

**COOPERATIVA ESPECIALIZADA DE TRANSPORTE Y SERVICIOS
"LA ERMITA LTDA."**

**INFORME DE GESTION AÑO 2021
PRESENTADO POR EL CONSEJO DE ADMINISTRACION Y LA GERENCIA A LA
ASAMBLEA GENERAL DE ASOCIADOS**

Respetados Asambleístas:

Es muy grato para la Administración de la Cooperativa darles a conocer el presente informe de gestión. Esperábamos que el año 2021 representara un año de recuperación pero la continuidad de la pandemia del Covid 19 siguió afectando nuestros indicadores aunada a la situación presentada con ocasión del Paro Nacional que nos obligó a suspender el servicio de manera total del 28 de abril al 10 de mayo, y a generar una operación parcial del 11 de mayo al 31 de mayo. Este año sin duda fue un año de contrastes, ya que la dinámica de reactivación que traíamos se vio frenada drásticamente por el Paro y sus efectos. El mayor valor que aportamos como equipo de trabajo para ustedes los asociados este año, fue lograr mantener a flote todas las rutas de la Cooperativa a pesar de los efectos adversos, siendo la primera empresa que en medio de la crisis del Paro comenzó a prestar el servicio en el marco de nuestra estrategia "Rutas por la Reconciliación", nombre adoptado por nosotros mismos y que posteriormente fue retomado por la Secretaría de Movilidad con el nombre de "Rutas de la Reconciliación".

El 2021 será recordado por todos nosotros como el año de los contrastes que contribuyó a re-afianzar nuestra capacidad de adaptación a los cambios y contribuyó a re-afianzar nuestra capacidad de respuesta ante las adversidades, consolidando nuevas formas de relacionamiento y trabajo, pero también consolidando nuestro propio ADN, para no permitir que ni el miedo ni la desesperanza se apoderaran de nosotros, asumiendo actitudes resilientes y colaborativas, que a la postre han permitido desarrollar nuevos aprendizajes y competencias para todos.

Este año 2022, que al parecer permitirá alcanzar la inmunidad de rebaño exige un mayor compromiso de todos nosotros máxime ahora que el Gobierno Nacional ha ampliado la vida útil de nuestros vehículos por cuatro (4) años más, vislumbrándose caminos favorables que nos permitan desarrollar nuestra actividad transportador con seguridad jurídica, financiera y técnica, contrarrestando los efectos de la informalidad y la piratería que tomaron más fuerza en estas crisis.

En cumplimiento a lo dispuesto estatutariamente y de conformidad a las normas legales vigentes, les presentamos el informe de gestión de la vigencia del año 2021 el cual contiene el resumen tanto de los resultados económicos, como de las principales actividades y realizaciones institucionales.



1. LA ECONOMIA GLOBAL Y LA ECONOMIA COLOMBIANA

Las recientes cifras de crecimiento económico en Latinoamérica, según La Comisión Económica para América Latina y el Caribe (Cepal), dejan a Colombia, entre los países con mayor crecimiento en 2021.

El país se posicionó como la séptima nación en Latinoamérica con un crecimiento económico de 9,5%, según estimaciones.

La Cepal estimó recientemente un alza del producto interno bruto (PIB) regional de 6,2% en 2021 y de apenas 2,1% en 2022.

Los países latinoamericanos que más crecieron en 2021, según las estimaciones, son Perú (13,5%), Panamá (12,4%), Chile (11,8%), República Dominicana (10,4%), El Salvador (10 %), Argentina (9,8%), Colombia (9,5%) y Honduras (9%). En el medio se encuentran Nicaragua (7,4%), México (5,8%), Costa Rica (5,5%), Guatemala (5,4%), Bolivia (5,2%), Brasil (4,7%) y Paraguay (4,6%). Mientras que los de peor desempeño en 2021 fueron Uruguay (3,9%), Ecuador (3,1%), las islas del Caribe (3%), Cuba (0,5%), Haití (-1,3 %) y Venezuela (-3 %).

Las tasas de crecimiento proyectadas descansan principalmente sobre el componente interno, dado que se prevé que el aporte del sector externo al crecimiento del PIB no sea significativo, acotó el informe de la Cepal, organismo de la ONU con sede en Santiago de Chile.

Sin embargo, el reporte, presentado en la última reunión de la Cepal en la Ciudad de México, observó que para este año 2022 los cuellos de botella en las cadenas de suministro han afectado, en una magnitud mayor a la prevista, la producción manufacturera de los países que cuentan con importantes centros de fabricación.

Para toda el área latinoamericana el crecimiento económico y la recuperación del empleo será más lenta que lo anticipado, por mayores presiones inflacionarias y una elevada volatilidad cambiaria.

El informe reitera que Latinoamérica es la región más afectada en términos económicos y sanitarios por la pandemia de covid-19, que ha dejado cerca de 50 millones de casos y más de 1,5 millones de muertes, con Brasil, México, Perú, Colombia y Argentina a la cabeza.

Para la región, que tuvo una contracción histórica de 6,8 % en 2020, la coyuntura macroeconómica también se volverá más incierta y compleja en 2022, advirtió la Cepal.

El organismo calculó una tasa de desempleo cercana al 9,7 % en 2021, por debajo de la de 10,3 % de 2020, pero superior a la de 8,1 % de 2019. La Cepal también expuso que, en los primeros diez meses de 2021, 16 monedas de la región se depreciaron ante el dólar estadounidense frente a 2020.



Aun así, la depreciación media, excluyendo a las economías con "inflación crónica", fue de 5,9 %, inferior a la de 8,7 % de 2020. El reporte también estimó que las exportaciones de la región crecieron un 25 % en valor durante 2021, con aumentos del 17 % en los precios de exportación y del 8 % en el volumen exportado.

A medida que empieza a correr el año y la economía comienza a revelar otras de sus cartas para 2022, los expertos, centros de estudios y direcciones de análisis económico de las entidades bancarias, e incluso el presidente Iván Duque, han venido presentando nuevas perspectivas para el PIB de este año.

El presidente Iván Duque expresó en una intervención realizada en el marco del Foro Económico Mundial (WEF por sus siglas en inglés), que espera que nuestro crecimiento esté por encima del 5% en 2022 y nos posicione como una de las economías más importantes en recuperar los niveles prepandemia y así seguir cerrando brechas sociales.

2. SECTOR COOPERATIVO

La recuperación de diversos sectores para el caso colombiano, también se registrará de manera desigual, con mayor dinámica en aquellos que fueron más afectados por la pandemia como, por ejemplo, los servicios de entretenimiento, el comercio, la construcción o la industria, y con menor dinámica en los que presentó una menor afectación e incluso registraron recuperación durante el año 2021.

Las cifras de la Cepal sobre el crecimiento de la economía colombiana presentan un atípico 9.5% para 2021 y un ajustado 3.8% para 2022, este último dato significativo para dicha entidad que la economía de Colombia sería la de mayor crecimiento en América durante este año.

Todos los informes económicos hasta ahora publicados coinciden en que los principales factores que impulsarán el crecimiento serán el consumo privado, así como el incremento de precios de productos básicos a nivel global y la recuperación de los principales socios comerciales del país, algo que puede ser visto como positivo para el cooperativismo nacional dada su naturaleza y estrecho vínculo con el consumo de los hogares. Del mismo modo coincide en que un factor de incertidumbre, que es ya tradicional, es el proceso electoral, que influye negativamente en la dinámica de la economía nacional.

En materia cooperativa, puede afirmarse que el subsector cooperativo de actividad financiera salió bien librado del período de pandemia, registrando para el tercer crecimiento de 2021 un trimestre en activos del 11%, jalonado por el crecimiento de las carteras de crédito de consumo (10%), vivienda (10,52%), microcrédito (18,9%) y comercial (9%), además, el crecimiento de los depósitos fue del 12%.



Es importante señalar que esta dinámica en el crédito podría considerarse atípica, toda vez que el punto de comparación es el año 2020, período en el cual el ritmo de crecimiento del crédito del sector cooperativo no aumentó. Lo anterior permite proyectar un 2022 que se irá normalizando en materia de crecimiento para el sector cooperativo de actividad financiera, en guarismos alrededor del 5% en cartera de créditos y del 10% en depósitos.

Otros subsectores cooperativos relevantes como el asegurador, el agropecuario o el de comercio – consumo, ya en 2021 registraron recuperación, especialmente durante el último cuarto del año, lo que permite proyectar un positivo 2022. Demás subsectores como el de transporte o el de prestación de servicios profesionales, poco a poco irán retornando al terreno positivo en su crecimiento, en la medida que la situación de pandemia (confinamiento y restricciones) se vaya superando.

Para el sector cooperativo todos los factores asociados al poder adquisitivo de la población resultante son relevantes en el análisis de perspectivas. Por ello, el repunte de la inflación (5.62% para el cierre de 2021), el incremento del salario mínimo (10.07%) o la política contraccionista por parte del Banco de la República con incremento leve de tasas de interés de manera gradual durante el año 2021 (octubre 2%, noviembre 2.5%, diciembre 3%) ante las señales inflacionarias, marcan un panorama retador para las cooperativas.

De una parte, un repunte importante de la inflación puede llevar a restricciones en la dinámica del crédito, en especial en los indicadores de morosidad, de otra, el fenómeno viene acompañado con un aumento generalizado de las tasas de interés que, si bien podría eventualmente mejorar los márgenes de intermediación, también resulta ser un desafío para lograr equilibrar las tasas y plazos de los productos de ahorro y no tener una exposición a riesgos de mercado y tasas de interés.

