

Nit.830.507.387-3

Bucaramanga, 23 de junio de 2020

Señor

**HENRY LÓPEZ BELTRAN**

Secretario General Concejo Municipal de Bucaramanga

Carrera 11 34-52 Fase 2

Alcaldía de Bucaramanga (Sótano)

Ciudad

**Asunto:** Respuesta Proposición No. 006 de junio de 2020

Respetado señor Henry:

De manera atenta, me permito dar respuesta a su requerimiento recibido por correo electrónico el día 18 de junio de 2020, con respecto a las inquietudes planteadas por los Honorables Concejales en la Proposición N° 6 aprobada en sesión plenaria ordinaria llevada a cabo de forma virtual el día 18 de junio de la presente anualidad.

- 1. Cuál es la aseguradora con la que actualmente se tiene contratado este servicio, cuáles son las razones jurídicas de la aseguradora para no emitir la renovación de la garantía de cumplimiento de los requisitos para la ejecución del contrato y desde hace cuántos años se viene tomando este seguro con esta empresa.**

El concesionario Metrocinco Plus S.A., tenía contratadas las pólizas con la aseguradora Seguros Comerciales Bolívar desde hace más de 9 años, cuya duración nunca fue inferior al año y cuatro meses. A partir del día 17 de junio del presente año y hasta el 17 de octubre del año 2021 adquirió este servicio con la empresa Seguros del Estado mediante póliza No. 96-44-101153748.

- El concesionario Movilizamos S.A., renovó su póliza de cumplimiento el día 28 de febrero del año 2020 hasta el 28 de junio del año 2021 con la empresa Seguros Comerciales Bolívar mediante la póliza No. 1505001633401.
- El concesionario Transporte Inteligente S.A., tiene vigente su póliza de cumplimiento desde el 28 de febrero de 2019 hasta el 28 de junio del año 2021, con la empresa Seguros del Estado mediante póliza No. 96-44-101143120.

Las razones jurídicas expuestas por Seguros Comerciales Bolivar directamente a Metrolínea S.A. para la no renovación de las pólizas está dada en el principio de autonomía privada, de libertad contractual y de la facultad que tienen, no obstante, como conclusión de las gestiones adelantadas ante la aseguradora con acompañamiento del ente gestor durante estos días con el concesionario Metrocinco Plus y el corredor de seguros, se concluye que las razones están dadas por exigencia de una garantía adicional a la que se tenía por el concesionario, la cual consistía en una garantía bancaria por el mismo valor asegurado o la cesión de derecho de las catorcenas adeudadas, las cuales se debían mantener por dos años adicionales al vencimiento de la misma, frente a las cuales se adelantaron gestiones ante la fiduciaria corficolombiana para proceder con la cesión de

Fecha: 2020-06-26 07:38:15  
Área: Gerencia / Metrolínea S.A.  
Radicado: 956 Folios: 9 Anexos: -  
Usuario: Olga Lucía Maldonado Saavedra



derechos, la cual no fue posible atendiendo que estos derechos están cedidos en un 100% a Fiduciaria Davivienda, entidad con la que tienen vigente el crédito, con quienes igualmente se buscó constituir la garantía bancaria sin obtener respuesta positiva.

- 2. Se verifique la posibilidad de contratar el concepto jurídico de un contractualista experto a nivel nacional, que nos rinda conceptos y panoramas jurídicos y económicos sobre la posibilidad o alternativas de rescindir o terminar el contrato principal suscrito TISA o en su defecto que dicho experto nos rinda un diagnostico contractual de ese contrato suscrito y que además se solicite el acompañamiento preventivo del ente de control en la ejecución de dicho contrato suscrito.**

Desde la estructuración y evaluación de la complementariedad se han revisado alternativas que permitan en el marco legal vigente y atendiendo lo reglado contractualmente en los contratos de concesión, buscar una negociación de los contratos en pro del sistema. El ente gestor tiene contemplado adelantar una revisión de orden financiero y legal que permitan una reingeniería del sistema, proceso que se encuentra en etapa de gestión de los recursos requeridos para atender estos estudios y del cual se estará informando en la medida en que estos se vayan concretando.

