



PURA VIDA



RESOLUCIÓN METROPOLITANA No. 000880

(18 JUL. 2014)

"Por medio de la cual se adopta una decisión en un procedimiento administrativo sancionatorio en materia de transporte"

EL DIRECTOR DEL ÁREA METROPOLITANA DEL VALLE DE ABURRÁ

En uso de sus facultades legales, en especial las previstas en la Ley 1625 de 2013 y con fundamento en las Leyes 86 de 1989, 105 de 1993, 310 y 336 de 1996, la Resolución 1371 de 2008 del Ministerio de Transporte y los Acuerdos Metropolitanos 019 de 2002 y 10 de 2013,

1. Antecedentes normativos

De conformidad con los artículos 1, 2, 322 y 365 de la Constitución Política de Colombia, los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado, correspondiéndole el deber de garantizar su prestación eficiente y la protección a todos los usuarios. Corolario del sentir de dichas normas, en las Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996 se ha resaltado el carácter de dicho servicio público, predicando que la operación del transporte público estará bajo la regulación del Estado, quien ejercerá el control y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación, en condiciones de eficiencia, accesibilidad, calidad, oportunidad y seguridad; otorgándole a la operación de las empresas de transporte público el carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado, lo que implica la prelación del interés general sobre el particular, especialmente en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el reglamento para cada modo.

Ante las considerables cifras en la inversión que representa la implementación y/o expansión de los sistemas masivos, de manera justa se ha consagrado en la Ley 310 de 1996 que deben confluir en su financiación la Nación y los entes territoriales locales; y para desarrollar dicha tarea, el Gobierno Nacional ha venido formulando políticas en materia de transporte público a través de los distintos documentos CONPES, en los que precisamente se ha incluido el Sistema Integrado del Valle de Aburrá.





PURA VIDA

000880



a) Competencia de la autoridad de transporte masivo

Mediante Resolución 1371 de 2008, el Ministerio de Transporte definió como área de influencia del Sistema Integrado de Transporte Masivo del Valle de Aburrá, a las áreas urbanas y suburbanas de los municipios de Medellín, Envigado, Bello, Itagüí, Girardota, Barbosa, Copacabana, Sabaneta, La Estrella y Caldas y aprobó como autoridad de transporte para la administración del Sistema Integrado de Transporte Masivo del Valle de Aburrá al "Área Metropolitana del Valle de Aburrá", en relación con todos sus componentes Suburbano, Metro, Cable (masivo de alta capacidad), Bus Rápido (masivo de mediana capacidad) y buses alimentadores presentes y futuros.

El Área Metropolitana del Valle de Aburrá es autoridad de transporte masivo, de conformidad con lo previsto en la Ley 1625 de 2013, el Decreto Nacional 3109 de 1997, la Resolución 1371 de 2008 del Ministerio de Transporte y los Acuerdos Metropolitanos 019 de 2002 y 10 de 2013. En el ámbito normativo descrito, le corresponde fijar las tarifas del transporte público masivo, velar por la sostenibilidad del Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá –SITVA y desde el cometido del control y la vigilancia adelantar las acciones necesarias tendientes a garantizar que en el futuro se atiendan las necesidades tecnológicas en términos de dependencia y obsolescencia, así como, salvaguardar la prestación continua del servicio público esencial de transporte. Todo ello bajo el entendido de que en su deber y responsabilidad de asegurar la prestación eficiente a todos los usuarios le atañe precisamente controlar y velar que las empresas de transporte público cumplan con la normatividad, políticas, parámetros y demás requerimientos normativos, **aún en las empresas que ostenten la condición de entidades públicas y propendan en sus planes y metas por la expansión del mismo Sistema de Transporte Masivo.**

b) Normas que rigen la determinación de las tarifas y su destinación

El artículo 12 de la Ley 336 de 1996, prevé que las empresas constituidas para prestar el servicio público de transporte tendrán en cuenta, para efectos de cumplir con las condiciones de seguridad, **la implantación de programas de reposición, revisión y mantenimiento** de los equipos, entre otras.

Para garantizar la prestación del servicio de transporte, señala Ley 86 de 1989 en su artículo 14 que las tarifas de transporte masivo deben ser suficientes para cubrir los costos de operación, administración, **mantenimiento y reposición** de



PURA VIDA

000880



equipos y en tal virtud, le corresponde a las autoridades competentes elaborar los estudios de costos que servirán de base para la fijación de las tarifas en materia de transporte, de conformidad con lo señalado en los artículos 29 y 30 de la Ley 336 de 1996.

En el desarrollo del propósito contemplado en el artículo 14 de la Ley 86 de 1989, al momento de fijar la tarifa de transporte por parte de la autoridad de transporte, se han incluido los aprovisionamientos financieros calculados para la repotenciación y reposición de equipos en las modalidades de transporte Metro y Cables, así como los relativos a los costos operativos, de administración, de acuerdo a los estudios técnicos y propuestas de tarifas presentadas por la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada; todo de conformidad con lo previsto en la Resolución 8000 de 1995, proferida por el Ministerio de Transporte en la que señaló algunos criterios a tener en cuenta para la fijación de las tarifas en el sistema de transporte masivo de pasajeros tipo Metro.

En consonancia con lo anterior, se predica así que la autoridad de transporte al momento de fijar la tarifa ha determinado los aprovisionamientos necesarios para que en el futuro se cuenten con los recursos para cubrir los costos inherentes a la repotenciación y reposición de equipos, en las cifras que se discriminarán a lo largo de la presente decisión y al unísono, se pueda garantizar a todos los usuarios de la Región la continuidad y seguridad en la prestación del servicio de carácter esencial.

2. Identidad de la Empresa Investigada

La Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada, con Nit. 890923668-1, domiciliada en la Calle 44- No. 46 -001, municipio de Bello (Antioquia), es una empresa de responsabilidad limitada conformada entre entidades de derecho público (Departamento de Antioquia y Municipio de Medellín), del nivel municipal, constituida mediante Escritura Pública No. 1020 de la Notaría 9 de Medellín el 31 de mayo de 1979, modificada por la Escritura Pública No. 529 de la Notaría 24 del Círculo Notarial de Medellín el 3 de junio de 2008.

La Empresa, en su calidad de entidad pública, con naturaleza industrial y comercial del Estado, tiene por objeto:

"1. La planeación, construcción, operación, recaudo y administración de servicios de transporte público de pasajeros. Para el efecto podrá:

4



000880



PURA VIDA

Planear, construir, operar, controlar y mantener uno o varios modos o sistemas de transporte. ...

La Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada se encuentra legalmente habilitada para prestar el servicio de transporte masivo, de conformidad con lo dispuesto en la Resolución 2275 de 1999 del Ministerio de Transporte y del mismo modo, cuenta con habilitación y permiso de operación para prestar el servicio de transporte por cables, entre otros; todo lo anterior, en virtud de lo dispuesto en la Resolución No. 1643 de 2004 del Ministerio de Transporte y en las Resoluciones Metropolitanas Nos. 1236 de 2007 y 1541 de 2012.

3. Situación Fáctica

Con fundamento en la información aportada por la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada contenida en el oficio 50000- 003906 del 8 de agosto de 2013, en el cual se expresa los conceptos y valores de las inversiones y destinación de los recursos del Fondo de Repotenciación y Reposición de trenes y equipos y en armonía con lo dispuesto en el 50 de la Ley 336 de 1996, en el que se faculta a las autoridades competentes para iniciar las respectivas investigaciones cuando se tenga conocimiento de la comisión de una infracción a las normas de transporte, el Área Metropolitana del Valle de Aburrá consideró procedente abrir investigación y formular un cargo a la mencionada Empresa, por presunta violación a las normas vigentes en materia de transporte, en especial a lo consagrado en los artículos 14 de la Ley 86 de 1989 y 12 de la Ley 336 de 1996, teniendo en cuenta que presumiblemente: i) no se cuenta con una debida implantación del programa de reposición y mantenimiento de equipos y, ii) destinar parte de los aprovisionamientos previstos en la tarifa para el mantenimiento y reposición de equipos, en otros costos que no hacen parte de la composición de la tarifa.

Ello, precisamente por lo determinado en la información que fue reportada por la misma Empresa, cuando da respuesta a un requerimiento elevado por el Área Metropolitana del Valle de Aburrá en la que se indaga sobre los recursos aprovisionados en la tarifa por concepto de repotenciación y reposición de equipos, y se responde conforme a la relación contenida en la siguiente tabla:





PURA VIDA

000880



EMPRESA DE TRANSPORTE MASIVO DEL VALLE DE ABURRA
RESUMEN FONDE DE REPOTENCIACION Y REPOSICIÓN
Valores a Diciembre 31 de 2012
Millones de \$

Concepto	Valor
Valor acum a dic 2012	445.179
Menos	
Prestamos Exp y Crecimto	(174.084)
Fondo Pensiones	(12.500)
Fondo de Seguros	(60.000)
Sup(Def) del Fondo	198.594

Requisitos que Amparan fondo	Valor
Portafolio y fiducia	182.778
Caja y Bancos	15.816
Total	198.594

Bancos y Fiducia	Valor
Grupo Bancolombia	52.604
Fiduoccidente	43.978
Grupo Aval	68.762
Sector Público	15.184
Citibank	2.047
Grupo Bolivar	203
Total	182.778

Ante la situación informada sobre la realización de inversiones y pagos con recursos aprovisionados en la tarifa únicamente para la repotenciación y reposición de equipos, específicamente en préstamos para expansión y crecimiento (infraestructura y compra de equipos nuevos), pagos de pensiones y seguros (cuando ellos corresponden al concepto de administración y operación, estimados en la tarifa); y por la razón de la lógica interdependencia de los conceptos que hacen parte de la tarifa, es por lo que se originó el accionar de la autoridad de transporte masivo a fin de verificar la existencia de las provisiones anuales necesarias para la reposición y repotenciación de trenes y equipos utilizados para la operación y en consecuencia la destinación de los mismos, en actividades distintas a la finalidad para la cual se habían determinado al momento de fijar la tarifa.

4. De los descargos

Una vez notificado la Resolución Metropolitana No. 1871 del 19 de noviembre de 2013, con la cual que se dio apertura a la investigación administrativa sancionatoria a la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada, se formuló cargo único y se concedió el término de quince (15) días para que por escrito diera respuesta al cargo formulado y aportara las pruebas que se



000880



PURA VIDA

consideraran pertinentes. Se encuentra comprobado en el expediente que no se arrió al proceso investigativo documento contentivo de descargos, ni se dirigió ante la autoridad de transporte masivo solicitud alguna de pruebas por la Empresa Investigada.

5. Síntesis de las pruebas recaudadas

No obstante, no solicitarse o aportarse prueba en la oportunidad de la actuación administrativa por la Entidad investigada, el Área Metropolitana del Valle de Aburrá dando relevancia al debido proceso y a los principios de justicia y seguridad jurídica y con el fin de llegar a una decisión basada en percepciones y conocimientos verídicos, que esclarezcan los hechos que dan origen a la apertura de la investigación, acudió a la facultad de decretar pruebas de oficio para poder contar con un acervo probatorio más fuerte, que fuera susceptible de un análisis con el que se pudiere conllevar a la verdad y fue así, como a través de los Autos Nos 333 y 1377 de 2014, los que fueron igualmente notificados al apoderado de la parte investigada, decretó de oficio una serie de pruebas, a las que se les imprimirá el valor probatorio de acuerdo a los criterios decantados por la normatividad en materia de transporte.

Se describe a continuación las pruebas que reposan en el expediente, las que corresponden a la documentación que dio origen a la actuación administrativa y a las que con posterioridad fueron arriadas a la investigación por la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada y por la Subdirección de Movilidad del Área Metropolitana del Valle de Aburrá ante el uso de la facultad de decretar pruebas de oficio, así:

- a. Oficio No. 009401 de 2013 del Área Metropolitana del Valle de Aburrá en el que solicita a la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada:
 - *“La estimación de los recursos requeridos para la reposición y repotenciación de trenes y equipos necesarios para la operación, diferenciando el valor de cada uno.*
 - *El aprovisionamiento anual para la repotenciación y reposición de trenes y equipos necesarios para la operación desde el inicio de la puesta en marcha de los mismos hasta el agotamiento de la vida útil de los mismos, especificando el año de repotenciación de cada uno.*
 - *Recursos depositados anualmente en la Entidad Financiera por concepto de repotenciación y reposición de trenes y equipos necesarios para la operación,*



PURA VIDA

000880



diferenciando el valor de cada uno, especificando los rendimientos financieros causados hasta la fecha.

- *Nombre de la Entidad Financiera en la que se encuentran depositados dichos recursos."*

b. Oficio No. 3906 del 8 de agosto de 2013 de la Empresa de Transporte de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada en el que detalla la siguiente información, en relación con lo solicitado en el ya citado oficio 009401 de 2013:

- En la tabla de Ejecución de ingresos y egresos 1996-2012 se describe el superávit acumulado para el período de **\$445.179** millones, que corresponde a criterio de la Empresa, a los recursos con destino al Fondo de Repotenciación y Reposición, según el artículo 14 de la Ley 86 de 1989.
- En la tabla Egresos Expansión y Crecimiento, flujo de caja presupuesto Metro 1996-2012, se establece que el monto acumulado es de **\$174.084** millones, destinados para préstamos para expansión y crecimiento.
- En la tabla Resumen Fondo de Repotenciación y Reposición se establece los recursos destinados para el Fondo de Pensiones en \$12.500 millones y para el Fondo de Seguros la suma de \$60.000 millones.
- En la misma tabla Resumen Fondo de Repotenciación y Reposición se establece como superávit del mismo, la diferencia entre los cuatro conceptos anteriores (acumulado 2012, menos préstamos de expansión y crecimiento, menos fondos de pensiones y seguros), para un saldo de **\$198.594** millones.
- El cuadro que contiene el Plan Rector de Tecnología Operativa, en el que la Empresa cuantifica en U\$588.156.110 los recursos requeridos en dólares del 2013 para repotenciar y reponer los activos necesarios para la operación del transporte en un horizonte de 27 años (2014-2040).
- Los rendimientos financieros acumulados del 1996 al 2012 \$134.737 millones.

A su vez expresan que los "datos suministrados corresponden a los registrados por la ETMVA en la ejecución presupuestal de los años contemplados en el análisis



PURA VIDA

000880



y que fueron revisados y aprobados en su momento por la Revisoría Fiscal, la Contraloría de Medellín, la Junta Directiva y la Junta de Socios del Metro"

c. Documento en el que se da respuesta al Auto No. 000333 de 2014, en el que la Empresa de Transporte de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada informa:

- Las obras de infraestructura ejecutadas y adquisiciones ejecutadas con recursos propios de los aprovisionamientos para la repotenciación y reposición de equipos, así:
 - Compra de 13 trenes de tres unidades cada uno, con el fin de responder a la demanda adicional por la entrada en operación de proyectos como la extensión al sur, el cable de occidente (Línea j) y la reorganización del transporte público, así como el crecimiento vegetativo que se presenta en la actividad del transporte. (Se listan 10 contratos).
 - Extensión al Sur, con una longitud de 2.477 metros de doble vía férrea, con el que se pretende extender y mejorar la calidad de vida entre todos los habitantes del Valle de Aburrá, sus cercanías y el suroeste del departamento. (Se listan 7 contratos y se expresa que los proyectos fueron avalados y aprobados por la Junta Directiva, como consta en las Actas).
 - Frente a las inversiones relacionadas a los Fondos de Pensiones y Seguros con recursos del Fondo de Repotenciación y Reposición de equipos se aduce:

El Fondo de Seguros obedece a una reserva de recursos con el fin "de garantizar ante las entidades aseguradoras fondos disponibles para cubrir los deducibles y autoseguros por siniestros, lo cual se refleja en una disminución de costos de seguros por menores valores de primas en las pólizas. Sin embargo, cuando se presentan siniestros y es necesarios cubrirlos, estas erogaciones representan un costo de la operación que se debe atender con los recursos generados durante el año fiscal vigente, entendido como un egreso necesario para el funcionamiento del sistema según lo establecido en el Artículo 14 de la Ley 86/89. La constitución y el valor de este fondo fueron aprobados por la Junta Directiva y la reglamentación del mismo se hizo mediante la Resolución No. JD-098 de 2002.

El Fondo de Pensiones es un pasivo estimado que corresponde al valor presente de todas las mesadas futuras que la Empresa deberá cancelar



PURA VIDA

000880

000000



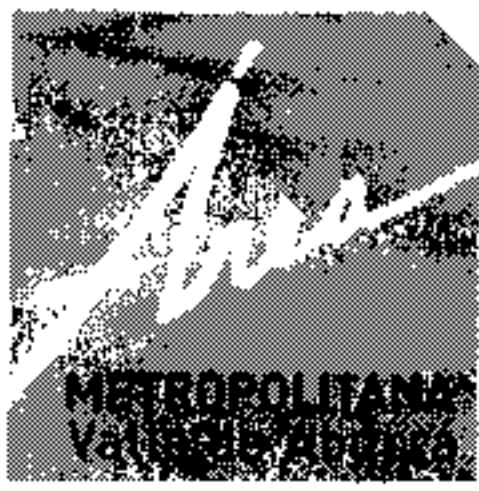
a aquellos empleados que cumplieron o cumplirán ciertos requisitos de Ley en cuanto a edad, tiempo de servicio y otros, determinado con base en los estudios actuariales que la Empresa realiza anualmente. Para los empleados cubiertos con el nuevo régimen de seguridad social (Ley 100 de 1993), la Empresa cubre su obligación de pensiones a través del pago de aportes a los Fondos de Pensiones en los términos y las condiciones contempladas en dicha Ley.

Este fondo fue igualmente autorizado por la Junta Directiva de la Empresa y se reglamentó mediante la Resolución JD-099 de 2003" (...)

De acuerdo a lo anterior, estos dos conceptos por hacer parte de la estructura operativa de la Empresa, deben ser financiados con los recursos que provienen de la tarifa, tal como lo señala el Artículo 14 de la Ley 86 de 1989."

- Del retorno de la inversión con recursos del Fondo de Repotenciación y Reposición se aduce que se dará de los recursos invertidos para la compra de trenes en 15 años y los de la extensión al sur en 43 años.
- De la financiación del Plan Rector de Tecnología Operativa se expresa: "las proyecciones financieras de la Empresa consideran el crecimiento de la tarifa media del sistema con la inflación, lo cual tiene un impacto positivo sobre los excedentes operativos que nutren la disponibilidad final, a partir de la cual se contará con recursos propios para cumplir con el Plan Rector de Tecnología Operativa y en general con los diferentes planes rectores definidos en el Plan Maestro de la Empresa. Sin embargo, dada la cuantía de las obligaciones futuras, en algunos períodos se deberá recurrir a la financiación externa y otros mecanismos financieros que permitan atender los desembolsos en tiempo."
- La decisión de financiar estos proyectos con recursos del Fondo de Repotenciación y Repotenciación "se fundamentó en que la estructura de capital debería ser mixta, es decir, una mezcla entre capital propio, aportes de entidades externas y endeudamiento. Sin embargo, contratar un crédito con la banca local era difícil, debido a que la Empresa hasta aquel entonces no contaba con historial crediticio y sus estados financieros son de difícil comprensión, debido a su compleja estructura de deuda. Producto de esto, la banca local, otorgó un crédito con un monto inferior al esperado, debido a que las condiciones de riesgo crediticio de la Empresa no eran óptimas. Como consecuencia de esta situación, el resto de la inversión necesaria para financiar los proyectos, fue apalancada con recursos propios considerando que la rentabilidad que podrían generar las inversiones de este proyecto superaría las tasas de rentabilidad de cualquier título valor con un mínimo riesgo posible.

Adicionalmente, al momento de tomar esta decisión, se consideró también que estos proyectos no sólo tenían retorno financiero, sino que



000880

PURA VIDA



además generaban una rentabilidad social asociada al incremento de la cobertura de un sistema de transporte de calidad, como consecuencia de la expansión del sistema férreo en el sur del Valle de Aburrá y además, una mejora en los tiempos de viaje de las personas por una mejor oferta de servicio".

- Se describen las inversiones que ha realizado la Empresa en títulos de renta fija, CDT'S y bonos de entidades financieras vigiladas por la Superintendencia Financiera, en la que relacionan que las inversiones a diciembre de 2013 por recursos del Fondo de Repotenciación y Reposición corresponden a la cifra de **\$283.165.634.146**.

- Anexan algunas Actas de Junta de Socios, de las que se extraen los siguientes apartes:

ACTAS DE JUNTA DE SOCIOS		
Fecha	Número de acta y folios	Temario Tratado
28/03/2006	34.(Folios 214 - 219)	Se presentan informes gerenciales y de revisoría fiscal, se dan explicaciones sobre el numeral 6 de la reunión referente a la consideración de los estados financieros donde aparece la deuda. El Gerente General dice que ya hay claridad en la contabilización del 40% por parte de la Nación y el resto 60% es el incremento grande en el gasto . Expone que esta situación es compleja porque de la Tesorería del Metro no sale ni un solo pago para la deuda con la Nación. Finaliza recordando que la deuda toda esta en los Libros, no obstante el pago se haga con la sobretasa a la gasolina y el impuesto al consumo del tabaco. Los Socios analizan y destacan el gran esfuerzo de las entidades socias por mantener la Empresa.
29/03/2007	36.(Folios 224-229)	El Gerente General entera a los socios sobre el Acuerdo de Pago de la deuda del Metro; explica sobre las valorizaciones y desvalorizaciones de los activos.
25/03/2008	37.(Folios 230 - 240)	Informe de Gestión de la Junta Directiva y del Gerente, de la Revisoría Fiscal.- Se solicita la Reforma Estatutaria para la adecuación del objeto social de la Empresa al Plan Maestro 2006-2020 y por unanimidad se aprueba. El Alcalde de Medellín propone que el desarrollo de estudios de proyectos de energía hidroeléctrica y de otras opciones de cables en la ciudad, manteniendo la perspectiva del Municipio de Medellín como gran financiador.





