

REPÚBLICA DE COLOMBIA



Libertad y Orden

MINISTERIO DE TRANSPORTE

SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE

19 JUN. 2012

RESOLUCIÓN No. 00005072

Por medio del cual se Somete a Control a la sociedad METROLÍNEA S.A. con Nit  
830.507.387-3

EL SUPERINTENDENTE DE PUERTOS Y TRANSPORTE

En ejercicio de las facultades legales conferidas en el Decreto 101 de 2000; Decreto 1016 de 2.000; modificado por el Decreto 2741 de 2001, la Ley 222 de 1995 y Código de Comercio

CONSIDERANDO:

Que el artículo 42 del Decreto 101 de 2000, señala que las empresas con o sin ánimo de lucro, unipersonales o personas naturales que presten el servicio público de transporte, están sometidas a inspección, vigilancia y control de la Superintendencia de Puertos y Transporte.

Que en virtud de los fallos de acción de definición de competencias administrativas, proferidos por la Sala Plena del honorable Consejo de Estado, de una parte, entre la Superintendencia de Puertos y Transporte y la Superintendencia de Sociedades (C-746 de fecha septiembre 25 de 2001), y de la otra, se precisa la competencia de la Superintendencia de Puertos y Transporte en el ejercicio de las funciones de inspección, vigilancia y control de carácter integral, esto es que comprende los aspectos objetivos y subjetivos sobre las personas naturales y jurídicas que prestan el servicio público de transporte y sus actividades conexas.

Que el artículo 4o del Decreto 1016 de 2000 modificado por el artículo 6o del Decreto 2741 de 2001, numeral 6, reza que es función de la Supertransporte: Evaluar la gestión financiera, técnica y administrativa y la calidad del servicio de las empresas de servicio de transporte y concesionarios en general para efectos de los contratos respectivos.

Que de acuerdo con lo previsto en la Ley 222 de 1995, la atribuciones de supervisión subjetiva, a saber, inspección, vigilancia y control, recaen sobre la situación jurídica, contable, económica y administrativa de las sociedades sometidas a vigilancia de la Superintendencia de Puertos y Transporte.

19 JUN. 2012

Por la cual se Somete a Control a la sociedad METROLÍNEA S.A. NIT 830.507.387-3

Señala la misma ley que la facultad de INSPECCIÓN consiste en solicitar, confirmar y analizar información de los vigilados de manera ocasional; igualmente, se indica que la VIGILANCIA permanente, radica en el deber de velar por que las sociedades que se encuentran bajo su tutela, se ajusten a la Ley y a los estatutos en su formación, funcionamiento y desarrollo del objeto social; finalmente, se consagra la facultad de CONTROL como la atribución para ordenar los correctivos necesarios a las sociedades con el fin de subsanar una situación crítica de orden jurídico, contable, económico o administrativo.

Como es sabido la Constitución Política consagra en el artículo 150, numeral 23, que al Congreso de la República le corresponde expedir las leyes que regirán la prestación de los servicios públicos, los cuales además, según lo establece el artículo 365 superior, son inherentes a la finalidad del Estado quien debe asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional. Así las cosas, el Constituyente de 1991 dispuso en la norma constitucional referida (art.365), que los servicios públicos se encuentran sometidos al régimen jurídico que establezca la ley y, podrán ser prestados por el Estado directamente o indirectamente, por comunidades organizadas o por particulares, pero en todo caso el Estado mantendrá la regulación, el control y vigilancia de los servicios en cuestión.

La relevancia constitucional del transporte como servicio público, ha sido destacada en múltiples oportunidades por la jurisprudencia Constitucional, dada la importancia y trascendencia que dicho servicio ha adquirido en la vida moderna y que ha permitido un enorme progreso social y crecimiento económico, por cuanto, como lo ha señalado la Corte Constitucional en Sentencia C-408 de 2004;

*"La organización del sistema de transporte condiciona gran parte del intercambio económico y social. La fuerza de estructuración económica que posee el transporte público permite, cuando se accede al servicio, participar de la prosperidad general. Su carencia, en cambio, compromete un estándar mínimo de la existencia"*

Así mismo, en Sentencia C-066 de 1999, la Corte Constitucional, respecto de los fundamentos constitucionales y regulación del transporte expresó;

*"De otro lado, es claro que el transporte juega un papel muy importante en el desarrollo social y económico y en la realización de los derechos fundamentales. Así, la libertad de movimiento y circulación (CP art. 24, Convención interamericana art. 22, Pacto de Derechos Civiles y Políticos art. 12) presupone la existencia de formas y modos de transporte, pues mal podrían las personas transitar libremente por el territorio nacional, si la sociedad no les ofrece los medios para hacerlo. En segundo término, la realización de las actividades económicas y el intercambio de mercancías sólo son posibles si existen medios idóneos de transporte, que permitan que los sujetos económicos y los distintos bienes puedan desplazarse de un lugar a otro. La profundización de la división social del trabajo y el desarrollo de una libre competencia presupone entonces el perfeccionamiento de los medios de transporte. Finalmente, en la sociedad moderna, la actividad transportadora implica en general riesgos importantes, por cuanto los adelantos técnicos permiten que éstos se realicen a velocidades importantes, por lo cual indispensable no sólo potenciar la eficiencia de los modos de transporte sino garantizar su seguridad"*

De otra parte, dentro del Plan Nacional de Desarrollo diseñado por el Gobierno Nacional el cual está estructurado sobre la base del jalonamiento económico y social que deben efectuar algunos sectores de la economía Nacional, se encuentra el programa de la **"infraestructura para la Prosperidad"** que implica desarrollar durante el cuatrienio 2010-2014 obras de infraestructura vial, urbana, aeroportuaria, fluvial y

19 JUN. 2012

Por la cual se Somete a Control a la sociedad METROLÍNEA S.A. NIT 830.507.387-3

férrea por valor de \$31.8 Billones. A ello se suma que el país se debe preparar para las consecuencias de tipo económico y logístico que implica la suscripción de Tratados de Libre Comercio con Estados Unidos, Unión Europea, Reino Unido, Turquía, China, Corea, Panamá y México-Perú y Chile, situaciones que van a incrementar sustancialmente el movimiento de carga y pasajeros en todas de sus modalidades. Así mismo, se espera para finales del 2014, haber firmado 52 Tratados de Libre Comercio y tener 1.400.000.000 millones de potenciales consumidores para nuestras mercancías y servicios.