Dentro del eventual proceso de revisión y ajuste de cualquiera de los contratos de concesión se requerirá de manera formal el acompañamiento de los entes de control, tal y como han sido invitados a los espacios convocados por el ente gestor a fin de adelantar acciones en pro de la mejora del SITM.

- 3. Qué medidas piensan implementar para solucionar a corto plazo esta problemática y cuál es el plan de contingencia para hacer frente a esta situación, con el fin de darle tranquilidad a todos aquellos usuarios que pese al nivel de vulnerabilidad que esta empresa representa, siguen creyendo en el sistema.**

En relación a los hechos narrados del 17 de junio y que comprometieron el servicio ofertado por el SITM se debe informar que desde el ente gestor se han tomado las medidas que corresponden en distintos estadios a fin de mitigar en primera medida el impacto de este acontecimiento y de forma complementaria evitar la potencial recurrencia de estos hechos, tal y como se detalla a continuación:

- a. Operativo:** Plan de contingencia con el TPC: una vez se agotaron las posibilidades de extender la vigencia de la garantía única del operador Metrocinco Plus S.A, el ente gestor dispuso y adopto un esquema operativo que permitiera con las capacidades operativas entregadas por el otro operador (Movilizamos S.A), ofertar un servicio en cuencas y corredores del sistema en las condiciones habituales y previamente ofertadas. Para esto se tuvo en consideración la cobertura que tiene asignada el transporte público colectivo convencional (TPC) a fin de que las cuencas y corredores que no pudieran ser atendidas por el SITM en razón de la contingencia con el operador Metrocinco Plus S.A fueran cubiertas por otros actores del transporte en el área metropolitana, plan de contingencia que fue implementado de forma parcial el día 17 de junio dada la premura del tiempo para

Fecha: 2020-06-26 07:38:15  
Area: Gerencia / Metrolínea S.A.  
Radicado: 956 Folios: 9 Anexos: -  
Usuario: Olga Lucia Maldonado Saavedra



su divulgación y con el apoyo de la subdirección de transporte del AMB fue adoptada para los días 18 y 19 de junio, no obstante que dadas las gestiones adelantadas se logró subsanar la afectación del servicio desde el día 18 de Junio, una vez se superó la novedad de la garantía con el operador referido. (Se adjunta el plan de contingencia referido detallado para su consideración).

- b. Contractual:** El ente gestor tiene contemplado realizar una revisión financiera y legal a los contratos de concesión que permita una reestructuración de los mismos.
  - c. Institucional:** A nivel institucional se adoptaron las medidas e inicio de procesos administrativos correspondientes atendiendo las responsabilidades asignadas frente a la situación presentada.
- 4.Cuál es la responsabilidad que asume METROLINEA frente a este hecho, teniendo en cuenta que, con tal decisión, tendríamos que volver a las anteriores empresas de transporte obsoletas.**

Frente a esta observación no es cierto que por lo anteriormente acaecido se deba volver exclusivamente a la utilización del servicio público de transporte prestado a través de las empresas que conforman el TPC, pues se trató de una contingencia que no revistió mayor gravedad y que pudo solucionarse de manera oportuna, aunque durante ese día por temas coyunturales el área Metropolitana de Bucaramanga debió autorizar la salida de transporte convencional para poder minimizar el impacto ocasionado por la no prestación del servicio de la flota de Metrocinco Plus mientras se solucionaba el problema de la garantía, el cual no superó un día calendario.

Metrolínea S.A., como ente gestor en correlación con la responsabilidad de la inadecuada prestación del servicio público de transporte, profirió un informe a través del supervisor de los contratos de operación para iniciar un proceso de imposición de sanción por la no prestación del servicio durante el día miércoles 17 de junio de 2020, como es el debido proceso para solicitar los documentos que sirvan de soporte para la aplicación o atenuación de la multa que supera los ciento treinta millones de pesos y que se encuentra dentro del trámite pertinente.

- 5. Si está demostrado que la Empresa METROLINEA es financieramente inviable, porque siguen realizando inversiones en la ampliación de este sistema de transporte público.**

En este sentido es importante abordar claridad sobre la diferencia entre Sistema Integrado de Transporte Masivo Metrolínea y Metrolínea S.A como ente Gestor.

