevantes, serán establecidos mediante un otrosí al presente contrato, el cual estará precedido y sujeto a la respectiva autorización de Junta por parte de METROLÍNEA”.

Respecto al valor del precitado contrato, se determinó:

“**CLÁUSULA OCTAVA- VALOR:** EL valor del presente contrato será CERO PESOS (\$0), es decir que no conlleva ningún tipo de erogación presupuestal por parte de METROLÍNEA. No obstante, en el evento de requerirse que METRO CALI asuma de manera transitoria la operación de cualquiera de los subsistemas, recaudo o control de flota del sistema de transporte masivo de Bucaramanga y su área Metropolitana, a fin de cubrir el plan de contingencia que se estructure por METRO CALI ante una eventual terminación del contrato suscrito entre METROLÍNEA y TRANSPORTE INTELIGENTE S.A., las partes, de manera conjunta revisarán el modelo operativo a adoptar y demás aspectos relativos a dicha operación, así como el valor a acordar, debiendo para los efectos, suscribirse el correspondiente otrosí (...)”, la cual fue modificada mediante otrosí No.1 en el que se acordó que los costos directos de operación durante la etapa de transición de acuerdo al modelo operativo serían atendidos conforme a valores unitarios mensuales según los servicios prestados, los cuales quedaron consignados en la presente tabla:

Descripción	Valor	Condición
Operación del sistema central	\$ 178.545.087	Valor fijo mensual
Estación	\$ 802.521	Valor fijo mensual por estación operando
Operación punto de atención al usuario de lunes a sábado, no incluye festivos	\$ 3.410.120	Valor variable de acuerdo con la solicitud de servicio
Valor operación de taquilla 15 horas	\$ 7.470.837	Valor variable de acuerdo con la solicitud de servicio
Valor operación de taquilla 12 horas	\$ 6.396.968	Valor variable de acuerdo con la solicitud de servicio
Valor operación de taquilla 8 horas	\$ 4.011.035	Valor variable de acuerdo con la solicitud de servicio
Valor por punto de venta externo	\$ 500.000	Valor variable de acuerdo con la solicitud de servicio

El precitado contrato, fue prorrogado mediante otrosíes No.5, 6, 7 y 8 hasta el día 30 de marzo de 2023, y se amplió el plazo de la etapa de contingencia hasta el 26 de junio de 2023, con la finalidad de atender el objeto del contrato en las distintas necesidades que surgen durante la etapa de contingencia.

El 02 de noviembre de 2023, se liquidó de forma bilateral el contrato declarándose el cumplimiento a satisfacción del objeto contractual y a paz y salvo por todo concepto.

Según información suministrada por la entidad, el 27 de junio de 2023 se celebró un nuevo contrato interadministrativo No.057 de 2023, a fin de: **“CLÁUSULA PRIMERA. OBJETO: CONTRATO INTERADMINISTRATIVO PARA PRESTAR EL SERVICIO DE OPERACIÓN DEL SISTEMA DE RECAUDO. “ALCANCE:** Para el cumplimiento del objeto contratado, Metro Cali S.A., deberá realizar todas las actividades y servicios requeridos para la operación y mantenimiento del sistema de recaudo, (...). **CLÁUSULA SEGUNDA. PLAZO:** El término de ejecución del presente contrato será de CUATRO (4) MESES, contados a partir de la suscripción del acta de inicio (...). **CLÁUSULA TERCERA. VALOR:** El valor del presente contrato es indeterminado pero determinable a partir de los siguientes valores unitarios y la fórmula aplicable para determinar el valor mensual a pagar:

DESCRIPCIÓN	VALOR UNITARIO	CANT. MENSUAL	VALOR ESTIMADO MENSUAL
Valor por Estación	\$ 802.521	26	\$ 20.865.546
Valor operación punto de CAE de 8 horas	\$ 3.410.120	3	\$ 10.230.360
Valor operación de taquilla de 17 horas	\$ 8.949.916	18	\$ 161.098.488
Valor operación de taquilla de 16 horas	\$ 8.014.102	17	\$ 136.239.734
Valor operación de taquilla de 15 horas	\$ 7.351.540	18	\$ 132.327.720
Valor operación de taquilla de 8 horas	\$ 4.011.035	8	\$ 32.088.280
Valor Integración Tecnológica	\$ 55.930.508	1	\$ 55.930.508
Valor Operación Personal Dedicado	\$ 178.545.087	1	\$ 178.545.087
Valor MRE incluye máquina	\$ 2.965.878	1	\$ 2.965.878
Valor MRE no incluye máquina	\$ 1.007.308	1	\$ 1.007.308
Valor por PVE	\$ 500.000	60	\$ 30.000.000

Para la determinación del valor mensual a pagar, se aplicará la siguiente fórmula:

$$\text{Valor mensual} = \text{Valor OPD} + (\text{Valor por Estación} * Q) + (\text{Servicio Taquilla } Xh * Q) + (\text{CAE } 8h * Q) + (\text{PVE} * Q) + (\text{MRE} * Q) + \text{IT.}$$

Donde:

OPD= Operación Personal Dedicado
 Q= Cantidad de Servicio Requerido
 CAE= Centro de Atención Especializado

PVE= Punto de Venta Externo
 MRE = Máquina de Recarga Express
 IT= Integración Tecnológica

“(…). **CLÁUSULA CUARTA. FORMA DE PAGO:** La liquidación del costo de operación será de manera mensual y basado en las solicitudes de operación que defina METROLINEA SA., dentro del mes. El valor deberá ser cancelado por METROLINEA SA una vez se presente la carta de solicitud y la factura que deba emitir METROCALISA, ante METROLINEA SA. (…).”

Así las cosas, los anteriores contratos se celebraron en virtud del contrato de concesión, y teniendo en cuenta el principio de coordinación y colaboración, previstos en el artículo 6 de la Ley 489 de 1998, que establece:

“**ARTÍCULO 6.- Principio de coordinación.** En virtud del principio de coordinación y colaboración, las autoridades administrativas deben garantizar la armonía en el ejercicio de sus respectivas funciones con el fin de lograr los fines y cometidos estatales.

En consecuencia, prestarán su colaboración a las demás entidades para facilitar el ejercicio de sus funciones y se abstendrán de impedir o estorbar su cumplimiento por los órganos, dependencias, organismos y entidades titulares.

PARÁGRAFO. - A través de los comités sectoriales de desarrollo administrativo de que trata el artículo 19 de esta Ley y en cumplimiento del inciso 2 del artículo 209 de la C.P. se procurara de manera prioritaria dar desarrollo a este principio de la coordinación entre las autoridades administrativas y entre los organismos del respectivo sector”.

- 3. “(...) Metro Cali S.A. y el Distrito incumplen la exclusividad del transporte masivo sobre el Transporte Público Colectivo (TPC) que se había pactado contractualmente y reconocido mediante el laudo arbitral que en su momento condenó a Metro Cali S.A., lo que implicaría un grave detrimento patrimonial en razón a las posibles indemnizaciones en razón a incumplimientos contractuales (...).”**

R/ Es necesario describir los antecedentes del transporte público en Colombia; Sistema Integrado de Transporte Masivo MIO – SITM MIO; el Transporte Público Colectivo – TPC; la normatividad que los rige; contratos de concesión y sus otrosí; la reducción de la oferta del transporte público; la obligación de las entidades públicas del Municipio de Santiago de Cali Vs los concesionarios para la reducción de oferta del TPC; laudo arbitral; otrosí No. 7 del contrato de concesión; Acuerdo No. 0563 del 23 de febrero de 2023; temas y conceptos necesarios para responder la denuncia fiscal.

Transporte Público

El transporte público en Colombia es un servicio público esencial cuya prestación deberá ser garantizada por el Estado de conformidad con el ordenamiento jurídico. Para esos efectos, el artículo 3 de la Ley 105 de 1993 establece, que: *“(...) la operación del transporte público en Colombia es un servicio público bajo la regulación del Estado, quien ejercerá el control y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad (...).”*

En relación, el artículo 5 de la Ley 336 de 1996 agrega que: *“(...) el carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado que la ley le otorga a la operación de las empresas de transporte público, implicará la prelación del interés general sobre el particular, especialmente en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el reglamento para cada modo (...).”*

Igualmente, el artículo 365 de la Constitución Política indica que la prestación de servicios públicos es una finalidad social y un deber superior del Estado Colombiano, que además podrán ser prestados por el Estado, directa o indirectamente, a través de comunidades organizadas o por particulares. En cualquier caso, indica la precitada norma constitucional que: *“(...) el Estado mantendrá la regulación, el control y la vigilancia de dichos servicios (...).”* A la par, el artículo 3 de la Ley 80 de 1993 señala que es deber de las entidades estatales el de asegurar la continua y eficiente prestación de los servicios públicos y la efectividad de los derechos e intereses de los administrados.