Frente a la globalización de la economía y las necesidades de movilización de personas en las grandes ciudades, se necesita de un transporte masivo que cumpla con los estándares de exigencia y necesidades de estas urbes, por lo que es necesario un acompañamiento y un grado de supervisión superior por parte de la Superintendencia de Puertos y Transporte, respecto de aquellas sociedades que ejercen la titularidad sobre el sistema de servicio público urbano o de transporte masivo de pasajeros. Es preocupante la situación por la que atraviesan estas empresas y los operadores del transporte masivo en las diversas ciudades de Colombia, así lo ha advertido el periódico El Tiempo en su publicación del 30 de septiembre de 2011 el periódico, publicación en la cual, se efectúa el siguiente análisis del sector:

**"TRANSPORTE MASIVO EN COLOMBIA ESTA EN LA CUERDA FLOJA".**

**"El Ministerio de Transporte hará un diagnóstico de cada sistema, con un plan de mejora.**

Con excepción de Bogotá, en las otras cuatro ciudades donde actualmente operan los Sistemas Integrados de Transporte Masivo (Sitm), **no se está cumpliendo con la demanda de pasajeros estipulada**, ya que en Cali cubre apenas el 65 por ciento, en Barranquilla el 18 por ciento, en Pereira el 75 por ciento y en Bucaramanga el 15 por ciento, "lo que pone en riesgo al Sitm, ya que no satisface las expectativas y los propósitos por los que, tanto el Gobierno como las administraciones locales, han invertido fuertes cantidades de dinero", dice un informe hecho por la Cámara Colombiana de Infraestructura (CCI).

Pero tampoco han cumplido, a cabalidad, con los objetivos propuestos en los documentos Conpes, en lo referente a costos de inversión en infraestructura. **"La mayor parte de los proyectos han tenido retrasos en los cronogramas de obra y se han realizado mayores inversiones, entre otras razones, porque no se han entregado la totalidad de los estudios y diseños de detalle para la construcción, por parte de los entes gestores"**, argumenta la CCI.

Aunque también, dice el estudio, por la dificultad en la adquisición de predios, por el traslado de redes de servicio público, por la falta de coordinación interinstitucional de las entidades locales participantes de los proyectos y, en algunos casos, por el incumplimiento de los contratistas.

**"Estas debilidades ponen sobre la cuerda floja la sostenibilidad de los Sitm, en primer lugar por el problema del paralelismo, por cuenta de que los sistemas están compitiendo con el transporte colectivo y, si no se reestructuran las rutas, no se cumplirá con la demanda establecida; y también, porque el proceso de chatarrización en algunas ciudades no ha dado inicio, y en otras no ha avanzado"**, dice el estudio.

19 JUN. 2012

Por la cual se Somete a Control a la sociedad METROLÍNEA S.A. NIT 830.507.387-3

Según el Departamento Nacional de Planeación, hoy la chatarrización en las ciudades con transporte masivo tiene los siguientes porcentajes: Pereira, 96 por ciento; Bucaramanga, 35 por ciento; Cali, 31 por ciento; y Barranquilla, 22 por ciento. El Ministerio de Transporte dice que todos estos inconvenientes surgen porque no se nivelaron bien los incentivos. "Por tanto, vamos a hacer un diagnóstico de cada uno de los sistemas, con un plan de mejora, que será monitoreado por una universidad local, para así sacar indicadores medibles.

"Luego de ese proceso, que estará listo antes de terminar este año, crearemos una normatividad para el transporte masivo, lo que se diseñaría y construiría durante el primer semestre del 2012 que, de igual forma, tendría un amplio contenido de esa política urbana sostenible, para lograr los corredores con cero emisiones (ojalá con renovación de flotas por sistemas limpios), y a la vez modificaría el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) para hacer uná aplicación de modelos de gestión", dice Felipe Targa, viceministro de transporte.

Cali, el Mio

Este masivo se ve afectado en su operación, porque requiere de la ejecución de un número importante de obras, que van desde las demoras en la entrega de la construcción en los patios-taller, siguiendo por las estaciones terminales de cabecera de Andrés Sanín, dispuesta a principios de junio, que funciona tan solo en un 50 por ciento, y la Estación del Sur, que no ha dado inicio por problemas en la adquisición de predios.

En Bucaramanga opera el Metrolínea

Este sistema compite fuertemente con el transporte colectivo tradicional y su situación es dramática, ya que la demanda estimada de 380.000 pasajeros por día, actualmente llega tan solo a los 56.903 usuarios. En esta capital se realizaron inversiones importantes, de tal forma que si no se reestructuran las rutas, difícilmente el sistema logrará cumplir con la demanda prevista.

Adicionalmente, el sistema tiene grandes limitaciones, en la medida que las rutas en operación no cubren el gran porcentaje de viajes origen-destino, identificado en los estudios. El ente gestor explora, con empresas del sector privado, la posibilidad de realizar proyectos inmobiliarios que permitan construir total o parcialmente los Portales de Piedecuesta y Girón"

(...)"