En todo caso los analistas estiman que la inflación en Colombia debería moderarse en el segundo semestre de 2022 para finalizar el año en la parte superior del rango meta (2% a 4%).

Para la economía colombiana el principal riesgo sería una inflación que continuaría al alza acompañada de un ritmo de crecimiento bajo, toda vez que las altas tasas de interés limitarían aún más el crecimiento y por ende se profundizarían fenómenos como el desempleo o se reduciría la reactivación del consumo. También un proceso electoral incierto podría generar limitaciones en materia de inversión. Es oportuno indicar que mayores tasas de interés implican riesgos para los países altamente endeudados y con una situación fiscal compleja como la de Colombia.

Este panorama económico para el sector cooperativo implica una toma de decisiones que atiende los posibles riesgos planteados y señala desafíos y oportunidades en materia social, que pueden ser aprovechados a medida que avanza la implementación de la política pública planteada en el anterior Plan Nacional de Desarrollo y el Documento CONPES 4051, propuesta impulsada por Confecoop el año anterior y que será un campo



de trabajo para el nuevo gobierno. Una vez superados o al menos asumidos los retos de la pandemia, el sector cooperativo seguirá trabajando por consolidarse como un modelo de empresa que responde a las necesidades de la población que no son suficientes cubiertas ni por el mercado ni por el Estado, con el claro compromiso de dar salida a problemas estructurales de tipo social en nuestro país, a través de la formulación de distintas soluciones a las múltiples y diferentes necesidades que hoy tienen la sociedad.

3. SECTOR TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA VIAL

En el año 2022 se debe dar la finalización de buena parte de la ola 4G de vías, así como avanzar en la estructuración de los proyectos 5G. El programa 4G tiene un avance promedio superior al 60 % y cuatro concesiones han finalizado la etapa de construcción.

La infraestructura se ha consolidado en una política de Estado debido a su importancia en términos económicos, su impacto social y el desarrollo regional que genera. De hecho, factores como los niveles de crecimiento que tenía el sector antes de la pandemia, superiores al 10 %, y su efecto multiplicador en la economía, nos permiten ser optimistas con la dinámica del sector para el próximo año.

Asimismo, la industria de infraestructura estará presente en la agenda pública en los últimos meses del presidente Duque y, en especial, en el plan de gobierno del próximo presidente de la República.

Se espera que antes de finalizar el actual Gobierno el programa alcance niveles de ejecución superiores al 80 % y, en total, entre 18 y 20 proyectos se encuentren en etapa de operación y mantenimiento. De hecho, el ritmo que tuvo el programa 4G a lo largo de la pandemia demostró la eficiente adaptación de estos proyectos ante la coyuntura y, en especial, el compromiso de los concesionarios con el país para el desarrollo de los distintos frentes de obra.

La primera ola del programa 5G se compone de 14 proyectos multimodales, los cuales demandarán una inversión por \$22 billones y generarán más de 600.000 empleos directos, indirectos e inducidos. Actualmente, la ANI ha adjudicado dos proyectos: Malla Vial del Valle del Cauca y ALO Sur. Desde el sector privado se espera que la mayoría de las iniciativas de esta primera ola se adjudiquen e inicien etapa de preconstrucción en 2022, debido al impacto en términos logísticos y de transporte de carga y de pasajeros, de acuerdo con la política de intermodalismo.

La mayoría de las vías secundarias y terciarias del país están a cargo del Invías o de entidades territoriales. Este tipo de infraestructura es fundamental para diversas actividades económicas que se desarrollan a nivel rural: agrícolas, ganaderas, productivas, comerciales, entre otras. Teniendo en cuenta lo anterior, los recursos destinados por el Invías y los entes territoriales para la intervención de las vías secundarias y terciarias, son limitados por eso se hace un llamado a incrementar los niveles de presupuesto de estos programas.



Con base en las consultorías contratadas por el Ministerio de Transporte, sobre capacidad portuaria, institucionalidad y gobernanza portuaria y metodología de contraprestación portuaria, el sector espera los avances del DNP en la expedición del nuevo Conpes de expansión portuaria.

De igual forma, el gremio está atento a la presentación por parte del Gobierno Nacional del proyecto de ley estatutaria que regule la consulta previa en Colombia. Con esta iniciativa legislativa se espera fijar las reglas, la obligatoriedad del censo de las comunidades, el procedimiento, la institucionalidad, los costos, los asuntos exentos de consulta y las limitaciones al derecho de los pueblos étnicamente diferenciados a ser consultados.

Los alcaldes y gobernadores se encuentran en la mitad de sus periodos de gobierno, es decir, les restan dos años exactos para llevar a cabo los compromisos plasmados en sus respectivos planes de desarrollo. Claramente, la pandemia cambió la agenda pública en torno a las políticas públicas prioritarias a ser implementadas a lo largo de 2020 y 2021. Sin embargo, desde el sector privado, y en especial desde el sector de infraestructura, se hace un llamado a las autoridades de los entes territoriales para ejecutar eficientemente las obras públicas a su cargo.

En el año 2021 varios Sistemas de Transporte Masivo presentaron dificultades económicas que los obligaron a reducir operaciones. La ciudad de Cali no fue la excepción pues el Mío a raíz de la pandemia y del Paro perdió muchos pasajeros. En ciudades como Bucaramanga se buscó como alternativa la reactivación del transporte colectivo, sistema que actualmente está cubriendo las necesidades de movilización en esa ciudad. Para el año 2022 se prevé la reestructuración de la mayoría de los Sistemas de Transporte Masivo y su articulación con otros sistemas a efectos de mejorar los niveles de servicio.

En el año 2021, las operaciones aéreas se recuperaron solo en un 60%. Esto se debe a que la capacidad de los aeropuertos antes de la pandemia permitía una cantidad muy superior de operaciones por hora, que se ha visto disminuida por las restricciones de la Aerocivil para facilitar el control de las medidas de distanciamiento, tanto de pasajeros como de personal administrativo.

Sin embargo, el fuerte incremento en los vuelos no comerciales como: (1) transporte aéreo en salud (especialmente los vuelos que distribuyen las vacunas, personal médico y pacientes); y (2) transporte en seguridad nacional (para movilizar el ejército, la policía nacional, el Esmad, etc.), ha permitido que el sector continúe a flote.

El transporte terrestre moviliza un 88% más de pasajeros que el transporte aéreo. Recientemente se firmó un pacto por la reactivación del sector del transporte intermunicipal, con el cual se pretende recuperar el 90% de la operación.



4. ASPECTOS INSTITUCIONALES

Gestiones Institucionales de la Cooperativa:

Como se ha venido destacando desde informes de gestión de años anteriores es importante resaltar que la Cooperativa La Ermita sigue blindada jurídicamente, pues a partir del fallo de segunda instancia de fecha Diciembre 18 del año 2012, de la tutela presentada por el Dr. Hernando Morales y al haberse presentado y admitido la demanda de nulidad y restablecimiento del derecho por parte de dicho profesional en el mes de Abril de 2013, la Administración Municipal no puede adelantar ninguna acción en contra nuestra. Durante el año 2021 y lo que va del año 2022 no se ha generado ningún acto administrativo que atente en contra de nuestra habilitación, nuestra capacidad transportadora o alguna de nuestras rutas.

La capacidad transportadora de la Cooperativa La Ermita no ha sufrido ninguna modificación siguiendo vigente la capacidad transportadora establecida en la Resolución 4152.0.21.0408 de Marzo 22 de 2012.

Teniendo en cuenta que la Administración Municipal no ha cumplido integralmente con lo ordenado en la tutela, pues no ha renovado tarjetas de operación de varios vehículos, argumentando vencimiento de vidas útiles, durante el año 2021 se centraron los esfuerzos jurídicos en solicitar a la Secretaría de Movilidad la renovación de las tarjetas de operación de 19 vehículos que presentaban vencimiento de la vida útil desde el año 2018 a Diciembre de 2020.

El proceso de estos 19 vehículos fue adelantado por el Dr. Hernando Morales de manera grupal en razón al amparo constitucional que tiene la Cooperativa por el Fallo de Tutela de Segunda Instancia de fecha Diciembre 18 de 2012 proferida por el Juzgado 20 Penal del Circuito con Funciones de Conocimiento de Cali.

Durante el año 2021 se le venció la vida útil a nuevos 60 vehículos a los que la Secretaría de Movilidad negó la renovación de la tarjeta de operación. Es importante aclarar en este punto que independientemente del vencimiento de la vida útil la Cooperativa siempre presentó las solicitudes de renovación, solicitudes que a pesar de haber sido negadas servían como requisito de procedibilidad para poder iniciar las acciones legales.

Es importante recordar que el resuelve TERCERO del fallo de tutela de Diciembre 18 de 2021 contemplaba que se dejaran sin efectos cualquier tipo de actuación administrativa o semejante que se hubiera podido ejecutar a partir de las resoluciones que dispusieron la cancelación de las tarjetas de operación de los vehículos, garantizando el restablecimiento del estado original.

Por su parte el resuelve CUARTO del mismo fallo de tutela contemplaba que se debían suspender los efectos de todos los actos administrativos producidos con posterioridad a la cancelación de los vehículos, y que esta medida transitoria mantendría vigente su poder vinculante hasta que el juez competente de la jurisdicción contencioso



administrativa se pronunciara y resolviera de fondo la controversia que fue planteada en la tutela. Hay que recordar que la demanda de nulidad y restablecimiento del derecho fue colocada en el mes de Abril de 2013 y todavía no hay un pronunciamiento sobre el particular.