PURA VIDA

000880



ACTAS DE JUNTA DE SOCIOS		
Fecha	Número de acta y folios	Temario Tratado
17/03/2009	39.(Folios 247-252)	Se presentan los Informes de Gestión y el de Revisoría Fiscal. Sobre la nota 21 de su informe referida al Laudo Arbitral del Tribunal de Arbitramento de Panamá, la doctora Ana Cristina Moreno recuerda que en la Junta se creó un Fondo de Contingencias para el efecto. Aclara el Revisor Fiscal la diferencia entre Fondo y Provisión, también sobre la nota 7 y el concepto de la Contaduría General de la Nación en cuanto a la posibilidad de postergar el avalúo técnico de la valorización de los activos, por los altos costos que representa para la Empresa.
25/03/2010	40.(folios 253 - 262)	Al presentar los informes del Gestión en los que se relacionan las actividades realizadas por la Empresa, el Gobernador resalta los esfuerzos por la sostenibilidad de la Empresa y los buenos resultados que ya está mostrando el Balance General. Aclara el Gerente que para que las cifras de la Empresa queden totalmente saneadas contablemente, no falta sino el trabajo que se hará en la presente vigencia, consistente en la valoración del equipo móvil, para lo cual se tomará como referencia el valor de compra de los trenes, que acaba de acabar de adquirir la Empresa. Al tratar el tema de la solicitud del Municipio de Medellín sobre el capital de la Empresa y los Proyectos Municipales, el Gerente General informa que comunicó al Ministerio de Hacienda y Crédito público sobre el querer de uno de los socios de modificar la parte accionaria de la Empresa, esto porque dicho Ministerio es crítico fundamentalmente en temas de la Empresa. El Gobernador expone que lo "importante es que los socios han capitalizado los excedentes operacionales para los proyectos a futuro y para la sostenibilidad."
		Acota el señor Gobernador que el acuerdo de pago con la Nación tiene como sustento que la Empresa pudiera tener ingresos suficientes para funcionamiento y para algunas inversiones y que le parece bien que la Junta Directiva y el Gobierno Nacional miren hacia dónde va la sociedad. "Lo importante es que los socios han capitalizado los excedentes operacionales para los proyectos a futuro y para la sostenibilidad."
		El Gerente General pide autorización para presentar un estudio sobre la proyección financiera de la Empresa, en el análisis de la demanda se presenta partiendo de una demanda estimada en el 2011 de 487.480 pasajero en DTL, además explica el gerente financiero que no se tuvo en cuenta el proyecto SITVA y tranvías.
		El Gerente General se refiere al mensaje del señor Presidente de la República sobre <i>"El Bolsillo Grande"</i> <i>"que debe hacer la empresa para ser suficientemente autónoma para cubrir gastos, funcionamiento, y las inversiones que a futuro debe realizar, porque tal como se pregunta el señor Presidente ¿a quien le va a pasar la factura?"</i>
		Reafirma el Gerente General que el "Bolsillo Grande" se construye únicamente con tarifa y que con los presupuestos de tarifa actuales empieza a preocupar la caja de la Empresa que es muy delicada. Agrega que no se compadece un incremento de tarifa promedio para este año del 0.98%, por lo que de llegar a



PURA VIDA

000880



ACTAS DE JUNTA DE SOCIOS		
Fecha	Número de acta y folios	Temario Tratado
		una situación de descapitalización tendrá que llamarse a los dueños, más cuando se conoce que los sistemas masivos en todo el mundo requieren del subsidio. Reconoce el Dr. Iván Mauricio Pérez que el Municipio de Medellín es consiente del esfuerzo de la Empresa, la participación del Municipio de Medellín en los Cables "fondo perdido". Mientras que la Empresa participa con un % menor y recupera su inversión con el aumento de los usuarios.
22/03/2011	41. (folios 263 - 267)	En esta Junta solo se consideraron los informes Administrativos, Financiero y Revisoría Fiscal.
08/03/2012	42. (folios 268- 281)	Informe de Gestión de la junta directiva y del Gerente, de la Revisoría Fiscal, Informe y Valoración del monitoreo del Gobierno Corporativo, agrega el señor Gerente que los socios han venido cumpliendo con sus compromisos. El Presidente de la Junta de Socios, Dr. Aníbal Gaviria Correa pregunta sobre los compromisos que adquirió el Gobierno Nacional en relación con la extensión al sur a lo que responde el Gerente que el Gobierno Nacional nunca aportó los recursos que se comprometió, y que el AMVA y el Departamento aportaron 35.000 millones, lo cual no se compadece con la inversión del Metro de \$160.000 mil millones, agregando que se deben considerar que no hay aportes de la Nación en los proyectos de cables, Extensión al Sur, y corredor de Ayacucho. Esto es un desequilibrio enorme con relación a las demás ciudades, y en especial en comparación con Bogotá. Agrega además que el desequilibrio es en 3 factores, en pago a la deuda el aporte del 70% en otras regiones del país y Antioquia solo el 40% y los Proyectos de expansión que no han contado con el apoyo de la Nación. Se delega una comisión con el fin de llevar el tema al Gobierno Nacional. Consideración de los estados Financieros: El Gerente Financiero expone que es una empresa "sui generis" porque conviven en una sola estructura administrativa dos empresas una constructora y otra operadora. Expresa que los transportes masivos requieren inversiones cuantiosas y no es posible recuperarlas vía tarifa.
20/03/2013	43.(folio 2825-289)	Se tiene exacto el ciclo de 1 año para la Línea 1 de buses y de la extensión al sur en el resultado final del Balance.

- Anexan algunas Actas de Junta Directiva, de las que se extraen los siguientes apartes:

ACTAS DE JUNTA DIRECTIVA			
No Acta / Fecha / Folios	Temario Tratado	Total Millones	Aporte ETMVA



PURA VIDA

006880



ACTAS DE JUNTA DIRECTIVA			
No Acta / Fecha / Folios	Temario Tratado	Total Millones	Aporte ETMVA
336 de 26/07/2005 2382 - 2396	* Solicitud de adición presupuestal: El Gerente Financiero señala que para la ampliación de la estación Itagüí se requiere comprar un lote de terreno, estimado en 4.500 millones que se financiara con una partida de 3.000 millones de la caja del Metro y con los ingresos provenientes de la venta de un lote de propiedad de la Empresa localizado en las cercanías de la Estación Cisneros. Lo cual es aprobado por los miembros de Junta. * Pregunta el Dr. Alberto León Mejía cuáles son los criterios que condicionan la realización del proyecto Expansión al Sur? Informa la Dra. Maria Elena Restrepo que la integración de transporte metropolitano en las estaciones del Norte y Sur del Metro, siendo éste un requisito indispensable para poder ejecutar el Proyecto. * El Gobernador pregunta la razón por la cual las cifras que le presentan ahora son distintas. La Dra. María Elena responde que después de presentar el proyecto al señor Alcalde, éste solicito que se eliminara la participación del Área Metropolitana, toda vez que el municipio de Medellín aporta el 85% de los recursos del Área y quienes se beneficiaran de la extensión al Sur serán los municipios de Itagüí, La Estrella, Caldas y Sabaneta, por tanto se les debe solicitar a los municipios del Sur que aporten para el proyecto.	4.500	4.500
346 de 26/09/2006 2478 - 2488	* Presentación del proyecto Tarjeta Cívica y presupuesto para Metroplús. Informe del Proyecto Metroplús y la integración del transporte. El Alcalde expresa que no conoce país del mundo, ni ciudad de Colombia que no hayan o estén teniendo problemas con los sistemas de transporte masivo; que Medellín es el que tiene mejor manejo en el país en la construcción y avance de obras, por lo que hay que buscar la ruta para llegar al Gobierno Nacional para pedir más recursos para la hacer la verdadera integración. * El Dr. José Fernando Ángel expone que los recursos futuros del Metro y de Metroplús se deben garantizar con eficiencia y no con pago mayor por parte de los usuarios y finaliza expresando que es una obligación de ciudad proteger el Metro.		



000880



PURA VIDA

ACTAS DE JUNTA DIRECTIVA			
No Acta / Fecha / Folios	Temario Tratado	Total Millones	Aporte ETMVA
352 de 29/05/2007 2543-2580	Se presenta a la Junta, la extensión de la Línea A del Metro hacia el sur, los trenes de cercanías del sur y norte, en los que se destaca las características generales y la evaluación financiera, con el análisis multiobjetivo de la Línea A hacia el Sur. El Ministro de Transporte indica que con el Metro hay que definir y ajustar las aspiraciones para definir el panorama tarifario en el Valle de Aburrá indispensable para la viabilidad del Proyecto y Metroplús. Recuerda que la empresa debe recortar un "tris" las aspiraciones sin afectar la expansión del sistema. Frente al tema de la entrega del proyecto Metroplús al Metro, el Gobernador expresa o previene que tanto la Gobernación como la Alcaldía tienen que tener una posición muy cuidadosa sobre el desarrollo futuro del Metro, porque no pueden ser estas administraciones las que se dejen en entredicho si se lesiona la dinámica positiva que ha tenido el Metro en el desarrollo del AMVA.		
355 de 26/06/2007 2582-2591	* Se informa sobre la banca de inversiones para compra de trenes. Se expone el tema de la estructuración de un crédito sindicado y como se está avanzando para obtener una calificación para la Empresa de capacidad de pago en función del endeudamiento que se necesita para inversión. * Información sobre proyectos de la Extensión al Sur, el presupuesto preliminar y las entidades que tienen participación económica en el proyecto (Municipios del Sur del Valle de Aburrá y AMVA). El Gerente General informa la modificación al proyecto consistente en la inclusión de la estación intermedia. Se informa que el Costo por Km es de aproximadamente de 34 millones de dólares, sin incluir el servicio a la deuda, con esta fue de 67.7 millones de dólares. A su vez se presenta la solicitud de adiciones presupuestales para la reparación de trenes, proyectos metrocable-Arví y extensión al sur, las cuales son aprobadas. Se menciona en esta adición la reposición de unos recursos para el Fondo de Seguros por una contingencia en el choque de unos trenes	338.500	209.870



PURA VIDA

000880



ACTAS DE JUNTA DIRECTIVA			
No Acta / Fecha / Folios	Temario Tratado	Total Millones	Aporte ETMVA
359 de 13/11/2007 2629-2645	* Solicitud de adiciones presupuestales para compra de trenes: El ingeniero Carlos Chávez en una presentación destaca las condiciones del empréstito donde se ofrecieron 160 millones de pesos, de los cuales la Empresa tomará 127 mil millones de pesos. De acuerdo a los estudios y el flujo de caja de la empresa, para la compra de trenes se necesitan 159 mil millones: 127 mil millones corresponden al préstamo y 32 mil millones de caja de la Empresa. * Informa el Gerente Financiero sobre las condiciones del crédito y expone que la garantía la presenta únicamente el Metro de Medellín, cuya fuente de fondos son los ingresos por venta de transporte. Nota: Se aprueban las adiciones presupuestales y se comprometieron recursos del flujo de caja de la empresa.	159.000	32.000
361 de 26/02/2008 2658 - 2670	* Se informa sobre los proyectos adelantados en el año y su estado, construcción de las 4 líneas del Metro y segunda por cable aéreo que beneficiara a 120 mil habitantes del occidente de la ciudad con una inversión total de 100.000 millones, aportados 73% el municipio de Medellín y el 27% por la empresa. * Actualización de sistema de mando y control para 40 trenes * Repotenciación y recuperación de estándares de 11 trenes * Ampliación de las estaciones Itagüí y Niquía, costo asumido en su totalidad por la Empresa. * Se solicita adición presupuestal específicamente en el proyecto de la extensión de la Línea A hacia el sur * En el informe financiero el Gerente Financiero hace claridad sobre la particularidad de la deuda contraída para la construcción del sistema, la contabilización, la participación de la Nación en el acuerdo de pago y la forma de cancelación, que se refleja en el pasivo y el patrimonio, lo que hace que la empresa se deba mirar desde 2 ópticas, la contable tal como lo sugiere la norma y la de caja, la que se refiere a la capacidad financiera de generar efectivo para atender los compromisos de inversión y crecimiento y el servicio a la deuda contraída para la compra de trenes. Explica además que éste último fue el que tuvo en cuenta la calificadora de riesgos y los banqueros para otorgarle al Metro el préstamo mencionado.	100.000	27.000
		10.240	10.240
		4.688	4.688
		16.000	16.000
362 de 29/04/2008 2671 - 2683	* Informe de avance de los proyectos: Al tratar el tema de la fusión de Metroplús en la ETMVA, advierte el Dr. Alberto León Mejía que los estudios de integración no están claros, que todavía están cojos en muchos aspectos y que los cinco representantes del Presidente de la República en la Junta Directiva han advertido en el riesgo de estos aspectos en la reposición futura de equipos, en el cumplimiento de las obligaciones del crédito para compra de trenes y en la sostenibilidad futura de la Empresa.		



000880



PURA VIDA

ACTAS DE JUNTA DIRECTIVA			
No Acta / Fecha / Folios	Temario Tratado	Total Millones	Aporte ETMVA
	* El Dr. Ignacio Molina llama la atención sobre los riesgos de la situación en el Metro y para sus socios, al advertir que cualquier error lo deben pagar de sus reservas, que ya están comprometidas con los proyectos de largo plazo y con el crédito para compra de trenes, y añade que le correspondería a los dueños correr con los costos de la equivocación. Acota el Alcalde que para ello no basta la sostenibilidad financiera de largo plazo del Metro, sino la sostenibilidad del Sistema Integrado de Transporte, concluyendo que las cuentas deben dar para todos. * Se informa sobre el avance de los proyectos, entre ellos: Extensión al sur, el que fue adjudicado recientemente y Parque Arví. Los miembros de la Junta Directiva por unanimidad decidieron que la Empresa continuará evaluando cada uno de los proyectos presentados y los mantuviera permanentemente informados de su desarrollo.		
365 de 29/07/20082 703- 2718	Presenta como urgente la atención de socavación del Río Medellín en la Estación Envigado. A su vez se presenta el avance de la extensión de la Línea A del Metro al Sur y el Metrocable del Parque Arví	9.000	4.500
369 de 27/01/2009 2743 - 2753	* Se presenta informe sobre Proyectos del Plan Maestro, aduciendo que se entregó la Línea J, con un costo de \$ 100 mil millones de pesos, de los cuales 72,81% los aportó el Municipio de Medellín y el 27,19 % restante la Empresa. (participación ejecutada) * Informe del avance de proyectos de expansión al sur con un porcentaje comprometido del 62% del presupuesto de la Empresa y con el 27 pagado y recuerda que en el proyecto participa el municipio de Sabaneta facilitando los predios, el AMVA con diseños y construcción de intercambio viales de la 77 sur y de la Avenida Pilsen, con el consiguiente mejoramiento de la centralidad del sur. * Informe del Cable Arví, cuyo avance de obra es el 15% y la participación del Metro en 5 mil millones, el departamento de 7.500 millones, el municipio de Medellín 17 mil millones, el Ministerio de Transporte 4.100 millones, Cornare y Corantioquia 900 millones (participación en avance)* Diseños para corredores de transporte y línea B al oriente (participación en avance)	100.000	27.910
		44.500	5.000
		9.000	4.500



000880



PURA VIDA

ACTAS DE JUNTA DIRECTIVA			
No Acta / Fecha / Folios	Temario Tratado	Total Millones	Aporte ETMVA
371 de 28/04/2009 2760- 2776	* Se trata el tema de la operación de Metroplús no hay decisiones solo propuestas. El Gobernador comenta que el transporte no es un negocio y debe ser subsidiado de alguna manera, en el caso del Metro, con menos razones no estaría en condiciones de asumir una carga adicional (Metroplús). El Metro tiene que ir preparándose para la reposición de equipos. Hay que salvar la responsabilidad del Metro en esa estructuración. * Informe de compra de trenes, para lo cual se prevé un cronograma.		
377 de 29/09/2009 2817-2824	Se autorizan las adiciones presupuestales para el diseño de corredores de transporte Carrera 80 y línea B al Oriente por \$ 3.500 millones de pesos y así completar un fondo de \$ 7.000 millones, de los cuales el Municipio de Medellín aportaría otros 3.500 millones, para cables rurales por 120 millones de pesos, para la extensión del Sur por 37.136 millones, para equipos de recaudo, control y comunicación de Metroplús por 17.300 millones y unidades de trenes adicionales.	7.000	3.500
378 de 15/12/2009 2867	* Informe sobre la adjudicación del contrato para compra de trenes * Se debate sobre dejar que el AMVA sea quien defina la tarifa, El Dr. Santiago Mejía hace referencia a la Visión del Futuro y portafolio de Inversiones, bien llamado por el señor Presidente de la República el "bolsillo grande". A su vez indica "por qué ahora el AMVA tiene objeciones, si eso es una responsabilidad de la Junta Directiva sobre la sostenibilidad y expansión del sistema Metro. Las decisiones que se toman en esta Junta son decisiones de la comunidad."		
380 de 08/06/2010 2891-2910	Aunque en el orden del día se contempló los informes de los proyectos en ejecución como la extensión al Sur, compra de trenes, Cable Arví, solo se agotó los Avances del SITVA y Metroplús, % de Recaudo, Control y Comunicaciones. Se aprueba el paquete completo de la remuneración por 11%.		



000880



PURA VIDA

ACTAS DE JUNTA DIRECTIVA			
No Acta / Fecha / Folios	Temario Tratado	Total Millones	Aporte ETMVA
381 de 26/08/2010 2911-2941	* Al presentar el Informe sobre el crédito sindicado para trenes y proyecciones financieras, se expone que la Empresa iniciará trámites para consultar el mercado financiero para contratar un crédito para financiar parte de la compra de trenes y de la construcción de la expansión al Sur. El Gerente resalta que le parece importante que los miembros de la Junta se enteren sobre cómo se está pagando y cómo se encuentran las finanzas de las Empresas con el cumplimiento de estos pagos y cuáles son las proyecciones de caja para continuar atendiendo el crédito. Los miembros de Junta se dan por enterados y se declaran satisfechos con el manejo del crédito por parte de la administración, advirtiendo que hay que continuar con la misma línea de cuidado de las finanzas de una empresa, cuyos ingresos emanan de una sola fuente, en su mayoría tarifa y cuya determinación no les compete. * Se adiciona el presupuesto para diseños para el Corredor verde de Ayacucho y se informa la ejecución de los proyectos extensión al Sur, compra de trenes, Cable Arví.		9.000
384 de 14 y 15/10/2010 2941-2948	* Los miembros expresaron frente a la aprobación del Proyecto de Presupuesto 2011, que la tarifa debe estar acorde con la capacidad de pago de los usuarios, sin desconocer que se dejan de percibir unos ingresos vitales para el fondo de Repotenciación en un futuro cercano. * Al analizar el tema de la tarifa se incluyó el siguiente texto: " Para el valor de tarifa media propuesta por la ETMVA de \$1.277.2, el monto del aporte del fondo de reposición y repotenciación sería de \$69.504 millones. En la propuesta del doctor Manuel Santiago (rebajar \$50 en el tiquete integrado porción Metro), según la cual la tarifa media sería \$1.251.9 el aporte al fondo ascendería a \$65.003. En el ejercicio solicitado por el doctor Nicolás Echavarría (tiquete sencillo rebajar a \$100 y tiquete rebaja \$50), el valor de la tarifa media queda en \$1.281.1 y el aporte de este monto tarifario al Fondo es de \$62.529 millones."		
392 de 15/11/2011 3015-3028	Se adicionó el presupuesto para los intercambios viales del Sur del Valle de Aburrá, diseños del corredor vial de la 80 y se informa sobre el avance de los proyectos extensión al sur, compra de trenes. Menciona el Gerente la importancia para la eficiente operación del Sur, el reordenamiento del transporte en los municipios del sur del Valle de Aburrá, ya que la demanda se calculó con base en las rutas alimentadoras		