En consecuencia y frente a los retos que nos plantea el mercado, la economía mundial y las necesidades de transporte masivo en las grandes ciudades del territorio nacional la Superintendencia de Puertos y Transporte no puede asumir una posición estática frente al dinamismo de los fenómenos que aquejan a los entes económicos que ejercen esta función, por lo que considera procedente para el caso de la sociedad METROLÍNEA S.A., ejercer la facultad de control en los términos del artículo 85 de la Ley 222 de 1995. Considerado el control como un máximo grado de fiscalización gubernamental previsto en nuestra legislación. Al respecto, frente al control, el maestro LUIS CARLOS NEIRA ARCHILA en su obra *Apuntaciones Generales al derecho de Sociedades*, Editorial Temis S.A., 2006, Bogotá, página 225 y 226, manifiesta:

19 JUN 2012

Por la cual se Somete a Control a la sociedad METROLÍNEA S.A. NIT 830.507.387-3

"Según el artículo 85 de la Ley 222 de 1995, el control es procedente a sociedades que se encuentran en una "situación crítica de orden jurídico, contable, económico o administrativo", para que la Superintendencia de Sociedades ordene los correctivos del caso. A este efecto la Superintendencia asumirá el control mediante acto administrativo de carácter particular. El conocimiento de la situación crítica de una sociedad por la Superintendencia puede ser el resultado de la inspección ejercida por dicha entidad o por cualquier otro medio que llegue a su conocimiento.

El control es particular, porque se ejerce tan solo sobre aquellas sociedades que se encuentren en la situación crítica y cuando así lo disponga la Superintendencia, y también es temporal, ya que únicamente se extiende al tiempo que juzgue necesario la misma Superintendencia. Por tanto, el control termina cuando a juicio de la misma Superintendencia ha sido superada la situación crítica que le dio origen.

Para que se decrete el control sobre una sociedad no es requisito que ella se encuentre sometida previamente a la vigilancia, sino que atraviere la situación crítica que a juicio del Superintendente debe ser superada.

Por su parte, dentro de los criterios de la Ley 222 de 1995, ninguna sociedad se entiende sujeta a control por simple disposición legal, ya que para ello es necesario, en todos los casos, que el superintendente de Sociedades así lo resuelva mediante acto administrativo particular, por encontrarse la sociedad incurso en la situación crítica señalada en la ley.

De la misma manera que en el caso de las sociedades vigiladas por orden del Superintendente, cuando en concepto de este funcionario los hechos críticos que fundamentaron en su momento la toma del control sobre la sociedad han sido conjurados, podrá igualmente mediante acto administrativo ordenar la cesación del control." (La sentencia C-746 del 25 de septiembre de 2001, conflicto de competencias trasladó competencia de carácter subjetivo a la Superintendencia de Puertos y Transporte respecto de sus vigilados).

En igual sentido la Superintendencia de Puertos y Transporte, en Boletín Jurídico año 2005-0016 del 30 de junio de 2005, respecto de la medida de control expreso lo siguiente:

#### "CONTROL NO SIGNIFICA INTERVENCIÓN"

"Es importante conocer el alcance del sometimiento a CONTROL que puede establecer la Superintendencia de Puertos y transporte porque ocasionalmente el público o los medios entienden equivocadamente esta medida como una restructuración e, incluso, se ha llegado a interpretar erradamente como una liquidación. En la Superintendencia de Puertos y Transporte han sido delegadas las funciones de vigilancia y control que le corresponden al presidente de la República en relación con las sociedades comerciales del sector transporte. Lo anterior en virtud de la Ley 222 de 1995. La función de control, definida por el artículo 85 de la Ley 222 de 1995, consiste en la atribución para ordenar los correctivos necesarios para subsanar situaciones críticas de orden jurídico, contable, económico o administrativo de las sociedades comerciales.

...En virtud de la medida de sometimiento a control se ordena usualmente a la empresa que presente a la Superintendencia un plan de gestión que permita observar cómo se resolverán las dificultades financieras, operacionales y de tesorería por las cuales pudieran estar atravesando la sociedad.



19 JUN. 2012

Por la cual se Somete a Control a la sociedad METROLÍNEA S.A. NIT 830.507.387-3

*También se acostumbra establecer que la compañía presente Estados Financieros cada tres meses en lugar de hacerlo una sola vez año para permitir un seguimiento apropiado. Resulta claro entonces que no hay lugar a que las personas o entidades con quienes la empresa sometida a control realiza operaciones comerciales deban hacerse parte en proceso alguno, ni se requiere que se presenten ante la Superintendencia pruebas de las acreencias que existía a su favor y estén a cargo de la compañía sometida control es entonces una forma de apoyar y acompañar a las sociedades vigiladas en la forma de medidas adecuadas que permitan corregir en tiempo situaciones que podrían empeorar en caso de no ser atendidas oportunamente"*

Que en atención al memorando, radicado 20128200033843 de mayo 10 de 2012, mediante el cual, se ordena la visita de inspección durante los días 14 al 18 de mayo del presente año, al Sistema Integrado de Transporte Masivo del Área Metropolitana de Bucaramanga - Santander "METROLÍNEA S.A.", y sus operadores: OPERADORA DE TRANSPORTE MASIVO MOVILIZAMOS S.A., METROCINCO PLUS S.A. y TRANSPORTE INTELIGENTE S.A., que de la referida diligencia se rindió informe de visita de conformidad con lo previsto en el artículo 44 del Decreto 101 de 2000, en concordancia con el artículo 14 del Decreto 1016 de 2000 y la Ley 222 de 1995, en la cual se pudo evidenciar algunas situaciones de orden financiero, jurídico y administrativo de carácter crítico por la que atraviesa la sociedad METROLÍNEA S.A.

#### 1. ASPECTOS DE TIPO FINANCIERO.

La visita de carácter administrativo abarco revisión y estudio de los estados financieros de la compañía Metrolínea S.A., donde se pudo evidenciar que han sido negativos.

Para los años 2010 y 2011, la sociedad ha acumulado pérdidas que al cierre de 2011 ya suman un monto de \$4.749 millones de pesos como se puede observar en el siguiente cuadro explicativo:

Denominación	2011	2010
Resultado del Ejercicio	\$ (1.685.905)	\$ (2.836.147)
Resultado de ejercicios anteriores	\$ (3.063.352)	\$ (227.205)

*Cifras en miles de pesos*

Es así, que de acuerdo con las condiciones del contrato, se han realizado ajustes a la tarifa de los usuarios del sistema, sin embargo éste sigue presentando déficit en su operación, debido a que no se ha logrado el equilibrio mínimo entre los ingresos y gastos que genera el sistema.