Transporte Masivo

En relación con el transporte masivo de pasajeros, existen disposiciones especiales que regulan su alcance. Al respecto, es preciso tener en cuenta la definición que sobre el transporte masivo de pasajeros trae el artículo 2.2.1.2.1.2 del Decreto 1079 del 2015 según el cual: *“(...) se entiende por transporte masivo de pasajeros el*

servicio que se presta a través de una combinación organizada de infraestructura y equipos, en un sistema que cubre un alto volumen de pasajeros y da respuesta a un porcentaje significativo de necesidades de movilización (...)". Con anterioridad a esta norma, el artículo 2 de la Ley 86 de 1989, definía el sistema de servicio público urbano de transporte masivo de pasajeros como: *"(...) el conjunto de predios, equipos, señales, paraderos, estaciones e infraestructura vial utilizados para satisfacer la demanda de transporte en un área urbana por medios de transporte sobre rieles u otro modo de transporte (...)"*.

Las leyes 105 de 1993, 336 de 1996 y 310 de 1996, también incluían importantes previsiones en cuanto al transporte masivo de pasajeros: El artículo 3 de la Ley 336 de 1996 otorgaba prioridad a la utilización de medios de transporte masivo sobre los demás sistemas de transporte público, mientras que el artículo 85 de la misma legislación señalaba los requisitos necesarios para que la Nación participara con aportes de capital, en dinero o en especie, en la solución de sistemas de transporte masivo de pasajeros. Igualmente, el artículo 3 de la Ley 105 de 1993 que consagraba los principios del transporte público, requería desde esa época de la participación de las autoridades competentes para fomentar el uso de medios de transporte masivo. Y el artículo 2 de la Ley 310 de 1996 señalaba también algunos requisitos para que la Nación y sus entidades descentralizadas cofinanciaran o participaran en proyectos relacionados con el sistema de servicio público urbano de transporte masivo de pasajeros.

La Ley 1753 de 2015, en su artículo 32 define los Sistemas Integrados de Transporte Masivo – SITM, como las soluciones de transporte público para municipios o áreas metropolitanas con población superior a los 600.000 habitantes; y los Sistemas Integrados de Transporte Público (SITP), como las soluciones de transporte que busquen proporcionar cobertura al 100% de la demanda de transporte urbano para municipios o áreas metropolitanas donde se han implementado los SITM.

El sistema de servicio público urbano de transporte masivo de pasajeros, está ideado para cubrir un alto volumen de usuarios y responder a un porcentaje significativo de necesidades de movilización cuya prioridad debe ser garantizada por el Estado; y debido a su alto impacto en la movilidad y el transporte, el Estado está facultado legal y constitucionalmente para asegurar su prestación por conducto de particulares mediante la celebración de contratos de concesión o contratos interadministrativos.

En cuanto a la autoridad de transporte masivo se encuentra concentrada en el Distrito de Santiago de Cali, de conformidad al Decreto Único Reglamentario 1079 de 2015, donde indica frente a las autoridades de transporte Masivo lo siguiente:

ARTÍCULO 2.2.1.2.1.1.1. Autoridad competente. La habilitación para prestar el servicio público de transporte masivo se expedirá por parte de la autoridad de transporte competente constituida para el efecto por el ente territorial o administrativo

correspondiente, la cual ejercerá funciones de planificación, organización, control y vigilancia, bajo la coordinación institucional del Ministerio de Transporte. En ningún caso podrá ser un operador o empresa habilitada. (Decreto 3109 de 1997, artículo 5).

ARTÍCULO 2.2.1.2.1.1.2. Ejecución de funciones. La ejecución de las funciones de la autoridad de transporte competente **deberá obedecer a criterios unificados de planificación urbana, obras públicas y tránsito y transporte**. (Decreto 3109 de 1997, artículo 6).

ARTÍCULO 2.2.1.2.1.1.3. Vigilancia y control. **La autoridad de transporte competente ejercerá las funciones de vigilancia y control en el cumplimiento de las condiciones de habilitación y operación** establecidas en la presente Sección. (Decreto 3109 de 1997, artículo 18).” (Cursivas, negrillas y subrayas propias).

Nótese del artículo 2.2.1.2.1.1.3. -transcrito- que, en materia de transporte Masivo, las labores de vigilancia y control en el cumplimiento de las condiciones de habilitación y operación son expresas y exclusivamente de la autoridad de transporte del Sistema de Transporte Masivo, y no del ente gestor del Sistema.

En este sentido, el Ministerio de Transporte mediante Resolución No. 014667 de octubre 1 de 2002, autorizó a la entonces Secretaría de Tránsito y Transporte de Santiago de Cali, para el ejercicio de autoridad de transporte Masivo sobre el SITM MIO. Igualmente, el Ministerio de Transporte fijó mediante la Resolución 09847 de agosto 1 de 2002 el área de influencia del SITM-MIO, sobre la cual ejerce la autoridad la Secretaría, siendo esta el perímetro urbano del entonces Municipio de Santiago de Cali.

Transporte Público Colectivo

El régimen jurídico del servicio público de transporte colectivo de pasajeros – TPC encuentra su desarrollo legal en la Ley 336 de 1996, y el Decreto 170 de 2001, entre otras disposiciones.

La Ley 336 de 1996, por la cual se adopta el Estatuto General de Transporte, prevé en el artículo 3 que corresponde a las autoridades competentes en la regulación del transporte público exigir y verificar las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridos para garantizar a los habitantes la eficiente prestación del servicio básico, dando prioridad a la utilización de medios de transporte masivo.

Y en su artículo 8 determinó: “(...) *Bajo la suprema Dirección y Tutela Administrativa del Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte, las autoridades que conforman el Sector y el Sistema de transporte serán las encargadas de la*

organización, vigilancia y control de la actividad transportadora dentro de su jurisdicción y ejercerán sus funciones con base en los criterios de colaboración y armonía propios de su pertenencia al orden estatal (...)”.

Posteriormente, se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte No. 1079 de 2015, en donde hace referencia a las autoridades de transporte en los siguientes términos:

ARTÍCULO 2.2.1.1.2.1. Autoridades de transporte. Son autoridades de transporte competentes las siguientes:

- *En la Jurisdicción Nacional: el Ministerio de Transporte.*

- **En la Jurisdicción Distrital y Municipal: los Alcaldes Municipales y/o distritales o en los que estos deleguen tal atribución.**”

Contratos de concesión

El 15 de diciembre de 2006, Metro Cali S.A celebró los contratos de concesión para la prestación del servicio público de transporte masivo de pasajeros dentro del sistema integrado de transporte masivo de Santiago de Cali, con los siguientes operadores:

- Contrato de concesión No. 1: Grupo de Transporte Masivo S.A. – GIT Masivo S.A.
- Contrato de concesión No. 2: Blanco y Negro Masivo S.A.
- Contrato de concesión No. 3: Empresa de Transporte Masivo S.A. – ETM S.A.
- Contrato de concesión No. 4: Unión Metropolitana de Transporte S.A – Unimetro S.A.

En la cláusula 1 de los citados contratos de concesión, se determinó su objeto: *“Otorgar en Concesión no exclusiva, conjunta y simultánea con otros Concesionarios, y **exclusiva respecto de otros operadores de transporte público colectivo**, la explotación del servicio público de transporte masivo del Sistema MIO al CONCESIONARIO, por su cuenta y riesgo, en los términos, bajo las condiciones y con las limitaciones previstas en el presente Contrato”.*

Para garantizar la implantación e implementación del sistema de transporte masivo de pasajeros en la ciudad de Santiago de Cali, se dispuso de un sistema normativo que requería del compromiso y colaboración conjunta entre los distintos agentes del sistema, esto es, entre los concesionarios, el ente gestor y la autoridad de tránsito competente. Lo anterior, con la finalidad de reducir la flota vinculada al TPC y evitar

la sobreposición de los sistemas, la competencia por pasajeros y, en especial, para lograr la eficiencia del sistema.

Reducción de oferta del transporte público colectivo

Para lograr la desvinculación gradual del TPC y llegar a una implantación efectiva del SITM MIO, se propuso en el documento **CONPES 3166 del 23 de mayo de 2002** que, para efectos de obtener la participación de la Nación en un SITM para la ciudad de Santiago de Cali, era necesario reducir la sobreoferta del TPC y permitir la operación exclusiva del SITM. Al respecto, dicho instrumento señalaba la necesidad de *“definir e implantar mecanismos que garanticen la reducción de la sobreoferta de vehículos de servicio público colectivo, entre otros, la cancelación de matrículas, la definición de la reglamentación de los procedimientos de desintegración física y su verificación, de conformidad con los estudios que realice Metro Cali y la Secretaría de Tránsito de la ciudad de Cali tratando de minimizar el costo a los usuarios y con la conformidad del Ministerio de Transporte para tal fin”*.

Igualmente, el **CONPES 3260 del 15 de diciembre de 2003**, insistió en que, para efectos de obtener la participación de la Nación en un proyecto de transporte urbano masivo, era necesario cumplir con el proceso de reducción del TPC. Lo propio fue reiterado más adelante en el **CONPES 3368 del 1 de agosto de 2005** que condicionó los aportes de la Nación a la reducción de la sobreoferta, modificación y cancelación de rutas del TPC.