Dicho en otras palabras, "la foto" del día de hoy debería corresponder a "la misma foto" de Diciembre 18 de 2012, lo cual es parcialmente cierto porque si bien tenemos las misma capacidad transportadora y las mismas rutas, YA NO TENEMOS los mismos vehículos para operar.

En el mes de Febrero de 2021 el Dr. Morales informó que siendo consciente de la afectación que había tenido la Cooperativa por la pandemia del COVID-19, tomó la determinación de condonar a la Cooperativa los pagos de las cuotas de ENERO, FEBRERO Y MARZO DE 2021, del contrato de prestación de servicios suscrito con él, para lo cual con fecha Febrero 25 de 2021 se suscribió la correspondiente Acta. Este beneficio representó para la Cooperativa un ahorro de \$158.304.000

Después de los hechos de orden público generados con el paro Nacional del 28 de Abril de 2021, y gracias a las acciones del Grupo Urbano, lideradas por el Consejero Diego Giraldo en representación del Transporte Colectivo, la Cooperativa, pudo iniciar la prestación del servicio el día 11 de Mayo de 2021, siendo una de las primeras empresas en hacerlo.

La Administración decidió colocarle a la operación de estas Rutas como "Rutas de la Reconciliación", retomando el nombre que internamente le había dado la Cooperativa de "Rutas por la Reconciliación" para lo cual se mandaron a hacer unas calcomanías que se colocaron en los parabrisas de los vehículos. Adicionalmente a las calcomanías de mandaron a hacer unos volantes con los recorridos provisionales, autorizados por la Secretaria de Movilidad los cuales fueron repartidos en los vehículos y en los sitios de influencia. También se hicieron unas banderas blancas.

En el mes de Noviembre de 2021 se revisan con el Dr. Hernando Morales las cuentas pendientes de pago. El Dr. Morales manifestó ser consciente de la situación de la Cooperativa La Ermita, motivo por el cual planteó una reestructuración de los saldos pendientes de pago y la suscripción de un acuerdo de pago conciliatorio por la suma de \$300.000.000 que incluirían hasta la cuota de diciembre de 2021 y enero de 2022. Con este nuevo arreglo se completó un beneficio total para el año 2021 de \$438.752.000 equivalente a 8.31 cuotas mensuales, lo que representó que la Cooperativa sólo pagara el equivalente a 3.69 cuotas en el año 2021, iniciando el año 2022 con el alivio de la cuota del mes de Enero de 2022.

El Consejo de Administración agradeció al Dr. Hernando Morales su voluntad y colaboración para poder regularizar a través de Acta Conciliatoria los pagos con él.

Mediante Resolución No. 4152.010.21.0.8561 de Diciembre 21 de 2021, la Secretaria de Movilidad volvió a suspender a partir del 1 de enero del año 2022 el ingreso de nuevos



vehículos tipo bus, buseta, microbús y campero de servicio colectivo urbano, amparándose en la implementación del transporte masivo en la ciudad de Cali.

Acciones Legales Emprendidas por el Grupo Urbano de Cali:

Durante el año 2021 se generó mucha desinformación por parte de grupos de propietarios de algunas empresas que señalan que el único interés del Grupo Urbano es la continuidad de las empresas, intereses que van en contra de ellos pues lo que quieren es que les paguen los vehículos y retirarse del negocio.

Olvidan estos grupos de propietarios que el año 2020 por gestiones del Grupo Urbano se suspendió la licitación para el ingreso de los vehículos eléctricos y que durante el año 2021 no se abrió ningún nuevo proceso licitatorio. Esto quiere decir que por el momento no hay quien pueda comprar los vehículos.

Los procesos que se llevan de manera conjunta por el Grupo Urbano durante el año 2021 estuvieron centrados en la consolidación de una propuesta que no solo permita seguir prestando el servicio sino que permita valorar integralmente los vehículos independientemente que se les haya vencido la vida útil.

Paralelamente a las acciones adelantadas como Grupo se iniciaron trabajos con los propietarios de las empresas buscando dejar precedentes de que se han agotado las vías gubernamentales contándose con una recopilación de 41 documentos de respuestas dadas por las entidades que han intervenido en el proceso como lo son los casos de Metro Cali S.A. y la Secretaria de Movilidad.

En la actualidad se tienen identificados dos tipos de propietarios en la ciudad de Cali, a saber: Los que vienen trabajando como informales y han acudido a las vías de hecho, como lo es el caso de la Coomoepal; y los que han hecho un trabajo jurídico juicioso y han agotado todas las vías legales y de acceso a la información que les concede la Ley.

Hoy por ejemplo nos están diciendo que los vehículos que no tienen vida útil, valen \$0 pesos, cuando del estudio de toda la documentación existente se deduce que no.

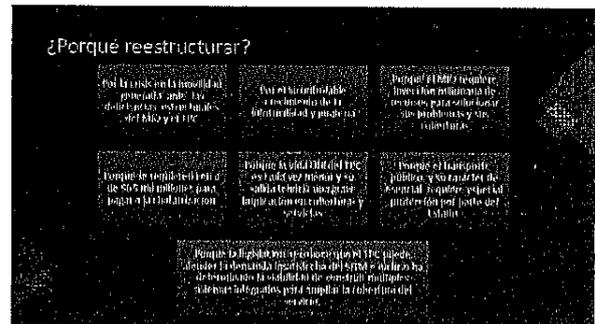
Lo que sí es importante aclarar es que en la actualidad no hay con que pagarle a los propietarios, pues a través de otrosí a los contratos de concesión le quitaron esa responsabilidad a los concesionarios, sin embargo en este caso también hay un precedente que se logró con una sentencia de un vehículo de la Ermita en la que se conminó en primera instancia a Metro Cali S.A.

Se gestionaron diferentes reuniones con la Alcaldía y la Secretaría de Movilidad para presentar y sustentar una propuesta técnica, jurídica y financiera que permita que el transporte colectivo realice la complementariedad que necesita el sistema.



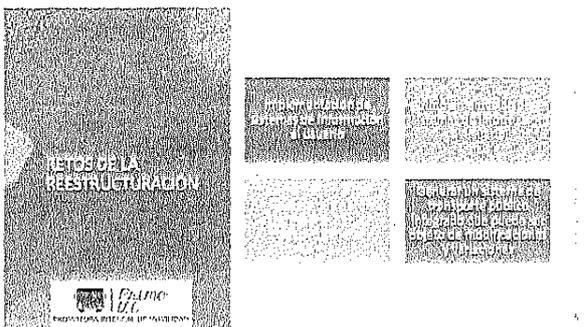
Con la presentación de la propuesta realizada Lunes 1 de Marzo de 2021, se pudo socializar también la problemática del transporte en Cali por el vencimiento de la vida útil de los vehículos, la no expedición de tarjetas de operación y el incremento de la piratería. Así mismo se tuvo la oportunidad de informarle al Alcalde que las empresas del transporte colectivo de Cali estaban en la capacidad de presentarle una propuesta técnica, jurídica y financiera que permitiera la complementariedad que necesita el sistema de transporte masivo de Cali.

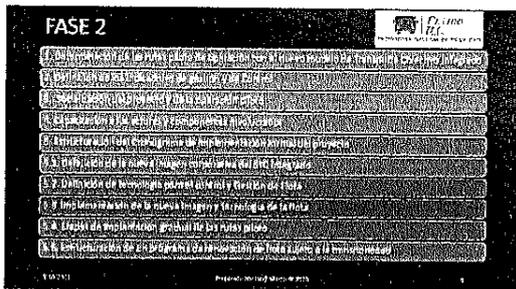
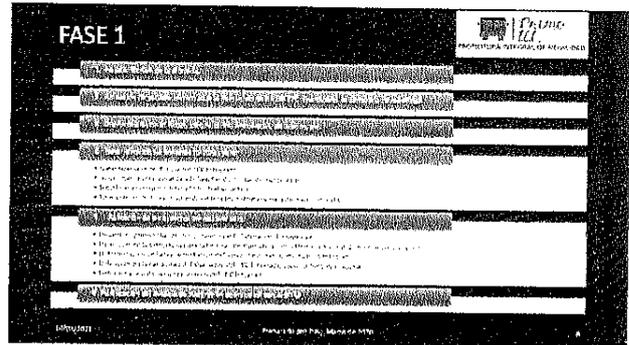
La siguiente fué la propuesta:



Categoría del Servicio	M	Pasajeros	Flota (vehículos)		Costo (Millones \$)	
			Autobuses	Autos	Mensual	Anual
Compañía Operadora del Servicio 2016	100%	912.004				
Compañía Operadora del Servicio 2017	100%	1.000.000				
Compañía Operadora del Servicio 2018	100%	1.100.000				
Compañía Operadora del Servicio 2019	100%	1.200.000				
Compañía Operadora del Servicio 2020	100%	1.300.000				
Compañía Operadora del Servicio 2021	100%	1.400.000				
Compañía Operadora del Servicio 2022	100%	1.500.000				
Compañía Operadora del Servicio 2023	100%	1.600.000				
Compañía Operadora del Servicio 2024	100%	1.700.000				
Compañía Operadora del Servicio 2025	100%	1.800.000				

Parámetro	Sobresistema			
	Unidades	Dudas	MTD	Medio
Demanda Proyectada 2026	1.800.000	100%	100%	100%
Flota Operativa Colectiva 2022	1.500	83%	83%	83%
Demanda 2022	1.400.000	100%	100%	100%
Flota Operativa Colectiva 2023	1.600	86%	86%	86%
Demanda 2023	1.500.000	100%	100%	100%
Participación Demanda 2021	1.400.000	100%	100%	100%





Aunque ya se había presentado una propuesta para 21 rutas reestructuradas, se analizó que sería muy complicado proceder a su implementación, motivo por el cual se tomó la determinación que cada empresa formulara sus rutas atacando los puntos de afectación de la piratería.