PURA VIDA

000880



ACTAS DE JUNTA DIRECTIVA			
No Acta / Fecha / Folios	Temario Tratado	Total Millones	Aporte ETMVA
395 de 15/11/2011 3064-3075	* Solicitud de Proyecto de presupuesto para 2012. El Gerente General explica que en el proceso de auditoría de la Contraloría de Medellín se da alerta sobre un desbalance estructural sistemático derivado de la diferencia originada entre la tarifa cobrada y la tarifa necesaria para cubrir los costos determinados en el art 14 de ley 86/89. * El Gerente General da cuenta a los socios de que la empresa tiene 3 fondos, uno de seguros por \$ 60.000, el de Reposición llamado coloquialmente el " Bolsillo Grande por \$ 50.000, que permitirá a la empresa dentro de 5 años realizar la repotenciación de los trenes SIEMENS el cual tendrá un costo de 150 millones de dólares. Añade que <i>"si este fondo no se respeta y cuida le va a tocar a los socios aportar un monto de dinero para atender esta repotenciación que costaría alrededor de 150 millones de dólares."</i> * Presenta el estado de avance del suministro de trenes		
396 de 13/12/2011 3087	Informes sobre operación de las primeras 12 unidades de trenes, las obras de expansión al sur y la operación de Metroplús.		
397 de 14/02/2012 8 hojas sin folio	Presentación de Informes de Gestión, y los informes Financieros. El Dr. Alberto León Mejía pregunta por el tema de las inversiones de repotenciación y reposición de equipos, concretamente sobre los ahorros que está realizando la Empresa para atender este costo. Responde el Ingeniero Tomas Elejalde : <i>" Dentro de este Plan uno de los Rubros de Mayor Impacto es el de la repotenciación de Trenes, pue esta inversión asciende a unos USD 126 millones, necesarios para prolongar 18 años más la vida útil de coches de primera generación".</i> (42 Unidades) Explica además, que anualmente se revisan y se ajustan, según estudios de mercado, los costos y las proyecciones financieras de esta actividad con el objetivo de identificar la conveniencia de repotenciar o comprar mejor el nuevo material rodante. A su vez, el Alcalde pregunta sobre la forma <i>"cómo se incluyen en el balance los recursos que el Municipio aporta para los proyectos de expansión del sistema, como cables y tranvía."</i>		
398 de 24/04/2012 3097-3107	Informe avance sobre proyectos de ejecución: extensión al sur y compra de trenes		
400 de 17/07/2012 3127-3145	Informe sobre estudios del tren multipropósito, corredor verde de la 80, y conexión al Sistema Integrado de Transporte (METRO - EPM)		
TOTAL		802.428	358.708 **



000880

PURA VIDA



- La Resolución de Junta Directiva 098 de 2002, por la cual se crea el Fondo de Seguros de la Empresa, como una cuenta especial dentro del Presupuesto de la Entidad. Los recursos que constituyen dicho Fondo provienen del presupuesto definido en el rubro 5.Fondoseg y por los rendimientos financieros que se obtengan de dichos recursos, entre otros, en los que no se detalla que hagan parte los del Fondo de Repotenciación y Reposición de equipos, o los previstos por este concepto en la tarifa.
- La Resolución de Junta Directiva 099 de 2003, por la cual se crea el Fondo de Pensiones de la Empresa, como una cuenta especial dentro del Presupuesto de la Entidad. Los recursos que constituyen dicho Fondo provienen del presupuesto definido en las cuentas creadas para este fin, por los rendimientos financieros que se obtengan de dichos recursos y por las apropiaciones asignadas para cada vigencia con base en sus planes de pensiones o cuotas partes pensionales y las disponibilidades de recursos del momento. No se detalla que hagan parte los del Fondo de Repotenciación y Reposición de equipos, o los previstos por este concepto en la tarifa.
- Anexan los informes de Revisoría Fiscal a los estados financieros de las vigencias fiscales correspondientes a 1999 a 2012, de los que se extraen los siguientes apartes:

Año	Avales	Salvedades	Observaciones
2000	Los estados financieros son tomados fielmente de los libros de contabilidad, presentan razonablemente la situación financiera de la ETMVA y se lleva la contabilidad conforme a las normas legales y técnica contable y no se manifiesta ninguna deficiencia de importancia. Las operaciones registradas se ajustan a las decisiones de la Junta de Socios y Directiva los documentos se conservan en debida forma.*	El principio de contabilidad requiere que al menos cada tres años se realice avalúo técnico a los activos de la Empresa y registre en los estados financieros las valorizaciones o desvalorizaciones de los mismos. El avalúo de 1999 no satisface la razonabilidad de los avalúos dado las características particulares de los mismos.	Las proyecciones financieras de la compañía indican que en el 2001 el efecto de las pérdidas de año reduciría el patrimonio de la Empresa por debajo del 50% del capital social con lo cual estaría en causal de disolución de acuerdo con lo establecido en el artículo 370 del C.Comercio. La Nación deberá continuar aportando y haciéndose cargo del pago y reestructuración de su deuda para seguir funcionando como negocio en marcha.
2001	*Igual contenido que se describe en el aval del 2000.	"no pude satisfacerme a plenitud del saldo de las obligaciones financieras al 31 de diciembre de 2001" por no	Se registra como superávit por donación en el patrimonio U\$989,9 millones según interpretación dada a la ley 310 1996. a su vez este valor se registra como deuda a cargo de la nación y se presenta en los



PURA VIDA

000880



Año	Avales	Salvedades	Observaciones
		obtener una respuesta del Ministerio de Hacienda	estados financieros como un menor valor de deuda a favor de ésta. Las proyecciones financieras de la compañía indican que en el año 2002 el efecto de las pérdidas de año reduciría el patrimonio de la sociedad por debajo del cincuenta por ciento del capital social con lo cual estaría en causal de disolución de acuerdo con lo establecido en el artículo 370 del código de comercio. lo anterior indica que la Nación deberá continuar aportando y haciéndose cargo del pago y reestructuración de su deuda para seguir funcionando como negocio en marcha.
2002	*Igual contenido que se describe en el aval del 2000.	El principio de contabilidad requiere que al menos cada tres años se realice avalúo técnico a los activos de la empresa y se registre en los estados financieros las valorizaciones o desvalorizaciones de los mismos. El avalúo no satisface la razonabilidad de los avalúos dado las características particulares de los mismos.	Se registra como superávit por donación en el patrimonio U\$989,9 millones según interpretación dada a la ley 310 1996. A su vez este valor se registra como deuda a cargo de la nación y se presenta en los estados financieros como un menor valor de deuda a favor de ésta. En el 2002 la Empresa modificó la vida útil estimada para las edificaciones de 50 a 100 años y los trenes de 15 a 30 años. El resultado de este cambio contable, a fecha la comparabilidad de los estados financieros, representó una disminución en el gasto por depreciación de las propiedades, planta y equipo de la empresa de 59,476 en el 2002 frente al 2001. A diciembre de 2002 la Empresa presentó pérdidas acumuladas de \$3,055,468 y patrimonio negativo de 887,638 y como la cláusula 28 de los estatutos establecía como causal de disolución la ocurrencia de pérdidas que reduzcan su capital por debajo del 50% , se aprobó ajustar los estatutos para que se aplicaran las causales de disolución según lo dispuesto en la Ley 489 de 1998 que regula la organización y funcionamiento de las entidades públicas del orden nacional y territorial y por lo tanto este tipo de sociedades no entra en causal de disolución por tener el patrimonio negativo.
2003	*Igual contenido que se describe en el aval del 2000.	"no pude satisfacerme a del saldo de las obligaciones financieras al 31 de diciembre de 2001" por no obtener una respuesta del Ministerio de Hacienda	Se registra como superávit por donación en el patrimonio U\$989,9 millones según interpretación dada a la Ley 310 1996. A su vez este valor se registra como deuda a cargo de la Nación y se presenta en los estados financieros como un menor valor de deuda a favor de ésta. La confirmación recibida del Ministerio de Hacienda indica que el Metro de Medellín adeuda a la Nación 101,899 millones correspondientes a intereses de mora por la deuda que no fue prorrogada mediante acuerdos de pago. Estos intereses no han sido registrados por la Empresa, ya que no son reconocidos por la Administración del Metro debido a que considera no hay fundamentos legales para su cobro. La viabilidad de la Empresa como negocio en marcha



000880



PURA VIDA

Año	Avaes	Salvedades	Observaciones
			dependerá de que la Nación continúe aportando y haciéndose cargo del pago y de la reestructuración de la deuda del Metro.
2004	*Igual contenido que se describe en el aval del 2000.		En el año 2004 se subsana la situación de registrar como superávit por donación en el patrimonio, dada la reestructuración de la deuda con la Nación. Hasta el 31 de diciembre de 2003 los recursos provenientes de la sobretasa a la gasolina e impuestos al tabaco eran registrados directamente como ingresos en el estado de resultados. A partir del 1 de enero de 2004, por disposiciones de la Contaduría General de la Nación, los ingresos por estos conceptos se reconocen en el patrimonio como recursos de cofinanciación. El efecto de este cambio contable representó menores ingresos en el 2004 por \$75,704 millones, los cuales fueron registrados directamente en el patrimonio. La viabilidad de la Empresa como negocio en marcha dependerá de que tanto la Nación como el departamento y el municipio continúen aportando y haciéndose cargo del pago de la deuda como se comprometieron en el acuerdo de reestructuración de la deuda.
2005	*Igual contenido que se describe en el aval del 2000.		Este año se hizo inventario físico de las propiedades planta y equipo ocasionando una provisión por sobrantes y faltantes de \$15,452. Según se explica en las notas 17 y 19 de los estados financieros, durante el 2004 la compañía registró un ingreso por 2,568,053 millones y 3,320,331 millones como gasto, como efecto del registro del Acuerdo de Reestructuración suscrito en mayo de 2004, acorde con las disposiciones de la Contaduría General. ** La viabilidad de la Empresa como negocio en marcha dependerá de que tanto la Nación (quien se comprometió a sustituir la deuda en moneda extranjera a deuda en moneda local en la medida en que las obligaciones se vayan venciendo) como el Departamento y el Municipio continúen aportando (sobretasa a la gasolina y el impuesto al cigarrillo y tabaco) y haciéndose cargo del pago de la deuda como se comprometieron en el acuerdo de reestructuración de la deuda. **
2006	*Igual contenido que se describe en el aval del 2000.		A 31 de diciembre de 2006 la sociedad efectuó un avalúo técnico de sus propiedades plantas y equipo excepto del equipo férreo. La comparación de avalúo contra el costo neto de los activos fijos originó una valorización por 214,302 millones en los terrenos vehículos y obras de arte y se registraron contra el patrimonio y una desvalorización de \$894, en los demás activos avaluados la cual fue registrada contra los resultados del periodo.



PURA VIDA

000880



Año	Avaes	Salvedades	Observaciones
			**Igual nota realizada en el 2005 sobre la viabilidad de la Empresa como negocio. **
2007	*Igual contenido que se describe en el aval del 2000.		En la nota No 21 a los estados financieros, el tribunal de arbitramento internacional en laudo del 15/11/2007 definió que el Metro debe pagar U\$160 millones al Consorcio Hispano Alemán, este posible pasivo no fue registrado en el balance por no estar ejecutoriado y es posible su anulación. No se hizo avalúo a la vía férrea porque la Contraloría autorizó para no hacerlo cuando no sea factible comparar un activo con los precios del mercado. **Igual nota realizada en el 2005 sobre la viabilidad de la Empresa como negocio. **
2008	*Igual contenido que se describe en el aval del 2000.	Los estados financieros no incluyen ningún ajuste que pueda derivarse de las incertidumbres por las demandas en contra de la Empresa no se efectuó avalúo técnico del equipo férreo, considerando concepto de la Contraloría de no realizar avalúo cuando no sea factible la comparación con los precios del mercado.	**Igual nota realizada en el 2005 sobre la viabilidad de la Empresa como negocio. **
2009	*Igual contenido que se describe en el aval del 2000.	No se efectuó avalúo técnico del equipo férreo considerando concepto de la contraloría de no realizar avalúo cuando no sea factible la comparación con los precios del mercado	El 10 de septiembre de 2009 se suscribe el contrato de transacción con el consorcio Hispano Alemán y las empresas aseguradoras declarándose cero a cero por concepto de procesos nacionales e internacionales vigentes, por lo que no habrá lugar a reconocimiento alguno para las partes, dicho contrato tuvo aprobación judicial por parte del Tribunal Administrativo de Antioquia en Noviembre de 2009. **Igual nota realizada en el 2005 sobre la viabilidad de la Empresa como negocio. **
2010	*Igual contenido que se describe en el aval del 2000.		Se adelantó la actualización de los valores del equipo férreo con base en la cotización de las nuevas unidades de trenes que están en proceso de adquisición el efecto en los estados financieros fue una desvalorización por 54,958 millones que fueron llevados al resultado del ejercicio **Igual nota realizada en el 2005 sobre la viabilidad de la Empresa como negocio. **
2011	*Igual contenido que se describe en el aval del 2000.		**Igual nota realizada en el 2005 sobre la viabilidad de la Empresa como negocio. **
2012	*Igual contenido que se describe en el aval del 2000.		Los acuerdos de financiación de la Nación el Departamento y el municipio de Medellín, se han venido cumpliendo según lo pactado.



PURA VIDA

000880



Año	Avaes	Salvedades	Observaciones
2013	*Igual contenido que se describe en el aval del 2000.		Los acuerdos de financiación de la Nación el Departamento y el Municipio de Medellín, se han venido cumpliendo según lo pactado.

- Anexan los informes de la Contraloría General de Medellín de las vigencias fiscales correspondientes a 2001 a 2012, en las que se evalúa el sistema de control interno, estado de las finanzas de la empresa, la gestión y resultados y análisis de procesos de planeación, administrativa, de contratación y financiera, de los que se extraen los siguientes apartes:

Vigencia	Estados financieros	Observaciones	Resultado de la Auditoría
2001		La Empresa ha venido tomando medidas correctivas para subsanar las deficiencias encontradas con anterioridad.	Debieron elaborar plan de mejoramiento para luego verificar fenecimiento o no de la cuenta
2002		La empresa ha venido tomando medidas correctivas para subsanar las deficiencias encontradas con anterioridad y especial a cuentas por cobrar y gestión de mercadeo	Hallazgos que motivan la elaboración de un plan de mejoramiento para subsanar las deficiencias señaladas para proceder a considerar o no el fenecimiento de la cuenta para la vigencia 2002
2003	Con salvedad		Gestión y Resultados: favorable con observaciones y no hay violación de principios de control fiscal y por tanto fenece la cuenta
2004	Con salvedad. La cifras reflejan los aspectos fundamentales la razonabilidad y confiabilidad de los hechos económicos y financieros.		Fenece la cuenta
2005	Dictamen con salvedad. La cifras reflejan los aspectos fundamentales la razonabilidad y Confiabilidad de los hechos económicos y financieros.		Desfavorable por presentarse hallazgos fiscales durante la vigencia 2005. no fenece la cuenta





PURA VIDA

000880



Vigencia	Estados financieros	Observaciones	Resultado de la Auditoría
2006			Se subsanan las salvedades del 2005 y fenece la cuenta
2007			Fenece la cuenta
2008			Fenece la cuenta
2009			Fenece la cuenta
2010			Fenece la cuenta
2011			Fenece la cuenta con observaciones por detectarse unos presuntos hallazgos o deficiencias fiscales en el proceso de logística
2012		El estudio especializado de los documentos que soportan técnica, financiera y contablemente las operaciones realizadas por la empresa evidenció el correcto manejo de los fondos y bienes y el cumplimiento de los principios de la gestión fiscal de economía, eficiencia y eficacia.	Fenece la cuenta

Información Digital	Contenido	Años
Estados financieros		2000 a 2013
Informes de Contraloría General de Medellín	Fenecimiento de la Cuenta	2008 a 2012
	Rendición de cuentas Evaluación fiscal y Financiera	2008 a 2012
Resoluciones de aprobación de presupuesto		2000 a 2014
Resoluciones de liquidación del presupuesto		2006 a 2014 excepto 2007

d. Documentos en los que se da respuesta al Auto No. 0001377 de 2014, en el que la Empresa de Transporte de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada informa sobre los siguientes conceptos:

- Los valores de los contratos de compra de trenes, extensión al sur, que comprometen los recursos del Fondo de Repotenciación y Reposición, los que suman los siguientes valores:



PURA VIDA

000-880



Valor Contratos	
Concepto	Valor
compra de Trenes	394.927.986
	165.328.967.000
	8.471.665.673
	5.173.642.200
	10.688.762.001
	829.241.664
	968.683.917
	173.826.000
	13.563.942.077
	847.252.379
Subtotal	206.440.910.897
Extensión al sur	80.083.399.863
	8.774.761.699
	26.118.063.349
	1.457.522.705
	16.828.436.551
	15.337.042.380
	807.432.800
	182.980.000
Subtotal	153.299.194.646
TOTAL	359.740.105.543

Nota: los dos (2) contratos en rojo, cuyo costo fue reportado en Euros se estimaron en pesos a una tasa de cambio promedio para el año 2007 de 2840

- La inversión de recursos del Fondo de Repotenciación y Reposición frente a los Fondos de Seguros y de Pensiones:

“los dineros que posee la Empresa en el Fondo de Repotenciación y Reposición están destinados a cubrir todas las erogaciones relacionadas con los bienes de la Empresa que por su curva de explotación, vida útil o recomendación de los fabricantes, deban ser repotenciados o repuestos para garantizar una operación segura y confiable del sistema.

La ETMVA, adicional a su estructura operativa (art 14 Ley 86/89), tiene una estructura técnica, legal y financiera para atender los proyectos de expansión y crecimiento, que de acuerdo con las mejores prácticas financieras, se financian con recursos propios o con fondos de terceros, tanto de la banca privada, como de los socios.

Por lo tanto, la Empresa no tiene contemplado ningún tipo de responsabilidades u obligaciones adicionales, a las ya establecidas por la Ley 86 que estén necesariamente respaldadas con el Fondo de Repotenciación y Reposición (Fondo de RyR)(...)

Es claro entonces, que los dos fondos mencionados no constituyen como parte de los rubros operativos que define la Ley de Metros; que no están amparados con recursos del Fondo de RyR debido a que tienen su propia estructura financiera y además no afectan el valor acumulado del Fondo de Repotenciación y Reposición.”

- Detalla las inversiones y los títulos que corresponden a los aprovisionamientos por concepto de reposición y repotenciación, así:



PURA VIDA

000880



Grupo emisor	Valor
Sector Público	\$59,865,124,374
Grupo Bancolombia	\$144,559,147,658
Grupo Aval	\$37,711,540,617
CITIBANK	\$8,138,280,678
Grupo Bolivar	\$208,158,815
Total	\$250,482,252,142

- Se aportan los actos administrativos proferidos por la Junta Directiva en los que se crean los Fondos de Mantenimiento Mayor y de Reposición de Equipos, de los que se extrae la siguiente información:

Acto Administrativo	Contenido
Resolución de Junta Directiva No. JD-100 de 2003 "Por medio de la cual se crea el Fondo de Reposición de Equipos de la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada-Metro de Medellín Ltda."	En la parte considerativa establece que una vez cumplida la vida útil de los diferentes vehículos, equipos y sistemas que son necesarios para la prestación del servicio de transporte público masivo, se deberá asegurar la oportuna reposición de todos éstos, de acuerdo a los criterios técnicos y económicos definidos en el plan de reposición de equipos, previendo para el efecto, que la constitución del Fondo debe reunir: "Que se haga un manejo contable específico para que cumpla con el requisito de ser "especial, creado para tal fin", como lo establecen la ley y la técnica del manejo de fondos. Que exista un reglamento o normativa de imputación de gastos, para que ellos sólo afecten el fondo cuando reúnan los requisitos definidos para tal efecto. Que el capital semilla asignado al fondo se maneje como una inversión que se alimente también con la periodicidad que establezcan sus normas y con los rendimientos financieros de las inversiones. Que se mantengan e incrementen los mantenimientos, con miras a buscar una racionalización en la reposición de equipos. Que se haga un seguimiento y una revisión periódica para mantenerlos técnicamente viable." Se crea el Fondo como una "cuenta especial dentro del Presupuesto de la Empresa, que se manejará con el cumplimiento de todas las normas generales del Presupuesto del Municipio de Medellín, con el objeto de asegurar la oportuna reposición de todos los vehículos, equipos y sistemas que son necesarios para la prestación del servicio de transporte público masivo, de acuerdo a los criterios técnicos y económicos definidos en el Plan de Reposición de Equipos" Se constituyó inicialmente con \$10.000.000.000, el cual estará adscrito a la Gerencia General. El Fondo dispondrá de un manejo contable específico y se le aplicarán realmente los fondos asignados para que cumpla con el requisito de ser especial y creado para asumir inversiones de: Banco de baterías, luminarias, repotenciación de vehículos de pasajeros, chopper, convertidor estático, entre otros. Se dispuso a su vez, que el Fondo contará con un reglamento de imputación de gastos, y deberá mantener disponibilidad de recursos. En el manejo contable se previó que todas las transacciones serán registradas