Fecha: 2020-06-26 07:38:15  
Área: Gerencia / Metrolínea S.A.  
Radicado: 956 Folios: 9 Anexos: -  
Usuario: Olga Lucía Maldonado Saavedra





El SITM (Sistema Integrado de Transporte Masivo) es un proyecto creado por el gobierno Nacional mediante documento CONPES con el fin de crear en Bucaramanga y su área Metropolitana un medio de transporte integral para la comunidad adaptado a la demanda actual de pasajeros y con tecnología de punta que beneficiaría tanto a los usuarios como al medio ambiente. Para este proyecto entonces se constituyeron 4 empresas:

1. Metrocinco Plus (Operador de transporte)
2. Movilizamos S.A (Operador de Transporte)
3. Transporte Inteligente S.A (Operador de Recaudo)
4. Metrolínea S.A (Ente gestor o Administrador del SITM)

Estas 4 empresas, cada una con su objeto social independiente de las otras, son las encargadas de poner en funcionamiento el SITM. En primero y segundo lugar están Metrocinco Plus y Movilizamos S.A, operadores de transporte son las empresas encargadas de suministrar el servicio de buses a los usuarios, dicha labor incluye el suministro de vehículos, combustible, mantenimiento de vehículos, entre otros. En tercer lugar, está Transporte Inteligente S.A (TISA) es el operador de recaudo y es el encargado de recoger el dinero que los usuarios pagan por pasaje, dicha labor incluye el mantenimiento de los validadores, el suministro del Sistema en línea de recaudo, el control de flota, los medios de comunicación entre los conductores de los buses y los administradores de la operación, entre otras.

En cuarto lugar está Metrolínea S.A, que es la empresa encargada de administrar todo el SITM, por lo tanto dentro de sus funciones están la coordinación de las labores de operación de los vehículos, planeación de rutas, Mercadeo, Prensa, Servicio al Cliente, y demás estrategias que conllevan al resultado final que es la Venta de Pasajes, para esto, Metrolínea S.A suscribió con cada operador un contrato en el cual se definen todas las normas de funcionamiento específicas y las obligaciones de cada parte en el funcionamiento del SITM. Por otra parte Metrolínea S.A es el



encargado de suministrar la infraestructura necesaria para el funcionamiento del SITM mediante los recursos de un convenio de cofinanciación suscrito entre Metrolínea y la Nación, los Municipios del AMB (Bucaramanga, Floridablanca, Girón y Piedecuesta), la Gobernación de Santander y el Área Metropolitana de Bucaramanga mediante el cual se pactó el desembolso de ciertos recursos en cada año con el fin de construir la infraestructura necesaria tales como estaciones, puentes, pavimentación de vías, construcción de las troncales y pre-troncales y demás obras necesarias para la correcta circulación de los buses del sistema.

Después de aclarar la diferencia entre el SITM y el ente Gestor (Metrolínea S.A), me permito informar que:

De acuerdo a lo establecido por el Gobierno Nacional mediante el Plan de desarrollo 2018-2022, se determinó que los SITM del país no son auto-sostenibles, es decir que los costos de operación de todos los SITM del país son superiores a los ingresos por venta de pasajes, por lo cual estableció unas fuentes alternativas de financiación con el fin de poder cubrir el diferencial que existe actualmente entre los costos y los ingresos operacionales, para esto, el Gobierno dio las siguientes herramientas que pueden ser explotadas por los SITM con el fin de obtener mayores ingresos:

- Recursos Propios Territoriales
- Parqueo en Vías
- Tasa a Parqueaderos
- Cobro por Congestión (Ambiental)
- Tasa Comparendos
- Sobretasa al TPC
- Sobretasa Combustible
- Tasa a Desarrollos Inmobiliarios
- Arancel Vehículos Nuevos
- Gravamen a Vehículos
- Tasa Exención P/P
- Contribución Predial
- Infraestructura /Vehículos

Desde Metrolínea SA se tiene estructura un plan de trabajo con el fin de hacer efectivas las fuentes de financiación, pero para esto se requiere el aval de las alcaldías de los municipios del AMB y de la Gobernación de Santander ya que, por competencia, son ellos los encargados de aprobar el uso de las fuentes alternativas de ingresos planteadas por el Gobierno Nacional para garantizar la sostenibilidad del sistema.