El Alcalde fue muy receptivo frente a la posición de las empresas, para lo cual solicitó trabajar en la construcción de una propuesta que contemplara la transitoriedad del transporte colectivo por 10 o 12 años. Le solicitó a los funcionarios de la Secretaria de Movilidad que estuvieron presentes trabajar conjuntamente con los representantes del sistema colectivo en la construcción de la propuesta apoyando específicamente los temas de viabilidades técnicas y legales frente a las restricciones de exclusividad por parte del transporte masivo.

Se instalaron mesas de trabajo desde el mes de Marzo de 2021 y las reuniones se realizaron en la Sede del Tránsito de la Calle 15 con Cra. 1ª. Como representantes del TPC en estas mesas de trabajo se designó al Dr. Diego Vivas, Coordinador del Grupo Urbano y a Diego Giraldo como vocero de las empresas del TPC.

Se verificaron reuniones en las siguientes fechas:

- Primera Reunión: Marzo 2 de 2021
- Segunda Reunión: Marzo 5 de 2021
- Tercera Reunión: Marzo 8 de 2021
- Cuarta Reunión: Marzo 18 de 2021

El Alcalde solicitó que él no quería entenderse con cada una de las empresas sino que quiere entenderse con un solo actor por eso se debía establecer un Convenio de



Colaboración Empresarial conforme a lo establecido en el Decreto 170 de 2001 y el Decreto 1079 de 2015.

Por razones de agenda del Alcalde las reuniones no se pudieron seguir realizando, y posteriormente por efectos del Paro Nacional del 28 de Abril se tuvieron que suspender de manera definitiva.

Con ocasión de las situaciones de orden público generadas por el Paro Nacional del 28 de Abril de 2021, situaciones que obligaron por seguridad a suspender el servicio por parte de todas la empresas del Colectivo, a través de gestiones realizadas por el Grupo Urbano, se logró tener una reunión virtual el día Domingo 2 de Mayo de 2021 con funcionarios de la Secretaria de Movilidad a efectos de tratar de retomar el servicio a partir del día Lunes 3 de Mayo de 2021.

En la reunión los representantes de las empresas expresaron las dificultades que se presentaban con relación a los siguientes puntos:

- Bloqueos en los puntos de acceso a la ciudad que impiden que las empresas que tenían patios por fuera de la ciudad pudieran ingresar los vehículos.
- Bloqueos en diferentes puntos al interior de la ciudad que impiden que los recorridos autorizados se cumplan.
- Dificultades para los tanqueos.
- Riesgos por cuanto no se tenía la seguridad que la póliza por terrorismo hubiera sido activada.

En respuesta a la solicitud la Secretaria de Movilidad expidió con fecha Mayo 3 de 2021 la resolución 4152.010.21.0550 con la cual se autorizaba a las empresas modificar los recorridos de manera temporal. Esta resolución fue prorrogada inicialmente con la resolución 4152.010.21.0567 y después con la resolución 4152.010.21.0609 hasta el 31 de Mayo de 2021.

La prestación del servicio no pudo retomarse el día 3 de Mayo de 2021 por los hechos por todos conocidos pero si a partir del 11 de Mayo, siendo La Cooperativa La Ermita una de las primeras empresas en hacerlo.

La Administración decidió colocarle a la operación de estas Rutas como "Rutas de la Reconciliación", retomando el nombre que internamente le había dado la Cooperativa de "Rutas para la Reconciliación" para lo cual se mandaron a hacer unas calcomanías que se colocaron en los parabrisas de los vehículos.

La autorización de las rutas provisionales del TPC no fue bien recibida por los Operadores del Masivo quienes a través de los medios de comunicación vienen desinformando a la opinión pública.



Por lo anterior el Grupo Urbano adelantó gestiones para aclarar en diferentes espacios que:

- No era cierto que la Alcaldía Municipal hubiera activado el Transporte Público Colectivo Tradicional, como tendenciosamente lo afirmaban los comunicados. El Transporte Colectivo viene prestando el servicio ininterrumpidamente a la comunidad caleña desde hace más de cuarenta años a través de diez empresas que aún subsisten y que están debidamente habilitadas a través de resolución de la Secretaría de Tránsito hoy Secretaria de Movilidad.
- Que desconocían quienes trataron de desinformar a la comunidad caleña, y que solicitaron a la Alcaldía que se hiciera el retiro del TPC por ser una obligación contemplada en un Convenio Interadministrativo, que ese "supuesto retiro" estaba supeditado a la reducción de oferta a cargo de los operadores (léase la obligación de los operadores de comprar de la totalidad de los vehículos del TPC), situación que a la fecha no se había verificado. Existen 111 vehículos que fueron desintegrados con RO (Certificado de Reducción de Oferta) y que a la fecha no han sido pagados por las operadores y que fueron utilizados para poder matricular los vehículos del sistema.
- Que era claro que la comunidad esperaba tener la oportunidad que el servicio de transporte colectivo se pudiera prestar con vehículos modernos y nuevos, sin embargo debe quedar claro que desde hace más de quince (15) años la Secretaria de Movilidad tiene congelado el ingreso de nuevos vehículos por renovación o reposición.
- Que en medio de las dificultades que se tenían por la limitación de flota y la edad de la misma, se reiteraba que el Colectivo era modalidad legal para movilizar a los ciudadanos, y prestando el servicio se estaba contribuyendo a que el servicio NO quede en manos de la piratería y la informalidad.
- Que el TPC presta un servicio invaluable en la mayoría de las zonas donde hoy el sistema de transporte masivo no llega, o simplemente es deficiente por su situación operacional.
- Que las 10 empresas del TPC existentes, debidamente habilitadas, de acuerdo con los registros de la Secretaría de tránsito, contaban con 395 vehículos con tarjetas de operación vigente, además de cerca de 111 vehículos a quienes se les canceló las tarjetas sin que hasta la fecha se les haya resuelto el tema del pago de la chatarrización o reducción de oferta.
- Que era necesario desmitificar la tendencia de afirmar que el TPC le resta usuarios al Mio, lo cual se evidencia en la falta de cobertura del sistema y en sus problemas técnicos de la estructuración de sus rutas.



Desde el mes de Mayo el Grupo Urbano, junto con asociaciones de empresas de colectivo de otras ciudades realizaron gestiones de apoyo para sacar adelante un proyecto de Ley que impulsa un grupo de parlamentarios que busca ampliar la vida útil de los vehículos del transporte colectivo por cinco (5) años mas.

Como hecho subsecuente se informa que con fecha Enero 25 de 2022 la Presidencia de la República sancionó la Ley 2198 expedida por el Congreso de la República por la cual se establecen medidas para la reactivación del transporte colectivo de pasajeros, y que en su articulado determinó modificar el parágrafo 4 del artículo 6 de la Ley 105 de 1993, aumentando la vida útil de los vehículos matriculados a partir del 13 de marzo del año 2000, en cuatro (4) años. La Cooperativa tiene diecinueve (19) vehículos que no cumplirían con el requisito de la fecha para la contabilización de la vida útil motivo por el cual se adelantarán las gestiones legales necesarias para que en igualdad tengan la misma cobertura y tratamiento.

Procesos Disciplinarios Asociados

En el mes de Julio de 2021 se presenta un caso en el que conductores de vehículos de camperos hicieron hecho caso omiso de una directriz de No enturne emitida por la Gerencia por obligaciones en mora con la Cooperativa. Se tuvo conocimiento que los conductores se comunicaron con el asociado Julio Eduardo Arboleda quien los autorizó a despacharse por fuera de los despachos lo que en el argot se denomina embambe o ruleteo.

Esta situación de los embambes o ruleteo de los vehículos persistió por varios días, según consta en informes presentados por el Asistente de Transporte, donde se relacionaron cada uno de los vehículos que laboraron irregularmente y se anexaron los reportes de GPS que comprobaban que esos vehículos prestaron la ruta sin autorización de la empresa.

Se tuvo conocimiento que la secretaria del señor Julio Arboleda efectuó el despacho de los camperos utilizando tarjetas de enturne que no son las utilizadas por la Cooperativa.

De todo lo anterior se cuenta con el registro fotográfico y filmico de las situaciones presentadas.

Teniendo en cuenta que las actuaciones del señor asociado Julio Arboleda eran reincidentes, con el agravante de su condición como miembro Principal del Consejo de Administración, se determinó trasladar el presente caso a la Junta de Vigilancia.

El Consejo de Administración encontró justificable la petición que realizó a la Junta de Vigilancia en razón a que sé que se procedió de conformidad a los estatutos que rigen a los asociados de la Cooperativa la Ermita Ltda. y a lo consagrado en la Ley 79 de 1998.