De acuerdo con información estadística suministrada por METROLÍNEA S.A. desde el inicio de la operación del sistema, marzo de 2010, ha sido una constante que los ingresos no alcanzan a cubrir los gastos, por cuanto no se ha generado la demanda suficiente de pasajeros que produzca un incremento significativo, presentándose déficit, que al cierre de 2011 ascendía a \$4.857 millones de pesos, como se observa en la siguiente imagen:

Por la cual se Somete a Control a la sociedad METROLÍNEA S.A. NIT 830.507.387-3

METROLÍNEA S.A.			
DEFICIT OPERACIONAL DEL SISTEMA			
MES	AÑO	DEFICIT	ACUMULADO
MARZO	2010	(552.946.441)	
ABRIL	2010	(527.481.839)	
MAYO	2010	(423.723.731)	
JUNIO	2010	(356.269.607)	
JULIO	2010	(367.470.052)	
AGOSTO	2010	(317.065.879)	
SEPTIEMBRE	2010	(264.696.398)	
OCTUBRE	2010	(167.544.904)	
NOVIEMBRE	2010	(155.289.529)	
DICIEMBRE	2010	(101.533.561)	(3.234.021.941)
ENERO	2011	(14.879.754)	
FEBRERO	2011	58.386.402	
MARZO	2011	(5.960.997)	
ABRIL	2011	(101.569.766)	
MAYO	2011	(67.682.221)	
JUNIO	2011	(193.968.191)	
JULIO	2011	(220.716.208)	
AGOSTO	2011	(107.273.685)	
SEPTIEMBRE	2011	(102.966.675)	
OCTUBRE	2011	(195.768.940)	
NOVIEMBRE	2011	(138.849.286)	
DICIEMBRE	2011	(96.024.504)	(1.187.273.825)
ENERO	2012	(206.013.562)	
FEBRERO	2012	(3.536.114)	
MARZO	2012	(50.609.733)	
ABRIL	2012	(175.446.104)	(435.605.513)
Total		(4.856.901.279)	(4.856.901.279)

Las pérdidas acumuladas han ocasionado una disminución en el patrimonio neto de METROLÍNEA S.A.

Denominación de la cuenta	2011	2010
Capital suscrito	12.796.646	9.087.805
50% del capital social	6.398.323	4.543.903
Resultado del Ejercicio	(1.685.905)	(2.836.147)
Resultado de ejercicios anteriores	(3.063.352)	(227.205)
Total Patrimonio	8.054.485	6.031.549
Cálculo	79,44%	75,34%

**1.1 AMENAZA DE VIABILIDAD DEL SISTEMA METROLÍNEA POR CARENCIA DE PASAJEROS.**

Durante la existencia de la concesión, el sistema METROLÍNEA S.A., no ha alcanzado el número de pasajeros estimado en los proyectos de las fases de pre-operación y operación lo cual pone en riesgo la viabilidad del Sistema de Transporte Masivo.

De acuerdo a la información acopiada en la visita de inspección al ente recaudador "Transporte Inteligente T.I.S.A.", las estadísticas de pasajeros desde el inicio de la Fase I del Sistema de Transporte Masivo, son las siguientes:

Por la cual se Somete a Control a la sociedad METROLÍNEA S.A. NIT 830.507.387-3

PASAJEROS MOVILIZADOS MENSUALMENTE POR EL SITM					
MES	2010	2011	2012	Comparativo 2011/2010	Comparativo 2011/2010
ENE		47.701	43.799	47.701	-3.902
FEB	59.160	56.037	51.630	-3.123	-4.407
MAR	35.727	53.467	49.430	17.740	-4.037
ABR	43.690	47.261	42.956	3.571	-4.305
MAY	57.173	51.919	46.449	-5.254	-5.470
JUN	60.938	47.538		-13.400	
JUL	60.769	46.101		-14.668	
AGO	63.081	52.317		-10.764	
SEP	63.442	53.536		-9.906	
OCT	61.822	49.409		-12.413	
NOV	60.902	50.378		-10.524	
DIC	56.755	48.928		-7.827	
TOTAL PASAJEROS MOVILIZADOS	623.459	604.592	234.264	-18.867	-22.121
Promedio pasajeros movilizados mes	56.678	50.383	46.853		

(Fuente informe Gestión T.I.S.A.)

Como se puede evidenciar en la anterior tabla, durante el año 2010 el Sistema de Transporte Masivo Metrolínea S.A., movilizó 623.459 pasajeros y durante la vigencia 2011 el mencionado Sistema, movilizó 604.592 pasajeros, observándose una disminución en la demanda del servicio en 18.867 pasajeros para el año 2011. De enero a mayo de la presente vigencia, se ha disminuido la demanda del Sistema de Transporte Masivo Metrolínea respecto al mismo periodo del año 2011, en 22.121 pasajeros, lo que nos permite determinar que la demanda del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Masivo de Pasajeros "METROLÍNEA", en la ciudad de Bucaramanga, ha venido decreciendo desde la entrada en operación de la Fase I del Sistema a la fecha de la visita de inspección, contrario a lo previsto los estudios realizados por la Universidad Industrial de Santander.

El sistema no ha alcanzado el número de pasajeros estimado en los proyectos de las fases de pre-operación y operación lo cual pone en riesgo la viabilidad del Sistema de Transporte Masivo.