Frente a la situación financiera de la sociedad Metrolínea S.A, dada principalmente por los pasivos judiciales que hoy se tienen a cargo la Gerencia ha evaluado las diferentes alternativas para el pago de los procesos judiciales que han sido presentadas a la Junta Directiva y Asamblea General de Accionistas, la última de las cuales contempla que, ante la capacidad mínima de pago por parte de Metrolínea con recursos del 1,87% de la venta de cada pasaje y la negativa de los municipios a ser solidarios de estos pasivos, se propone que Metrolínea destine parte de los recursos propios de funcionamiento para el pago de las demandas y los municipios aporten para soportar el funcionamiento del ente gestor para lo cual se estructuraron en tres escenarios, base y optimista,



donde el tiempo con la que se cubran los pasivos dependerá por una parte del ingreso que tenga Metrolínea del SITM y por otra del apoyo que los municipios brinden al funcionamiento de la entidad.

Lo anterior de acuerdo a que el convenio de cofinanciación establece la obligación de los municipios de aportar al ente gestor para funcionamiento hasta tanto entre en operación total, y si bien es cierto que Metrolínea ha estado en operación desde el 2010, actualmente no ha entrado en el total del 66% de la operación.

Por otra parte, se proyecta incremento de ingresos con la entrada en funcionamiento del Norte y Girón que permitirá obtener mayores recursos en el 1.87% de la venta del cada pasaje que tiene destinación específica para el pago de contingencias judiciales.

Finalmente me permito aclarar que Metrolínea S.A cuenta con un convenio de cofinanciación firmado con los municipios del AMB, la Gobernación de Santander, el AMB, y el Gobierno Nacional, mediante el cual se pactó la financiación de la construcción de la infraestructura del SITM, recursos que no se alimentan en ningún momento de la venta de pasajes sino de las transferencias de las entidades firmantes, de esta manera dichos recursos ya están garantizados y por esta razón, las inversiones para la construcción de la infraestructura del SITM deben continuar de acuerdo al plan de adquisiciones aprobado previamente por el Ministerio de Transporte.

**6. Se hace necesario aportar copia de los actos administrativos expedidos por la entidad en relación con la suspensión de operaciones en Bucaramanga y su área metropolitana por parte del SITM Metrolínea.**

El día 17 de junio de la presente anualidad se realizó un cambio en el esquema operacional en virtud a que el Concesionario Metrocinco Plus no pudo operar su flota, orientado a garantizar la prestación del servicio, por ende el Ente Gestor, implemento un plan de contingencia, operando solo con los vehículos del Concesionario Movilizamos S.A., aumentando igualmente en un 20% de flota adicional a la que venía operando este Concesionario.

Se adjunta a la presente, los actos administrativos expedidos por el Ente Gestor con relación a la no prestación del servicio por el concesionario Metrocinco Plus.

**7. Por qué no se emitió un comunicado oficial por parte del SITM Metrolínea con antelación para informar la suspensión de operaciones a la comunidad afectada**

Hasta el último momento se hicieron las gestiones por parte del concesionario ante la aseguradora con el acompañamiento del Ente Gestor, por ello se esperó la emisión del comunicado de prensa con el fin tener la información precisa.

No obstante que el comunicado fue emitido finalizando el día 16 de junio, esta información se masificó a través de la página oficial [www.metrolinea.gov.co](http://www.metrolinea.gov.co), de las redes sociales del Sistema (Facebook y Twitter), y se envió a 11 grupos de WhatsApp en los que hay más de 300 comunicadores y periodistas del área metropolitana de Bucaramanga.

Fecha: 2020-06-26 07:38:15  
Área: Gerencia / Metrolínea S.A.  
Radicado: 956 Folios: 9 Anexos: -  
Usuario: Olga Lucía Maldonado Saavedra





Nit.830.507.387-3

Adicional a ello, el comunicado se envió como mensaje directo a los usuarios a través de la página de Facebook de la entidad.