Tutelas en contra de la Cooperativa

Con fecha 10 de Agosto de 2021, se tuvo conocimiento que el asociado y consejero principal del Consejo de administración de la Cooperativa, señor Julio Eduardo Arboleda Carbonell, había interpuesto acción de tutela con medida provisional (cautelar de urgencia) en contra de la Cooperativa, reclamando el derecho al trabajo y que se ordene de manera urgente y prioritaria a la Cooperativa que se autorice el despacho de sus vehículos, ya que considera que el mismo está siendo vulnerado por la empresa, toda vez que a sus vehículos se les había suspendido el turno en la ruta 4C (camperos) de la Cooperativa por presentar una alta morosidad en el pago de las pólizas de RCC y RCE con que debe contar cada uno de los carros vinculados a la empresa.

Con posterioridad se recibieron otras siete (7) tutelas para completar un total de ocho (8) tutelas según la siguiente relación:

FECHA DE NOTIFICACION	TUTELANTE	CONDICION	FECHA RESPUESTA	JUZGADO
10 DE AGOSTO DE 2021	JULIO ARBOLEDA	ASOCIADO	24 DE AGOSTO DE 2021	OCTAVO PENAL MUNICIPAL CON FUNCION DE GARANTIA
20 DE AGOSTO DE 2021	HERNANDO VALENCIA MARULANDA	CONDUCTOR DE DON JULIO ARBOLEDA	23 DE AGOSTO DE 2021	JUZGADO 1 PENAL MUNICIPAL CON FUNCIONES DE CONTROL DE CONOCIMIENTO
23 DE AGOSTO DE 2021	ALBEIRO GONZALEZ ECHAVARRIA	CONDUCTOR DE DON JULIO ARBOLEDA	23 DE AGOSTO DE 2021	JUZGADO 24 CIVIL MUNICIPAL DE CALI
24 DE AGOSTO DE 2021	CRISTINA ROMAN DIAZ	SECRETARIA DE DON JULIO ARBOLEDA	25 DE AGOSTO DE 2021	JUZGADO 32 PENAL MUNICIPAL CON FUNCIONES DE CONTROL DE GARANTIAS
24 DE AGOSTO DE 2021	PEDRO PABLO RIVAS CARMONA	CONDUCTOR DE DON JULIO ARBOLEDA	24 DE AGOSTO DE 2021	JUZGADO 8 PENAL MUNICIPAL CON FUNCIONES DE CONTROL DE GARANTIAS
24 DE AGOSTO DE 2021	JHON EDUARD PALACIOS MORALES	CONDUCTOR DE DON JULIO ARBOLEDA	25 DE AGOSTO DE 2021	JUZGADO 8 PENAL MUNICIPAL CON FUNCIONES DE CONTROL DE GARANTIAS
25 DE AGOSTO DE 2021	LIZANDRO RENGIFO	CONDUCTOR DE DON JULIO ARBOLEDA	26 DE AGOSTO DE 2021	OCTAVO PENAL MUNICIPAL CON FUNCION DE GARANTIA
25 DE AGOSTO DE 2021	MILTON JAVIER NAVARRETE	CONDUCTOR DE DON JULIO ARBOLEDA	25 DE AGOSTO DE 2021	JUZGADO 8 PENAL MUNICIPAL CON FUNCIONES DE CONTROL DE GARANTIAS

La acción de tutela presentada por el señor Julio Arboleda así como otras acciones presentadas por la Secretaria del señor Julio Arboleda, por un mecánico del señor Julio



Arboleda y por varios conductores del señor Julio Arboleda, fueron contestadas por la Coordinadora del Departamento Jurídico conjuntamente con la Gerencia, obteniéndose que en primera y segunda instancia fueran negadas las pretensiones de los accionantes.

Por la presunta transgresión a los Estatutos, en lo correspondientes a los deberes de los asociados ARTICULO 17, literales A, B, C, D, E y el I, se instó a la Junta de Vigilancia que procediera a formular pliego de cargos de conformidad a lo consagrado en el artículo 27 de los estatutos que rigen a los asociados de la cooperativa contra el asociado Señor Julio Eduardo Arboleda Carbonell.

El Consejo de Administración encontró justificable la petición que se realizó a la Junta de Vigilancia en razón a que se procedió de conformidad a los estatutos que rigen a los asociados de la Cooperativa la Ermita Ltda. y a lo consagrado en la Ley 79 de 1998.

El Consejo de Administración encontró pertinente, enviar a la Junta de Vigilancia, el asunto concreto del señor Julio Eduardo Arboleda Carbonell, consecuencia que, siendo miembro activo y electo del Consejo de Administración, presentó Acción de Tutela contra la Cooperativa aduciendo de manera infundada y que riñe con la verdad, incumplimientos para con él, en relación con el enturne de vehículos de su propiedad, que no cumplen con los requisitos reglamentarios y estatutarios. Procurando de esta forma burlar la norma escrita y conocida por los asociados y en especial por los miembros del Consejo de Administración, que deben dar ejemplo de cumplimiento estricto de los reglamentos que rigen la cooperativa; en especial esta que es una Cooperativa especializada de transporte. Será la Junta de Vigilancia, la que mire y analice el actual del consejero Julio Eduardo Arboleda Carbonell y decida sobre sus comportamientos.

Aplicación de Dimisión Automática

En Agosto 27 de 2021, según consta en el Acta de Consejo de Administración No.773, se determinó someter a votación la aplicación de la dimisión automática conforme a los Estatutos del cargo de Consejero Principal al asociado Julio Eduardo Arboleda Carbonell, hasta tanto la Asamblea decida, por dejar de asistir a más del 40% de las sesiones programadas por el Consejo de Administración.

Se aprobó la aplicación de la norma estatutaria por mayoría. El Consejero Víctor Hugo Nuñez se abstuvo de votar sin informar los motivos de la abstención

En virtud de lo expuesto, votado y la facultad estatutaria a él otorgada por la Asamblea General de Asociados, el Consejo de Administración de la Cooperativa Especializada De Transporte Y Servicios La Ermita Ltda. DECIDIÓ:

UNO.- APLICAR LA DIMISION AUTOMATICA CONFORME A LOS ESTATUTOS, HASTA TANTO LA ASAMBLEA DECIDA, del cargo de consejero Principal al señor JULIO EDUARDO ARBOLEDA CARBONELL, identificado con la cédula de ciudadanía número 10.064.203,



DOS.- En consecuencia de lo anterior, a partir de la fecha y según la misma norma estatutaria queda como Consejero Principal el asociado Víctor Hugo Nuñez, identificado con la cédula de ciudadanía número 16.606.751,

TRES.- Ordenar al Gerente de la Cooperativa la Ermita Ltda., notificar al Sr. JULIO EDUARDO ARBOLEDA CARBONELL, de la decisión del Consejo de Administración de APLICAR LA DIMISION AUTOMATICA del cargo de Consejero Principal de la Consejo de Administración de la Cooperativa Especializada de Transporte y Servicios La Ermita Ltda., hasta tanto la Asamblea decida.

Gestión de Comités

Los Comités de trabajo, soportados en nuestros estatutos, han trabajado constantemente a pesar de la pandemia en temas inherentes su competencia, destacándose los siguientes aspectos de su gestión:

Comité de Transporte. - Actualmente sigue representado por el Consejo de Administración en pleno y su misión específica es trabajar en temas de mejoramiento de las rutas y la optimización del personal operativo. Las siguientes fueron las acciones más importantes emprendidas por el Comité:

- Durante todo el año 2021, el Comité de Transporte realizó el seguimiento al desempeño de las rutas.
- Empezó acciones de mejoramiento en todas las rutas partiendo del reconocimiento de las deficiencias encontradas en el conteo y movilización de pasajeros.
- Impartió directrices operativas que fueron ejecutadas por la Gerencia y el Departamento de Transporte.

Comité de Disciplina. – Durante el año 2021 el comité realizó un importante y decidido aporte para mantener la buena disciplina y comportamiento laboral de los conductores; su gestión es permanente durante todo el año y procura mantener un equilibrio entre ellos, los asociados y la empresa; aplica un concepto de disciplina proactivo y coherente con las faltas cometidas; hace un permanente seguimiento a conductores, recomendando a la Gerencia, conforme al estudio que se realiza a cada uno de los informes disciplinarios, las sanciones que conforme al reglamento deban adoptarse; hace especial énfasis en los casos de reincidencias en infracciones de tránsito que puedan poner en riesgo la seguridad de los usuarios; opera de manera conjunta y en equipo con el Comité de Transporte, el Departamento de Talento Humano el Departamento de Transporte.

En el año 2021 el Comité hizo cubrimiento en el cumplimiento de vueltas, coberturas de servicio, tiempo y frecuencia, convirtiéndose en un soporte para el logro de los



objetivos planteados por el Consejo de Administración y la Gerencia. Importante destacar también que el Consejo de Administración determinó que todos los casos de ingresos y reingresos de conductores, sin excepción, debían pasar por la autorización del Comité de Disciplina. Se destaca la valiosa labor que viene haciendo el Comité de Disciplina en el estudio de los casos de Reingreso y/o Reintegros de motoristas, verificando en cada caso antecedentes disciplinarios de vinculaciones laborales anteriores, labor que en este año de pandemia ha sido de trascendental importancia para la Cooperativa.

Con el Departamento de Talento Humano se implementó directriz para que cuando se reciba una solicitud de reingreso de motorista se verifique sin excepción, antes de pasar la solicitud al Comité de Disciplina, que el reingreso sea con el mismo propietario que lo tuvo a cargo anteriormente, de lo contrario deberá validarse con ese propietario su conformidad para que pueda laborar con otro propietario.

Comité de Fondo de Accidentes. – El Comité de Fondo de Accidentes estuvo inactivo durante el año 2021 en razón a que no se realizó su apertura para esa vigencia conforme a los resultados de una encuesta realizada a finales del año 2020 en la cual un 60% de los asociados encuestados manifestó no estar interesados en adherirse al Fondo Cuenta de Accidentes para el año 2021.