## 2. DE ORDEN ADMINISTRATIVO.

Se puede observar en los documentos que hacen parte del informe de visita administrativa, que el Sistema Masivo del Área Metropolitana de Bucaramanga, presuntamente presenta algunas situaciones de carácter administrativo, que pueden estar afectando el éxito del sistema masivo, entre las cuales se pueden citar:

### 2.1. Presunto retraso en la infraestructura.

Retraso en la infraestructura para la entrada en operación de las diferentes fases del Sistema Metrolínea S.A., toda vez que de acuerdo cronograma del documento Conpes 3298, el inicio de la fase I estaba previsto para el primer trimestre del 2006, iniciando



Por la cual se Somete a Control a la sociedad METROLÍNEA S.A. NIT 830.507.387-3

en febrero de 2010. La fase II estaba considerada para cuarto trimestre de 2007, situación que no se ha dado.

Al respecto, se tiene que el documento CONPES 3298 del 26 de julio de 2004, prevé:  
*"Descripción: El proyecto ha sido desarrollado por los municipios del AMB, con apoyo del Gobierno Nacional (MT, DNP, MHCP) y consultores especializados 1. El proyecto contempla la infraestructura básica: 14.5 Km de corredores exclusivos y 22.0 Km de corredores mixtos, y alguna infraestructura adicional a ser desarrollados en 3 fases (Cuadro 2, Gráfico 1)*

Descripción Física del SITM del AMB			
Componente	Fase 1	Fase 2	Fase 3
	Piedecuesta-La Virgen Año 2006	Cenfer – Puerta del Sol Año 2007	Cenfer – Girón Año 2008
Corredor Troncal Exclusivo	9.5 Km	5.0 Km	
Corredor Troncal Mixto	12. Km	5.5 Km	4.5 Km
Estaciones terminales	2		1
Estaciones de transferencia	1		1
Áreas de Alimentación	Floridablanca Piedecuesta	Girón (con transporte público colectivo)	Girón (alimentadores integrados)
Atención de Demanda transporte público	17.4%	42%	44.3%

Es así, que de acuerdo al documento CONPES 3298 del 26 de julio de 2004, el Sistema Integrado del Servicio Público Urbano de Transporte Masivo de Pasajeros del Área Metropolitana de Bucaramanga, fue proyectado para desarrollarse en tres (3) fases entre los años 2006 al 2008, iniciando realmente la primera fase el 28 de febrero de 2010.

De acuerdo a la configuración de la Infraestructura del Sistema Metrolínea en la Fase I que corresponde Bucaramanga – Floridablanca – Piedecuesta - Girón, se lograría una captación alrededor del 66% de pasajeros movilizados dentro del Área Metropolitana de Bucaramanga en el Sistema Metrolínea.

No obstante, según lo previsto en el pliego de condiciones para la concesión de la Operación del Sistema Metrolínea, la conceptualización del Sistema Metrolínea contemplaba su implantación inicial dentro de una única fase en la cual se operaría con la infraestructura proyectada en la Fase 1. De igual forma, se estableció otra potencial fase de implantación, fase 2, previendo el futuro crecimiento del Sistema Metrolínea y del Área Metropolitana de Bucaramanga. La Fase 1, estaba dividida en tres etapas.

Las tres etapas para la entrada en operación de la Fase I previstas en el Pliego de Condiciones para la Concesión de la Operación del Sistema Metrolínea son: "Etapa 1: Se tendrán tres (3) estaciones de cabecera y dos (2) estaciones de transferencia: estación Ciudad Norte y estación Provenza en el municipio de Bucaramanga, estación Cañaveral y estación Floridablanca en el municipio de Floridablanca, y estación Guatiguará en el Municipio de Piedecuesta... Para la Etapa 2 de implementación, adicional a la infraestructura de la Etapa 1 se incluye el eje troncal Autopista Girón desde Puerta del Sol hasta el Puente el Bueno, el corredor pretroncal Autopista Girón desde el Puente el Bueno hasta el Puente el Palenque y los corredores pretroncales del Anillo Vial y el Poblado en el municipio de Girón. Para esta etapa se tendrá adicionalmente una (1) estación de cabecera: Estación Caneyes en el municipio de Girón... Etapa 3 Para la Etapa 3 de implementación, adicional a la infraestructura de la Etapa 2 se incluye el corredor pretroncal de la Ciudadela Real de Minas,

Por la cual se Somete a Control a la sociedad METROLÍNEA S.A. NIT 830.507.387-3

*circulando en carriles mixtos con embarque y desembarque a desnivel por la puerta derecha. Esta etapa corresponde a la Fase 1 de implantación. El cubrimiento en esta etapa es del 66% de pasajeros movilizados dentro del Área Metropolitana de Bucaramanga. La Figura 4 ilustra el esquema de rutas propuesto con esta configuración.*

En la visita de inspección y de acuerdo a lo manifestado por los entes visitados, el corredor antes señalado no se ha concluido en su totalidad, pues falta el ingreso al Municipio Piedecuesta y no se ha iniciado la infraestructura para el ingreso al Municipio de Girón.

## 2.2 Acciones a Tomar por el Área Metropolitana de Bucaramanga.

Se observa, que deben tomarse acciones concretas por parte de la Alcaldía y el Área Metropolitana de Bucaramanga, referentes a la reestructuración de rutas de las empresas colectivas del área metropolitana, dirigidas a corregir de manera oportuna y eficaz los presuntos inconvenientes como el paralelismo, Mototaxismo, entre otros, que afectan el Sistema Integrado de Transporte Masivo en la baja demanda de pasajeros y por ende la situación financiera del mismo.

## 2.3. Tablas de frecuencia de Despacho a los operadores.

El modelo Concesionado de pago del Sistema Metrolínea a los operadores de transporte, fue pesos por kilómetro, aunado a que METROLÍNEA S.A. no suministra las suficientes tablas de frecuencia de despachos a los operadores y adicionalmente con el hecho de que no haya entrado en funcionamiento la Fase II del Sistema Metrolínea, los ingresos por la operación del sistema se ven afectados.