Ahora bien, en cuanto a la necesidad de evitar la competencia por pasajeros entre el TPC y el SITM, el documento **CONPES 3369 de 2005** propuso hacer efectivo el plan de reorganización de rutas del TPC para evitar la competencia por pasajeros entre los dos sistemas. Con este propósito, el citado CONPES insistió en sugerir la reducción de la sobreoferta de los vehículos del TPC mediante la cancelación de sus matrículas y la desintegración física de vehículos, de conformidad con los estudios que realice Metro Cali y la Secretaría de Tránsito y Transporte (hoy Secretaría de Movilidad) de la ciudad de Cali.

A través de un trabajo coordinado entre la Secretaría de Movilidad y Metro Cali, se fue implantando el SITM-MIO en forma exclusiva sobre el TPC. Al respecto, es relevante traer a colación lo dispuesto ‘por el Documento **CONPES 3504 del 17 de diciembre de 2007** *“Sistema Integrado de Servicio Público Urbano de Transporte Masivo de Pasajeros para Santiago de Cali - Seguimiento”* por cuya virtud *“la operación del SITM, especialmente durante la implementación de cada una de sus fases, no se vea interferida por el transporte colectivo tradicional, sino complementada por este, para así asegurar el servicio a todos los usuarios”* (negrilla fuera de texto).

Las obligaciones conjuntas y coordinadas entre la Secretaría de Movilidad y el ente gestor del SITM-MIO, con miras a lograr la implantación del sistema y el retiro del TPC, se materializa con la suscripción del Convenio Interadministrativo de Utilización de Vías y Operación del Sistema Integrado de Tránsito Masivo de Cali del 11 de febrero de 2003, y sus posteriores otrosí.

Entre los instrumentos que planteaban una obligación conjunta entre la Secretaría de Movilidad y Metro Cali, para la implantación o implementación del SITM y el retiro del TPC. El Apéndice 4 del contrato de concesión, planteaba un proceso preciso para la reducción de la oferta del TPC. Para esos efectos, este instrumento señalaba que *“la Secretaría de Tránsito y Transporte Municipal ajustará la capacidad transportadora de las empresas de TPC, ajustándola a la cantidad de tarjetas de operación vigentes a la fecha”,* así como la *“determinación de la cantidad de vehículos a retirar del servicio de Transporte Público Colectivo para cada concesionario de transporte masivo, mediante la aplicación de la fórmula establecida en la CLÁUSULA 58 del contrato de concesión”.* Del mismo modo, este apéndice exigía la reducción periódica de la capacidad transportadora de las empresas del TPC para el ingreso progresivo del SITM.

El citado Apéndice 4 del contrato de concesión propuso cuatro alternativas que comprendían: (i) la desintegración física de los vehículos de TPC a través del procedimiento que indicara la Secretaría de Tránsito y Transporte del Municipio de Santiago de Cali; (ii) la desvinculación de vehículos de TPC para su posterior incorporación al SITM-MIO *“previo cumplimiento de las tipologías y requerimientos técnicos y tecnológico exigidos por Metro Cali S.A”.* (iii) la desvinculación de los vehículos del TPC y su vinculación a otro municipio; (iv) la desvinculación de vehículos del TPC y su posterior cambio de servicio público a servicio particular.

Los concesionarios, como Metro Cali y la Secretaría de Movilidad de Santiago de Cali, tenían a su cargo una serie de obligaciones de orden legal y contractual para efectos de lograr una adecuada implementación del SITM-MIO en la ciudad de Cali, y con ello lograr reducir el TPC y prestar un servicio de transporte público eficiente en forma progresiva.

Estas consideraciones, quedaron plasmadas en los documentos contractuales como en el Decreto No. 411.20.0302 del 15 de junio de 2007, *“Por medio del cual se toman algunas medidas sobre reducción de oferta en el servicio de transporte público colectivo de pasajeros de la ciudad”.*

Que producto del proceso de reducción de oferta de los 4942 vehículos que hacían parte del censo automotor del Municipio, 4235 culminaron satisfactoriamente el proceso y les fue emitido el correspondiente certificado de reducción de oferta, quedando pendientes de dicho proceso 707 automotores.

Según la Secretaría de Movilidad, no se cumplió satisfactoriamente el proceso de reducción de oferta de los 707 vehículos del TPC, producto del incumplimiento de parte de los operadores del Sistema de Transporte Masivo de su obligación de vincular flota nueva y de aplicar a cualquiera de las opciones que se transcribieron.

No obstante lo anterior, la Secretaría de Movilidad en cumplimiento de las directrices adoptadas para la implementación del Sistema de Transporte Masivo, procedió a la cancelación de las tarjetas de operación de 222 vehículos atendiendo las políticas de reducción de capacidad transportadora planeadas, cancelación de rutas o

permisos de operación y la consecuente cancelación de habilitación de empresas de TPC.

De este proceso que no fue concluido por parte del Ente Gestor y los concesionarios del SITM, continúan con tarjeta de operación los restantes 485 vehículos operando de forma ineficiente por la carencia de flota y rutas remanentes del TPC, aunado a la obsolescencia de la flota que dadas las condiciones de la Ley 2198 de 2022 aún cuenta con vida útil. Estos 485 vehículos que no han sido retirados representan el 9,8% del inicial TPC.

Como resultado de lo anterior, la Secretaría de Movilidad ha cuantificado el proceso de reducción de oferta por anualidad de la siguiente manera:

AÑO	CANTIDAD CERTIFICADOS RO EMITIDOS
2007	250
2008	836
2009	724
2010	420
2011	439
2012	600
2013	319
2014	385
2015	254
2016	5
2017	1
2019	2
TOTAL	4235
L	

Fuente: Registro Automotor

Conforme a lo manifestado por la Secretaría de Movilidad, existe un incumplimiento por parte de los operadores del SITM en el compromiso de la eliminación de oferta del TPC, toda vez, que no existe vinculación de flota adicional para continuar con el proceso de implementación del Sistema del cual no se ha cumplido con la Fase II con una mora de alrededor de diez (10) años.

El Otrosí No. 4 al Convenio interadministrativo de utilización de vías y operación del SITM (20 marzo 2018), optaron por acordar la transitoriedad del TPC y su retiro progresivo (cláusula 4) según cronograma que debía implementar treinta (30) días después de adjudicada la licitación del quinto operador, que tendría como fin realizar el proceso de reducción de oferta restante, licitación que se declaró desierta y por lo tanto incumplida la obligación para la generación del cronograma de salida del TPC.

Tal era la obligación adquirida para la salida del TPC restante que, en el párrafo primero de la **cláusula 4ª ibídem**, se pactó:

“Parágrafo Primero: Con el fin de no desmejorar la cobertura del transporte de la ciudad, el mencionado cronograma deberá tener en cuenta que primero deberán

entrar a operar los nuevos buses del Sistema MIO antes que físicamente puedan ser retirados los vehículos del transporte público colectivo provisional”.

Continúa manifestando la secretaría de Movilidad, que lo anterior le permite concluir, que los operadores del SITM incumplieron el proceso de reducción de oferta, por lo cual, el Distrito no debería continuar eliminando progresivamente el TPC. A la fecha existen vehículos que no han sido sufragados y ya fueron desintegrados voluntariamente por el propietario del TPC, y otros se les ha cancelado la tarjeta de operación.

Laudo Arbitral

Respecto a los hechos denunciados *“Que Metro Cali S.A y el Distrito incumplen la exclusividad del transporte masivo sobre el TPC que se había pactado contractualmente y **reconocido mediante el laudo arbitral**”*, se permite este ente de control dar claridad al denunciante sobre el alcance del Laudo Arbitral expedido por el Tribunal de Arbitramento de fecha 29 de noviembre de 2018 impetrado por el Grupo Integrado de Transporte Masivo S.A. – GIT Masivo S.A. contra Metro Cali S.A., en el sentido que la entidad pública gestora del SITM – MIO fue sancionada por no aplicar la Tarifa Técnica en los términos y según el procedimiento establecido en el Contrato de Concesión, y no por el incumplimiento de la exclusividad del transporte masivo sobre el TPC.

Lo anterior, se vislumbra de lo manifestado por el Tribunal de Arbitramento en las páginas 189 a 192, entre otras, como a continuación se describe:

“(…) mediante oficio de fecha 25 de mayo de 2015, Metro Cali solicitó nuevamente a la Secretaría de Movilidad de Santiago de Cali, que informara acerca de las gestiones adelantadas en cumplimiento de lo establecido por la cláusula 4 del convenio interadministrativo en cuanto al retiro progresivo de rutas del TPC y la remisión de los listados en mención.¹ En respuesta, la Secretaría de Movilidad expidió el oficio de fecha 29 de mayo de 2015, en el que se informa de manera detallada las acciones tomadas por la autoridad de tránsito para el retiro progresivo del TPC.