5. ASPECTOS AREA DE TRANSPORTE

El Consejo de Administración en pleno, como responsable de las actividades del Comité de Transporte, y conscientes de la limitación de parque automotor, trabajó permanentemente en la búsqueda de alternativas para optimizar la prestación del servicio a efectos de garantizar la permanencia en el transporte de su base social.

En el mes de Mayo de 2021 se recibe propuesta formal de la empresa Soluciones Innovadoras en Tecnología Empresarial SITE S.A.S. para el suministro de sistemas de conteo, ubicación satelital y control de flota.

Desde finales del año 2020 se efectuó contacto con la empresa SITE S.A.S. de la ciudad de Pereira para plantear la posibilidad de acceder a una solución de conteo de pasajeros en línea aprovechando los equipos existentes. Es así como desde el mes de Febrero de 2021 se instaló un equipo prototipo en un micro de la Cooperativa, el cual fue objeto de varios ajustes logrando que desde el mes de Marzo de 2021 el equipo quedara estabilizado. Paralelamente personal del Departamento de Transporte recibió capacitación de la aplicación la cual funciona en línea a través de internet. La información de conteo de pasajeros puede ser monitoreada en línea a través de los dispositivos gps.

El Sistema SITE SAS ha arrojado buenos resultados, motivo por el cual se contempla la posibilidad de hacer la migración total a ese sistema. En la actualidad 25 vehículos



cuentan con el nuevo sistema el cual presenta precios asequibles pues no se trata de equipos nuevos sino de equipos repotenciados.

Ante la limitación de vehículos que se traía desde el inicio de la pandemia y que se acentuó con la situación del Paro Nacional, se tomó la determinación de suspender temporalmente la prestación de las rutas 5-6 y 7C a la espera que entraran mas vehículos.

En el mes de Junio de 2021 se retomó la prestación de la ruta 7.

Durante todo el año 2021 y en desarrollo de las reuniones del Consejo se trataron puntos de vital importancia para el desempeño de las rutas tales como:

1. Incumplimiento de vueltas y retiro de conductores antes de terminar turno.
2. Obligación de los despachadores a diligenciar en la boleta los pasajeros de día anterior.
3. Seguimiento a vehículos que sin novedad no cumplan con la hora de rodamiento y no cumplan las vueltas.
4. Supervisores ejerciendo mejor control en despachos a cargo.
5. Mejoramiento del trato a los conductores por parte de despachadores y supervisores.
6. Control de la documentación que deben portar los vehículos.
7. Utilización obligatoria del sensor para liquidación de producidos.
8. Fortalecimiento de la tecnología (hardware y software).

En el mes de Octubre de 2021 se tuvo reunión con algunos asociados que estaban manejando liquidaciones por pasajeros por fuera del promedio establecido para explicarles que tal comportamiento afectaba el desempeño de las rutas y malestar entre los conductores.

Carga

Durante la vigencia del ejercicio del año 2021 el Departamento de Transporte de Carga de la Cooperativa cumplió Ocho (8) años de operaciones, siendo estos dos (2) últimos años, el 2020 y el 2021, absolutamente atípicos, pues como bien se sabe, en términos económicos, financieros, sociales y en el estilo de vida de las personas a nivel global se han visto gravemente afectados por efectos de la pandemia generada por la propagación del virus del Covid 19; así mismo y ya en el ámbito específicamente nacional y principalmente en la ciudad de Santiago de Cali, el estallido social que vivimos durante los meses de Abril, Mayo y Junio de 2021 trajo consigo consecuencias gravísimas para la economía nacional afectando directamente el sector económico en el que tenemos cimentadas nuestras actividades principales como lo es el transporte tanto en la modalidad de servicio público colectivo de pasajeros como en el servicio nacional de carga, toda vez que las vías locales y nacionales fueron copadas por los manifestantes de manera irregular quienes impidieron el derecho a la libre movilidad afectando así de



manera directa nuestros despachos; sin embargo y gracias a la gestión realizada desde nuestro departamento de carga, se lograron empezar a prestar los servicios para el mes de Junio, lo que generó una importante demanda por parte de los generadores de carga quienes tenían sus mercancías represadas logrando con esto un importante incremento en los volúmenes de venta del 55% de manifiestos generados durante ese mes, además de la inevitable alza de las tarifas de fletes lo que redundó en una mejora excepcional (Temporal) en la facturación.

Superada la coyuntura generada por el paro nacional iniciado el 28 de Abril de 2021, el departamento de carga volvió a estabilizar sus ventas y facturación a los niveles en los que estábamos desde inicios de la Pandemia en el año 2020, en donde como consecuencia de las medidas administrativas adoptadas respecto de los clientes logramos mejorar los márgenes de utilidad en la intermediación de transporte así como de los plazos comerciales otorgados para el pago de los flete lo que ocasionó una mejor rotación de la cartera.

Con la planta de personal del Departamento de Carga reducida a su mínima expresión y con el aporte por parte de los empleados en la disminución de sus sueldos por un periodo de más de un (1) año.

Los efectos producidos durante el paro y posteriores al mismo, así como las nuevas políticas de clientes, tarifas y plazos comerciales han aportado de manera valiosa en el sostenimiento y el flujo de caja de la Cooperativa durante los años 2020 y 2021.

La certificación BASC, actualmente se encuentra suspendida desde el año 2020, por la declaratoria de la emergencia nacional por la pandemia, pues al encontrarse el departamento de carga sin el personal operativo suficiente para la ejecución de este sistema de gestión, no se han programado las visitas de auditorías de recertificación. Igualmente por parte de la organización BASC, solo se hacen algunas visitas de recertificación, pues las mismas estuvieron suspendidas temporalmente. Recordamos que dicha certificación es la que nos permite permanecer vigentes en el Sistema de Gestión en Control y Seguridad en la cadena del transporte de carga, especialmente en la movilización de mercancías de importación y exportación y de contar con procesos certificados.

Para la vigencia 2021-2022, la póliza de seguro de transporte de mercancías, fue renovada con La Equidad Seguros Generales OC, con quienes iniciamos el quinto (5) año de relación comercial y logramos la renovación en las mismas condiciones que traíamos antes de la declaratoria de Pandemia, es decir que la prima retornó al nivel del año 2020 pero conservamos las coberturas.

Para el mes de Junio de 2021, obtuvimos un descuento en el valor de la prima por una sola vez, del Treinta por Ciento (30%).



Para el año 2021, NO se presentó ninguna novedad relacionada con siniestros por los servicios de transporte de carga en las vías nacionales, por lo que no hubo necesidad de afectar dicha póliza.

Continuamos con nuestros principales proveedores tanto para el aplicativo de generación de manifiestos de carga, Colombia Software, y con quienes adicionalmente se dio inicio a los nuevos procesos de facturación electrónica tanto para las ventas del Departamento de Carga como para las ventas de la Lubriteca.

BlindaKarga que es la empresa que se encarga del sistema de seguimiento vehicular y satelital para todos los despachos de carga que hace la Cooperativa.

Al cierre del año 2021, toda la flota de vehículos de carga que se despachen por parte de la cooperativa, tienen instalados los dispositivos móviles satélites, para su respectivo seguimiento.

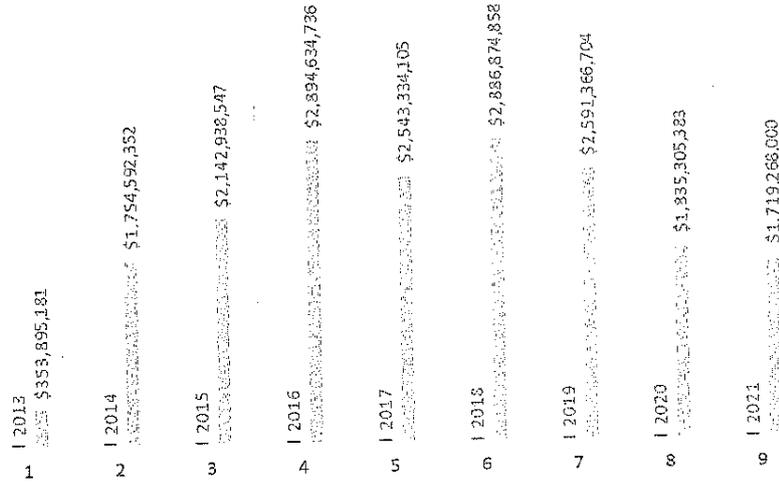
Para el año 2021, la Cooperativa se vinculó como agremiado a la Federación de Empresas Transportadoras de Carga de Colombia – “Fedetranscol”, a través de la cual hemos logrado beneficios importantes como asesorías, consultorías y acompañamientos en temas de relevante importancia dentro de la operación del servicio de transporte de carga a nivel nacional; también ha sido importante para seguir dándonos a conocer en el ámbito del negocio de la carga, pues a través de ese relacionamiento se pueden lograr importantes contactos comerciales que nos conduzcan a ampliar la prestación del servicio.

Continuamos con la tendencia que traemos desde el año 2020 y no es la excepción para esta vigencia 2021, en donde venimos obteniendo una disminución en el valor de las ventas brutas del departamento; tendencia que inicio en el año 2020 con una disminución del 29% y que continua en este año con una disminución del 6%, pero que como consecuencia de las nuevas políticas administrativas hemos logrado llevar los márgenes de intermediación de un 10% promedio por despacho a un 15% promedio, lo que nos ha impactado favorablemente en el consolidado de ventas general.