En la madrugada del 17 de junio, a partir de las 4:30 a.m., la gerente de Metrolínea S.A., Emilcen Jaimes Caballero, empezó a atender a medios de comunicación para informar desde primera hora a los usuarios sobre la suspensión del servicio en algunas zonas del área metropolitana de Bucaramanga, para que acudieran al medio de transporte alternativo con las rutas del Transporte Público Colectivo (TPC) autorizadas por la autoridad de transporte (Área Metropolitana de Bucaramanga).

Se adjuntan soportes correspondientes.

**8. Informar y aportar copias de los contratos de concesión que fueron objeto de la decisión de suspensión de la prestación del servicio del SITM Metrolínea.**

Se adjunta CONTRATO DE CONCESIÓN UNO PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE MASIVO DE PASAJEROS DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO DEL ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA suscrito con METROCINCO PLUS.

**9. Se tuvo en cuenta la afectación a la movilidad de pasajeros en relación a la no disponibilidad de rutas convencionales para superar la contingencia generada en el área metropolitana de Bucaramanga.**

Teniendo en cuenta que la autoridad de transporte metropolitana en cabeza de la subdirección determino en su página oficial el día 26 de abril de 2020 (<https://www.amb.gov.co/el-area-metropolitana-reitera-las-rutas-y-franjas-horarias-autorizadas-para-el-servicio-de-transporte-publico-colectivo-cuya-operacion-al-igual-que-en-las-demas-modalidades-de-transporte-debe-prest/>), la reactivación completa de las rutas del transporte público convencional colectivo (TPC), es que el ente gestor dispuso de las acciones relatadas en el numeral tres (3) del presente cuestionario a fin de no comprometer en mayor medida el servicio público en las cuencas y corredores dejadas de tender durante un día por el SITM.

Los anexos mencionados en el presente oficio, superan el tamaño permitido de adjuntos por correo electrónico por tanto se deben descargar en el siguiente link:

<https://we.tl/t-gMxAPpiUWc>

Cordialmente,



**EMILCEN DELINA JAIMES CABALLERO**

Gerente  
Metrolínea S.A.

Fecha: 2020-06-26 07:38:15  
Área: Gerencia / Metrolínea S.A.  
Radicado: 956 Folios: 9 Anexos: -  
Usuario: Olga Lucía Maldonado Saavedra



Bucaramanga, 23 de junio de 2020

Señor

**HENRY LÓPEZ BELTRAN**

Secretario General Concejo Municipal de Bucaramanga

Carrera 11 34-52 Fase 2

Alcaldía de Bucaramanga (Sótano)

Ciudad

**Asunto:** Respuesta Proposición No. 007 de junio de 2020

Respetado señor Henry:

De manera atenta, me permito dar respuesta a su requerimiento recibido por correo electrónico el día 18 de junio de 2020, con respecto a las inquietudes planteadas por los Honorables Concejales en la Proposición N° 7 aprobada en sesión plenaria ordinaria llevada a cabo de forma virtual el día 18 de junio de la presente anualidad.

### **1. Cuál es el estudio jurídico que se le ha dado a los contratos de recaudo y de operación.**

Metrolínea S.A. actualmente tiene contrato vigente número 08 de 2020 con la Abogada especialista Maria Eugenia Alba Castellanos cuyo objeto contractual es: Prestar servicios profesionales como abogado especializado, prestando apoyo a la entidad en mesas de trabajo para la negociación y modificación de los actuales contratos de concesión de operación, recaudo y control, así como establecer líneas de acción legal para ser definidas y asumidas por Metrolínea s.a. previo análisis y aprobación por parte de la gerencia, buscando que legalmente se lleven a cabo las modificaciones que correspondan en cada uno de los contratos, en aras de una prestación del sistema masivo con eficiencia y calidad, igualmente corresponde revisar y establecer líneas de acción, respecto de obligaciones que a hoy no han sido cumplidas o cubiertas en su totalidad por los concesionarios, previa solicitud de la entidad y proyectar oficio de respuesta en aspectos legales respecto de los temas que sean presentados a estudio por los concesionarios y los relacionados con la complementariedad para definición de la entidad”

En el marco del contrato anteriormente descrito, se han venido depurando temas relacionados con el alcance de cada uno de los contratos de concesión y de hecho se han dado posiciones legales al respecto, las cuales se anexan como soporte. Así como también, se ha realizado estudio de los contratos, que han venido emergiendo en atención a las situaciones que se han venido presentado en mesas de trabajo o por las comunicaciones enviadas por los concesionarios y del conocimiento de Metrolínea S.A.