En este informe se hace una relación detallada de las compañías adscritas al TPC y el estado del trámite, ya sea en proceso de cancelación de la habilitación y las que continúan habilitadas. Es importante resaltar que dicho documento advierte que a

¹ Cuaderno 12.2. Folio 230 y Cuaderno 4, folios 48 y 49. El citado oficio señala que “[t]eniendo en cuenta que el próximo 4 de junio se celebrara una junta directiva extraordinaria en Metro Cali S.A., la cual contara con la presencia de la Señora Ministra de Transporte, Doctora Natalia Abello Vives y el Señor Viceministro de Transporte, el Doctor Enrique José Nates Guerra; y que uno de los puntos de la agenda a tratar, **consiste en el seguimiento de las obligaciones contraídas por Metro Cali S.A. por Metro Cali S.A. y la Secretaría de Tránsito y Transporte con la suscripción de otrosí número 3 al Convenio Interadministrativo de Utilización de Vías y Operación del Sistema de Transporte Masivo de Cali, resulta necesario que nos haga llegar a la mayor brevedad posible las acciones con sus respectivos resultados que hasta la fecha ha realizado la Secretaría de Tránsito y Transporte, en virtud de la obligación número cuatro y sus respectivos parágrafos (...)**” (destacado fuera de texto).

pesar de que algunas licencias fueron canceladas, las mismas fueron posteriormente habilitadas producto de diversas sentencias de tutela.² Así mismo, el informe bajo estudio, da cuenta de la cancelación de la tarjeta de operación para microbuses y busetas explicando que con motivo de la cancelación de la habilitación de Expreso Palmira y Empresa Cooperativa Especializada de Motoristas y Transportadores Coomoepal Ltda. se cancelaron las tarjetas de operación de aproximadamente 129 vehículos del TPC.³

El informe en mención también da cuenta de las acciones tomadas para controlar el transporte ilegal por parte de la Secretaría de Movilidad. Para esos efectos se explicó que “se han realizado los operativos correspondientes por parte de esta Secretaría, tendientes a controlar, y combatir los focos de ilegalidad en la prestación del servicio público de transporte, para lo cual se destinó un Grupo de Agentes de Tránsito exclusivo con el acompañamiento de la Policía Nacional por los riesgos inherentes con el fin de que se realicen los controles pertinentes. Esta medida busca controlar que a los vehículos a los cuales se les han cancelado las correspondiente Tarjeta de Operación continúen prestado el Servicio Público de Transporte Colectivo, así como el del transporte informal realizando recorridos por las rutas que ya son prestadas por el M.I.O, en detrimento del SITM”.⁴

Más adelante, mediante comunicación del 16 de junio de 2015, Metro Cali insistió nuevamente a la Secretaría de Movilidad a fin de que se entregara un informe en el que se detallaran las actividades desplegadas por la autoridad de tránsito en cumplimiento al cronograma pactado en el otrosí N.º 3 al convenio interadministrativo, en la que se señaló lo siguiente: “desconocemos [Metro Cali S.A.] el proceso adelantado según el cronograma que se pactó en el mencionado Otrosí”. Para esos efectos, se advirtió además acerca del “notorio incremento en toda la ciudad de la operación del servicio público a través de transporte no autorizado, llámese ‘pirata’ o ‘ilegal’, a través de vehículos de servicio particular, especial, y aún más grave, a través de vehículos de TPC a los cuales ya se les ha cancelado su tarjeta de operación y/o habilitación de la empresa de transporte a la cual se encontraban vinculados, siendo esta situación, como es de su pleno conocimiento una de los (sic) principales causas por las que la demanda en el transporte masivo no aumenta [...]”.⁵

² Cuaderno 4. Folio 50. Los fallos de tutela corresponden al fallo de segunda instancia N.º 077 del 18 de diciembre de 2012, 57 del 7 de abril de 2015 y 16 del 8 de enero de 2013, proferidas por Jueces Penales Municipales y de Circuito de la ciudad de Santiago de Cali.

³ Cuaderno 4. Folio 50-58. Según el citado documento, “a raíz de la [c]ancelación de la habilitación de la empresa de Transportes EMPRESA COOPERATIVA ESPECIALIZADA DE MOTORISTAS Y TRANSPORTADORES COOMOEPAL LTDA, se cancelaron (60) [s]esenta tarjetas de operación. De igual forma, al ser cancelada la habilitación de la empresa de [t]ransporte EXPRESO PALMIRA, se cancelaron (3) [t]res tarjetas de operación [...] De igual forma, al ser cancelada la [h]abilitación de la EMPRESA COOPERATIVA ESPECIALIZADA DE MOTORISTAS Y TRANSPORTADORES COOMOEPAL LTDA. se ha realizado la [c]ancelación de las [t]arjetas de [o]peración a (66) sesenta y seis vehículos de transporte [c]olectivo vinculados a la empresa

⁴ Cuaderno 4. Folios 50-58.

⁵ Cuaderno 12.2. Folios 241 – 243. Ver también Cuaderno 4. Folios 59-62.

Así mismo, en cuanto a los informes mensuales que fueron pactados en el convenio interadministrativo, por los cuales la Secretaría de Movilidad debía reportar a Metro Cali los avances del retiro progresivo de las rutas del TPC y los operativos implementados para controlar el transporte no autorizado, el Tribunal pudo comprobar que el 9 de julio de 2015 el presidente de Metro Cali S.A. solicitó a la Secretaría de Movilidad la remisión de los informes respectivos.⁶

Así pues, las gestiones adelantadas por Metro Cali dan cuenta de que el ente gestor cumplió con su deber de requerir a la Secretaría de Movilidad para que diera cumplimiento a las obligaciones contraídas en materia de retiro de las rutas del TPC y de control de transporte no autorizado.⁷

A la luz de las anteriores consideraciones, **para el Tribunal es claro que los elementos de juicio recaudados dan cuenta del cumplimiento por parte de Metro Cali de sus obligaciones como ente gestor del SITM** en lo que a este tema se refiere, al realizar diversas gestiones para supervisar la correcta ejecución del Convenio Interadministrativo, mediante requerimientos o solicitudes dirigidas a la Secretaría de Movilidad encaminadas a supervisar la desvinculación del TPC, así como de los operativos necesarios para evitar la operación de medios de transportes ilegales. Lo anterior demuestra que Metro Cali cumplió en forma suficiente sus obligaciones consistentes en velar por la correcta ejecución del convenio interadministrativo.

Por lo demás, aunque existe evidencia de la sobreposición del TPC con el SITM, de la falta de retiro de las rutas del TPC y de la no cancelación de las tarjetas de operación de rutas y empresas adscritas al TPC, los retardos presentados en la implementación del sistema, la falta de control en los medios de transporte paralelos —“paralelismo” y “piratería” —, y la falta de prioridad y exclusividad del SITM debe anotarse que **dichos incumplimientos no son imputables a Metro Cali**. Lo propio fue incluso reconocido por la convocante en sus alegatos de conclusión en los

⁶ Cuaderno 4. Folios 63-69.

⁷ Cuaderno 12.2. Folios 245 – 251. En el citado documento Metro Cali S.A. señala que “[s]e llama la atención sobre la relevancia que tiene la oportunidad, en la entrega mensual de un informe detallado de los procesos administrativos en curso, iniciados por la Secretaría de Tránsito y Transporte con el objeto de cancelar las tarjetas de operación del transporte público colectivo, según el cronograma elaborado por la Secretaría de Tránsito y Transporte, y las razones de hecho o de derecho (acciones constitucionales, judiciales, etc.), por las cuales a la fecha se evidencia un retraso novedad en el cronograma previsto [...] Solicitamos que en adelante, la Secretaría de Tránsito y Transporte, remita mensualmente un informe detallado de los operativos adelantados por su despacho frente al transporte no autorizado, llámese “pirata” o “ilegal”, en cual se incluyan las placas de los vehículos, el tipo de infracción de tránsito, la cantidad o reiteración de las infracciones cometidas por mismo infractor, y los procesos administrativos que se han venido adelantando, teniendo como fecha de partida el primero de Enero de año en curso; bien sea realizado a través de vehículos de servicio particular, especial o a través de vehículos del TPC a los cuales ya se les ha cancelado su tarjeta de operación y/o habilitación de la empresa de transporte a la cual se encontraban vinculados” (destacado fuera de texto).

*cuales señala que era “la **Secretaría de Tránsito de Cali** [quien] se comprometía a retirar el Transporte Público Colectivo y a controlar el transporte informal (piratería) en la ciudad de Cali” (destacado fuera de texto).*

*Ahora bien, aunque se trataba de obligaciones conjuntas entre la Secretaría de Movilidad y Metro Cali, lo cierto es que esta última **tenía apenas una obligación de medios que consistía en realizar la gestión y la supervisión necesaria para la correcta ejecución del convenio interadministrativo**, deberes que, por lo demás, según lo explicado, han resultado plenamente acreditados de conformidad con el material probatorio recaudado.*

En tal virtud, al no encontrar mérito suficiente, el Tribunal desestimaré la pretensión vigésima de la demanda reformada. Igual suerte correrá la pretensión vigesimoprimera de la demanda reformada, así como su primera subsidiaria, en la medida en que se trata de peticiones idénticas en el objeto, variando simplemente la forma en que fueron planteadas (...).”