VENTAS CARGA POR AÑO

AÑO	TOTALES
2013	\$353,895,181
2014	\$1,754,592,352
2015	\$2,142,938,547
2016	\$2,894,634,736
2017	\$2,543,334,105
2018	\$2,886,874,858
2019	\$2,591,366,704
2020	\$1,835,305,383
2021	\$1,719,268,000



Respecto de nuestros clientes, durante la vigencia del año 2021, se hicieron procesos de vinculación y desvinculación de generadores de carga, por tanto consolidamos un registro de clientes de carga actualmente de:

Clientes Activos: 11
Clientes Inactivos: 51

Es importante manifestar que continuamos con la política de fidelización de clientes, con quienes hayan aceptado las nuevas condiciones comerciales, a quienes les ofrecemos una atención preferencial, caso "Inorca SAS" y "Talanu", entre otros.

Para el año 2022, continuaremos con la ejecución de las nuevas políticas comerciales establecidas por la Cooperativa, sin ceder en márgenes de utilidad y plazos comerciales, procurando la vinculación de nuevos clientes que puedan aceptar las condiciones comerciales y operativas de la Cooperativa y quienes nos garanticen una seguridad jurídica en los tratos comerciales.

También será objetivo para el año 2022, fortalecer el Departamento de Carga en cuanto al personal operativo y comercial y reactivar la certificación en el sistema de gestión BASC.

Accidentalidad 2021

La característica principal del año 2020 fue la disminución de la accidentalidad respecto de años anteriores a raíz de la parálisis significativa en la prestación del servicio de transporte público como consecuencia del confinamiento obligado por la pandemia. Para el año 2021, aunque la pandemia continuó, se normalizó un poco la circulación de



vehículos porque se suspendió el confinamiento pero apareció un nuevo fenómeno como fue el paro nacional que perjudicó la prestación del servicio público por más de un mes. El resultado de estas circunstancias hizo que en 2021 el incremento de la accidentalidad fuera moderadamente de 14.67% respecto del año 2020. De alguna manera la disminución en la accidentalidad comparando con los años anteriores incide también en que en los 2 últimos años permanecen más vehículos sin laborar principalmente porque se varan o por falta de conductores; como también por la baja producción.

Alguna de las variaciones comparativas y significativas de lo acontecido entre el año 2021 y 2020, se pueden considerar con las siguientes observaciones:

El mes de Abril no tiene punto de comparación y por eso por eso no hay un valor numérico ya que en el año 2020 no se presentaron accidentes, mientras en el año 2021 hubo 10 accidentes. La característica de esta circunstancia fue que en Abril de 2020, hubo confinamiento total obligatorio en todo el país por la pandemia, mientras en Abril de 2021 se laboró hasta el 28 de Abril, cuando se inició el paro nacional que paralizó el transporte en la ciudad.

El mes de Julio de 2021 muestra un incremento respecto del año 2020, del 200%. Aunque muestra un porcentaje alto, en realidad se trata de 2 accidentes en Julio de 2020 contra 6 en el año 2021 que términos reales no es una cantidad alarmante.

En Agosto de 2021 muestra un incremento de la accidentalidad del 1400% respecto de Agosto de 2020. En esta variación, habrá que tenerse en cuenta que para Agosto del 2020 habían muy pocos vehículos laborando porque la mayoría de conductores apenas reiniciaban contratos ya que recién se estaba empezando a normalizar la actividad del transporte urbano, que se había paralizado desde finales del mes de Marzo con la salida de la mayoría de los conductores; en cambio en el año 2021 la cantidad de vehículos laborando era el requerido del parque automotor activo.

Mes	2017	%	Variación 2016-2017	2018	%	variación 2017-2018	2019	%	Variación 2018-2019	2020	%	variación 2019-2020	2021	%	Variación 2020-2021
Ene	5	4.55%	-44.44%	7	6.31%	40.00%	11	8.46%	57.14%	9	12.00%	-18.20%	5	5.81%	-44.4%
Feb	15	13.64%	87.50%	8	7.21%	-46.67%	11	8.46%	37.50%	10	13.30%	-9.10%	10	11.63%	0.00%
Mar	12	10.91%	140.00%	14	12.61%	16.67%	12	9.23%	-14.29%	11	14.70%	-8.30%	6	5.98%	-45.5%
Abr	11	10.00%	57.14%	8	7.21%	-27.27%	9	6.92%	12.50%	0	0.00%	-100.00%	10	11.63%	900.0%
May	11	10.00%	37.50%	8	7.21%	-27.27%	14	10.77%	75.00%	2	2.70%	-85.71%	3	3.49%	50.0%
Jun	7	6.36%	-12.50%	5	4.50%	-28.57%	21	16.15%	320.00%	7	9.33%	-66.67%	5	5.81%	-28.6%
Jul	6	5.45%	-45.45%	3	2.70%	-50.00%	12	9.23%	300.00%	2	2.67%	-83.33%	6	6.98%	200.0%
Ago	12	10.91%	50.00%	8	7.21%	-33.33%	6	4.62%	-25.00%	1	1.33%	-83.33%	15	17.44%	1400%
Sep	13	11.82%	116.67%	16	14.41%	23.08%	11	8.46%	-31.25%	8	10.70%	-27.27%	5	5.81%	61.2%
Oct	6	5.45%	-40.00%	12	10.81%	100.00%	11	8.46%	-8.33%	4	5.30%	-63.64%	9	10.47%	125.0%
Nov	5	4.55%	-64.29%	14	12.61%	180.00%	6	4.62%	-57.14%	16	21.30%	166.67%	8	9.30%	-50.0%
Dic	8	7.27%	14.29%	8	7.21%	0.00%	6	4.62%	-25.00%	5	6.70%	-16.67%	4	4.65%	-20.0%
TOTAL	111	100.00%	9.90%	111	100.00%	0.00%	130	100.00%	17.12%	75	100.00%	-42.31%	86	100.00%	14.67%



Accidentalidad por Rutas

Ruta	2017	%	Variación 2016-2017	2018	%	Variación 2017-2018	2019	%	Variación 2018-2019	2020	%	Variación 2019-2020	2021	%	Variación 2020-2021
1	25	20.91%	-4.17%	17	15.32%	-26.09%	24	18.46%	41.18%	12	16.00%	-50.00%	20	23.26%	66.67%
2-3	28	25.45%	-12.50%	38	34.23%	35.71%	46	35.39%	21.05%	18	24.00%	-60.90%	32	37.21%	77.78%
7	3	2.73%	50.00%	5	4.50%	66.67%	7	5.38%	40.00%	0	0.00%	-100.00%	6	6.98%	
5-6	18	16.36%	200.00%	19	17.12%	5.56%	11	8.46%	-42.11%	6	8.00%	-45.45%	4	4.65%	-33.33%
2C	14	12.73%	16.67%	19	17.12%	35.71%	24	18.46%	26.32%	22	29.30%	-8.33%	13	15.12%	-40.91%
7C	12	10.91%	20.00%	11	9.91%	-8.33%	9	6.92%	-18.18%	9	12.00%	0.00%	4	4.65%	-55.56%
MONTEBELLO	13	11.82%	-13.33%	2	1.80%	-84.62%	9	6.92%	350.00%	8	10.70%	-11.11%	7	8.14%	-12.50%
TOTAL	111	100.00%	9.90%	111	100.00%	0.00%	130	100.00%	17.12%	75	100.00%	-42.31%	86	100.00%	14.67%

Las rutas 1 y 2-3 son las que muestran un incremento en la accidentalidad durante 2021 respecto del 2020 principalmente porque por las otras rutas se ha disminuido el servicio para reforzar la 1 y la 2-3; además de que son las rutas de recorrido más largas. Estas mayores distancias recorridas y el incremento de vehículos en estas 2 rutas hacen que las probabilidades de accidentalidad se aumenten como de hecho ha ocurrido. De otra parte durante 2020 hubo menos vehículos laborando a parte del confinamiento del 2020 que paralizó por un tiempo la prestación del servicio.

La ruta 7 que presentó cero accidentes en 2020 porque solo laboró los 3 primeros meses del año, no tiene punto de referencia para compararlo con el año 2021 donde se presentaron 6 accidentes.

La ruta Ruta 5-6 redujo la accidentalidad en 2021 porque después del paro nacional en Abril del 2021, no volvió a salir en servicio.

Hay una particularidad con la ruta 2C que disminuyó su accidentalidad en 2021 respecto del 2020, en un 40.91% a pesar que en 2020 no se laboró por cerca de mes y medio como consecuencia de la pandemia. La explicación de que a pesar de este hecho se hubiera presentado una mayor accidentalidad en el año 2020 es que en el año 2020 las vías estaban más descongestionadas y por ello los vehículos transitaban más rápido y confiados presentándose mayores accidentes principalmente con motos.

La ruta 7C se comportó con unas características similares a la a la 2C en los primeros 4 meses del año 2021 y la explicación adicional de la reducción de accidentalidad en 2021, es que esta ruta dejó de prestar el servicio desde que se dio el paro nacional, prácticamente a partir de mayo de 2021.

La reducción en la accidentalidad de camperos siguió disminuyendo porque a partir de Abril de 2021 más de la mitad del parque automotor dejó de prestar el servicio porque uno de los propietarios de la mayoría los camperos paró sus vehículos y otros vehículos han tenido problemas de consecución de conductor.