Como ejemplo de lo anterior se anexa también, un estudio de la actual cobertura Vrs la flota operativa y no operativa y la flota contractual y no contractual al igual que copia de los



documentos que tienen que ver con los aspectos de orden legal que se han observado y que inciden para la negociación de la complementariedad.

Respecto al contrato de recaudo y control y para efectos de tener una situación de la actual realidad de cumplimiento del contrato, como punto de partida para las negociaciones que correspondan, se ha realizado análisis general de las obligaciones contractuales y su cumplimiento dentro del marco contractual, informes que se vienen analizado en las mesas de trabajo destinadas para la complementariedad

## **2. Qué análisis de viabilidad hay de la entidad regida bajo estos contratos.**

Los ingresos de la entidad están dados principalmente vía tarifa, por lo que se tiene contemplado en el plan de complementariedad operativa un incremento de validaciones día, que permiten mejorar los ingresos de la entidad y mejorar sus condiciones financieras, requiriendo en este sentido una modificación contractual de los actuales contratos de concesión que permitan la implementación de rutas complementarias al sistema en beneficio de los ciudadanos y de del sistema en general.

## **3. Cuál es la utilidad para los contratistas y cuál es la utilidad para el sistema de transporte Metrolínea.**

Del análisis realizado a la situación financiera de los concesionarios del SITM para el año 2018 los resultados no muestran utilidad.

Para el SITM, como se respondió en la pregunta 5 de la proposición 6, no existe utilidad ya que el SITM no es auto-sostenible y se está trabajando en la búsqueda de fuentes de financiación alternas que cubran el diferencial entre costos e ingresos lo cual impactará directamente en el resultado de los contratistas o concesionarios de transporte.

## **4. Qué revisión se ha hecho de las cláusulas penales de los contratos.**

La revisión que se ha venido efectuando a los contratos de concesión corresponde a la relacionada en el numeral 1 del presente cuestionario.

## **5. Cuál ha sido la defensa técnica de la entidad en los laudos y las demandas. Como ha operado el comité de conciliación.**

A la fecha METROLINEA ha sido convocada en los siguientes tribunales de Arbitramento:

<b>RELACION LAUDOS ARBITRALES EN LOS QUE HA SIDO PARTE METROLINEA - 31 DE MAYO DE 2020</b>				
<b>DEMANDANTE</b>	<b>OBJETO</b>	<b>CAUSA</b>	<b>FECHA FALLO</b>	<b>APODERADO</b>
<p><b>XIE S.A. Antes VARGAS VELANDIA LTDA.</b> Representante Legal: Oscar David Vargas Galindo</p>	<p><b>OBJETO CONTRATO No. 006/2006:</b> Ejecución del tramo 2 de la Licitación Pública LPI001-06, consistente en la construcción de la troncal del Sistema Integrado de Transporte Masivo sobre la Autopista Bucaramanga . Floridablanca entre el puente de provenza (K0+100) y el puente vehicular de cañaveral (K1+170)</p> <p><b>OBJETO CONTRATO No. 007/2006:</b> Ejecución del tramo 3 de la Licitación Pública LPI001-06, construcción de la troncal del SITM sobre ka autopista Bucaramanga - Floridablanca entre el puente vehicular cañaveral (K1+750) y papi quiero piña (K4-150), este tramo incluye el mejoramiento y ampliación de dos puentes vehiculares sobre la quebrasa zapamanga y sobre el rio frío.</p>	<p>Diferencias contractuales surgidas durante la ejecución de los Contratos No. 006 y 007 de 2006</p>	<p>Amigable Composición 10 de Agosto de 2009</p> <p>METROLINEA convocó TRIBUNAL DE ARBITRAMENTO contra XIE S.A. y el Laudo Arbitral fue proferido el 26 de Julio de 2011 el cual negó las las pretensiones del tribunal convocado</p>	<p>SOCIEDAD SANTOFIMIO GAMBOA SOLANILLA &amp; MARTINEZ ABOGADOS representada legalmente por JAIME ORLANDO SANTOFIMIO GAMBOA</p>