Como colofón, Metro Cali S.A. no fue sancionada por el Tribunal de Arbitramento por incumplir la exclusividad del transporte masivo sobre el TPC, toda vez, que respecto a la reducción de oferta del TPC tenía una obligación de medio que consistía en realizar la gestión y la supervisión necesaria para la correcta ejecución del convenio interadministrativo de utilización de vías y operación del SITM – MIO.

Otrosí No. 7 al contrato de concesión (30 julio 2018) y Acuerdo No. 0563 (23 Feb 2023)

De conformidad con los modificatorios de la renegociación celebrada en el año 2018 con los concesionarios de transporte, en la cláusula mediante la cual se sustituyó el numeral 9.11 de la cláusula 9 del Contrato de Concesión, "Derechos de Metro Cali S, A.", se estableció:

*"9.11. El derecho a determinar, basándose en estudios financieros y técnicos, la recomposición de la flota, la inclusión de un nuevo concesionario u operador del Sistema MIO de acuerdo con la potestad impartida por el Objeto y la cláusula 4 del Contrato de Concesión y, en virtud de los derechos indicados en los numerales 9.2., 9.3., 9.4, y 9.9., **a vincular otros sistemas de transporte al SITM MIO**". (Negrilla y subraya fuera de texto).*

Conforme lo anterior, es claro que desde la renegociación de los contratos se estableció la posibilidad de vincular otros sistemas de transporte al SITM MIO, lo cual es concordante con el transporte complementario que se plantea hoy para la ciudad de Santiago de Cali, tal como se establece en el artículo 35 del Acuerdo 0563 de 2023 que señala:

“Artículo 35. SISTEMA INTELIGENTE INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO. La Administración Distrital rediseñará e implementará el sistema de transporte público de la ciudad, para adoptar un modelo

inteligente, integrado y sostenible, donde converjan la intermodalidad, la integración física, operacional y tarifaria del SITM-MIO, incluyendo el MIO CABLE, el transporte público colectivo tradicional a través de la figura de sistemas de transporte complementario, los camperos y demás modos y modalidades legales de transporte público, que se denominará Sistema Inteligente Integrado de Transporte Público-SIITP. (Negrilla y subraya fuera de texto).

Lo anterior, con el propósito que el Distrito de Santiago de Cali avance hacia una movilidad que responda a las necesidades de desplazamiento de la población, se minimice los efectos negativos del transporte tales como la siniestralidad, la contaminación ambiental y la congestión vehicular.

Plantea la Administración por medio de la Secretaría de Movilidad que, gestionará ante el Gobierno Nacional los recursos para garantizar la cofinanciación del Sistema Inteligente e Integrado de Transporte Público - SIITP una vez culmine su implementación de acuerdo con las condiciones establecidas en el Plan Nacional de Desarrollo y en las leyes vigentes para tal efecto.

La modalidad del TPC no se plantea su operación de la forma como anteriormente se hacía, sino bajo la figura de un transporte complementario al SITM MIO e integrado a este.

De conformidad con la cláusula 4° de los contratos de concesión de transporte, se dejó expresamente consignado que:

*“Coexistirán con la Concesión que se otorga mediante el presente Contrato, **otros Contratos** o Concesiones, **actuales o futuros, para la operación de transporte del Sistema MIO o para el desarrollo de otras actividades conexas o complementarias a las actividades tanto del Sistema de Información Unificado de Respuesta -SIUR- del Sistema Integrado de Transporte Masivo de Santiago de Cali, como de transporte de pasajeros, necesarias para la funcionalidad del Sistema MIO** o para el desarrollo de su infraestructura. Esta circunstancia se declara expresamente conocida y aceptada por el CONCESIONARIO, quien reconoce a Metro Cali SA como gestor y titular del Sistema MIO, y por lo tanto acepta y se somete a todas las decisiones que Metro Cali S.A. adopte, en relación con la contratación de las Concesiones que se requieran para habilitar la prestación del servicio de transporte de pasajeros a través del Sistema MIO, aceptando así mismo de manera explícita y sin condicionamientos su coexistencia con la que se contrata por medio del presente Contrato de Concesión”.* (Negrilla y subraya fuera de texto).

Otro aspecto importante a tener en cuenta, que fue verificado por la Contraloría General de Santiago de Cali, en las instalaciones de Metro Cali S.A., es que, a partir del modificatorio de renegociación celebrado en el año 2018, a los concesionarios se les comenzó a pagar la tarifa por kilómetro recorrido, con independencia de la

demanda de pasajeros, por lo que dejaron de depender de esta para obtener sus ingresos.

Adicionalmente, en el año 2018 en que se realizaron los modificatorios de reestructuración de los contratos de concesión, se determinó que para atender la necesidades de transporte en la ciudad, no era suficiente la flota de referencia de los 913 buses (hoy 931 buses por la recomposición de buses padrones de la Empresa de Transporte Masivo S.A - ETM S.A), sino que se requería ingresar una flota adicional de 377 buses complementarios duales (definidos en el estudio suscrito con la Unión Temporal Sigma GP - Senfilver EM&A), los cuales se debían adquirir y poner a operar, junto con los 931 buses, antes de iniciar la salida de los 707 buses del TPC remanente que no fueron chatarrizados en su momento por los concesionarios de operación.

La licitación para adquirir 309 buses complementarios duales se declaró desierta y los 68 buses que le fueron asignados al concesionario Unimetro, no fueron vinculados, por lo que tampoco se dio la salida de los 707 vehículos del TPC, hoy necesarios para la prestación del servicio de transporte a los ciudadanos ante el incumplimiento de los concesionarios en la ejecución de la flota y los kilómetros que se programan.

Situación actual

Por último, manifiesta el peticionario, *“al expedir el Distrito de Santiago de Cali el Decreto 4112.010.20.159 del 18 de abril de 2023, “Por el cual se actualiza el Plan Integral de Movilidad Urbana – PIMU, adoptado por el Decreto 4112.010.20.0332 del 28 de mayo de 2019”, se viola la exclusividad pactada del SITM sobre el TPC, al censurar que, dicho Decreto pretende incluir unos supuestos deberes que son una entelequia para incluir el Transporte Público Colectivo (TPC) dentro del Sistema Inteligente e Integrado de Transporte Público – SIITP - mediante cualquier alternativa y autorizan la “reordenación” de rutas.*

(...) que el Decreto incluye programas a cargo de Metro Cali S.A. tales como el rediseño del esquema operacional del transporte incluyendo al Transporte Público Colectivo –TPC e incremento de su flota con recursos de la sobretasa.

A folio 20 de su escrito, finaliza su intervención sobre este tercer punto que, Metro Cali S.A., a sabiendas de que la expedición y aplicación del Decreto da lugar a violar la exclusividad pactada, no ha presentado reclamación alguna al Distrito -su controlante-, lo cual demuestra la actuación concertada de estas entidades”.

Este órgano de control fiscal constató que, el Distrito Especial de Santiago de Cali, el año pasado definió su política sobre transporte y movilidad al expedir: 1.- El **Acuerdo 0563** (23 febrero 2023); 2.- El **Decreto 4112.010.20.159** (18 abril 2023), en el cual actualiza el Plan Integral de Movilidad Urbana – PIMU; y 3.- El **Decreto 4112.010.20.0579** (14 julio 2023), por el cual adopta el Sistema Inteligente e Integrado de Transporte Público – SIITP.

El Acuerdo 0563 del 23 de febrero de 2023 tiene por objeto modificar los Acuerdos 0401 de 2016 y 0452 de 2018 para establecer, modificar y destinar unas rentas con el fin de contribuir a la sostenibilidad de todos los componentes del Sistema Integrado de Transporte Masivo – SITM MIO.

Y en sus artículos 34 y 35 del citado Acuerdo le da facultades al Alcalde para modificar el Plan Integral de Movilidad Urbana – PIMU, y rediseñe e implemente el sistema de transporte público de la ciudad, para adoptar un modelo inteligente, integrado y sostenible, donde converjan la intermodalidad, la integración física, operacional y tarifaria del SITM – MIO, incluyendo el MIO CABLE, el transporte público colectivo tradicional a través de la figura de sistemas de transporte complementario, los camperos y demás modos y modalidades legales de transporte público, que se denominará Sistema Inteligente Integrado de Transporte Público-SIITP.

Estas facultades al señor Alcalde de Santiago de Cali, se materializaron en la expedición de los actos administrativos mencionados anteriormente, Decretos: 4112.010.20.159 del 18 abril 2023 y 4112.010.20.0579 del 14 julio 2023.