000880

PURA VIDA



	en las cuentas del balance, igualmente se imputarán en cuentas de orden para efectos de control de saldos. Dichos valores se conciliarán con los procesos de movilización de clientes, administración del recurso financiero y gestión de la rentabilidad. Los recursos del Fondo se constituyeron con: i) El presupuesto definido en las cuentas creadas para este fin y por los rendimientos financieros; ii) Las apropiaciones asignadas en cada vigencia; iii) los dineros provenientes de la venta de los activos que ya no se consideren necesarios para la prestación del servicio de transporte; iv) los dineros provenientes de la capitalización de los socios; v) los recursos del crédito que para el efecto contrate la Empresa. En la destinación de los recursos se dispuso que éstos podían utilizarse para los propósitos ahí definidos en los próximos 10 años.
Resolución de Junta Directiva No. JD-101 de 2003 "Por medio de la cual se crea el Fondo de Mantenimiento Mayor de la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada-Metro de Medellín Ltda."	En la parte considerativa establece que para asegurar una adecuada prestación del servicio se debe garantizar la realización oportuna del mantenimiento mayor de todos los vehículos, equipos y sistemas que son necesarios para la prestación del servicio, de acuerdo a los criterios técnicos basados en el estado del arte de la técnica y en la experiencia y conocimiento del personal de la Empresa, de modo que se asegure la utilización del equipo hasta el fin de la vida útil o incluso más allá; previendo para el efecto, que la constitución del Fondo debe reunir: "Que se haga un manejo contable específico para que cumpla con el requisito de ser "especial, creado para tal fin", como lo establecen la ley y la técnica del manejo de fondos. Que exista un reglamento o normativa de imputación de gastos, para que ellos sólo afecten el fondo cuando reúnan los requisitos definidos para tal efecto. Que el capital semilla asignado al fondo se maneje como una inversión que se alimente también con la periodicidad que establezcan sus normas y con los rendimientos financieros de las inversiones. Que se mantengan e incrementen los mantenimientos preventivos, con miras a buscar una racionalización del mantenimiento mayor. Que se haga un seguimiento y una revisión periódica para mantenerlos técnicamente viable." Se crea el Fondo como una "cuenta especial dentro del Presupuesto de la Empresa, que se manejará con el cumplimiento de todas las normas generales del Presupuesto del Municipio de Medellín, con el objeto de garantizar el oportuno mantenimiento mayor de todos los equipos y sistemas que son necesarios para la prestación del servicio, de modo que se asegure la utilización del equipo hasta el fin de la vida útil o incluso más allá, de acuerdo con lo definido en los manuales y criterios técnicos, basados en el estado del arte de la técnica y en la experiencia y conocimientos del personal de la Empresa" Se constituyó inicialmente con \$10.000.000.000, el cual estará adscrito a la Gerencia de Operaciones. El Fondo dispondrá de un manejo contable específico y se le aplicarán realmente los fondos asignados para que cumpla con el requisito de ser especial y creado para asumir inversiones de: Mantenimiento mayor de: la vía, cambio de rieles, catenaria, baterías plomo ácido, fuente de agua, vehículos de pasajeros, locomotoras, entre otros. Se dispuso a su vez, que el Fondo contará con un reglamento de imputación de gastos, y deberá mantener disponibilidad de recursos. En el manejo contable se previó que todas las transacciones serán registradas



PURA VIDA

000880



	en las cuentas del balance, igualmente se imputarán en cuentas de orden para efectos de control de saldos. Dichos valores se conciliarán periódicamente con los procesos de movilización de clientes, administración del recurso financiero y gestión de la rentabilidad. Los recursos del Fondo se constituyeron con: i) El presupuesto definido en las cuentas creadas para este fin y por los rendimientos financieros; ii) Las apropiaciones asignadas en cada vigencia con base en los planes de mantenimiento mayor y de reposición de equipos de la Empresa y las disponibilidades de recursos del momento. En la destinación de los recursos se dispuso que éstos podían utilizarse para los propósitos ahí definidos en los próximos 10 años.
--	---

- Sobre los controles presupuestales y contables (códigos contables y presupuestales, centro de costos) contemplados para los recursos del Fondo de Repotenciación y Reposición y los mecanismos para el control y conciliación de saldos, establece la Empresa investigada que **"podrán ser entre otros"**:
 - Verificación anual de que los valores establecidos en el PRTO estén incluidos en el presupuesto de cada vigencia.
 - Control de la ejecución presupuestal a los rubros que se afectan con la ejecución del PRTO.
 - Actualización permanente de las cifras del PRTO de acuerdo con los valores de mercado e inclusión de nuevas erogaciones que sean consideradas de reposición y repotenciación del sistema férreo, cables y tranvía.
 - Administración del portafolio de inversiones bajo los mecanismos establecidos en el Decreto 1525 de 2008 y sus modificaciones.
 - Contablemente estos valores se controlarán administrativamente, a través de las cuentas de orden."
- Sobre las estimaciones planteadas vs los valores aprovisionados en el Fondo de Repotenciación y Reposición por la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada se presenta el siguiente cuadro:

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Valor proyectado	42.392	35.596	72.401	75.660	79.064	84.916	89.391
Valor aprovisionado	41.319	44.483	-5.769	38.347	49.304	110.181	21.724

Valores en millones de pesos



PURA VIDA

000880



Concluye el apoderado de la Empresa investigada que con el material probatorio aportado se demuestra que el manejo que la "Empresa le ha dado a los recursos del Fondo de Reposición y Repotenciación ha sido juicioso, que las inversiones que se han hecho con cargo a estos recursos son inversiones que tienen una tasa de retorno superior a la que podría rentar una Fiducia, además de los beneficios sociales y las externalidades que estos le han representado a la Región Metropolitana.

De la misma manera, es importante advertir al Director que las decisiones que se han tomado sobre estos temas han sido siempre consultadas y aprobadas por la Junta de Socios y por la Junta Directiva, órganos sociales de los que hacen parte el Gobernador de Antioquia y el Alcalde de Medellín, además de que se han obtenido las aprobaciones necesarias y requeridas por parte de un organismo tan técnico como lo es el CONFIS.

Teniendo entonces en cuenta todo lo anterior, solicito nuevamente a su Despacho se proceda con el archivo de esta diligencia administrativa y en consecuencia se absuelva a mi representada de los cargos que se le imputaron."

- Respuesta a la solicitud de información contenida en el Auto No. 0001377 de 2014, suscrita por la Líder de Transporte Metropolitano del Área Metropolitana del Valle de Aburrá, en el que se anexa un CD que contiene las proyecciones iniciales de la Empresa investigada para el Fondo de Reposición y Repotenciación en el período 1995 a 2042 y las reestimaciones realizadas en diciembre de 2013. Se describe en la citada respuesta:

"Para el período 2007 a 2013, el Área Metropolitana del Valle de Aburrá, como autoridad de transporte ha sido la encargada de determinar la tarifa con fundamento en el estudio de costos que la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá entrega para realizar el respectivo análisis y asignación de tarifa; en dicha tarifa la Entidad ha considerado las provisiones con destino al Fondo de Repotenciación y Reposición.

Es importante precisar que entre los valores inicialmente presupuestados en el estudio de costos, como los recursos necesarios con destino a la Repotenciación y Reposición de equipos y los recursos realmente obtenidos una vez se conoce los ingresos reales por concepto de transporte de la Empresa así como los pasajeros realmente movilizados existe una diferencia y es por esta razón que se hace necesario realizar una estimación de los recursos que durante el periodo 2007 a 2013 pudieron haberse logrado con destino a dicho Fondo.

La revisión de los estados financieros de la ETMVA, específicamente los ingresos por transporte obtenidos y las personas movilizadas efectivamente en cada vigencia fiscal permite determinar el valor aproximado que para este





PURA VIDA

000880



período debería estar aprovisionado en el Fondo. En el siguiente cuadro se presenta esta información:

año	INGRESOS POR TRANSPORTE*			Pasajeros Movilizados *	TARIFAS			FONDO DE REPOSICIÓN REPOTENCIACION		
	PRESUPUESTO	EJECUCIÓN*	% CUMPLI/		Tarifa Media cobrada	Tarifa solicitada garantizando el FRR	Faltante tarifa	dejado de percibir (castigo fondo)	Estimaciones ETMVA para FRR	provisión real fondo RR
2007		147.685		139.910.295	1.056	1.224	(168)	(23.565)	63.676	40.111
2008	169.348	168.511	0%	154.896.951	1.088	1.118	(30)	(4.664)	35.596	30.932
2009	193.390	174.485	-10%	148.627.852	1.174	1.390	(216)	(32.063)	72.401	40.338
2010	180.996	189.942	5%	159.249.212	1.193	1.516	(324)	(51.528)	75.660	24.132
2011	208.194	211.101	1%	169.863.926	1.243	1.330	(88)	(14.859)	79.064	64.195
2012	256.268	246.515	-4%	183.408.146	1.344	1.329	15	2.823	84.916	84.916
2013	285.058	269.005	-6%	202.690.022	1.327	1.564	(237)	(48.002)	89.391	41.389
2014	377.436									
*Esta información es tomada de las notas a los estados financieros Nota 16 Ingresos operacionales:									500.704	326.013

En el cuadro se muestra, que si bien los ingresos por transporte obtenidos durante el periodo 2007 a 2013 no alcanzaron a cubrir las estimaciones realizadas por la ETMVA de 500.704 millones de pesos, la ejecución de ingresos de la Empresa permitió el recaudo de al menos el 65% de estos recursos, equivalente a \$326.013 millones con destino al Fondo de Reposición y Repotenciación de equipos de la Empresa; ello sin considerar los rendimientos financieros que debieron haber generado estos recursos en el periodo.

En anexo digital se entrega en excel las proyecciones iniciales presentadas por la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá al Área Metropolitana del Valle de Aburrá en el año 2009 (ver fila 64) y que en resumen se encuentran en el siguiente cuadro:



PURA VIDA

667 850



AÑO	ESTIMACIONES INICIALES
1995	39.095
1996	40.854
1997	42.693
1998	44.614
1999	46.621
2000	48.719
2001	50.912
2002	53.203
2003	55.597
2004	58.099
2005	60.713
2006	63.445
2007	66.300
2008	69.284
2009	72.402
2010	75.660
2011	79.064
2012	85.541
2013	89.391
2014	165.556
2015	97.617
2016	102.009
2017	106.600
2018	111.397

AÑO	ESTIMACIONES INICIALES
2019	116.410
2020	121.648
2021	127.122
2022	132.843
2023	138.821
2024	111.239
2025	116.245
2026	121.476
2027	126.942
2028	132.655
2029	138.624
2030	144.862
2031	151.381
2032	158.193
2033	165.312
2034	172.751
2035	180.525
2036	188.648
2037	197.137
2038	206.009
2039	215.279

(...)"

6. Análisis probatorio y consideraciones del Ente Investigador

Conforme lo obrante en la presente actuación administrativa sancionatoria y revisada la misma con el procedimiento establecido en las normas de transporte y las demás concordantes, no se advierte nulidad alguna en las diligencias que la componen y en consecuencia con ello, se procede a resolver de fondo sobre los hechos objeto del presente procedimiento, acudiendo al análisis de las pruebas legalmente producidas y allegadas, las que de acuerdo al análisis y valoración integral y conforme a las reglas de la sana crítica, de la experiencia, de la lógica, el correcto entendimiento humano, los principios generales del derecho y ante todo, con el apego de todos los criterios jurídicos nos llevará a la razonable verdad material, como presupuesto del debido proceso.



PURA VIDA

006880



Como preámbulo para establecer las razones suficientes que determinen la decisión a adoptar, se evaluará el material probatorio atendiendo cada tema, en la forma que se relaciona a continuación:

a. Concepto de tarifa y su estructura de costos

La implementación y funcionamiento de un Sistema Masivo de Transporte esta guiado por dos pilares: El primero está referido a la construcción de la infraestructura adecuada para su funcionamiento y operación como son las vías, las estaciones y obras complementarias, para lo cual se ha desarrollado en la normatividad para el emprendimiento y complementación de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM) los mecanismos de financiación que exigen la coordinación y articulación con la debida gestión entre los niveles del gobierno central y las entidades territoriales locales. Frente al tema, bajo el contexto legal, se ha previsto en el esquema general de la estructura financiera de los grandes proyectos de infraestructura, que éstos indudablemente demandan aportes de la Nación (hasta un 70%) y de las entidades territoriales locales (en un 30%), situación diferente ya para los recursos que se derivan del funcionamiento y operación del sistema masivo, del cual no se tiene participación la Nación. Y esto tiene sentido, por la envergadura de las inversiones que se desprenden de los sistemas de transporte masivos en su fase constructiva, que solo las puede financiar en un gran porcentaje el Gobierno Nacional, tal como se desprende de nuestro marco regulatorio (Leyes 105 de 1993 y 310 de 1996). El segundo, se desprende de lo que se mantiene preceptuado en el artículo 14 de la Ley 86 de 1989 que dispone: *"Las tarifas que se cobren por la prestación del servicio de transporte masivo deberán ser suficientes para cubrir los costos de operación, administración, mantenimiento y reposición de los equipos"*; y bajo este contexto se puede evidenciar en forma clara y palmaria que la tarifa comprende esos cuatro conceptos, que **excluyen los costos propios a nueva infraestructura o expansión o adquisición de material rodante nuevo que amplían la capacidad transportadora**, y que tan solo la centra para cubrir costos asociados netamente a la operación de la prestación del servicio. Y es que tiene sentido la susodicha norma, de haber excluido de la tarifa los costos relacionados a la construcción y al mantenimiento mayor de la misma infraestructura, por cuanto el legislador asignó como funciones y responsabilidades propias de la Nación y los entes territoriales locales en donde funciona el sistema de transporte masivo, la financiación de estos conceptos, tal como se desprende de los artículos 19 y 20 de la Ley 105 de 1993 y posteriormente lo concreto aún más, en los artículos 2 y siguientes de la Ley 310 de 1996.





000880



PURA VIDA

En el caso sub examine resulta congruente profundizar en el tema de la tarifa y su composición en un Sistema de Transporte Masivo, en la cual se distinguen dos tipos. El primero, corresponde a la tarifa técnica, que refleja la variación de los costos y la eficiencia de la operación, mientras que el segundo, es la tarifa al usuario, que es la que fija la autoridad de transporte y que constituye la fuente principal de recursos del Sistema, mediante el recaudo diario producto de la venta de tiquetes.

Consecuente con este contenido normativo, la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada anualmente al presentar el estudio de costos para el cálculo de la tarifa establece los conceptos a tener en cuenta para la estructuración de la tarifa al usuario y ha definido los conceptos que la componen y se encuentran respaldados en la Ley de la siguiente manera:

Costos operativos: *"Corresponden a todos los costos fijos y variables que incluyen el personal operativo, la energía, seguros, vigilancia pública y privada, cuotas fiscales, insumos y repuestos para la operación, aseo, recaudo, comunicaciones y control de los trenes, informática, entre otros."*

Gastos Administrativos: *"Todos los gastos fijos y variables de los procesos relacionados con la operación de trenes, la administración de estaciones, recaudo y control de venta, las comunicaciones y el control de operaciones de los trenes entre otros."*

Mantenimiento: *"El mantenimiento predictivo, preventivo y correctivo de trenes, los mantenimientos mayores de trenes, el mantenimiento de patios y talleres, de estaciones y vías. El mantenimiento preventivo y correctivo de equipos para el recaudo, comunicaciones y control de los trenes."*

Costos de Reposición: *"Del material rodante y demás equipos necesarios para la operación de trenes. Este costo se divide en dos procesos: la repotenciación y la reposición propiamente dicha"*

En la siguiente tabla, se presenta el resumen de los rubros considerados por la misma Empresa para la determinación de la tarifa al usuario:





PURA VIDA

000880



Los rubros para determinar tarifa

costos operativos
personal operativo
energía
seguros
vigilancia publica
vigilancia privada
cuotas fiscales
insumos y repuestos
aseo
RCC
informática
gastos de administración
operación de trenes
administracion estaciones
RCC
control operación trenes
Mantenimiento
preventivo
predictivo
correctivo
mantenimiento mayores
mantenimiento patios y talleres
mantenimiento estaciones y vías
equipos RCC
Costo Reposición
Repotenciación
Reposición
Retorno de la inversión y costos de capital
Recuperación capital
Rentabilidad

En virtud de esta relación de costos, la autoridad de transporte competente ha venido fijando la tarifa para la prestación del servicio de transporte masivo en la modalidad de Metro y Cables de acuerdo a los perfiles de los pasajeros, partiendo de la correspondencia entre los ingresos y los costos en que incurre en su prestación; propendiendo con esa distribución en asegurar la sostenibilidad y costeabilidad del Sistema a largo plazo, precisamente organizando de manera eficiente los ingresos y egresos, con algunas diferencias leves que se expondrán más adelante y por las cuales se han reducido los recursos presupuestados con destino al Fondo de Repotenciación y Reposición.

Pero, en los rubros relacionados se observa una situación particular, que los **seguros** se encuentran dentro de los gastos operativos, así mismo, los costos



PURA VIDA

DECRETO

111



asociados a las **pensiones** de los empleados de la Empresa se constituyen como costos de operación o administración según corresponda al personal vinculado.

Por obvias razones no se relacionan en los citados rubros costos asociados a la expansión tanto en infraestructura, como a la adquisición de material rodante, atendiendo la convicción de que con la tarifa no se financian estos conceptos y que, para el primer evento, **la Nación y las entidades territoriales locales tiene competencia para concurrir en su financiación de la inversión que resulte de la implementación o ampliación del sistema de transporte masivo** y para el segundo, **las entidades territoriales locales y/o socias del operador acudiendo a los principios de coordinación, colaboración, complementariedad y dentro de sus posibilidades deberán acudir a la adquisición de la ampliación de los vehículos y equipos necesarios para la prestación del servicio público de transporte masivo.**

Bajo la restricción expuesta, la autoridad de transporte al momento de fijar las tarifas ha entendido los efectos jurídicos de las limitaciones normativas y en dicho sentido, con el propósito que se mantengan los rubros que la componen se ha marginado de incluir en sus análisis, costos de expansión del Sistema de Transporte Masivo y adquisición de nuevo material rodante, bajo la racionalidad que de éste modo también lo entenderá la Empresa que administrará los recursos provenientes de la tarifa y que ostenta la categoría de entidad pública.

Es clara la evidencia que frente a la norma vigente (Artículo 14 de la Ley 86 de 1989), la Empresa ha venido incluyendo los rubros concernientes a los costos de reposición y mantenimiento mayor, pero corresponde dilucidar en la actuación administrativa que se ventila, si esos recursos que se han ido solicitado y que se han fijado al momento de decidir sobre la tarifa, se les ha impregnado el significado propio que emana de la fuente normativa, más precisamente el previsto en el inciso 3 del artículo 12 de la Ley 336 de 1996 que verazmente ha dispuesto: *"Para efectos de las condiciones sobre seguridad se tendrán en cuenta, entre otras, la **implantación de programas de reposición, revisión y mantenimiento de los equipos**, los sistemas de abastecimiento de combustibles y los mecanismos de protección a los pasajeros y a la carga."*

b. Creación y funcionamiento de Fondos

El Decreto 111 de 1996 permite la creación de fondos especiales y en su artículo 30 destaca elementos inherentes a los mismos, al definirlos como los *"ingresos definidos en la ley para la prestación de un servicio público específico, así como los pertenecientes a fondos sin personería jurídica creados por el legislador"*.



PURA VIDA

000880



Para efectos de realizar una evaluación de esta figura, debemos remitirnos a los atributos impregnados desde la norma misma, en la que se pregona para el efecto que i) su administración se surte en la forma que establezca la disposición que los crea, ii) no se constituyen como patrimonios autónomos del organismo o entidad pública al cual están adscritos, sino como **cuentas instituidas para cumplir el objetivo específico al cual se destinan los recursos que ingresen al fondo respectivo.**

Las partidas presupuestales se ejecutan cuando los recursos que forman parte del fondo son girados para cumplir la destinación específica prevista en la ley y bien se puede aducir que los fondos especiales constituyen una de las excepciones al principio de unidad de caja¹; **por lo que su determinación y recaudo se efectuará de acuerdo con las decisiones que para cada caso adopte.** Dentro de estos recursos se pueden encontrar una variedad de fondos como los de vivienda de interés social, los de cofinanciación, fondos de salud, de pensiones, fondos de racionalización, fondos de reposición, entre otros.

c. De la obligación legal de los Fondos o Programas de Mantenimiento y Reposición.

Partiendo del hecho ineludible que de la tarifa por la prestación del servicio público de transporte se incluye un componente de recuperación de capital y de mantenimiento de los vehículos y equipos es por lo que coherentemente se han adoptado los mecanismos legales que permitan salvaguardar dichos recursos a la finalidad exclusiva prevista, razón por la que el artículo 12 de la Ley 336 de 1996, como ya se expuso, impuso el deber a las empresas constituidas para prestar el servicio público de transporte de **implementar programas de reposición, revisión y mantenimiento de los equipos**, entre otras, para efectos de garantizar las condiciones sobre seguridad y ante todo, con el fin de prever el futuro mantenimiento mayor y reposición de vehículos y equipos.

Apunta de igual manera dicha norma, a que atendiendo lo dispuesto por la ley o las reglamentaciones sobre la materia, cada empresa de transporte está en libertad de elaborar o adoptar los fondos de la manera que lo disponga y apruebe la Asamblea o Junta Directiva, razón por la cual compete a esta instancia orientar, dirigir y decidir, según los estatutos del mismo, y en suma, le corresponde a la administración interna de la Entidad, esto es el representante legal, sus

¹ Principio definido en el artículo 16 del Decreto 111 de 1996



PURA VIDA

000880



colaboradores de los distintos niveles, materializar o ejecutar las directrices o regulaciones que impartan en la infinidad de actuaciones que se desprendan de la función administrativa encomendada al ente jurídico, bajo los criterios razonables que emanan únicamente del acto que los crea y para los fines que provienen al momento de confeccionar los costos del transporte para la definición de la tarifa.

Por su parte, desde lo programático y atendiendo la competencia privativa y prevalente de regular los fondos necesarios para cumplir con el objeto social, de acuerdo a lo consagrado en los estatutos que rigen la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada, se encuentra en el acervo probatorio que la Junta Directiva previas las deliberaciones y decisiones entró a regular en un adecuado parámetro de razonabilidad, eficiencia, oportunidad y proporcionalidad, aspectos esenciales en los que se definieron claras políticas, avizorando las necesidades propias del eficiente funcionamiento de un servicio público esencial a mediano y largo plazo. Para ilustrar este aspecto, la Junta Directiva profirió los actos administrativos relativos a la constitución y funcionamiento de los siguientes fondos:

Fondo de Seguros

Al surgir las obligaciones que emanan de lo establecido en el artículo 107 de la Ley 42 de 1993 se creó este Fondo a través de la Resolución JD 098 de 2002 con 10.000 millones de pesos.