Nit.830.507.387-3

<p><b>CONSORCIO CONCOL CROMAS :</b> Representante Legal: Lina Marpia Barguil Manrique</p> <p><b>INTEGRANTES CONSORCIO:</b> <b>*CONSULTORIA COLOMBIANA S.A.</b> Representante Legal: Alvaro Torres Macías</p> <p><b>*CROMAS S.A.:</b> Representante Legal: Lina María Barguil Manrique</p>	<p><b>OBJETO CONTRATO No. 001/2006:</b></p> <p>Ejecución del tramo uno (1) de la Licitación Pública LPI001-2005, consistente en la construcción de la troncal del SITM sobre la diagonal 15 entre la Avenida Quebrada Seca (k0+00) y el Centro Comercial San Andresito La Rosita (k1+170)</p>	<p>Diferencias contractuales surgidas durante la ejecución del Contrato No. 001 de 2006</p>	<p>CONSORCIO CONCOL CROMAS convocó a METROLINEA a Tribunal de Arbitramento y el Laudo Arbitral fue proferido el 09 de Marzo de 2010 en contra de METROLINEA</p> <p>Posteriormente METROLINEA interpuso Recurso de Anulación y el fallo fue proferido el 23 de Febrero de 2012 - Declarando Infundado el Recurso de Anulación interpuesto</p>	<p>MARTHA LEONOR FERREIRA ESPARZA</p>
<p><b>CONSORCIO CONCOL CROMAS:</b></p> <p><b>INTEGRANTES CONSORCIO:</b> <b>*CONSULTORIA COLOMBIANA S.A.</b> Representante Legal: Alvaro Torres Macías</p> <p><b>*CROMAS S.A.:</b> Representante Legal: Lina María Barguil Manrique</p>	<p><b>OBJETO CONTRATO No. 005/2006:</b></p> <p>Ejecución del tramo de la troncal mixta del sistema integrado de transporte masivo sobre la Carrera 27 entre la Calle 11 (k0+000) y la Avenida Quebrada Seca (k1+050) y el par vial Calle 10 Calle 11 entre las Carreras 15 y 27 y acceso UIS</p>	<p>Diferencias contractuales surgidas durante la ejecución del Contrato No. 005 de 2006</p>	<p>CONSORCIO CONCOL CROMAS convocó a METROLINEA a Tribunal de Arbitramento y el Laudo Arbitral fue proferido el 12 de Agosto de 2014 parcialmente en contra de METROLINEA</p> <p>Posteriormente METROLINEA interpuso Recurso de Anulación y el fallo fue proferido el 29 de Septiembre de 2015 - Declarando Infundado el Recurso de Anulación Interpuesto</p>	<p>LUIS GUILLERMO DAVILA VINUEZA</p>

<p><b>ESTACIONES METROLÍNEA:</b> Representante Legal: Diana Patricia Gil López</p>	<p><b>OBJETO CONTRATO:</b>  Concesión para la construcción de la Estación de Cabecera y los patios de operación y talleres de Floridablanca, del Sistema Integrado de Transporte Masivo del Área Metropolitana e Bucaramanga</p>	<p>Diferencias contractuales surgidas durante la ejecución del Contrato de concesión construcción estación de cabecera, patios, talleres de Floridablanca</p>	<p>ESTACIONES METROLÍNEA convocó a METROLÍNEA a Tribunal de Arbitramento y el Laudo Arbitral fue proferido el 18 de Febrero de 2016 en contra de METROLÍNEA  Aclaración Laudo Arbitral 09 de Marzo de 2016  Posteriormente METROLÍNEA interpuso Recurso de Anulación y el fallo fue proferido el 09 de Junio de 2017 - Declarando Infundado el Recurso de Anulación Interpuesto</p>	<p>JORGE ENRIQUE SANTOS RODRIGUEZ</p>
<p><b>OPERADORA DE TRANSPORTE MASIVO MOVILIZAMOS S.A. ESTACIONES METROLÍNEA:</b> Representante Legal: Nelson Arenas Neira</p>	<p><b>OBJETO CONTRATO:</b>  CONTRATO DE CONCESIÓN DOS PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE MASIVO DE PASAJEROS DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO DEL ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA</p>	<p>Diferencias contractuales surgidas en la ejecución del Contrato de concesión</p>	<p>OPERADORA DE TRANSPORTE MASIVO MOVILIZAMOS convocó a METROLÍNEA a Tribunal de Arbitramento y el Laudo Arbitral fue proferido el 8 de Abril de 2019 a favor de METROLÍNEA  Aclaración Laudo Arbitral 26 de Abril de 2019</p>	<p>ROMAN ANDRES VELASQUEZ CALDERON</p>