Se observa que existe un dilema con respecto a las solicitudes de flota para la entrada en operación de la Fase II del Sistema Metrolínea, por cuanto dichas solicitudes se realizaron en el año 2010 y a la fecha de visita de inspección no ha se informado a los concesionarios la fecha de entrada en operación de la Fase II del Sistema Metrolínea por parte del ente gestor. Esta situación trae sus propias implicaciones, por cuanto los operadores no matriculan la totalidad de vehículos hasta que no se reduzca la sobre oferta; obligación contractual que les asiste, que de hacerlo manifiestan se afrontaría una problemática social frente a la movilización de pasajeros, encontrándose a la espera de la definición de la fecha de inicio de la fase II.

De lo anterior se infiere una presunta falta de interés de los transportadores o empresarios de los colectivos para que entre en operación la Fase II del Sistema Metrolínea. Frente a dicho punto vale mencionar que los accionistas de las empresas operadoras son los mismos de las 12 empresas colectivas del Área Metropolitana.

Consecuente con lo anterior, el ente Gestor "Metrolínea S.A.", ha tenido que entrar a reestructurar las "Tablas de Control Operacional", realizando cambios en la frecuencias y rutas de los buses del Sistema, presentándose un déficit operacional, generado por la modalidad de pago por kilómetro.

## 2.4. Ingreso del Sistema de Transporte masivo a Municipios Aledaños.

Se aduce que presuntamente el Alcalde de Piedecuesta no ha permitido el ingreso del Sistema de Transporte Masivo, argumentando que al inicio del sistema de transporte masivo, Metrolínea prometió realizar en el Municipio de Piedecuesta una serie de

Por la cual se Somete a Control a la sociedad METROLÍNEA S.A. NIT 830.507.387-3

obras de infraestructura, entre las cuales estaba, el arreglo de la malla vial, el portal de Piedecuesta, etc., situación de la que no se encontró documentación soporte.

## 2.5. Actos Administrativos que Pueden Afectar el Sistema e Impactan al Área Metropolitana.

La Dirección de Tránsito de Bucaramanga ha generado una serie de actos administrativos que pueden afectar en alguna medida al sistema e impactan al área Metropolitana de Bucaramanga; medidas entre las cuales esta, el permitir el uso de tramos de los carriles exclusivos del sistema masivo por parte de vehículos de uso particular, como se observa en las Resoluciones que a continuación se especifican:

- **Resolución N° 060 del 12 de Febrero de 2010:** "Por la cual se aprueba el uso del carril exclusivo a los vehículos del sistema integrado de transporte masivo METROLÍNEA sobre el corredor vial Carrera 15 Diagonal 15 autopista Bucaramanga-Floridablanca y se implementa su respectiva señalización", en ésta se permite el uso de los vehículos Ambulancias, Bomberos, Policía Nacional, Tránsito y Defensa Civil dentro de los protocolos de emergencia existentes.
- **Resolución No. 062 de 2012 de Febrero de 2012:** "Por medio de la cual se autoriza provisionalmente el uso del carril exclusivo a los vehículos particulares, por el carril exclusivo del SITM, en el tramo vial de la Puerta del Sol y el Puente de Provenza, sentido Norte - Sur", en su artículo primero expresa que se permita el uso del carril mientras se construye el tercer carril sobre el Puente García Cadena, el tránsito de vehículos particulares, en el tramo vial de la Puerta del Sol y el Puente de Provenza, sentido Norte - Sur, en los siguientes horarios: de las 12:00 AM a las 02:00 PM y de las 06:00 PM a las 08:00 PM
- **Resolución No. 625 de 2011 de septiembre de 2011:** "Por medio de la cual se modifica parcialmente la Resolución No. 060 del 12 de Febrero de 2010 que aprobó el uso del carril exclusivo a los vehículos del Sistema Integrado de Transporte Masivo METROLÍNEA sobre el corredor vial Carrera 15, Diagonal 15 autopista Bucaramanga-Floridablanca", modificando el artículo 2 de la Resolución 60 de 2010 así:  
"Prohibir el tránsito de los demás vehículos por el tramo vial Carrera 15 entre Av. Quebrada Seca y Calle 45, en sus dos calzadas y todos sus carriles con sentidos de circulación Norte-Sur y Sur-norte, salvo las siguientes excepciones:  
a) Los vehículos que estén atendiendo una urgencia manifiesta y que cumpliendo con el protocolo de actuación en emergencia requieran el uso de esa vía, tales como Ambulancias, Bomberos, Policía Nacional, Tránsito y Defensa Civil.  
b) Los vehículos particulares de pasajeros con capacidad hasta cinco (5) personas y Vehículos del Servicio Público Individual de Pasajeros Tipo Taxi, siempre y cuando estén efectivamente prestado el servicio de transporte de pasajeros, que transiten en sentido vial norte - sur, entre las calles 37 y 45, carril derecho, el cual se habilita temporalmente, mientras el SITM, entra en operación al 100%, de acuerdo a lo proyectado".

Las medidas anteriormente expuestas han afectado la prestación del servicio por cuanto los vehículos particulares y taxis transitan por el carril exclusivo del sistema y



19 JUN. 2012

Por la cual se Somete a Control a la sociedad METROLÍNEA S.A. NIT 830.507.387-3

en ocasiones, como se pudo evidenciar, hay accidentes dentro del carril exclusivo, entre particulares y vehículos del masivo que obstaculizan la circulación y generan caos vehicular.

Expuestas las anteriores situaciones, acontecidas al interior de la sociedad METROLÍNEA S.A., considera procedente este Despacho, recordar a aquellas personas que tienen el carácter de administradores, esto es, según el artículo 22 de la Ley 222 de 1995, además del representante legal, el liquidador y los miembros de las juntas o consejos directivos, son administradores el factor y quienes de acuerdo con los estatutos detentan funciones administrativas, lo referente a los **deberes** y **obligaciones** de dichas personas en el desempeño de sus cargos. Al respecto el artículo 23 idem de la nueva normatividad hace imperativo que los administradores obren de **buena fe, con lealtad y con la diligencia de un buen hombre de negocios**.