La inconformidad presentada por el denunciante, respecto a que, el Decreto 4112.010.20.159 del 18 de abril de 2023, *“Por el cual se actualiza el Plan Integral de Movilidad Urbana – PIMU “* viola la exclusividad pactada del SITM sobre el TPC, es la misma exaltación de los concesionarios: GIT MASIVO S.A. y BLANCO Y NEGRO MASIVO S.A. al presentar ante el Tribunal Administrativo del Valle del Cauca demanda de Nulidad y Restablecimiento del Derecho (*art. 138 de la Ley 1437 de 2011*) contra el Distrito de Santiago de Cali (proceso identificado con el radicado 7600123-33-000-2023-00568-00), y en una de sus pretensiones, es solicitar ante la jurisdicción contenciosa administrativa la declaración de nulidad de los decretos: 4112.010.20.159 del 18 abril 2023 y 4112.010.20.0579 del 14 julio 2023 expedidos por el Alcalde Distrital de Santiago de Cali; y como restablecimiento del derecho la suma de veintiocho mil quinientos diecinueve millones seiscientos cincuenta y dos mil ciento veintiséis pesos (\$ 28.519.652.126).

La Contraloría General de Santiago de Cali, no tiene la competencia legal ni constitucional para determinar cuál de las partes en litigio tiene la razón, toda vez, que el juez natural es en primera instancia el Tribunal Administrativo del Valle del Cauca.

- 4. *“Según informe pericial realizado a Metro Cali S.A., en diciembre de 2022 no lleva la contabilidad de los \$49.446.915.715 que le giró la Nación para cubrir el déficit operacional y la distribución de los recursos entre los operadores, lo que, entre otras irregularidades, lleva a dictaminar que Metro Cali no lleva su contabilidad en debida forma”.***

R/ Metro Cali. S.A. Acuerdo de Reestructuración, fue creada como Ente gestor del Sistema Integrado de Transporte Masivo – SITM; cuyo objeto es el diseño construcción y puesta en marcha del SITM-MIO.

La Ley 221 de 2021⁸ en el artículo 8, estableció como apoyo a los Sistemas de Transporte Masivo - SITM lo siguiente:

“Durante el año 2021 la Nación en conjunto con las entidades territoriales, podrá establecer esquemas de cofinanciación, para los sistemas integrados de transporte masivo y sistemas estratégicos de transporte, destinados a cofinanciar los déficits operacionales o de implementación, originados por las medidas de restricción del nivel de ocupación de la oferta de sus servicios dirigidas a contener la propagación del SARS-COVID-2 (Covid-19) durante la vigencia de la emergencia sanitaria declarada por el Ministerio de Salud y Protección Social.

El monto máximo a cofinanciar por parte del Gobierno nacional será del cincuenta por ciento (50%) del déficit operacional o de implementación certificado por cada ente gestor de los sistemas de transporte masivo y sistemas estratégicos de transporte, y verificado por el Ministerio de Transporte, porcentaje que podrá ser superior de acuerdo con la programación del Marco de Gasto de Mediano Plazo y el cumplimiento de las metas del Marco Fiscal de Mediano Plazo. El monto será girado por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público al ente gestor de cada sistema de transporte masivo o estratégico, con cargo al Presupuesto General de la Nación.

(...)”.

Igualmente, el citado artículo señaló que el déficit operacional debía ser calculado de acuerdo con la metodología que determine el Ministerio de Transporte para este propósito. En este sentido, el 2 de noviembre de 2021 expidió la Resolución N°20213040052145; con el objetivo de *“adoptar la metodología, para calcular el déficit operacional de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo – SITM, originado por las medidas de restricción del nivel de ocupación de la oferta de sus servicios dirigidos a contener la propagación del SARS-COVID-2 (Covid 19), durante la vigencia de la emergencia sanitaria declarada por el Ministerio de Salud y Protección Social, para acceder a la cofinanciación de la Nación del SARS-COVID-2 (Covid 19), durante la vigencia de la emergencia sanitaria declarada por el Ministerio de Salud y Protección Social, para acceder a la cofinanciación de la Nación”.*

De acuerdo con la metodología adoptada por el Ministerio de Transporte, Metro Cali. S.A. Acuerdo de Reestructuración, el 8 de noviembre de 2021 con oficio N°911.106.8.2493.2021 envió al Ministerio de Hacienda y Crédito Público el cálculo del déficit operacional.

En virtud de lo anterior, la Nación, el Distrito de Santiago de Cali y Metro Cali. S.A. Acuerdo de Reestructuración, el 12 de noviembre de 2021 suscribieron convenio de cofinanciación para el SITM-MIO, estableciendo en el numeral 2.2, lo siguiente:

“(...) La nación se compromete a entregar la suma de CUARENTA Y NUENE MIL CUATROCIENTOS CUARENTA Y SEIS MILLONES NOVECIENTOS QUINCE MIL SETECIENTOS QUINCE PESOS (49.446.915.715) MCTE. El Ministerio de

⁸ Por medio de la cual se expide la ley de inversión social y se dictan otras disposiciones.

Hacienda y Crédito Público girará la referida suma de dinero correspondiente a la vigencia 2021, en todo caso sujeto a la disponibilidad del Programa Anual mensualizado, el ente gestor, que destinará dichos recursos al Fondo de Estabilización y Subsidio a la Demanda–FESDE–para el SITM-MIO”.

Es importante resaltar que Metro Cali. S.A. Acuerdo de Reestructuración, en materia presupuestal se rige por el Título XI del Régimen Presupuestal de las Empresas Industriales y Comerciales del Municipio, de la Sociedades de Economía Mixta y las Empresas Sociales del Estado – E.S.E., del Acuerdo 0438 de 2018⁹.

Conforme con lo anterior, Metro Cali. S.A. Acuerdo de Reestructuración el 10 de diciembre de 2021 a través de correo electrónico solicitó al Consejo Municipal de Política Fiscal - COMFIS, autorización para realizar las modificaciones (aprobadas por la Junta Directiva) en el presupuesto de ingresos y gastos de la vigencia 2021, en atención a lo solicitado el COMFIS el 10 de diciembre de 2021 mediante Resolución N°073 aprueba realizar las modificaciones presupuestales.

Así las cosas, el 13 de diciembre de 2021, Metro Cali. S.A. Acuerdo de Reestructuración con Resolución N°912.110.285 incorporó y adicionó al presupuesto de ingresos y gastos de la vigencia 2021 los recursos aportados por la Nación para cubrir el déficit operacional del SITM-MIO por \$49.446.915.715, de la siguiente manera:

- En el ingreso.

CÓDIGO	CONCEPTO	PRESUPUESTO	NACIÓN FESDE ADICIÓN	PRESUPUESTO DEFINITIVO
0*	TOTAL PRESUPUESTO INGRESOS	473.011.280.899	49.446.915.715	522.458.196.614
01*	DISPONIBILIDAD INICIAL	162.955.272.738	-	162.955.272.738
02*	INGRESOS	310.056.008.161	49.446.915.715	359.502.923.876
0203*	INGRESOS CORRIENTES	16.603.754.342	-	16.603.754.342
0204*	TRANSFERENCIAS Y APORTES	293.289.253.819	49.446.915.715	342.736.169.534
020425*	DESARROLLO DEL SITM SANTIAGO DE CALI	135.918.430.885	-	135.918.430.885
020493*	OTRAS TRANSFERENCIAS MUNICIPALES	157.370.822.934	-	157.370.822.934
02049397*	FUNCIONAMIENTO	8.000.000.000	-	8.000.000.000
0204939701*	Libre Destinación	8.000.000.000	-	8.000.000.000
02049398*	OTROS PROGRAMAS DE INVERSION	149.370.822.934	-	149.370.822.934
0204939801*	Municipio MIO Cable Operación	14.934.526.000	-	14.934.526.000
0204939802*	Municipio Fondo Estabilización Subsidio del SITM - FESDE	134.436.296.934	-	134.436.296.934
020494*	OTRAS TRANSFERENCIAS NACIONALES	-	49.446.915.715	49.446.915.715
02049496*	OTROS PROGRAMAS DE INVERSION	-	49.446.915.715	49.446.915.715
0204949601*	Nación Fondo Estabilización Subsidio del SITM - FESDE	-	49.446.915.715	49.446.915.715
0207*	RECURSOS DE CAPITAL	163.000.000	-	163.000.000
0243*	RECAUDO DE INGRESOS NO AFORADOS	-	-	-

Fuente: Metro Cali. S.A. Acuerdo de Reestructuración - Resolución N°912.110.285

- En el gasto.

⁹ Por el cual se actualiza el estatuto orgánico del presupuesto para el Municipio de Santiago de Cali y se dictan otras disposiciones.