Como se detalla en el cuadro, la representación judicial en cada uno de los Tribunal de Arbitramento ha contado con Profesionales del Derecho altamente calificados y especializados que han sido previamente contratados para realizar la defensa técnica y jurídica en representación de METROLÍNEA.

En relación con los procesos judiciales en curso, cada proceso tiene su respectivo apoderado judicial que trabaja de manera conjunta con todo el personal de la entidad para defender y debatir con fundamentos de derecho cada una de las pretensiones presentadas por los demandantes en cada demanda o proceso judicial en curso.

El Comité de Conciliación de la entidad se reúne con el objeto de estudiar y analizar la procedencia de las conciliaciones judiciales y extrajudiciales solicitadas, además estudia la formulación de políticas de prevención del daño antijurídico y el estudio y análisis sobre la procedencia de iniciar o no las respectivas acciones de repetición.

**6. Que estudio se ha hecho para determinar que es viable pagar por kilómetro recorrido y no por pasajero.**

En relación con el pago por kilómetro ejecutado por tipología (Articulado/padrón/Alimentador) establecido para los contratos de concesión, se contempló desde la estructuración del SITM mecanismos de remuneración a los operadores de transporte (Flota) distintos al pago x pasajero en el "espíritu" bien intencionado de mitigar los efectos negativos de una operación enmarcada en la "guerra del centavo", es decir ingresos supeditados a cuantos pasajeros recojo y facturo en contra de la prestación de un servicio en condiciones de seguridad, accesibilidad y con niveles de servicio acorde a las necesidades de las comunidades.

Los estudios de estructuración del SITM-Metrolínea incluyeron dentro de los pliegos de condiciones y documentos precontractuales análisis en este sentido, es decir que a los concesionarios que ofertan el servicio en virtud de una flota suministrada al sistema, se les remuneraría en función de los kilómetros ejecutados para movilizar a los potenciales usuarios del sistema, para tal fin se estableció a través de una canasta de costos, cuales debería ser los valores a cancelar para cada uno de esos kilómetros en cada tipología, incorporando en dicho análisis variables tales, como tipo de bus, componentes tecnológicos y de seguridad, personal directo e indirecto, entre otro sin número de variables financieras a fin de establecer un precio mínimo que debería ser revisado y licitado por los interesados en participar en el negocio de la operación, tal y como se detalla en la siguiente imagen, tomada de los pliegos de condiciones:

Esto se determinó con base en el estudio de "ESTRUCTURACIÓN TÉCNICA Y FINANCIERA DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO METROPOLITANO (SITMM) DE BUCARAMANGA", el cual se adjunta para referencia, (Ver anexo: SAIP -Estudio Financiero SITM).

Sin embargo, con ocasión del proceso de construcción y concertación del Modelo de Complementariedad Operativa (MCO), se evaluaron distintas alternativas de remuneración que permitiera a los actores de la complementariedad acceder en condiciones de equilibrio financiero para todos los actores del sistema, tal y como se detalla en el informe adjunto, entre las cuales se exploraron, pago por pasajero, pago por kilómetro ajustado a las tipología de buses del TPC y un pago combinado (pasajeros + kilometro),( Ver anexo: Informe Asesor Financiero ML).

Los anexos mencionados en el presente oficio, superan el tamaño permitido de adjuntos por correo electrónico por tanto se deben descargar en el siguiente link:

<https://we.tl/t-DPGyu4oKLu>

Cordialmente,



**EMILCEN DELINA JAIMES CABALLERO**

Gerente

Metrolínea S.A.