Los anteriores principios imponen a los administradores una conducta transparente y una actividad que vaya más allá de la diligencia ordinaria porque la ley exige un grado de gestión profesional, caracterizada por el compromiso en la solución de los problemas actuales y en el aprovechamiento de las oportunidades en curso, por el análisis de la información contable de la compañía y por el diagnóstico del futuro de los negocios sociales, procurando en cada caso satisfacer las exigencias del negocio que se trate, actuando siempre con lealtad y privilegiando los intereses de la sociedad sobre los propios o los de terceros.

La Ley 222, adicionalmente impone a los administradores el deber de observar una diligencia superior a la que hasta ahora se les exigía. En efecto, ya no basta conducir los negocios con diligencia y prudencia simplemente medianas, esto es, con la que se espera de un buen padre de familia. La nueva Ley exige a los administradores actuar con la diligencia propia de un buen hombre de negocios, es decir, con aquella que pondría un comerciante normal en sus propios asuntos, lo que supone un mayor esfuerzo y una más alta exigencia para los administradores en la conducción de los asuntos sociales.

En este orden de ideas, los actos de los administradores deben ser cumplidos " *con entera lealtad, con intención recta y positiva, para que así pueda realizarse cabal y satisfactoriamente la finalidad social y privada a que obedece su celebración*".

La Ley 222 de 1995 demanda de los administradores buena fe y lealtad en todas sus actuaciones con el Estado, con los clientes de la empresa, con la sociedad en sí misma, con sus competidores, con los socios o accionistas, con los empleados, o en fin, con cuanto sujeto de derecho establezcan relaciones, esporádicas o permanentes, negociales o no.

Establecido ese marco general de la conducta de los administradores, la mencionada Ley les señala algunas pautas específicas en el artículo 23, las cuales se orientan al desarrollo adecuado del objeto social, al acatamiento de los estatutos y disposiciones legales, al facilitamiento del ejercicio de la revisoría fiscal, a la guarda y protección de la reserva comercial e industrial de la sociedad, a la observancia de la equidad en el trato a todos los socios y al respeto del ejercicio de su derecho de inspección, a la no ejecución de actividades que impliquen competencia con la sociedad o que originen conflictos de interés, y a la no utilización indebida de información privilegiada.

El cumplimiento u observancia de las pautas que enuncia la Ley 222 para delinear el comportamiento ideal de los administradores no significa el agotamiento de sus

Por la cual se Somete a Control a la sociedad METROLÍNEA S.A. NIT 830.507.387-3

deberes. Estos solamente están limitados por la buena fe, la lealtad, la diligencia del buen hombre de negocios y los intereses de la sociedad y los asociados. De suerte que la frontera de sus deberes tiene que buscarse en los principios enunciados y no en la relación simplemente ilustrativa que trae el artículo 23 de la Ley 222 de 1.995.

Por lo anteriormente expuesto, considera la Superintendencia Puertos y Transporte, que los anteriores hallazgos constituye una situación crítica de orden financiero, administrativo y jurídico, y adicionalmente esta situación puede llevar al ente económico a verse abocado a cualquiera de los procesos concursales consagrados en la Ley 1116 de 2008, de no tomarse las medidas correctivas a tiempo, las cuales están en cabeza de quienes detentan la calidad de *administradores*. Por tal motivo, este Despacho considera procedente someter a control, en los términos del artículo 85 de la Ley 222 de 1995, a la sociedad METROLÍNEA S.A., entendida esta medida, como el máximo grado de fiscalización gubernamental en el cual esta Superintendencia ordena los correctivos del caso para superar la crisis a través de las facultades que le asigna el artículo 85 idem entre las cuales se encuentran las siguientes atribuciones:

"1.- Promover la presentación de planes y programas encaminados a mejorar la situación que hubiere originado el control y vigilar la cumplida ejecución de los mismos.

2.- Autorizar la solemnización de toda reforma estatutaria.

3.- Autorizar la colocación de acciones y verificar que la misma se efectúe conforme a la ley y al reglamento correspondiente.

4.- Modificado. Ley 1429 de 2010, art.43. Ordenar la remoción de los administradores, revisor fiscal y empleados, según sea el caso, por incumplimiento de las ordenes de la Superintendencia de Sociedades, o de los deberes previstos en la ley o en los estatutos, de oficio o a petición de parte, mediante providencia motivada en la cual designará su reemplazo de la lista que elabore la Superintendencia de Sociedades. La remoción ordenada por la Superintendencia de Sociedades implicará una inhabilidad para ejercer el comercio, hasta por diez (10) años, contados a partir de la ejecutoria del acto administrativo correspondiente.

A partir del sometimiento a control, se prohíbe a los administradores y empleados la constitución de garantías que recaigan sobre bienes propios de la sociedad, enajenación de bienes u operaciones que no correspondan al giro ordinario de los negocios sin autorización previa de la Superintendencia de Sociedades. Cualquier acto celebrado o ejecutado en contravención a lo dispuesto en el presente artículo será ineficaz de pleno derecho.

El reconocimiento de los presupuestos de ineficacia previstos en este artículo será de competencia de la Superintendencia de Sociedades de oficio en ejercicio de funciones administrativas. Así mismo, las partes podrán solicitar a la Superintendencia su reconocimiento a través del proceso verbal sumario.

5.- Conminar bajo apremio de multa a los administradores para que se abstengan de realizar actos contrarios a la ley, los estatutos, las decisiones del máximo órgano social o junta directiva, o que deterioren la prenda común de los acreedores u ordenar la suspensión de los mismos.



Por la cual se Somete a Control a la sociedad METROLÍNEA S.A. NIT 830.507.387-3

6.- Efectuar visitas especiales e impartir las instrucciones que resulten necesarias de acuerdo con los hechos que se observen en ellas.

7.- Modificado. Ley 1429 de 2010, art.43. Convocar a la sociedad al trámite de un proceso de insolvencia, independiente a que esté incurso en una situación de cesación de pagos.

8.- Aprobar el valúo de los aportes en especie.