En mandato de lo dispuesto en el acto de creación de dicho Fondo, se ha venido consagrando en las Resoluciones de Liquidación del Presupuesto Anual de la Empresa, los recursos que se destinan anualmente para dicho fondo así:

	Fondo de seguros (Gasto)	Fondo de seguros (Inversión)
2006	200.000.000	700.000.000
2007		
2008	2.380.000.000	500.000.000
2009	1.892.909.980	200.000.000
2010	400.000.000	150.000.000
2011	200.000.000	100.000.000
2012	400.000.000	200.000.000
2013	400.000.000	200.000.000
2014	335.000.000	170.000.000
	6.207.909.980	2.220.000.000





PURA VIDA

000880



Ambos conceptos del Fondo de Seguros (gasto e inversiones) se definen en las Resoluciones que liquidan el presupuesto de la siguiente forma: *"se utilizará para cubrir todos los siniestros de los bienes no asegurados, respaldar deducibles, infraseguro, reparaciones y reposición de bienes siniestrados"*.

En particular, no se encuentra evidencia en las pruebas agregadas a la actuación administrativa sancionatoria de cómo ha ido evolucionando dicho Fondo a través del tiempo hasta llegar al valor reportado con corte a diciembre de 2012 de \$60.000 millones; pero desde ya es importante anotar, **que estos recursos son independientes por tener una destinación específica y por lo tanto no podrán confundirse con los recursos destinados a repotenciar o reponer a futuro los equipos necesarios para la operación del servicio**, aunque en un principio se tuviera una confusión por parte de la investigada, de acuerdo a la documentación aportada en la comunicación identificada con el No. 3906 del 8 de agosto de 2013 de la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada, tal como se expondrá más adelante.

Fondo de Pensiones

El Fondo de Pensiones fue constituido en el marco de la Resolución JD 099 de 2003 con cargo a los recursos de la misma Entidad, considerando dar cumplimiento a lo establecido en el Decreto Ley 1299 de 1994 y demás normas reglamentarias que establece la obligatoriedad de crear las reservas para los recursos destinados a cubrir las obligaciones pensionales de los trabajadores de las entidades del sector público. Inició con recursos por \$8.244.276.000, a diferencia del Fondo de Seguros, no se evidencia en la liquidación anual del presupuesto los valores apropiados presupuestalmente en cada vigencia y no se evidencia su evolución hasta llegar al saldo reportado por la Empresa de Transporte del Valle de Aburrá Limitada con corte al 2012 de \$12.500 millones.

Los dos Fondos (seguros y pensiones) fueron creados por la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada con sus propios recursos, los cuales provienen en un 95% de la tarifa -según lo estipulado en el Acta No 384 de la Junta Directiva realizada los días 14 y 15 de octubre de 2010-, y son consecuentes con el esquema de costos operativos y administrativos de la Empresa y con las exigencias normativas al respecto de estos conceptos.

Al igual que el fondo anterior, estos recursos por tener una destinación específica, son independientes a los recursos con destino a repotenciación y reposición de equipos, aunque en un principio se tuviera una confusión por parte de la investigada, de acuerdo a la documentación aportada en las comunicaciones





PURA VIDA

IMPRESO



identificada con el No. 3906 del 8 de agosto de 2013 de la Empresa de Transporte de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada en el que detalla la siguiente información, en relación con lo solicitado en el ya citado oficio 009401 de 2013 y en la respuesta al Auto No. 000333 de 2014.

EMPRESA DE TRANSPORTE MASIVO DEL VALLE DE ABURRA.
RESUMEN FONDE DE REPOTENCIACION Y REPOSICIÓN
Valores a Diciembre 31 de 2012
Millones de \$

Concepto	Valor
Valor acum a dic 2012	445.179
Menos	
Prestamos Exp y Crec/mto	(174.084)
Fondo Pensiones	(12.500)
Fondo de Seguros	(60.000)
Sup(Def) del Fondo	198.594

En la parte considerativa de las Resoluciones que reglamentan tanto el Fondo de Seguros como el de Pensiones se destaca que deben cumplir por lo menos los siguientes requisitos:

- ✓ Que se haga un manejo contable específico para que cumpla con el requisito de ser "especial, creado para tal fin", como lo establecen la Ley y la técnica del manejo de fondos.
- ✓ Que exista un reglamento o normatividad de imputación de gastos, para que ellos sólo afecten el fondo cuando reúnan los requisitos definidos para tal efecto.
- ✓ [...]Que se le haga un reglamento y una revisión periódica para mantenerlo técnicamente viable.

Por lo anterior en ambos actos administrativos definen en la parte resolutive (Artículo 2º) como Requisitos del Fondo, entre otros los siguientes:

- ✓ El Fondo dispondrá de un manejo contable específico y se le aplicarán realmente los fondos asignados para que cumpla con el requisito de ser especial y creado para asumir las obligaciones de que trata la Resolución.
- ✓ El Fondo contará con un reglamento de imputación de Gastos, para que éstos sólo lo afecten cuando reúnan los requisitos definidos para el efecto.

Adicionalmente se reglamenta en las Resoluciones que el manejo contable de los Fondos incluye que:





PURA VIDA

000880



- ✓ Todas las transacciones que se deriven del Fondo serán registradas en las cuentas de balance. Igualmente se imputarán en cuentas de orden para efectos de control de saldos. Dichos valores se conciliarán periódicamente con los procesos correspondientes, administración del recurso financiero y gestión de la rentabilidad.

En síntesis, los Fondos de Seguros y Pensiones constituidos no solamente se crearon para dar cumplimiento a la normatividad establecida, sino que además se adoptó la reglamentación general correspondiente de tal manera que a ellos se le pudiera realizar un control adecuado a nivel presupuestal, contable y de utilización de los recursos dispuestos para cada concepto.

Adicionalmente la Empresa investigada, posteriormente así lo ratifica en comunicación recibida con radicado 014496 del 18/06/2014 en la cual afirma: "los dos fondos mencionados se constituyen como parte de los rubros operativos que define la Ley de Metros; **que no están amparados con recursos del Fondo de RyR** debido a que tienen su propia estructura financiera y además no afectan el valor acumulado del Fondo de Repotenciación y Reposición". (Negrillas fuera de texto)

El advenimiento posterior de dicha afirmación, aunque es de significativa importancia, se contrapone a lo anteriormente reportado por la misma Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada en la comunicación recibida con radicado 017480 del 8/8/2013 y en la que se aporta la información solicitada en el Auto 333 de 2014, en las cuales resumen los recursos del Fondo de Repotenciación y Reposición e incluyen los recursos de los Fondos de Pensiones y Seguros. En este sentido se hace claridad frente a lo ahí consagrado, y es que para el cierre del 2012 los recursos que hacían parte del Fondo de Repotenciación y Reposición en realidad no eran **\$445.179 millones** sino de **\$372.679 millones**, de los cuales en aquella información se reportaba se había destinado como préstamos de expansión y crecimiento la suma de **\$174.084 millones** (cifra que más adelante será cuestionada por cuando en realidad supera el doble del valor) quedando por lo tanto en el mentado Fondo a diciembre de 2012 la suma de **\$198.594 millones**.

De acuerdo a lo expuesto en precedencia, de la valoración probatoria en los documentos que se relacionan como pruebas en acápites citados, se infiere que existen varias incongruencias y una de ellas se centra, en la destinación de los recursos del Fondo de Repotenciación y Reposición, cuya inversión al principio la Investigada indicó haberlos dirigido al pago de seguridad social y pensiones, y posteriormente expuso una situación contraria y antónima en la cual afirmó el no traslado de dichos recursos en el pago antes aludido. Lo anterior, deja entrever una falta de certeza de la Empresa Investigada, en la depuración de los conceptos



000880



de inversión o destinación del Fondo de Repotenciación y Reposición, al plantearse en los contenidos aportados una inequívoca y turbada orientación o error evaluativo frente al conocimiento de sus propias inversiones y/o destinación de recursos económicos.

No obstante a pesar de esta circunstancia, se puede destacar de acuerdo a la confirmación posterior de la Empresa investigada y por el deber ser, si se considera que estamos ante un error de información (de buena fe), que los recursos del Fondo de Seguros y Pensiones guardan independencia con los propios de otros fondos, por lo que se infiere que la discriminación de recursos del Fondo de Repotenciación y Reposición contenida tanto en el oficio No. 3906 del 8 de agosto de 2013 como en la respuesta al Auto No. 000333 de 2014, no fue coherente, con la ya transcrita anteriormente y contentiva del oficio con radicado 014496 del 18/06/2014 en que ya excluyen de tajo los recursos de los Fondos de Seguros y Pensiones frente a los que constituyen los de Repotenciación y Reposición.

Fondo de Repotenciación (Mantenimiento Mayor) y Reposición

En comunicación recibida con radicado 014496 de junio 18 de 2014 se aporta ante el nuevo requerimiento de pruebas, los siguientes actos administrativos:

- Resolución de Junta Directiva No 100 de abril 29 de 2003 por medio de la cual se crea el Fondo de Reposición de Equipos de la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada.
- Resolución de Junta Directiva No 101 de abril 29 de 2003 por medio de la cual se crea el Fondo de Mantenimiento Mayor de la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada.

En ambos actos administrativos se establece que los Fondos deben reunir por lo menos los siguientes requisitos:

- ✓ Manejo contable específico y se le aplicarán **realmente** los fondos asignados para que cumpla con el **requisito de ser especial y creado para asumir las inversiones de reposición**. El manejo contable implica tal como lo establece la Resolución que todas las transacciones que se deriven del Fondo de Reposición de equipos serán **registradas en las cuentas de balance**. Igualmente se imputarán en cuentas de orden para efectos de control de saldos. Además de que debe crearse cuentas específicas que garanticen su adecuado registro.
- ✓ Reglamento de imputación de gastos.



PURA VIDA

000880



- ✓ El capital semilla asignado se maneje como una inversión que se alimente con la periodicidad que establezcan sus normas y con los rendimientos financieros de las inversiones.
- ✓ Que se mantengan e incrementen los mantenimientos con miras a buscar una racionalización en la reposición de equipos.
- ✓ Seguimiento y revisión periódica para mantenerlo técnicamente viable.

Lo anterior pone de manifiesto que la Junta Directiva de la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada, intuyendo su competencia en las decisiones empresariales en los aspectos internos y bajo las obligaciones impuestas en el artículo 12 de la Ley 336 de 1996 y de lo que se colige del artículo 14 de la Ley 86 de 1989, con meridiana claridad y certeza, reguló un aspecto fundamental en el marco de la planificación a mediano y largo plazo de la operación del servicio de transporte público y fue precisamente el de expedir dos importantísimas Resoluciones en las que se enmarcan el núcleo esencial del derecho a garantizar en el futuro la prestación del servicio de transporte masivo. En ellas, se crean los Fondos para: i) Reponer los vehículos, equipos y sistemas necesarios para la prestación del servicio de transporte público masivo, **adscrito a la Gerencia General** y ii) Mantenimiento Mayor (que bien se igualar al término de "repotenciación"), **adscrito a la Gerencia de Operaciones**.

Con motivos suficientes para justificar la expedición de los actos administrativos antes identificados y en armonía con la obligación de contar con fondos de repotenciación (mantenimiento mayor) y reposición en la prestación del servicio de transporte (artículo 12 de la Ley 336 de 1996), es que se definieron los límites, estructuración y parámetros en torno al funcionamiento de los dos Fondos a fin de conjurar en el futuro la seguridad y continuidad en la obligación de prestar el servicio de transporte masivo en la modalidad Metro y Cables y de esta manera evitar cualquier riesgo en la futura inversión necesaria para la prestación del servicio de transporte público masivo.

Por la responsabilidad que implica el prever sobre la creación de dichos Fondos, es por lo que se trae a colación, lo expuesto explícitamente en la parte considerativa de las mencionadas Resoluciones:

"Que la existencia y correcta utilización de los bienes y recursos del Estado, exigen la adopción de todas las conductas y previsiones normales y oportunas para su debida inversión;

Que la diligencia en las decisiones de los servidores públicos no se reduce a la falta de dolo o culpa en la ocurrencia de un daño, sino que el ejercicio de la función cobija el despliegue de una conducta diligente que proporcione la adecuada





PURA VIDA

000880



conservación y operación de los bienes y rentas que le son confiados para la prestación del servicio público, en aras de procurar la satisfacción de las necesidades de la comunidad;

Que el artículo 6° de la Ley 610 de 2000 define el daño patrimonial al Estado, como la "lesión del patrimonio público, representada en el menoscabo, disminución, perjuicio, detrimento, pérdida, uso indebido o deterioro de los bienes o recursos públicos, o a los intereses patrimoniales del Estado, producida por una gestión fiscal antieconómica, ineficaz, ineficiente, inequitativa e inoportuna, que en los términos generales, no se aplique al cumplimiento de los cometidos y de los fines esenciales del Estado, particularizados por el objeto funcional y organizacional, programa de los sujetos de vigilancia y control de las contralorías.- Dicho daño podrá ocasionarse por acción u omisión de los servidores públicos o por la persona natural o jurídica de derecho privado que en forma dolosa o culposa produzcan directamente o contribuyan al detrimento del patrimonio público."

Sin embargo, no se avizora de la simple valoración integral y del análisis probatorio que desde la Gerencia y las dependencias que conforman la parte administrativa de la Entidad Investigada o desde las mismas dependencias en los que se encuentran adscritos los dos Fondos, el cumplimiento de lo allí establecido, y por el contrario, se puede enfatizar que dichos "fondos" no han sido acatados en su regulación por la administración propia de la Empresa, al no haberse dado el manejo en la medida determinada por las normas que lo crean, en cuanto a: i) no se les ha dado un manejo contable específico; ii) tampoco se presenta el reglamento de imputación de gastos; iii) no se hace evidente en las liquidaciones anuales del presupuesto las apropiaciones asignadas en cada vigencia fiscal dentro de la tarifa con destino al mencionado Fondo, como si se ha realizado por ejemplo con el Fondo de Pensiones que se tiene constituidos en la Empresa; iv) no se han destinado los recursos que lo componen para las finalidades especiales previstas, esto es para asumir las inversiones de reposición y mantenimiento mayor; v) no se da el seguimiento y revisión periódica para mantenerlo técnicamente viable; y las demás condiciones establecidas en los actos de creación.

Lo anterior se ratifica aún más, en la respuesta dada en la comunicación con radicado 014496 de junio 18 de 2014 frente al cuestionamiento elevado por la autoridad de transporte masivo cuando se le solicita: **"Especificar los controles presupuestales y contables (códigos contables y presupuestales, centro de costos) que se han contemplado para los recursos del Fondo de Reposición y Repotenciación y los mecanismos establecidos para el control y conciliación de saldos."**



PURA VIDA

000880



Al respecto la Empresa responde: "La empresa **considera** que los mecanismos para el control y conciliación de saldos del Fondo de Reposición y Repotenciación **podrían ser** entre otros: [...]"

Como puede observarse la Empresa investigada enfoca su respuesta en los mecanismos futuros que podrían ser implementados, pero de ninguna manera expresa que dichos mecanismos hubieran sido ya establecidos durante los más de diez (10) años que tiene de existencia el Fondo de Reposición y del llamado Mantenimiento Mayor, que viene a constituir el propio de Repotenciación, según lo establecido en los actos administrativos que dan vida jurídica a los mismos. Resulta por tanto, ambivalente la respuesta, cuando desde los inicios de la operación se debía contar con unos controles presupuestales y contables para dichos recursos y que posteriormente en el 2003 se ratificaron por la Junta Directiva, pero que lacónicamente se anuncia en junio de 2014 que se tienen como posibles medidas a considerar por la Empresa investigada.

Al respecto de un adecuado manejo de un Fondo, el señor Gabriel Jaime López Díez –Revisor Fiscal de Deloitte & Touche Ltda. para la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada afirma en el Acta de Junta de Socios No 39 de 17 de marzo de 2009 - que un Fondo "es la segregación de recursos de la entidad (típicamente en efectivo), con el fin de que sean destinados a un fin previamente establecido por un estamento con atribuciones (p.e Junta Directiva o Asamblea o incluso la gerencia). **El efecto contable se presenta principalmente en las revelaciones en los estados financieros ya que se debe informar en las notas de la restricción que se ha establecido a estos recursos en efectivo.**" (Negrillas y subrayas fuera de texto).

Se resalta que esta expresión no se cumple para el caso de la constitución y funcionamiento de los Fondos que en el año 2003 se les asignara una finalidad específica por la Junta Directiva de la Empresa y sobre los cuales debería ejercerse el respectivo control por parte de la revisoría fiscal, tal como se detallará de manera puntual más adelante, cuando se analicen los informes de la Revisoría Fiscal y de la Contraloría General de Medellín sobre el seguimiento a los recursos provenientes de la tarifa para el mantenimiento mayor (repotenciación) y reposición de equipos necesarios para la prestación del servicio de transporte público masivo.

Frente al cumplimiento de las Resoluciones adoptadas por la Junta Directiva en lo concerniente a los Fondos de Reposición y Mantenimiento Mayor, debe mentarse además, que el poder público se materializa con la expedición de actos administrativos y en virtud del deber funcional, le **corresponde a los servidores públicos de manera inmediata observar, cumplir y ejecutar en el desempeño**



PURA VIDA

000880



de su cargo o función, las exigencias y todas las acciones que de ellos emanen, más cuando los mismos han adquirido firmeza (carácter definitivo, esto es, no sujeto a cambio) y por ende han incursionado en la presunción de legalidad; por lo que nada se puede oponer a su cumplimiento improrrogable.

No puede de manera ligera o irreflexiva apartarse de dar cumplimiento a las disposiciones que han emanado un órgano competente al que le corresponde regular las actividades previstas en los Estatutos y que bajo cualquier circunstancia se tiene el deber legal de dar cumplimiento a dichas regulaciones que sean adoptadas con un fin determinado que en últimas, conlleva una finalidad meramente pública.

De acuerdo a lo anterior, y desde la misma naturaleza legal, estatutaria, jurisprudencial y doctrinal, es que las Resoluciones 100 y 101 de 2003, han debido ser acatadas por la administración propia de la Entidad y en especial por los funcionarios que representan las dependencias a las cuales se encuentran adscritos los Fondos (Gerencia General y Gerente Operaciones), pues con la expedición de éstos actos administrativos, su plena ejecutoriedad y fuerza vinculante permite advertir que éstos debieron producir en el tiempo los efectos jurídicos esperados por el legislador y por el cuerpo colegiado que rige la Empresa.

Es que el tema de la obligatoriedad de los actos administrativos ha sido ampliamente decantado en nuestra jurisprudencia, cuando ha depuesto en diversas providencias:

"La existencia del acto administrativo está ligada al momento en que la voluntad de la Administración se manifiesta a través de una decisión. El acto administrativo existe, tal como lo señala la doctrina, desde el momento en que es producido por la Administración, y en sí mismo lleva envuelta la prerrogativa de producir efectos jurídicos, es decir, de ser eficaz. De igual manera, la existencia del acto administrativo está ligada a su vigencia, la cual se da por regla general desde el momento mismo de su expedición, condicionada, claro está, a la publicación o notificación del acto, según sea de carácter general o individual. (...)

La eficacia del acto administrativo se debe pues entender encaminada a producir efectos jurídicos. De lo anterior se colige que la eficacia del acto comporta elementos de hecho, pues una decisión administrativa adoptada de conformidad con el ordenamiento jurídico superior, cobijada por presunción de constitucionalidad y de legalidad..."²

² Corte constitucional Sentencia C-069/95



006880



Lo anterior, resulta concordante con lo expuesto por el Magistrado Jaime Orlando Santofimio Gamboa,³ quien expresa en sus ponencias lo siguiente:

ACTO ADMINISTRATIVO - Presupuestos de validez

Los presupuestos de validez son aquellas condiciones de un acto existente que determinan que sea valorado positivamente por encontrarse ajustado al ordenamiento o, con otras palabras, que si el acto es sometido a un juicio de validez no permiten que le sobrevenga una valoración negativa.

ACTO ADMINISTRATIVO - Presunción de legalidad

Mientras la Jurisdicción de lo Contencioso Administrativo no decreta la nulidad de un acto administrativo, este se presume válido y es idóneo para producir los efectos que le son propios, tal como se desprende de lo normado en el artículo 64 del Código Contencioso Administrativo (Decreto 01 de 1984) y como ya lo preceptúa de manera expresa el nuevo Código Contencioso administrativo al disponer que "los actos administrativos se presumen legales mientras no hayan sido anulados por la Jurisdicción de lo Contencioso Administrativo".

Además como es de amplio desarrollo jurisprudencial, "la presunción de legalidad, legitimidad, validez, ejecutividad o de "justicia" de que están dotados los actos administrativos y que le da plena eficacia y obligatoriedad a esta manifestación de la actividad de la Administración, supone que todo acto administrativo está conforme al ordenamiento jurídico superior. Se trata, por supuesto, de una presunción legal o iuris tantum y no iuris et de iure, vale decir, que admite prueba en contrario y por lo mismo es desvirtuable ante los jueces competentes."⁴ (...)