CODIGO	OBJETO DEL GASTO	PRESUPUESTO	NACIÓN FESDE ADICIÓN	PRESUPUESTO DEFINITIVO
0'	TOTAL PRESUPUESTO GASTOS	473.011.280.899	49.446.915.715	522.458.196.614
03'	GASTOS DE FUNCIONAMIENTO	21.740.073.878		21.740.073.878
05'	GASTOS DE INVERSION	431.024.849.652	49.446.915.715	480.471.765.367
0535'	SECTOR TRANSPORTE	261.465.762.127		261.465.762.127
053501'	DESARROLLO DEL SITM - SANTIAGO DE CALI	127.478.893.058		127.478.893.058
053590'	OTROS PROGRAMAS DE INVERSION	133.986.869.069	49.446.915.715	183.433.784.784
5359504'	Programa cultura ciudadana MIO	610.000.000		610.000.000
5359505'	Mantenimiento Infraestructura SITM	2.280.975.880		2.280.975.880
5359507'	Transporte Aerosuspendido Mio Cable - operación	16.993.727.378		16.993.727.378
5359508'	Fondo de Estabilización y Subsidio a la Demanda del SITM - FESDE	114.102.165.811	49.446.915.715	163.549.081.526
0540'	CUENTAS POR PAGAR INVERSION	169.559.087.525		169.559.087.525
09'	DISPONIBILIDAD FINAL	20.246.357.369	-	20.246.357.369

Fuente: Metro Cali. S.A. Acuerdo de Reestructuración - Resolución N°912.110.285

Al Contador General de la Nación, como máxima autoridad del país en materia contable pública, por mandato Constitucional del artículo 354 y lo señalado en la Ley 298 de 1996, le corresponde determinar las normas contables que deben regir en Colombia y expedir las directrices y los procedimientos específicos relacionados con la Contabilidad Pública, dotados de fuerza vinculante, que sirven de base para los sistemas contables que deben ser acogidos por las Entidades y Empresas del sector público.

La Contaduría General de la Nación, en el marco de sus competencias constitucionales y legales desarrolló el proyecto de modernización de la regulación contable pública denominado “Estrategia de convergencia de la regulación contable pública hacia Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF) y Normas Internacionales de Contabilidad del Sector Público – NICSP”. En ejecución de la citada estrategia, el 8 de septiembre de 2014 mediante Resolución 414, incorporó, como parte del Régimen de Contabilidad Pública - RCP, el Marco Conceptual y las Normas para el Reconocimiento, Medición, Revelación y Presentación de los Hechos Económicos, que serían aplicados por las empresas que se encuentran bajo el ámbito del Régimen de Contabilidad Pública y que tengan las siguientes características: **i)** que no coticen en el mercado de valores, que no capten ni administren ahorro del público y **ii)** que hayan sido clasificadas como empresas por el Comité Interinstitucional de la Comisión de Estadísticas de Finanzas Públicas según los criterios establecidos en el Manual de Estadísticas de las Finanzas Públicas.

Es importante señalar, que el anexo a la Resolución 414 de 2014 ha sido objeto de diversas modificaciones, siendo la última a través de la Resolución 332 de 2022.

En atención a lo anterior, Metro Cali. S.A. Acuerdo de Reestructuración en materia contable se rige por el Marco Normativo para Empresas que no Cotizan en el Mercado de Valores, y que no captan ni administran ahorro del público, el cual está conformado por: **i)** el Marco Conceptual para la Preparación y Presentación de Información Financiera; **ii)** las Normas para el Reconocimiento, Medición, Revelación y **iii)** Presentación de los Hechos Económicos. Además de los Procedimientos

Contables; las Guías de Aplicación; el Catálogo General de Cuentas y la Doctrina Contable Pública.

Con relación al reconocimiento de los aportes realizados por el Municipio de Santiago de Cali (Hoy Distrito Especial), al Fondo de Estabilización y Subsidio a la Demanda – FESDE del SITM-MIO, así como los pagos realizados con estos recursos por concepto del diferencial tarifario¹⁰; la Contaduría General de la Nación en concepto N°20172000015471 del 9 de marzo de 2017, manifestó lo siguiente:

“(…)

En primer lugar, el artículo N° 2142 del Código Civil, establece:

“ARTÍCULO 2142. DEFINICION DE MANDATO. El mandato es un contrato en que una persona confía la gestión de uno o más negocios a otra, que se hace cargo de ellos por cuenta y riesgo de la primera. (...)” (Subrayado fuera de texto)

En segundo lugar, el artículo 7° del Decreto N° 4110.20.0594 de 2016, por el cual se crea el Fondo de Estabilización y Subsidio a la Demanda del Sistema Integrado de Transporte Masivo de Occidente - MIO en desarrollo de la autorización concedida en el artículo 1° del Acuerdo N° 0400 de 2016, establece:

“ARTÍCULO SÉPTIMO.- EJECUCIÓN DEL PROGRAMA DE GESTIÓN DE LA DEMANDA Y ADMINISTRACIÓN DE RECURSOS: El Municipio de Santiago de Cali - Secretaría de Tránsito y Transporte y METRO CALI S.A. suscribirán un convenio interadministrativo a través del cual se regulen y detallen los mecanismos y condiciones para la transferencia de los recursos al FESDE, y la administración, disposición y control de los mismos por parte de METRO CALI S.A. para la ejecución del programa de gestión de la demanda al cual se destinarán tales aportes.

PARÁGRAFO PRIMERO: Para la administración y utilización eficiente de los recursos aportados al FESDE, METRO CALI S.A actuando en su calidad de Ente Gestor del Sistema, establecerá una cuenta independiente y separada de las suyas propias, bajo cualquier mecanismo fiduciario o cualquier otro que considere adecuado, para que en la misma sean administrados los aportes al FESDE bajo sus órdenes y conforme al reglamento que al efecto expida el Ente Gestor del SITM MIO.” (Subrayado fuera de texto)

En tercer lugar, las cláusulas segunda y cuarta del convenio Interadministrativo para el apoyo al Fondo de Estabilización y Subsidio a la Demanda del Sistema Integrado de Transporte Masivo – MIO de la ciudad Santiago de Cali, suscrito entre el Municipio de Santiago de Cali y Metro Cali S.A. el 12 de diciembre de 2016, establecen:

“CLÁUSULA SEGUNDA. MECANISMOS Y CONDICIONES PARA LA TRANSFERENCIA DE LOS RECURSOS DEL MUNICIPIO AL FESDE: Con cargo al

¹⁰ Diferencia entre la tarifa única y la tarifa técnica

CDP No. 3500065689 de fecha 9 de noviembre de 2016 por la suma de DOCE MIL QUINIENTOS MILLONES DE PESOS M/CTE (\$12.500.000.000.00) y BP 17033184 'MEJORAMIENTO DE NIVEL DE SATISFACCION USUARIOS DEL SISTEMA DE TRANSPORTE MASIVO - MIO EN SANTIAGO DE CALI' pertenecientes al Municipio Santiago de Cali - Secretaria de Tránsito y Transporte, la cual transferirá al SITM MIO los recursos destinados al FESDE, una vez Metro Cali S.A. acredite la creación de la cuenta receptora de tales aportes, conforme al mecanismo de administración del recurso que determine autónomamente, previo el procedimiento administrativo y presupuestal a que haya lugar.

Los recursos recibidos en administración, se sujetarán a la supervisión, manejo y control de Metro Cali S.A. hasta que los mismos se agoten... (...)

CLÁUSULA CUARTA. - RESPONSABILIDAD: Para todos los efectos, Metro Cali S.A. actuará como administrador de los recursos que el Municipio le aporte al Sistema, y dispondrá los desembolsos que se deban efectuar con cargo a los mismos actuando por cuenta de tercero, en los términos del artículo 2142 del Código Civil. Metro Cali S.A. cumplirá el encargo que se le confiere mediante el presente Convenio en su condición de Ente Gestor del Sistema y sin remuneración.

Adicionalmente, Metro Cali S.A. será responsable por la supervisión, manejo y control de los recursos frente a los Concesionarios de Transporte..." (Subrayado fuera de texto).

En cuarto lugar, el numeral 6.1.1 del Marco Conceptual dispuesto en el anexo de la Resolución N° 414 de 2014, establece respecto a la definición de los activos lo siguiente:

"6.1.1 Activos

Los activos representan recursos controlados por la empresa producto de sucesos pasados de los cuales espera obtener beneficios económicos futuros...

...Una empresa controla el recurso si puede, entre otros, decidir el propósito para el cual se destina el activo; obtener sustancialmente los beneficios que se espera fluyan de la propiedad; prohibir, a terceras personas, el acceso al activo y asumir sustancialmente los riesgos asociados con el activo. (...)" (Subrayado fuera de texto)

En quinto lugar, el Catálogo General de Cuentas aplicable a las empresas que no cotizan en el mercado de valores, y que no captan ni administran ahorro del público, señala la descripción y dinámica de la cuenta 9308-RECURSOS ADMINISTRADOS EN NOMBRE DE TERCEROS, así:

"Representa el valor de los recursos de terceros administrados por la empresa directamente o a través de otras entidades

DINÁMICA

SE DEBITA CON:

- 1- El valor de los recursos u otros activos reintegrados, o el pago de pasivos de la entidad dueña de los recursos.
- 2- El valor de las erogaciones generadas por la gestión y control de los recursos
- 3- Los menores valores originados en la administración de los recursos.