Parágrafo. Las sociedades sujetas a la vigilancia o control por determinación del Superintendente de Sociedades, podrán quedar exoneradas de tal vigilancia y control, cuando así lo disponga dicho funcionario"

En mérito de lo expuesto anteriormente el Superintendente de Puertos y Transporte

**RESUELVE:**

**ARTÍCULO PRIMERO.-** Someter a CONTROL en los términos del artículo 85 de la Ley 222 de 1995 a la sociedad METROLÍNEA S.A., con domicilio en la ciudad de Bucaramanga- Santander, identificada con el Nit. 830.507.387-3, por un término cinco (5) meses prorrogables, por las razones expuestas en la parte motiva de la presente resolución.

**ARTÍCULO SEGUNDO.-** Ordenar a la sociedad METROLÍNEA S.A., a la presentación de un plan de recuperación y mejoramiento que permita aliviar la situación actual administrativa de la compañía. Esta medida se imparte en aplicación del numeral 1 del artículo 85 de la Ley 222 de 1995. Para el cumplimiento de la presente obligación la empresa tiene un plazo improrrogable de veinte (20) días calendario, contados a partir de la fecha de ejecutoria del presente acto administrativo.

**ARTÍCULO TERCERO. - NOTIIFICAR** por conducto de la Secretaria General en forma personal al representante legal de la sociedad METROLÍNEA S.A., identificada con el Nit. 830.507.387-3 o al apoderado debidamente facultado, en su defecto por edicto de conformidad al art. 44 y 45 del Código Contencioso Administrativo, ambos en la calle 47 No 29-33 Oficina 804 de la ciudad Bucaramanga – Santander.

**ARTÍCULO CUARTO.-** Una vez en firme la presente resolución deberá oficiarse a la Cámara de Comercio del domicilio de la controlada a fin de efectuar la inscripción de la medida.

**ARTÍCULO QUINTO.-** Una vez en firme la presente resolución, el representante legal y miembros de junta directiva de la compañía deberán presentar un plan de mejoramiento para el caso motivo del control a esta Superintendencia dentro de los veinte (20) días siguientes a la ejecutoria del presente acto administrativo.

**ARTÍCULO SEXTO.-** Deberán allegarse cada dos meses contados a partir de la fecha de ejecutoria del presente acto administrativo, estados financieros de periodos intermedios con las notas a los estados financieros y debidamente certificados y dictaminados.

19 JUN. 2012

Por la cual se Somete a Control a la sociedad METROLÍNEA S.A. NIT 830.507.387-3

**ARTÍCULO SÉPTIMO.-** Contra la presente Resolución procede el Recurso de Reposición ante el mismo Superintendente de Puertos y Transporte dentro de los cinco (5) días siguientes a la notificación personal o la desfijación del edicto.

**NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE.**

Dada en Bogotá D.C.,

19 JUN. 2012



**JUAN MIGUEL DURAN PRIETO**  
Superintendente de Puertos y Transporte

Proyecto: Fernando Martínez / Asesor Despacho

Revisó: Gabriel Albarracín / Superintendente Delegado de Concesiones e Infraestructura  
Sandra Jiménez / Asesora Despacho Superintendente de Puertos y Transporte  
John Jairo Riascos Urbano / Abogado Especializado Delegada de Concesiones e Infraestructura  
Jesus Alirio Guerra / Contratista Abogado Delegada de Concesiones e Infraestructura

Bogotá D. C., junio 21 de 2012.

Señor Doctor  
**JAIME RODRIGUEZ BALLESTEROS**  
GERENTE  
**METROLÍNEA S.A.**  
Bucaramanga.

122 JUN 2012  
**metrolínea**  
NIT: 820.507/387-P  
RECIBIDO  
Fecha Firma Hora  
Rec: 1351

REFERENCIA: NOTIFICACION RESOLUCIÓN 005072 DEL 19 DE JUNIO 2012

Con la presente estoy allegando a Usted, la Resolución No. 005072, del 19 de junio del corriente año, emanada por el Ministerio de Transporte, Superintendencia de Puertos y Transporte, por medio de la cual se Resuelve SOMETER A CONTROL, en los términos que señala la Ley 222 de 1995, en su artículo 85 a METROLÍNEA S. A., con sede en Bucaramanga.

El pasado 27 de abril acompañado del Gerente de Operaciones de Metrolínea asistimos a una reunión con los asesores del Superintendente señores Fernando Martínez y Sandra Jiménez en la cual se trataron temas tales como los litigiosos, la previsión de los mismos, la composición accionaria, las clases de acciones, la Revisoría Fiscal, composición de la junta y otros mas. Nos invitaban, habida cuenta del estado de dificultades por el que transita la Institución, a buscar un Plan de Mejoramiento y Recuperación, que pudiera poner la Empresa por los caminos de la solvencia económica y social frente a las esperanzas ciudadanas.

A mi parecer desde ese momento el Gobierno Nacional en cabeza de la Superintendencia de Transporte ponía especial énfasis en que la modalidad escogida para la prestación del servicio en Bucaramanga y su área metropolitana, pudiera alcanzar a corto y mediano plazo los logros para los que fue creado y darle a la población en general una forma rápida, eficaz y agradable de locomoción.

El plan de Recuperación y mejoramiento, no es mas que la búsqueda y el camino de " (.. ) aliviar la situación actual administrativa de la compañía. (..)". Ellos – Superintendencia - son sabedores que el presente de la Empresa no se ha originado en la reciente administración, sino que la misma se arrastra desde hace bastante tiempo.

Debo acotar que el artículo 5º. de la Resolución nos obliga a que dentro de los 20 días siguientes a la ejecutoria – comienzan correr a partir de hoy – la Junta Directiva de la Compañía deberá presentar un plan de mejoramiento que encuadre en el sometimiento a control.

Con toda atención,



**RODOLFO MAYORGA CABALLERO**  
Asesor Externo en Bogotá D. C.  
Anexos: diez y siete (17) folios.