Es de anotar que en otros ordenamientos jurídicos, como algunos de Europa continental, se distingue entre los supuestos de nulidad de los de mera anulabilidad, algo parecido a la ineficacia o la inexistencia del acto en nuestro sistema de causales por las cuales se anula el acto administrativo, y otros que contienen "ápariencias de derecho", al punto que no sería menester una orientación jurisdiccional al respecto, por lo que operaría ipso iure, en tanto que los supuestos de simple anulabilidad, sí impondrían pronunciamiento judicial, lo importante a resaltar, sería un contexto Doctrinario, como el del profesor *Romanelli*, quien indujo conclusiones frente a la validez y eficacia de los actos administrativos y sus vicios, así instando que surten plenos efectos mientras no sean objetos de anulabilidad o incurra en supuestos de nulidad.⁵

3 Consejo De Estado - Radicación número: 4001-23-31-000-1999-0111-01 (23358)

4 Consejo de Estado - Radicación número: 05001-23-31-000-1995-00424-01(16503), Consejera ponente Ruth Stella Correa Palacio.

5 Romanelli, Vincenzo M., L' Annullamento Degli Atti Amministrativi, Milán, Giuffrè, 1939, p. 3.



PURA VIDA

000880



Resulta lógico entender que si se expidieron unos actos administrativos por la instancia decisiva y competente de la organización inherente a la Empresa investigada y los mismos gozan de los atributos ya expuestos de manera somera, su camino únicamente debía enmarcarse específicamente a su mero cumplimiento o aplicación y no remitirlos a los anaqueles del olvido; lo que bien permite determinar un quebrantamiento de lo exigido en el artículo 12 de la Ley 336 de 1996, pues si bien se crearon unos fondos, éstos no fueron implementados, aunque bajo otro contexto se pueda aducir que se tienen unos pocos recursos, sin horizonte para una repotenciación o reposición.

d. Aprovisionamientos definidos en la tarifa para la repotenciación y reposición

Como brevemente se expuso, la autoridad de transporte acogiendo a los conceptos definidos en el artículo 14 de la Ley 86 de 1989 ha fijado las tarifas por la prestación del servicio de transporte masivo Metro y Cables, de acuerdo a los costos de operación, administración, mantenimiento y reposición de los equipos determinados en los estudios técnicos que ha ido presentado la Empresa investigada y para el caso, ha incluido los aprovisionamientos necesarios en cada anualidad para solventar supuestamente en un futuro los conceptos de repotenciación y reposición propios de una prestación de servicio de transporte masivo.

Período 1995-2006

La Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada realizó las estimaciones de recursos que anualmente se debían aprovisionar entre los años 1996-2042 con el fin de garantizar la operación del servicio en el futuro, las cuales se relacionan en la siguiente tabla:





PURA VIDA

000880



AÑO	ESTIMACIONES ETMVA
1995	39.095
1996	40.854
1997	42.693
1998	44.614
1999	46.621
2000	48.719
2001	50.912
2002	53.203
2003	55.597
2004	58.099
2005	60.713
2006	63.445
2007	66.300
2008	69.284
2009	72.402
2010	75.660
2011	79.064
2012	85.541
2013	89.391
TOTAL	1.142.206

AÑO	ESTIMACIONES ETMVA
1995	39.095
1996	40.854
1997	42.693
1998	44.614
1999	46.621
2000	48.719
2001	50.912
2002	53.203
2003	55.597
2004	58.099
2005	60.713
2006	63.445
Total	604.564

En tanto, la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada al momento de solicitar la fijación de tarifas, soportadas en análisis técnicos debió considerar los aprovisionamientos durante los años 1996 a 2006, período en los cuales la Empresa solicitaba la tarifa ante el Municipio de Medellín. En estos años, si bien la Empresa proyectó una necesidad de recursos del orden de **\$604.564** millones sin considerar rendimientos financieros, es importante tener en cuenta que en comunicación con radicado 17480 de agosto de 2013 la misma reportó como superávit ó déficit (de acuerdo al artículo 14 de la Ley 86 de 1989), en las siguientes cifras:

año	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Total
Ingresos Operat		19.482	32.829	38.359	42.620	45.057	53.570	63.726	80.763	96.881	118.395	128.549	720.231
Total Egresos		22.699	32.669	34.255	37.673	44.713	50.559	59.024	66.159	83.667	89.987	98.650	620.055
Sup (def) Art 14	(8.722)	(3.217)	160	4.104	4.947	344	3.011	4.702	14.604	13.214	28.408	29.899	91.454
Rendimientos financieros		-	2.616	3.559	6.681	5.831	5.676	4.516	5.693	7.497	8.428	8.260	58.757
Ajustes x valorizac portaf		-	(5.285)	5.018	320	912	690	8.285	(2.747)	10.891	8.623	6.739	33.448
Sup (Def) caja FRYP		(11.939)	(2.509)	12.681	11.948	7.087	9.377	17.503	17.550	31.602	45.459	44.898	183.657

Nótese que las provisiones estimadas para cada uno de los años comprendidos entre 1995 y 2006 son superiores a los ingresos operativos durante los primeros





PURA VIDA

000880



cinco (5) años (1996-2000) y en este sentido no sería posible exigir a la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada tener aprovisionados los recursos estimados inicialmente como necesarios anualmente para repotenciar o reponer los activos para la operación en dicho período.

Es importante también tener en cuenta de acuerdo a lo reportado en el material probatorio, que la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada replanteó en diciembre de 2013 sus propias estimaciones reconociendo que sus proyecciones iniciales estaban sobre estimadas. En la siguiente tabla se presentan las estimaciones iniciales y las ajustadas en 2013, así como los recursos que según su comunicación con radicado No 17480 de 2013 harían parte de los recursos con destino al Fondo de Repotenciación y Reposición, los cuales ascienden a **\$116.765** millones de pesos, siendo estos últimos los recursos mínimos que deberían tenerse aprovisionados con corte a diciembre de 2006.

AÑO	ESTIMACIONES ANTERIORES	ESTIMACIONES AJUSTADAS	SUP/DÉF FRR RAD. 17480 2013	Ingresos operativos Rad. 17480 2013
1995	39.095	28.608	(8.722)	
1996	40.854	28.608	(3.217)	19.482
1997	42.693	28.608	8.061	32.829
1998	44.614	28.608	2.645	38.359
1999	46.621	28.608	11.308	42.620
2000	48.719	28.608	5.262	45.057
2001	50.912	28.608	7.997	53.570
2002	53.203	28.608	932	63.726
2003	55.597	28.608	23.045	80.763
2004	58.099	28.608	9.819	96.881
2005	60.713	28.608	28.215	118.395
2006	63.445	28.608	31.420	128.549
TOTAL	604.564	343.291	116.765	

Período 2007-2013

Para el período 2007 a 2013, el Área Metropolitana del Valle de Aburrá como autoridad de transporte ha sido la encargada de determinar la tarifa con fundamento en el estudio de costos que la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada entrega para realizar el respectivo análisis y asignación de tarifa; en dicha tarifa la autoridad de transporte masivo ha considerado las



PURA VIDA

000880



provisiones necesarias para dicho Fondo, que aunque como ya se adjugó se llama así, aunque no tenga el desarrollo previsto en las Resoluciones 100 y 101 de 2003 proferidas por la Junta Directiva de la Empresa.

La revisión de los estados financieros de la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada obrantes en las pruebas legalmente producidas y aportadas, específicamente los ingresos por transporte obtenidos y las personas movilizadas efectivamente en cada vigencia fiscal permiten determinar el valor que para este período debería estar provisionado en el llamado Fondo, que el Área Metropolitana del Valle de Aburrá, como era normal, pensó en su pasado tenía desarrollo y manejo como tal. En el siguiente cuadro se presenta esta información:

año	INGRESOS POR TRANSPORTE*			Pasajeros Movilizados *	TARIFAS			FONDO DE REPOSICIÓN REPOTENCIACION		
	PRESUPUESTO	EJECUCIÓN*	% CUMPLI		Tarifa Media cobrada	Tarifa solicitada garantizando el FRR	Faltante tarifa	dejado de percibir (castigo fondo)	Estimaciones ETMVA para FRR	provisión real fondo RR
2007		147.685		139.910.295	1.056	1.224	(168)	(23.565)	63.300	39.735
2008	169.348	168.511	0%	154.896.951	1.088	1.118	(30)	(4.664)	35.596	30.932
2009	193.390	174.485	-10%	148.627.852	1.174	1.390	(216)	(32.063)	72.401	40.338
2010	180.996	189.942	5%	159.249.212	1.193	1.516	(324)	(51.528)	75.660	24.132
2011	208.194	211.101	1%	169.863.926	1.243	1.330	(88)	(14.969)	79.064	64.195
2012	256.268	246.515	-4%	183.406.146	1.344	1.329	15	2.823	84.916	84.916
2013	285.058	269.005	-6%	202.690.022	1.327	1.564	(237)	(48.002)	89.391	41.389
2014	377.436									
*Esta información es tomada de las notas a los estados financieros. Nota 16 Ingresos operacionales									500.328	325.637

En la anterior tabla se muestra cómo si bien los ingresos por transporte obtenidos durante el período 2007 a 2013 no alcanzaron a cubrir las estimaciones realizadas por la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada de **\$500.328** millones, la ejecución de ingresos de la Empresa según los cálculos realizados por el Área Metropolitana del Valle de Aburrá permitió el recaudo de al menos el sesenta y cinco por ciento (65%) de estos recursos, equivalente a **\$325.637** millones con destino al denominado Fondo de Repotenciación y Reposición de equipos de la Empresa; ello sin considerar los rendimientos financieros que debían haberse generado en el citado período.

Es importante resaltar que en comunicación recibida con radicado 014496 de junio 18 de 2014, la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada muestra las estimaciones presentadas para el Fondo en los estudios para la asignación de tarifa, así como lo realmente provisionado, de la siguiente manera:





PURA VIDA

000000



Año	Valor Proyectado	Valor provisionado
2007	42.392	41.319
2008	35.596	44.483
2009	72.401	(5.769)
2010	75.660	38.347
2011	79.064	49.304
2012	84.916	110.181
2013	89.391	21.724
Total	479.420	299.589

La anterior tabla muestra que la Empresa estima que de lo proyectado inicialmente con destino a la Repotenciación y Reposición de **\$479.420** millones pudo recaudar efectivamente un sesenta y dos por ciento (62%), lo cual asciende a la suma de **\$299.589** millones en el período comprendido entre el 2007 al 2013.

Al respecto, es pertinente realizar dos precisiones:

- La Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada incurrió en un error del valor proyectado en el 2007 puesto que el valor real proyectado fue de **\$63.300** millones, según estimaciones iniciales entregadas por la misma en el 2009 (celda P64 archivo digital proyecciones anualidad FRR).
- Para el 2009 la Empresa registró no sólo utilidades operacionales sino también utilidades netas del orden de **\$478.116** millones según los registros del estado de actividad financiera, económica social y ambiental, resultado muy influenciado por los "otros ingresos" que se describen en la nota 17 de los estados financieros de la Empresa dentro de los que se destacan recuperaciones y diferencial cambiario y la cual se transcribe a continuación.

Como elemento preponderante durante en el 2009 se tiene que en dicho año -según Informe Financiero realizado por la Contraloría General de Medellín, (cuyo aparte también se describe a continuación) la Empresa entregó recursos en fiducia por **\$279.295** millones destinados para el proyecto compra de trenes, los cuales disminuyeron considerablemente los recursos del portafolio de inversiones donde se encuentran los recursos del Fondo de Repotenciación y Reposición. Lo anterior ocasionó que la participación del activo INVERSIONES dentro del activo corriente de la Empresa pasara del setenta por ciento (70%) en el 2008 al treinta y uno por ciento (31%) en el 2009 afectando la situación de liquidez de la Empresa y explicando la razón por la cual el valor provisionado fue negativo de **-\$5.769**.

"(...)"

Dentro de la composición de activos se resalta que el grupo más importante de los activos corrientes corresponde a los deudores (grupo 14 del activo), los cuales a 31 de diciembre de 2009 alcanzaron un saldo de \$319.647 millones frente a \$54.870 millones en el periodo 2008, presentándose un crecimiento del 483% (\$264.777 millones), debido a que la Empresa entregó recursos en fiducia por \$279.295 millones destinados para el proyecto compra de trenes, el más importante y de mayor magnitud desde que inició operaciones este sistema de transporte.

Las inversiones, tanto en términos absolutos como relativos, es el segundo rubro más representativo del activo corriente, después de que históricamente, desde que inició operaciones el Metro, era el activo corriente más importante; es de anotar que este importante activo representó el 5% del activo total y el 31% del activo corriente en el ejercicio 2009, cuando en el 2008 constituyó el 14% y el 70% respectivamente. Denotando lo anterior, la pérdida de preponderancia de este importante activo líquido, que redujo su participación en 9 y 39 puntos porcentuales con respecto al activo total y al activo corriente respectivamente, este comportamiento indudablemente afecta desfavorablemente la situación de liquidez de la Empresa.

NOTA 17. OTROS INGRESOS

El detalle de los otros ingresos al 31 de diciembre es el siguiente:

	2009	2008
Recuperaciones	\$ 676.226	\$ 4.726
Diferencia en cambio	337.337	319.802
Utilidad por valoración de inversiones	39.785	41.760
Ajuste de ejercicios anteriores	12.653	410
Otros ingresos extraordinarios	3.135	3.362
Rendimientos financieros	2.239	2.016
Descuentos financieros	89	146
Total	\$ 1.071.464	\$ 372.222

Recuperaciones: a diciembre de 2009 incluye principalmente la recuperación de provisiones, como resultado de la actualización de los avalúos técnicos de algunos activos de los grupos Terrenos, Obra Civil y Maquinaria y Equipo que presentaron una recuperación en su costo de reposición por valor de \$669.373.

Ajuste de ejercicios anteriores incluye conceptos como: recuperación de la provisión de mantenimiento mayor y la actualización de las cuentas por cobrar y por pagar en moneda extranjera, al Consorcio Hispano Alemán (contrato de transacción).

"(...)"

Lo anterior, nos lleva a cuestionar dicha información, teniendo en cuenta que dentro de los costos de la tarifa del 2009 se aprovisionaron los costos de repotenciación y reposición, más no costos asociados a la compra de trenes nuevos; es por esta razón es que el Área Metropolitana del Valle de Aburrá considera que en dicho año, se debió provisionar al menos **\$40.338 millones** frente a los **\$72.401 millones** de lo proyectado inicialmente por la Empresa.



PIÑA VIDA

000880



En la siguiente tabla se presenta a manera de resumen las diferencias entre lo estimado por la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada y las proyecciones del Área Metropolitana del Valle de Aburrá, como recursos aprovisionados para la reposición y repotenciación en el período 2007-2013, destacándose una diferencia de **\$26.048** millones de menos en las estimaciones de la Empresa:

Año	ETMVA		AMVA	
	Valor Proyectado	Valor aprovisionado	Valor Proyectado	Valor aprovisionado
2007	42.392	41.319	63.300	39.735
2008	35.596	44.483	35.596	30.932
2009	72.401	(5.769)	72.401	40.338
2010	75.660	38.347	75.660	24.132
2011	79.064	49.304	79.064	64.195
2012	84.916	110.181	84.916	84.916
2013	89.391	21.724	89.391	41.389
Total	479.420	299.589	500.328	325.637

En conclusión, según las estimaciones realizadas por el Área Metropolitana del Valle de Aburrá y el análisis a la información financiera presentada por la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada durante el período 1996-2013 se debería tener aprovisionados recursos destinados a repotenciar y reponer los activos que garantizan la prestación del servicio a futuro en la cifra de **\$794.434** millones, incluidos los rendimientos financieros, de acuerdo a la información descrita en la siguiente tabla:

ITEM	Millones de pesos
PERIODO 1995-2006	116.765
PERIODO 2007-2013	325.637
RENDIMIENTOS FINANCIEROS PERIODO 2007-2013	352.032
TOTAL	794.434

Los rendimientos financieros estimados para los recursos aprovisionados en el período 2007 a 2013 fueron calculados con una tasa de rentabilidad del tres por ciento (3%) efectivo anual, la cual es una tasa muy inferior al promedio registrado





PURA VIDA

000880



en el período si consideramos que la DTF E.A. que determina el promedio ponderado de las tasas de captación que reconocen las entidades financieras por los certificados de depósito a término (CDT) con duración a noventa (90) días, ha tenido un promedio en el período 1995-2013 del doce con nueve por ciento (12.9%) y en el período 2007-2013 del cinco con ocho por ciento (5.8%).

En la siguiente tabla se presenta de fuente Banco de la República con información suministrada por la Superintendencia Financiera el histórico de esta variable:

Año	DTF E.A
1995	32,42%
1996	31,19%
1997	24,16%
1998	32,46%
1999	21,56%
2000	12,19%
2001	12,46%
2002	8,96%
2003	7,79%
2004	7,80%
2005	7,05%
2006	6,25%
2007	7,96%
2008	9,69%
2009	6,22%
2010	3,67%
2011	4,16%
2012	5,21%
2013	4,27%
promedio 1995-2013	12,92%
promedio 2007-2013	5,88%

Cabe anotar que según la información reportada por la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada en comunicación con radicado 017480 de agosto 8 de 2013 los rendimientos financieros obtenidos durante el período 1996-2012 son del orden de **\$134.727** millones y los ajustes por valorización del portafolio para el mismo período se ubicaron en **-\$41.529** millones lo cual reduce los intereses de manera significativa ubicándolos en un monto de apenas **\$93.198** millones, lo cual podría representar posibles inversiones desafortunadas en el período.

No obstante lo anterior, la información reportada por la Empresa como rendimientos financieros en la comunicación 003906 de 2013 en cuanto a los rendimientos financieros se contraponen con los reportados en los Informes de la Contraloría como el del resultado de la Auditoría del 2009 en su página 55 - cuadro No 10- en el que consagra que los rendimientos para el período 2005-2009 fueron del siguiente orden:



PURA VIDA

000880



Concepto	2005	2006	2007	2008	2009	% Variación 2008 - 2009	Tasa Ceto.
Disponibilidad Inicial	177.547	209.811	244.246	259.370	316.962	23	16
Ingresos Corrientes	257.340	270.866	285.866	294.682	295.630	0	4
Ingresos Operacionales	150.967	166.642	168.721	183.648	176.126	-4	4
Venta de Tiquetes	143.580	149.210	161.539	175.934	167.936	-6	4
Espacios Publicitarios	3.810	3.914	3.998	4.084	4.983	22	7
Arrendamientos	3.576	3.518	3.184	3.027	3.207	6	-3
No Operacionales	102.510	111.812	114.719	106.429	66.914	-7	-1
Ley de Metros	102.510	111.812	114.719	106.429	66.914	-7	-1
Otros Ingresos Corrientes	3.863	2.412	2.420	8.107	20.491	301	62
Recursos de Capital	152.127	152.281	140.880	138.288	280.840	81	14
Aporte de Socios	15.125	15.719	15.204	16.261	12.693	-22	-4
Rendimientos Financieros	14.197	16.302	21.767	34.658	35.056	-4	24
Recursos del Crédito	122.804	120.260	102.909	85.148	214.560	152	18
1. TOTAL INGRESOS	647.034	631.266	672.866	688.239	874.722	27	10

Nótese que en el cuadro anterior, sólo en un período de 5 años (2005-2009) se tienen como rendimientos financieros la suma de **\$120.510** millones, lo cual conlleva a cuestionar el valor reportado por la Empresa en la comunicación arriba mencionada.

Y es que claro, que a lo largo del análisis probatorio se encuentra graves discordancias de la información financiera que emana de la misma Empresa Investigada y más precisamente sobre los recursos aprovisionados para la reposición y repotenciación de equipos, lo que llevará a que en esta investigación necesariamente se haga un vehemente llamado al orden y al manejo fidedigno de la información de dichos recursos.

Finalmente de los recursos estimados por el Área Metropolitana del Valle de Aburrá como los recursos que debería tener aprovisionados la Empresa (los cuales ascienden a \$794.434 millones), bien se puede aducir que el setenta y siete por ciento (77%) se encuentran sustentados por la misma Empresa de la siguiente manera:

Concepto	Millones de pesos
Último Valor expresado por el Metro como Saldo del FRR a 2013	250.482
Recursos invertidos en Compra de Trenes	206.440
Recursos invertidos en la Extensión al sur	153.299
Total Recursos Sustentados por la ETMVA (77%)	610.221

El restante veintitrés por ciento (23%) para alcanzar los \$794.434 millones y que asciende a la suma de \$184.213 millones es apenas el cincuenta y dos por ciento





PURA VIDA

000880



(52%) de los rendimientos financieros que estima el Área Metropolitana del Valle de Aburrá debería tener la Empresa en el denominado Fondo de Repotenciación y Reposición obtenido de la gestión financiera de los recursos durante todos estos años, los cuales según informe de la Evaluación Fiscal y Financiera del 2009 de la Contraloría General de Medellín, constituyen la primera fuente líquida de recursos de capital de la Empresa. Ello se acredita en sus páginas 20 y 21, así: "(...)"