SE ACREDITA CON:

- 1- El valor de los recursos recibidos para administrar en nombre de terceros.
- 2- Los mayores valores originados en la administración de los recursos. (Subrayado fuera de texto)

(....)”

Con relación a las consideraciones expuestas, es importante mencionar que los recursos aportados por el Distrito de Santiago de Cali al FESDE, en los términos establecidos en el artículo 2142 del Código Civil, es decir por cuenta y riesgo del aportante, según lo determinado en la cláusula cuarta del Convenio Interadministrativo suscrito el 12 de diciembre de 2016 entre el Municipio y Metro Cali S.A., razón por la cual el Ente gestor del SITM-MIO no reconoció y presentó en sus estados financieros¹¹ los recursos aportados por la Nación para cubrir el déficit operacional del SITM-MIO por \$49.446.915.715; debido a que estos recursos no cumplían con la definición de activo, como lo establece el Marco Normativo para Empresas que no Cotizan en el Mercado de Valores, y que no Captan ni Administran Ahorro del Público, por no tener el control¹², los beneficios económicos¹³, las ventajas ni los riesgos¹⁴; lo que motivó registrarlos en cuentas de orden¹⁵ bajo estas condiciones, **debitando** la subcuenta 991509 - Recursos administrados en nombre de terceros, de la cuenta 9915 - Acreedoras de control por el contrario (DB) y **acreditando** la subcuenta correspondiente 930805 - Fondo de Estabilización y Subsidio a la Demanda – FESDE, de la cuenta 9308 - Recursos administrados en nombre de terceros – Nación; como se evidenció en el Recibo de Ingreso por Transferencia - RIT/20212022 y el libro de bancos por cheque.

De otra parte, con los recursos aportados por la Nación para cubrir el déficit operacional del SITM-MIO por \$49.446.915.715, que se pagaron a los

¹¹ a) Situación Financiera, b) Estado de Resultados Integral, c) Cambios en el Patrimonio y d) Flujos de Efectivo

¹² El control implica la capacidad de la empresa para usar un recurso o definir el uso que un tercero debe darle, a fin de generar beneficios económicos futuros.

¹³ Los beneficios económicos futuros incorporados a un activo corresponden a la capacidad que tiene dicho activo para contribuir, directa o indirectamente, a generar flujos de efectivo y otros equivalentes al efectivo. Estos beneficios también pueden traducirse en la capacidad para reducir la salida de flujos futuros de efectivo.

¹⁴ Los riesgos significativos inherentes al recurso corresponden a: a) los efectos de las condiciones desfavorables que afectan negativamente la capacidad del activo para generar beneficios económicos futuros, como la pérdida de su capacidad productiva o la pérdida de su valor; o b) la obligación de garantizar la adecuada operación del activo.

¹⁵ En esta denominación, se incluyen las cuentas que permiten controlar las operaciones que la empresa realiza con terceros y que, por su naturaleza, no afectan su situación financiera ni el rendimiento. También incluye las cuentas que permiten ejercer control administrativo sobre las obligaciones.

Concesionarios Operadores de Transporte – COT; se registraron **debitando** la subcuenta correspondiente 930805 - Fondo de Estabilización y Subsidio a la Demanda – FESDE, de la cuenta 9308- Recursos administrados en nombre de terceros y **acreditando** la subcuenta 991509 - Recursos administrados en nombre de terceros, de la cuenta 9915 - Acreedoras de control por el contrario (DB).

En consecuencia, la información relacionada con el activo, pasivo, ingresos, gastos y/o costos originados en la ejecución de los recursos por \$49.446.915.715, debieron ser incorporados en la contabilidad de la Entidad que giró los recursos, para el caso en estudio se trata del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, con base en la información rendida por Metro Cali S.A. Acuerdo de Reestructuración.

3. CONCLUSIONES Y RESULTADOS

La Contraloría General de Santiago de Cali, en la atención de la denuncia Fiscal N° 443 – 2023, pudo establecer, que las modificaciones o adiciones realizadas al contrato de Concesión celebrado entre METROCALI S.A. y la Unión Temporal Recaudo y Tecnología -UTR&, son jurídicamente viables, han sido realizadas en vigencia del contrato, se encuentran enmarcadas dentro de los principios de legalidad y buena fe, en circunstancias fácticas propias de la ejecución del contrato; las justificaciones para las modificaciones ponen de presente la necesidad de garantizar el interés público en la operación y prestación del servicio público de transporte masivo en el Distrito Especial de Santiago de Cali, para el bienestar de toda la comunidad.

Consecuente a lo anterior, los contratos interadministrativos suscritos entre METROCALI S.A en Reestructuración y METROLÍNEA, se celebraron en virtud del contrato de concesión el cual se encuentra vigente, teniendo en cuenta el principio de coordinación y colaboración, previstos en el artículo 6 de la Ley 489 de 1998.

Metro Cali S.A. Acuerdo de Reestructuración, no es autoridad de transporte responsable del servicio público esencial de transporte, tal atribución corresponde al Distrito Especial de Santiago de Cali – Secretaría de Movilidad, de conformidad con el artículo 2.2.1.1.1.1 del Decreto 1079 de 2015. No obstante, lo anterior Metro Cali S.A. en los diferentes comités de movilidad que se surten, realiza las solicitudes a la autoridad de transporte para el control respecto del TPC y sobre las rutas que ya presta el sistema de transporte masivo para evitar el paralelismo.

La sanción impuesta a Metro Cali S.A., por el Tribunal de Arbitramento fue por no aplicar la Tarifa Técnica en los términos y procedimientos establecidos en el Contrato de Concesión, y no por incumplir la exclusividad del transporte masivo sobre el TPC, toda vez, que respecto a la reducción de oferta del TPC tenía una obligación de medio que consistía en realizar la gestión y la supervisión necesaria para la correcta ejecución del convenio interadministrativo de utilización de vías y operación del SITM - MIO, deberes que por lo demás, según lo explicado en el Laudo, han resultado plenamente acreditados de conformidad con el material probatorio recaudado por el Tribunal de Arbitramento.

Producto del proceso de reducción de oferta de los 4942 vehículos que hacían parte del censo automotor del Municipio, 4235 culminaron satisfactoriamente el proceso y les fue emitido el correspondiente certificado de reducción de oferta, quedando pendientes de dicho proceso 707 automotores, de los cuales a 222 vehículos se les canceló la tarjeta de operación. Es decir, 485 vehículos no han sido retirados, lo que representa el 9,8% del TPC que existió.

En la suscripción del Otrosí No. 7 del contrato de concesión (30 de julio de 2018), a los concesionarios se les comenzó a pagar la tarifa por kilómetro recorrido, con independencia de la demanda de pasajeros, por lo que dejaron de depender de esta para obtener sus ingresos.

Conforme al artículo 35 del Acuerdo 0563 del 23 de febrero de 2023, el transporte público colectivo tradicional, no se plantea su operación de la forma como anteriormente se hacía, sino bajo la figura de sistemas de transporte complementario al SITM MIO e integrado a este.

Las actuaciones desplegadas por la Administración Distrital, están orientadas en adoptar un Sistema de Transporte Público, en el que el MIO sea el eje fundamental integrado con un sistema de transporte complementario, en las condiciones que defina la autoridad de transporte de la ciudad y atendiendo lo dispuesto en el Acuerdo 0563 de 2023, en concordancia con los Decretos: 4112.010.20.159 del 18 abril 2023 y 4112.010.20.0579 del 14 julio 2023 expedidos por el Alcalde Distrital de Santiago de Cali.

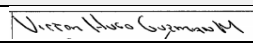
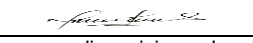
El Ente gestor del SITM-MIO, no reconoció y presentó en sus estados financieros los recursos aportados por la Nación para cubrir el déficit operacional del SITM-MIO por \$49.446.915.715; debido a que estos recursos no cumplían con la definición de activo, lo que motivó registrarlos en cuentas de orden; por tanto, la información relacionada con la ejecución de los \$49.446.915.715, debió ser incorporada en la contabilidad del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, con base en la información rendida por Metro Cali S.A. Acuerdo de Reestructuración.

Fin del informe

Atentamente,



MELBA LORENA AGUAS BASTIDAS
 Directora Técnica ante el Sector Físico (E)

	Nombre	Cargo	Firma
Proyectó	Equipo Auditor	Equipo Auditor	
Revisó	Melba Lorena Aguas Bastidas	Directora Técnica ante el Sector Físico (E)	
Aprobó	Melba Lorena Aguas Bastidas	Directora Técnica ante el Sector Físico (E)	
Los arriba firmantes declaramos que hemos revisado el documento y lo encontramos ajustado a las normas y disposiciones legales vigentes y por lo tanto, bajo nuestra responsabilidad lo presentamos para firma.			