Los rendimientos financieros, tal como se mencionó en el párrafo precedente se constituyeron en la primera fuente líquida de recursos de capital originados en la gestión interna de fondos (recaudo de recursos propios), contribuyendo al logro de los óptimos niveles de ejecución de ingresos que presentó la Empresa en la

vigencia 2009. La importancia de este ítem radica en el hecho de que es una fuente alterna de ingresos que no corresponde al giro ordinario de la Empresa, pero que ayuda a mantener su estabilidad presupuestal y financiera, la acumulación de rendimientos financieros es el cúmulo de recursos que a la postre le ha permitido a la Empresa crecer su portafolio de renta fija que se refleja en una amplia disponibilidad inicial que consolida este agregado como el más importante dentro de la ejecución presupuestal de ingresos, representando 36,4% de la ejecución total en el año 2009.

(...)"

e. De los saldos de Repotenciación y Reposición según la Empresa Investigada

Como ya se ha expuesto, en la información analizada y entregada en las distintas comunicaciones provenientes de la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada y que obran en el material probatorio, se percibe claramente que no hay consistencia del estado de cuentas y saldo de dichos recursos, si se tiene en cuenta las cifras que se presentan y que distan de la realidad; veamos:

- En comunicación oficial recibida con radicado 1748 del 8 de agosto de 2013, se indica un saldo con corte a diciembre 31 de 2012, excluyendo los Fondos de Pensiones y Seguros y los préstamos para expansión y crecimiento de \$198.595 millones, según el siguiente cuadro:



PURA VIDA

000880



EMPRESA DE TRANSPORTE MASIVO DEL VALLE DE ABURRA
RESUMEN FONDO DE REPOTENCIACION Y REPOSICIÓN
Valores a Diciembre 31 de 2012
Millones de \$

Concepto	Valor
Valor acum a dic 2012	445,179
Menos	
Prestamos Exp y Crec/anto	(174,084)
Fondo Pensiones	(12,500)
Fondo de Seguros	(60,000)
Sup(Def) del Fondo	198,594

Recursos que amparan fondo	Valor
Portafolio y fiducia	182,778
Caja y Bancos	15,816
Total	198,594

Bancos y Fideicom	Valor
Grupo Bancolombia	52,604
Fiduoccidente	43,978
Grupo Aval	68,762
Sector Público	15,184
Citibank	2,047
Grupo Bolívar	203
Total	182,778

Cabe anotar en este punto que de los recursos que amparan al denominado "Fondo de Repotenciación y Reposición" se tiene en caja y bancos a 2012 la suma de \$15.816 millones que corresponde al más del sesenta y ocho por ciento (68%) del efectivo que se muestra en el activo corriente del balance general a 31 de diciembre de 2012. Es importante puntualizar que siendo estos recursos de un Fondo con destinación específica deberían encontrarse en el portafolio de inversiones y no en el disponible como capital de trabajo.

- En comunicación oficial recibida con radicado 7919 del 3 de abril de 2014 en respuesta dada a la pregunta formulada en el numeral 7: "copia de los extractos financieros del último año de los encargos fiduciarios y/o cuentas bancarias donde se hallen depositados los recursos del Fondo de Reposición y Repotenciación; igualmente los informes o balances financieros donde se constate el monto de estos dineros que se encuentra en caja" (negritas y subrayas fuera de texto), la Empresa investigada responde:

"Las inversiones que realiza la Empresa son en títulos renta fija, CDT'S y bonos de entidades financieras vigiladas por la Superintendencia Financiera y con las mejores calificaciones de corto y largo plazo, bajo la normatividad establecida en el Decreto 1525 de 2008."



PURA VIDA

000880



EMISOR	calificación		Diciembre de 2013
	largo plazo	Corto Plazo	Valor del Mercado (COP)
BANCO DE BOGOTA	AAA	DP1+	39.736.836.188
BANCO DE OCCIDENTE	AAA	DP1+	6.053.910.000
BANCO DAVVIENDA	AAA	DP1+	442.538.419
LEASING BANCOLODEX	AAA	DP1+	1.517.460.000
BANCOLDEX	AAA	DP1+	22.542.936.910
BANCOLOMBIA	AAA	DP1+	90.002.820.056
CITIBANK	AAA	DP1+	8.138.280.678
FINDETER	AAA	DP1+	40.728.340.237
CORFICOLOMBIANA	AAA	DP1+	2.188.840.548
LEASING BANCOLOMBIA	AAA	DP1+	69.792.339.925
LEASING CORFICOLOMBIANA	AAA	DP1+	2.021.331.185
Subtotal			283.165.634.146
TOTAL INVERSIONES RENTA FIJA, CDT'S Y BONOS			283.165.634.146

- A pesar de que la pregunta formulada en la anterior viñeta fue tan precisa, a la misma pregunta formulada con posterioridad en el Auto de Pruebas No.1758 de 2014 relativa a: "Detallar de las inversiones relacionadas en el cuadro del numeral 7 de la respuesta a Auto No 0333 de 2014, cuáles corresponden a los aprovisionamientos por concepto reposición y repotenciación o si la totalidad corresponde a dichos aprovisionamientos" la respuesta suministrada por la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada en la comunicación recibida con radicado 014496 de junio 18 de 2014 es la siguiente:

"La siguiente tabla resume el valor del Fondo discriminado por emisor:

Grupo emisor	Valor
Sector Público	59.865.124.374
Grupo Bancolombia	144.559.147.658
Grupo Aval	37.711.540.617
CITIBANK	8.138.280.678
Grupo Bolívar	208.158.815
Total	250.482.252.142

- En el Acta No 395, correspondiente a la sesión ordinaria de la Junta Directiva del 15 de noviembre de 2011 se expresa por parte del Gerente General de la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada al respecto de los Fondos existentes, lo siguiente:

"...Los Fondos existentes: el de seguros, por un valor de \$60.000 millones, que tiene el propósito de cubrir la primera capa del valor de los siniestros (deducibles); el de reposición y mantenimiento



PURA VIDA

000880



coloquialmente denominado "bolsillo grande" por 50.000 millones, que es el que permitirá dentro de cinco años atender la repotenciación de los trenes Siemens. Si este fondo no se respeta y cuida le va tocar (SIC) a los socios aportar un monto de dinero para atender esta repotenciación que costaría alrededor de 150 millones de dólares. El otro fondo es el del pasivo pensional, que es un fondo de ley y a la fecha, de acuerdo con reciente cálculo actuarial, tiene un capital de \$11.740 millones." Negrillas y subrayas fuera de texto.

En resumen, de acuerdo a las pruebas aportadas por la misma Empresa investigada y de manera incoherente, en diferentes documentos relatan una variedad de cifras por concepto del Fondo de Repotenciación y Reposición, que se describen de la siguiente manera:

Fuente de información	Fecha corte	Valor millones \$
Radicado 1748 del 8/8/2013	2012	198.594
Radicado 7919 del 3/4/2014	2013	283.166
Radicado 014496 de 18/06/2014	2013	250.482
Acta 395 de Junta Directiva del 15/11/2011 (comentario informal del Gerente)	2011	50.000

En efecto, de acuerdo a lo anteriormente relatado, llama la atención:

- De una parte la información ó idea del Gerente General al respecto de los saldos de los Fondos, tan acertado en los saldos reportados por la Empresa con corte a 2012 en referencia a los Fondos de Seguros y Pensiones y tan desacertado en el saldo presentado por la Empresa con corte al mismo año en relación con los propios de la Repotenciación y Reposición.
- Salta a la vista la poca consistencia que se muestra en la información de la Empresa al respecto de los saldos que presenta el denominado Fondo pero no implementado, pues si se considera que en las primeras pruebas aportadas en un año (2012 a 2013) el Fondo se incrementó en un cuarenta y tres por ciento (43%) al pasar de \$198.594 millones a \$283.165 millones. En la segunda oportunidad probatoria, se allega unas cifras que dan cuenta de un incremento de \$51.888 millones, esto es en un veintiséis por ciento (26%) al pasar de \$198.594 millones a \$250.482 millones en un año en el cual la tarifa permaneció igual a la del año anterior, además de que en comunicación 014496 de junio 18/2014 se informa que lo aprovisionado durante el 2013 fue



PURA VIDA

000880



del orden de \$21.724 millones. En este caso podría presumirse que los rendimientos financieros ascendieron a \$30.164 millones.

f. Del tratamiento de los recursos del Fondo, como excedentes

Puede afirmarse que los recursos para la Repotenciación y Reposición han estado erróneamente concebidos por la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada como los correspondientes a los **excedentes de caja** que manejan en el portafolio de inversiones. Paralelamente esta consideración se percibe en los Informes Financieros de la Contraloría General de Medellín para el 2009 en el cual se afirma en la página 17: **"ya que la reposición del sistema [...] está soportada en los recursos que se tienen disponibles en el portafolio de inversiones de renta fija"**; de igual manera se consagra dicha afirmación en el Informe del 2010 en su página 19.

En este punto es importante hacer la aclaración de que el hecho de que los recursos destinados a la Repotenciación y Reposición de equipos se tengan dispuestos en un portafolio de inversiones no significa que dichos recursos correspondan a excedentes ó superávit de los cuales la Empresa pueda disponer libremente, toda vez que tal y como lo expresa paradójicamente el mismo Informe, en su página 31 dichos recursos: **"se constituye en uno de los mayores soportes que tiene la empresa para garantizar la reposición de los activos fijos de operación en el momento que sea requerido y cumplir con lo dispuesto en el artículo 14 de la Ley 86 de 1989 que establece: "Las tarifas que se cobren por la prestación del servicio de transporte masivo deberán ser suficientes para cubrir los costos de operación, administración, mantenimiento y reposición de equipos. En ningún caso el Gobierno Nacional podrá realizar transferencias para cubrir estos costos"**

El Metro de Medellín, en el periodo 2005 - 2009, mostró una buena capacidad para generar sus propias fuentes de ingresos (recursos propios), lo que le permitió autofinanciarse y mantener una situación presupuestal sólida, la cual se manifiesta en un grado de autonomía que refleja una tendencia creciente con fluctuaciones que oscilaron entre una participación del 82% (año 2005) y el 72% (año 2009) en el recaudo total de la Entidad, lo que le permite sufragar los gastos de administración, operación y mantenimiento sin ningún tipo de contratiempo, posibilitándole incluso mantener unos excedentes de liquidez colocados en su gran mayoría en un portafolio de inversiones, que se constituye en uno de los mayores soportes que tiene la Empresa para garantizar la reposición de los activos fijos de operación en el momento que sea requerido y cumplir, con lo dispuesto en el artículo 14 de la Ley 86 de 1989 que establece: "Las tarifas que se cobran por la prestación del servicio de transporte masivo deberán ser suficientes para cubrir los costos de operación, administración, mantenimiento y reposición de equipos. En ningún caso el Gobierno Nacional podrá realizar transferencias para cubrir estos costos."

Claramente se infiere que de la práctica financiera se entiende por excedentes, los recursos que resultan una vez se ha deducido los costos y protegido los aprovisionamientos por repotenciación y reposición determinados en el artículo 14 de la Ley 86 de 1989.





PURA VIDA

000880



Contrariamente, la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada ha entendido que los recursos para la Repotenciación y Reposición son excedentes y por ende, constituyen el llamado ***"bolsillo grande"*** de la Empresa que menciona el Gerente General en las Actas de Junta de Socios (del 25 de marzo de 2010) y Directiva (del 15 de noviembre de 2011).

g. De los recursos de expansión y crecimiento y de las autorizaciones impartidas por la Junta de Socios y la Junta Directiva.

El material probatorio alberga documentos en los que constata que se ha dado utilización de los recursos de repotenciación y reposición para adelantar proyectos de expansión y crecimiento de la Empresa, tanto en infraestructura como para compra de trenes, de la siguiente manera:

- En comunicación con radicado 1748 del 8 de agosto de 2013 reporta como recursos destinados a expansión y crecimiento con corte a diciembre 31 de 2012 la suma de **\$174.074 millones**.
- En comunicación con radicado 7919 del 3 de abril de 2014 expresa literalmente que *"los proyectos desarrollados por la empresa con los recursos provisionados para la repotenciación y reposición de equipos fueron:"* 9 contratos para compra de trenes y para extensión al sur 7 contratos y los listan.
- En la comunicación recibida con radicado 014496 del 18 de junio de 2014 en el numeral 1 en el cual se solicita determinar los valores de los contratos listados en la comunicación anterior (Descripción de cada una de las obras de infraestructura ejecutadas con recursos de los aprovisionamientos para la repotenciación y reposición de equipos) la Empresa presenta ya no 9 y 7 contratos sino 10 y 9 contratos para compra de trenes y expansión al Sur respectivamente. Los cuales ascienden a **\$359.740 millones**, según el siguiente cuadro:



PURA VIDA

000880



Valor Contratos	
Concepto	Valor
compra de Trenes	394.927.986
	165.328.967.000
	8.471.665.673
	5.173.642.200
	10.688.762.001
	829.241.664
	968.683.917
	173.826.000
	13.563.942.077
	847.252.379
	Subtotal
Extensión al sur	206.440.910.897
	80.083.399.863
	8.774.761.699
	26.118.063.349
	1.457.522.705
	16.828.436.551
	15.337.042.380
	807.432.800
	182.930.000
	3.709.605.299
	Subtotal
TOTAL	153.299.194.646
	359.740.105.543

Nota: los sos (2) contratos en rojo, cuyo costo fue reportado en Euros se estimaron en pesos a una tasa de cambio promedio para el año 2007 de 2840

Al respecto del cuadro anterior es importante agregar que el valor de los contratos para compra de trenes que asciende a **\$206. 440** millones supera el valor estimado para este concepto en el Acta de Junta Directiva No 359 llevada a cabo el 13 de noviembre de 2007 en la cual el Ingeniero Carlos Chávez –Gerente Financiero de la Empresa- lo presentó con un valor estimado en **\$159.000** millones distribuidos de la siguiente manera: **\$127.000** millones de un contrato de empréstito y **\$32.000** millones de caja de la Empresa.

Adicionalmente es importante tener en cuenta que en el Acta 377 de septiembre 29 de 2009 el Gerente Financiero explica que los recursos destinados para Expansión al Sur saldrían de la disponibilidad final del presupuesto de la Empresa.





PURA VIDA

000880



Además, si la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada contempla dentro de su objeto social y funciones la de construcción, tal como lo sostiene el Gerente Financiero en el Acta de Socios del 8 de marzo de 2012, cuando explica que *"es una empresa "sui generis" porque conviven en una sola estructura administrativa dos empresas una constructora y otra operadora"*, ello no implica que de la tarifa establecida para la operación se asuma la función de construcción, en tanto que las fuentes para la construcción como la operación provienen de fuentes distintas como ampliamente se ha expuesto, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 14 de la Ley 86 de 1989 y 19 y 20 de la Ley 105 de 1993.

h. Conocimiento de la Junta de Socios y Directiva de la fuente de los recursos que se sometieron a aprobación.

En comunicación recibida con radicado 007919 de abril de 2014 la Empresa manifiesta que *"Estos proyectos fueron avalados y aprobados por la Junta Directiva de la Empresa, conforme consta en las Actas que se aportan con esta respuesta. De la misma manera, la Junta de Socios estuvo siempre informada sobre la fuente de financiación a la que se recurriría para llevar a cabo estas obras."*

Para efectos de verificar dicha afirmación se presentan algunos apartes de las Juntas Directivas y de Socios en las cuales se discuten los recursos destinados a algunos de los proyectos de inversión mencionados, específicamente a los de extensión al Sur y compra de trenes.

En el Acta No 355 de la Junta Directiva del 26 de junio de 2007 se indica sobre los recursos de la Extensión al Sur lo siguiente:

"...El gerente financiero le complementa que el costo final de la obra por kilómetro fue de USD 34 millones, sin incluir el servicio de la deuda; con ésta fue de USD 67.7 millones.

Sobre estos precios destaca el ingeniero Jorge Mario Tobón, Gerente Administrativo, que ellos obedecen a que varias actividades se harán con mano de obra propia y los insumos para la señalización se comprarán directamente por el Metro". (Subrayas fuera de texto).

En Acta No 377, correspondiente a la sesión ordinaria de la Junta Directiva del 29 de septiembre de 2009 en relación con el proyecto de la Extensión al Sur el Gerente General explica:



PURA VIDA

000880



"...que para las obras civiles para la plataforma de vía y una estación, se requieren 4.060.158.472 para la relocalización de redes de EPM y 5.254.177.574 para la nueva estación.

Para Señalización y control de trenes \$ 12.097 millones y para predios 15.723 millones que **saldrían del disponible final del presupuesto**" (negrillas y subrayas fuera de texto).

En Acta No 359 correspondiente a la sesión de la Junta Directiva del 13 de noviembre de 2007 se expresa, con relación a la compra de trenes:

"...Continúa el Gerente Financiero explicando que el certificado de disponibilidad presupuestal para iniciar los trámites de compra de trenes se debe expedir por 159 mil millones de pesos, de los cuales **127 mil millones corresponden al crédito y los restantes 32 mil millones se toman de la disponibilidad final (caja de la empresa)**..." Negrillas y subrayas fuera de texto.

"...Informa el Gerente Financiero que las condiciones del crédito son las presentadas anteriormente, que la garantía la suministra únicamente el Metro de Medellín Ltda, **cuya fuente de fondos son los ingresos por venta de transporte**..." Negrillas y subrayas fuera de texto.

Así mismo en la Nota No. 10 a los estados financieros del 2012 (obligaciones financieras) se describe el crédito sindicado con la banca comercial firmado el 20 de noviembre de 2007 por \$127 mil millones, de los cuales paga intereses por \$12.083 millones anuales y abono a capital por \$12.735 millones y que el plazo para cancelar dicha deuda es de siete (7) años, contados a partir del primer desembolso realizado en el año 2009 y la tasa a la que se adquirió es a la DTF + 6.25% anual. Lo anterior nos lleva a concluir que la Empresa además ha comprometido el flujo de caja futuro de la misma, lo que sigue menguando los recursos de la tarifa en lo concerniente a repotenciación y reposición vía endeudamiento.

Como se observa en los anteriores apartes de las reuniones de las Juntas, en ningún momento se menciona ni se hace claridad a que los recursos a destinar para los proyectos de inversión corresponden a las provisiones de recursos que se han venido disponiendo para repotenciar o reponer los equipos que garantizarán la prestación futura del servicio y que tienen una destinación exclusiva para dicho fin, y por el contrario, si se deja por sentado que los recursos serían provistos con el disponible de caja o el disponibilidad final de la Empresa; situaciones éstas totalmente distintas a nivel presupuestal, contable y de acuerdo a la definición legal de la tarifa, así como a lo consagrado en las ya destacadas Resoluciones 100 y 101 de 2003 proferidas por la Junta Directiva.

Tampoco se especifica la manera como dichos recursos volverían a ser incorporados a dicho Fondo a pesar de que se menciona en la comunicación 7919 de abril de 2014 que *"las inversiones que se han hecho con cargo a estos recursos son inversiones que tienen una tasa de retorno superior a la que podría rentar una fiducia"*. En este punto vale la pena precisar que no se evidencia en las pruebas momento alguno en el que se precise de qué manera la Empresa retornaría los recursos nuevamente al Fondo con destino a la repotenciación y reposición; ni del mismo modo se ha expuesto ante las Juntas de Socios y Directiva.

Otro apunte de interés tiene que ver con las posibilidades que ha tenido la Empresa de endeudarse comprometiendo el flujo de caja futura de la Empresa, frente a este punto el Gerente Financiero en el Acta No 361 de la Junta Directiva del 26 de febrero de 2008 haciendo alusión a la óptica que ha tenido la banca para la aprobación de crédito o endeudamiento menciona:

"sobre el balance General expresa que las particularidades de la deuda contraída para la construcción del Sistema, la contabilización la participación de la Nación en el acuerdo de pago y la forma de cancelación, que se reflejan en el pasivo y en el patrimonio hacen que la Empresa se deba de analizar desde dos ópticas. La contable tal y como lo sugiere la norma y la de caja, la que se refiere a la capacidad financiera de generar efectivo para atender los compromisos de inversión y crecimiento y el servicio de la deuda contraída para la compra de trenes. Este último análisis es el que tuvieron en cuenta la calificadora de riesgo y los banqueros para otorgarle al Metro el préstamo mencionado". Subrayas fuera de texto.

En síntesis, la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada ha realizado apropiaciones para inversiones con recursos provenientes de la tarifa y adicionalmente ha comprometido a través de endeudamiento los flujos futuros de la Empresa provenientes de los ingresos por venta de transporte, sin aclarar a los miembros de las Juntas de Socios y Directiva que **los recursos a utilizar para dichas inversiones provenían de las provisiones establecidas en la tarifa con destino a la repotenciación o reposición de los activos que garantizan la operación futura del servicio.**

Como elemento adicional en el análisis frente al manejo de los recursos dados por la Empresa, se tiene que la tarifa al usuario del Metro y Cables no solo provee los recursos suficientes para operar, sino además para el crecimiento de la Empresa (expansión); bajo el entendido según el cual una Empresa Industrial y Comercial del Estado se mide por la rentabilidad, los beneficios sociales que otorga a una comunidad y el mejoramiento en la calidad de vida de sus habitantes, sin



PURA VIDA

000880



embargo, ello no es razón que pueda justificar la utilización de los recursos que se disponen para un fin específico por cuanto la probabilidad de retorno de las inversiones no es posible garantizarse al cien por ciento (100%) y podría en un momento dado ponerse en riesgo la operación futura del servicio.

i. Del conocimiento, informes y decisiones frente al manejo de los recursos de la tarifa.

Informes de Revisoría Fiscal

En términos generales, los Informes de la Revisoría Fiscal se focalizan en que los estados financieros sean tomados de forma fidedigna de los libros contables y que representen de manera razonable la situación financiera de la Empresa, además de que ellos sean elaborados de conformidad con la norma y la técnica contable.

La relación de informes de la Revisoría Fiscal de la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada que obran en la presente actuación administrativa, denotan por parte de ella desconocimiento de lo establecido en las Resoluciones de la Junta Directiva Nos. 100 y 101 de abril de 2003 en las cuales se establecen los mecanismos a implementar para el adecuado manejo y control de los Fondos de Reposición de Equipos y Mantenimiento Mayor de la Empresa.

No se encuentra en alguno de sus informes comentario, observación o salvedad que haga referencia a dichos Fondos ni al incumplimiento de parte de la Empresa de lo allí preceptuado. Por lo anterior, se considera imprecisa la afirmación de la Revisoría Fiscal, según la cual ***“las operaciones registradas se ajustan a las decisiones de la junta de socios y directiva”*** pues es evidente que para el período 2003-2013 no se dio cumplimiento a lo establecido en las mencionadas Resoluciones y por lo tanto bien puede concluirse que la Revisoría Fiscal desconoció los aspectos relacionados con los Fondos o en su defecto faltó rigurosidad en la elaboración de sus dictámenes.

Informes de Contraloría General de Medellín

Los informes de la Auditoría Especial Fiscal y Financiera realizados por la Contraloría General de Medellín, centra sus análisis en los estados contables que son responsabilidad de la Empresa, verificando que muestren razonablemente la situación financiera y que se encuentren libres de errores importantes así como el cumplimiento de los principios de contabilidad pública utilizados.



PURA VIDA

000880



En sus dictámenes expresan que los estados financieros en general no registran hallazgos o deficiencias desde el punto de vista contable y presupuestal.

En dichos informes no se observa planteamientos rigurosos al respecto de los aprovisionamientos destinados a repotenciar y reponer los activos necesarios para la operación del servicio aunque la Contraloría General tiene claridad de que la Reposición del Sistema se soporta en los recursos disponibles en el portafolio de inversiones.

Informes y decisiones de la Junta de Socios y Directiva

Se extrae de las Actas de Junta de Socios y Junta Directiva que si bien ésta última cumplió con su cometido de reglamentar los Fondos, sí hizo seguimiento a los mismos, cuando en diferentes oportunidades los miembros reiteraban la necesidad de resguardar los aprovisionamientos para la repotenciación y reposición y con rigurosidad prevén las consecuencias si no se tiene el debido cuidado en el tema, tal como se extrae del contexto de las siguientes Actas:

- **362 de 29/04/2008:** Advierte el Dr. Alberto León Mejía que los estudios de integración no están claros, que todavía están cojos en muchos aspectos y que los cinco representantes del Presidente de la República en la Junta Directiva han advertido en el riesgo de estos aspectos en la reposición futura de equipos, en el cumplimiento de las obligaciones del crédito para compra de trenes y en la sostenibilidad futura de la Empresa.

El Dr. Ignacio Molina llama la atención sobre los riesgos de la situación en el Metro y para sus socios, al advertir que cualquier error lo deben pagar de sus reservas, que ya están comprometidas con los proyectos de largo plazo y con el crédito para compra de trenes, y añade que le correspondería a los dueños correr con los costos de la equivocación. Acota el Alcalde que para ello no basta la sostenibilidad financiera de largo plazo del Metro, sino la sostenibilidad del Sistema Integrado de Transporte, concluyendo que las cuentas deben dar para todos.

- **371 de 28/04/2009.** El Gobernador expresa que el Metro tiene que ir preparándose para la reposición de equipos y hay que salvar la responsabilidad del Metro en esa estructuración.
- **384 de 14 y 15/10/2010.** Los miembros expresaron frente a la aprobación del Proyecto de Presupuesto 2011, que la tarifa debe estar acorde con la capacidad de pago de los usuarios, sin desconocer que se dejan de percibir unos ingresos vitales para el fondo de Repotenciación en un futuro cercano.



PURA VIDA

000880

348222



- **397 de 14/02/2012.** El Dr. Alberto León Mejía pregunta por el tema de las inversiones de repotenciación y reposición de equipos, concretamente sobre los ahorros que está realizando la Empresa para atender este costo. Responde el Ingeniero Tomas Elejalde : " Dentro de este Plan uno de los Rubros de Mayor Impacto es el de la repotenciación de Trenes, pue esta inversión asciende a unos USD 126 millones, necesarios para prolongar 18 años más la vida útil de coches de primera generación". (42 Unidades) Explica además, que anualmente se revisan y se ajustan, según estudios de mercado, los costos y las proyecciones financieras de esta actividad con el objetivo de identificar la conveniencia de repotenciar o comprar mejor el nuevo material rodante. A su vez, el Alcalde pregunta sobre la forma "cómo se incluyen en el balance los recursos que el Municipio aporta para los proyectos de expansión del sistema, como cables y tranvía."

Se demuestra con lo anterior, que los miembros de la Junta Directiva, órgano de máxima decisión, han venido recalcando los compromisos que se tienen frente a la responsabilidad de contar en un futuro con las provisiones determinadas en las tarifas para la repotenciación y reposición de equipos, ello conforme lo previeron en el 2003 cuando adoptaron una reglamentación, la que desafortunadamente quedó en el olvido al no darse la aplicación debida, no por los miembros de la Junta de Socios o Directiva sino por los servidores que debieron materializar las directrices impartidas por dicho órgano rector, esto es, por el representante legal y funcionarios que le siguen, quienes no podían disponer de los mismos en otros objetivos así sean institucionales y de beneficio para la comunidad y Región.

Además, resulta reprochable el hecho de que no se informe o se fragmente la misma y no se den respuestas de fondo a los miembros de la Junta Directiva frente al tema, pues como puede colegirse, frente a la pregunta del Dr. Alberto León Mejía (Acta 397 de 14/02/2012) no se ofrece una clara respuesta respecto de los ahorros o provisiones que estuviera haciendo la Empresa para atender estos costos y luego sí, se aduzca en la presente investigación que las inversiones con los recursos de Repotenciación y Reposición han sido autorizadas por los miembros de la Junta de Socios y Directiva, cuando si bien han dado las autorizaciones para la ejecución de las obras, no se extrae de las pruebas que conforman el acervo probatorio que se haya expuesto que los recursos que solicitan autorización hacen parte de los aprovisionamientos de la repotenciación y reposición que han sido objeto de regulación por la misma Junta Directiva. Por el contrario, los mismos miembros de este estamento de la organización han sido los que han resaltado la importancia de resguardar dichos recursos por las implicaciones que conllevan su destinación a futuro y por ello se les ha hecho saber que los recursos para las dos inversiones: extensión al Sur y compra de



AURA VIDA

000880



trenes provienen de los excedentes de caja, y bajo este entendimiento han dado las autorizaciones pertinentes sin atarlas desde luego a los recursos que debieran ampararse en los Fondos de que tratan las Resoluciones 100 y 101 de 2003.

Es cierto, tal como se describe en las respectivas Actas, que las dos Juntas han decidido sobre las autorizaciones en lo referente a las inversiones propias de la infraestructura de la extensión al Sur del Valle de Aburrá y en la adquisición del nuevo material rodante (trenes y coches), pero también es cierto que nunca se les informó que dichas inversiones afectaban los recursos de Reposición y Mantenimiento Mayor o Repotenciación, pues muy seguramente de ser así, se hubieran negado dichas solicitudes de autorización, precisamente por transgredir los postulados de las Resoluciones 100 y 101 de 2003.

De las mismas normas estatutarias que rigen la Empresa se extrae que si bien le corresponde a la Junta Directiva aprobar los planes de inversión que el representante legal presente, ello es loable siempre y cuando cualquier decisión se armonice con todos los componentes (técnicos, aritméticos, legales, administrativos, presupuestales, contables y operacionales, entre otros) relacionados con el desarrollo del objeto social de la Entidad, lo cual se encuentra bajo la órbita directa de la administración, manejo y control del representante legal de la misma Entidad, puesto que en efecto es quien aborda todos los conceptos, análisis, revisiones y conclusiones en la elaboración de las inversiones pertinentes y por ende despliega los respectivos análisis económicos al respecto. Y bajo los anteriores soportes e información es que las instancias decisivas actúan bajo el contexto del postulado de la buena fe. No existe por tanto, prueba alguna de la que se pueda extraer que los miembros de la Juntas de Socios y Directiva hayan tenido conocimiento al momento de impartir las decisiones, que las fuentes de los recursos para dichos proyectos provenían de los aprovisionamientos propios de los Fondos constituidos con una destinación específica, cuál es la repotenciación o mantenimiento mayor y la reposición de equipos; por lo que no puede escudarse la defensa en el conocimiento supuesto que tuvo estos estamentos jerárquicos frente al tema, que por demás no son enjuiciados en esta instancia administrativa por ser ajenos a cualquier reproche, precisamente como se ha enunciado, al haberseles vedado la información correcta y haber reiterado la protección de dichos aprovisionamientos.

Si las actuaciones giraran en un contexto organizado y claro, no se hubiera enunciado por el Gerente General en la sesión de Junta Directiva del 15 de noviembre de 2011, que en el denominado "Bolsillo Grande" se han aprovisionado el monto de \$ 50.000 millones, lo que le permitirá a la Empresa dentro de cinco (5) años realizar la repotenciación de los trenes el cual tendrá un costo de 150 millones de dólares, añadiendo sin vacilación alguna que "si este fondo no se





006880



PURA VIDA

respetar y cuidar le va a tocar a los socios aportar un monto de dinero para atender esta repotenciación que costaría alrededor de 150 millones de dólares." Frente a lo expuesto por el Gerente General cabe preguntarse por qué razón expone una cifra que para el momento no es la real, si se tiene en cuenta que para el año siguiente (2012) se reporta por la Empresa recursos por **\$198.594 millones**.

Pero también resulta fácil la postura del Gerente General de endilgar responsabilidad a los socios, en caso de darse faltantes al momento de requerirse la repotenciación y/o la reposición, cuando la autoridad de transporte ha garantizado al momento de fijar la tarifa los aprovisionamientos necesarios para dicha finalidad y para ello, la misma Junta Directiva ha adoptado las regulaciones necesarias para amparar la destinación de dichos recursos. Por tanto, resulta cuestionable y fuera del contexto legal, que quienes tienen la administración de dichos recursos (tanto en el Fondo de Reposición, adscrito a su despacho y el de Mantenimiento Mayor adscrito al despacho del Gerente de Operaciones) no lo puedan administrar en la forma como lo consagran los actos administrativos que los crearon y de paso, ante esa ineficiencia administrativa se extienda la responsabilidad en sus socios, los que comprensiblemente podrían negarse a cualquier pretensión de inyección de recursos para dicha finalidad en el futuro.

Por ende, sin afectar el buen nombre de la Empresa Investigada, no es de recibo la afirmación que se encuentra demostrado que el manejo de los recursos del Fondo de Reposición y Repotenciación "ha sido juicioso", si de acuerdo a la valoración integral contenida en los anteriores acápite del presente acto administrativo, se desdice tal aseveración. Por tanto, es prudente advertir que no hay presuposiciones, hay meros hechos evidentemente comprobados, que ameritan predicar razonablemente que con las conductas descritas en la apertura de la investigación, se ha infringido explícitamente lo decantado en el artículo 14 de la Ley 14 de 1989 y el artículo 12 de la Ley 336 de 1996; pues ante la comprobación de la inversión de parte de los recursos de la tarifa destinados exclusivamente a la repotenciación y reposición para la inversión en obras de infraestructura (Extensión de la línea férrea al Sur del Valle de Aburrá) y la compra de nuevos coches y trenes (equipos), la Empresa investigada se apartó de la diligencia y cuidado en el manejo de los recursos al dárseles una destinación distinta al objeto para el cual fueron consagrados; así estos se encuentren invertidos para beneficio social de la Región Metropolitana, lo cual no la exonera de responsabilidad en materia de transporte.

En consecuencia, con dicho actuar, se encuentra en riesgo no solo la seguridad de los usuarios sino la continuidad de la prestación del servicio de transporte público, pues cuando deba realizarse la repotenciación y reposición no se contará con las fuentes de recursos aprovisionados y garantizados en la fijación de la tarifa





PURA VIDA

000880



que se cobra a los usuarios, lo cual conllevaría a dos caminos: a la paralización del servicio público de transporte que se encuentra catalogado como de carácter esencial o en su defecto a un obligado e innecesario endeudamiento que debilitaría las finanzas de la Empresa, cuando para dicho fin se tenían garantizados los recursos.

7. SANCIÓN A ESTABLECER

Siendo consecuente con lo expuesto, se evidencia que aunque la instancia decisiva, con fundamento legal creó dos Fondos (Reposición y Mantenimiento Mayor), las dependencias que conforman la Entidad se arrogaron una facultad que no les correspondía, al dar otra destinación a una parte (\$359.740.105.543) de los recursos específicos y resguardados solo para una finalidad; por lo que con meridiana claridad se puede aseverar que no se cuenta con la implementación de un programa de repotenciación y reposición de equipos, aunque se evidencie en el material probatorio dos actos administrativos en los que se crean dos Fondos. No se puede pasar por alto además, el defecto atribuible igualmente a los funcionarios que han producido la información, de no tener claridad en las cifras que conforman los recursos de repotenciación y reposición, lo que conlleva aún más a ratificar la fragante violación manifiesta a las normas de carácter obligatorio por las que se dio apertura a la presente investigación administrativa sancionatoria.

En consecuencia, al poner en grave riesgo el futuro del Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá -SITVA, en la seguridad y la continuidad, como ampliamente se ha expuesto, amerita que en la presente actuación se imponga una sanción atinente a la categoría de multa, de conformidad con lo señalado en el artículo 46 de la Ley 336 de 1996.

8. EL PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO ADELANTADO

La Ley 336 de 1996, o Estatuto Nacional del Transporte, de conformidad con la Ley 105 de 1993 establece el procedimiento administrativo aplicable frente a presuntas infracciones a las normas de transporte y preceptúa que quienes infrinjan las disposiciones consagradas en el mismo Estatuto estarán sujetos a las sanciones y al procedimiento previstos en el Capítulo IX, artículos 44 al 52, en los que se encuentran las multas y los parámetros para su aplicación en relación con cada modo de transporte, los casos en que proceden las sanciones de amonestación, suspensión o cancelación de licencias, registros, habilitaciones o permisos de operación a empresas de transporte y la inmovilización o retención de los equipos destinados al transporte.





PURA VIDA

000880



Así pues, el procedimiento agotado en la presente investigación está ceñido a lo dispuesto en el Estatuto Nacional del Transporte y en consecuencia, exento de vicios que puedan dar lugar a nulidad alguna.

Respecto a la sanción a establecer por incurrir en una infracción a las normas de transporte, esta autoridad tendrá como supuesto normativo para determinar la sanción, lo siguiente:

El artículo 9 de la Ley 105 de 1993, expresa que: "Las autoridades que determinen las disposiciones legales impondrán sanciones por violación a las normas reguladoras de transporte según las disposiciones especiales que rijan cada modo de transporte". Y, que podrán ser sujetos de sanción entre otras las empresas de servicio público; siendo la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada una empresa de transporte público masivo, la cual es sujeto de control y vigilancia.

Establece el artículo 46 de la Ley 336 de 1996:

"Artículo 46. Con base en la graduación que se establece en el presente artículo, las multas oscilarán entre 1 y 2000 salarios mínimos mensuales vigentes teniendo en cuenta las implicaciones de la infracción y procederán en los siguientes casos:

(...)

d. En todos los demás casos de conductas que no tengan señalada una sanción específica y constituyan violación a las normas de transporte.

(...)." *SECRETARÍA DE TRANSPORTES Y TRÁFICO*

Por su parte, tanto el artículo 14 de la Ley 86 de 1989 ha previsto que la tarifa la componen los costos de mantenimiento y reposición, entre otros, y que para tal efecto, ha responsabilizado a las empresas prestadoras del servicio de transporte público para implementar los programas de revisión, mantenimiento y reposición a fin de garantizar las condiciones de seguridad de los usuarios, y por consiguiente la continuidad de la prestación del servicio de transporte público, tal como se encuentra asentado en el artículo 12 de la Ley 336 de 1996.

Es evidente que existe la facultad que emana de la ley para encausar la decisión contenida en la presente Resolución Metropolitana, toda vez que existe un comportamiento contrario al interés general que atenta contra la seguridad, continuidad y el interés general de los usuarios del Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá SITVA.

h



PURA VIDA

000880



También es claro que el Área Metropolitana del Valle de Aburrá es competente para adoptar una decisión sobre el tema a sancionar, cada vez que implique su ejercicio velar por el interés general, la seguridad, la comodidad, accesibilidad y demás preceptos calificativos, y cualitativos que la normatividad de transporte le faculta para otorgar garantías y bienestar en esas condiciones a las necesidades de las personas que se benefician por el empleo de sistemas masivos como sus medios de transporte.

A su vez, cumpliendo con el principio de legalidad de las sanciones se debe atender lo que la Corte Constitucional⁶ ha expuesto sobre la materia: *"(i) que el señalamiento de la sanción sea hecho directamente por el legislador; (ii) que este señalamiento sea previo al momento de comisión del ilícito y también al acto que determina la imposición de la sanción; (iii) que la sanción se determine no sólo previamente, sino también plenamente, es decir que sea determinada y no determinable. Obviamente, esto no impide que el legislador diseñe mecanismos que permitan la gradación de la sanción, como el señalamiento de topes máximos o mínimos."*

Todos estos presupuestos se han tenido en cuenta para proferir una decisión acorde a los presupuestos normativos de rango constitucional y legal, siendo procedente en el acto, establecer la sanción *"atendiendo la lesión a los bienes jurídicos que las autoridades administrativas están llamadas a proteger, con fines correctivos y de restablecimiento de la situación adecuada para la eficiente prestación del servicio público de transporte."*⁷

El límite de graduación de las sanciones de multa para la actividad del transporte, se encuentra expresamente regulado en la Ley 336 de 1996, donde se establecen los rangos que ha de tener en cuenta la autoridad de transporte al momento de decidir de fondo las investigaciones administrativas sancionatorias.

En consecuencia de lo anterior,

RESUELVE

ARTÍCULO PRIMERO.- Declarar a la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada, identificada con Nit 890923668-1, responsable de incurrir en una infracción de transporte, producto de no contar con la debida implementación de programas de reposición y mantenimiento de equipos y destinar parte de los aprovisionamientos previstos en la tarifa para el mantenimiento y reposición de equipos, en otros costos que no hacen parte de la composición de la tarifa;

⁶ Sentencia C-475 de 2004, Magistrado Ponente, doctor: Marco Gerardo Monroy Cabra

⁷ Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado. C P Susana Montes de Echeverri, Rad. 1454 del 16 de octubre de 2002



000880

**PURA VIDA**

incumpliendo con los artículos 14 de la Ley 86 de 1989 y 12 de la Ley 336 de 1996 y el literal e. del artículo 46 de la Ley 336 de 1996, de acuerdo con lo expuesto en la presente Resolución.

ARTÍCULO SEGUNDO.- Sancionar a la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada, con multa de cien cincuenta (150) salarios mínimos mensuales legales vigentes, a favor del Área Metropolitana del Valle de Aburrá, equivalentes a la suma de noventa y dos millones cuatrocientos cuatro mil cincuenta pesos (\$92.404.050), por las razones expuestas en la parte motiva de la providencia.

Parágrafo 1º: La Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada, deberá consignar el valor de la multa impuesta mediante la presente actuación administrativa, en la cuenta de ahorros No. 220 180 720 60 – 9 del Banco Popular, a favor del Área Metropolitana del Valle de Aburrá, dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a la ejecutoria del presente acto administrativo.

Parágrafo 2º: El incumplimiento en los términos y cuantía indicados, dará lugar a su respectiva exigibilidad por la jurisdicción coactiva.

ARTÍCULO TERCERO.- Contra esta Resolución procede el recurso de reposición, el cual deberá interponerse por escrito en la diligencia de notificación personal, o dentro de los diez (10) días siguientes a ella, o a la notificación por aviso, o al vencimiento del término de publicación, según el caso, en virtud de lo estipulado por el artículo 76 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

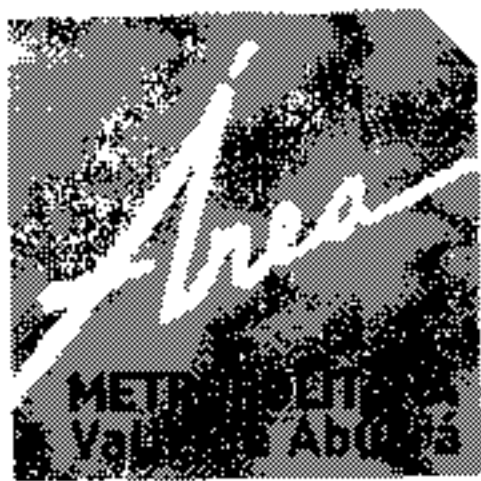
NOTIFICAR Y CUMPLIR

CARLOS MARIO MONTOYA SERNA
Director

Carlos Mario Gómez Correa
Secretario General

Juan Esteban Martínez Ruiz
Subdirector de Movilidad

Maria Patricia Zúñiga Campo
Asesora Equipo Asesor Jurídica Movilidad



PURA VIDA



VALLE DE ABURRÁ