Por hipótesis de Responsabilidad los resultados fueron los siguientes:

Hipótesis de Culpabilidad	2017	%	Variación 2016-2017	2018	%	Variación 2017-2018	2019	%	Variación 2018-2019	2020	%	Variación 2019-2020	2021	%	Variación 2020-2021
Conductores de La Ermita	53	47.74%	-3.64%	59	53.15%	11.32%	26	20.00%	-55.93%	42	56.00%	61.54%	43	50.0%	2.38%
Terceros	34	30.63%	30.77%	40	36.04%	17.65%	65	50.77%	65.00%	18	24.00%	-72.73%	27	31.4%	50.0%
Otras	24	21.63%	20.00%	12	10.81%	-50.00%	38	29.23%	216.67%	15	20.00%	-60.53%	16	18.6%	6.67%
TOTAL	111	100.00%	9.90%	111	100.00%	0.00%	130	100.00%	17.12%	75	100%	-42.31%	86	100.0%	14.7%

Los resultados muestran que la mitad de los accidentes presentan como responsables a los conductores de la Ermita, incrementándose este parámetro en un 2.38% en el 2021 respecto del 2020. Este porcentaje de responsabilidad donde se comprometen los conductores de la Ermita corresponde a causas variables más allá de la culpabilidad del conductor, como son: estado de las vías, congestión vehicular en la ciudad y exceso de circulación de motos entre otros.

Comparativamente se observa también que se incrementó en un 50% la responsabilidad de terceros para el 2021 respecto del 2020. Básicamente se puede deducir este incremento obedece de una parte porque en 2020 hubo menos circulación de vehículos por el confinamiento de la pandemia y en el año 2021 hubo mucho descuido y desorden en la ciudad por el daño de los semáforos con el paro nacional donde muchos conductores de vehículos particulares y motos generaron y provocaron accidentalidad.

Por tipo de accidentes los resultados fueron los siguientes:

Resultado	2017	%	Variación 2016-2017	2018	%	Variación 2017-2018	2019	%	Variación 2018-2019	2020	%	Variación 2019-2020	2021	%	Variación 2020-2021
Lesiones	40	36.03%	20.00%	31	27.93%	-22.50%	42	32.31%	35.48%	30	40%	-28.57%	29	33.72%	-3.3%
Daños	70	63.06%	48.83%	80	72.07%	14.29%	86	66.15%	7.50%	45	60%	-47.67%	56	65.12%	24.4%
Homicidio	1	0.91%	66.67%	0	0.00%	-100.00%	2	1.54%	200.00%	0	0%	-100.00%	1	1.16%	
TOTAL	111	100%	9.90%	111	100.00%	0.00%	130	100.00%	17.12%	75	100%	-42.31%	86	100.00%	14.67%

Las lesiones en el 2021 disminuyeron levemente en un 3.3%, mientras los daños se incrementaron en un 24.4% en 2021 respecto de 2020.

En cuanto a homicidios en 2021 donde se presentó un evento, no da medición de comparación con el año 2020 ya que en este año no se presentaron homicidios.

De los accidentes que se presentaron durante el año 2021 y que dejaron como resultado personas lesionadas se resalta lo siguiente:

Desistimientos	42
Casos Querrellados	01 QUERELLADOS
Reportados por Aseguradora	43

Con base en las políticas de la empresa de tratar de no afectar en lo posible las pólizas RCC RCE, se ha continuado con la conciliación con los terceros afectados para buscar



arreglos que permitan firmar documentos de desistimientos de forma que no se tengan que reportar accidentes sencillos a la compañía de seguros. Estos procedimientos han permitido que el costo anual de las pólizas no se incremente en mayores proporciones gracias al buen manejo y a que los accidentes no han aumentado significativamente año a año. Es por esto que apenas se reportó un 50% de la accidentalidad y con una sola querrela y 42 desistimientos.

Como en los últimos años, se continúa con la intervención del Jefe de accidentes y de la asesora jurídica de la empresa, bajo las pautas que dan los directivos en cada caso específico, para buscar la mejor forma de negociar los accidentes por daños o lesiones leves, como también para evitar la inmovilización de vehículos. Igual se mantiene la asesoría a los conductores para asistir a las conciliaciones por deducibles de forma que no tengan que asistir los abogados y así no tenga la compañía de seguros que aplicar reservas para esos accidentes.

6. ASPECTOS AREA ADMINISTRATIVA

El año 2021 siguió cargado de incertidumbre en razón a las expectativas de la administración municipal con relación al transporte colectivo, motivo por el cual el Consejo de Administración determinó desde el mes de Enero de 2021 continuar con el Plan de Racionalización de Costos y Gastos y de Mejoramiento del Flujo de Caja iniciado en el año 2020, que le permitiera a la Cooperativa asumir los posibles impactos por la afectación en la prestación del servicio así como disminuir el valor de las pérdidas acumuladas. Por tal razón se siguieron estableciendo acciones de carácter inmediato entre las cuales se encontraron:

- Por recomendación de Confecoop Valle, y en razón a las pérdidas acumuladas por la Cooperativa, se definió una fórmula según la cual no se podrían devolver aportes a asociados que se retiraran a partir de Enero de 2021, sin embargo los casos de retiros de asociados han sido relativamente pocos y en la mayoría de los casos se han autorizado cesiones de aportes.
- Durante el año 2021 los empleados del Área Administrativa siguieron colaborando con la reducción voluntaria de sus salarios y de sus prestaciones sociales, que representaron para la empresa una economía de más de 90%.
- Estas reducciones se hicieron de manera diferencialmente conforme a los sueldos partiendo de un 25% hasta el 15%
- Disminución del personal operativo en la vía (imaginarios). Los despachadores de las puntas están ahora en capacidad de analizar la información que se genera en los faros. Los supervisores por su parte están pendientes de los puntos de control y deben estar en capacidad de despachar, cuando las necesidades del servicio lo ameriten.



- Se implementó la centralización de impresión y fotocopiado para segundo y tercer piso, eliminando impresoras láser, de inyección y de punto innecesarias. Se lleva un control detallado del consumo de impresiones y copias por departamento y por empleado.
- Se optimizaron los planes de telefonía celular unificando planes.
- Se restringieron las compras de implementos para aseo y cafetería. Sólo se hacen pedidos por lo estrictamente necesario.
- Durante todo el año no se suplió el cargo de Conserje o servicios generales, para lo cual se contó con el apoyo del personal reubicado de motoristas
- Asesores Externos de la Cooperativa como el Dr. Hernando Morales condonó valores de sus honorarios con miras a colaborar con la situación de la Cooperativa.
- Se preparó al personal con estrategias de entrenamiento cruzado de manera tal que existan personas capacitadas para reemplazar personal que salga por vencimiento de términos de contrato.
- Se siguieron efectuando seguimientos permanentes, los primeros diez (10) días de cada mes, de la cartera de los asociados, verificando que no se presentara morosidad alta.
- El Consejo de Administración estuvo atento a generar las políticas y directrices en materia administrativa para que a través de la Gerencia y su grupo de trabajo se materializara en acciones de beneficio colectivo.

Durante todo el año se efectuaron acercamientos con el personal de conductores reubicados para tratar de buscar arreglos conciliatorios los cuales se celebraron ante el Ministerio de Trabajo, lográndose beneficios tanto para el asociado (que deja de pagar seguridades sociales) como para la empresa (que deja de pagar salarios).

Se propendió por la legalización de algunos casos puntuales de propietarios de camperos que aún figuran como tenedores de vehículos y se reactivaron los casos de desvinculaciones administrativas.

Durante todo el año 2021 se efectuaron citaciones a los asociados que aún tiene vehículos sin trabajar después de la pandemia, brindándoles todas las facilidades para normalizar el pago de sus obligaciones en mora sin embargo en muchos casos no se recibió respuesta y los vehículos permanecen aún sin laborar.

En materia de sanciones disciplinarias se propendió por que se aplicaran las sanciones disciplinarias a los motoristas sin que se afectara la prestación del servicio para lo cual se adoptó un Plan de Contingencia para aplicación de las sanciones.

En el mes de Junio de 2021 se efectuó la primera evaluación de los estándares mínimos del Sistema de Gestión en Salud y Seguridad en el Trabajo encontrándose una mejora



ostensible en los mismos con porcentajes superiores al 50% en contraste al porcentaje del 12% encontrado en el año 2020 cuando llegó el Asesor Edwing Giraldo a realizar los acompañamientos del proceso. Según la última medición de los estándares del SGSST, realizada en el mes de Diciembre de 2021, en la actualidad estamos en un 75%

En el mes de Junio de 2021 y con el apoyo del Dr. Edwing Giraldo se reformuló la estructura del Departamento de Recursos Humanos el cual pasó a denominarse Departamento de Talento Humano, y se redefinieron los perfiles de cada cargo.

En la actualidad se está adelantando la redefinición de los perfiles del Departamento de Contabilidad.

En el mes de Julio de 2021 se mejoró la velocidad de la banda ancha de la Cooperativa con Emcali pasando de 30 megas a 50 megas

En el mes de Agosto de 2021 se revisan conceptos de la obligatoriedad que tienen las empresas que prestan un servicio público de aplicar TRD (Tablas de Retención Documental) al manejo de sus archivos conforme a lo dispuesto en la Ley 594 de Julio 14 del año 2000 (Ley General de archivos) y el Decreto Reglamentario 2578 de Diciembre 13 de 2012, específicamente en su artículo 26. Como consecuencia desde el pasado mes de Diciembre de 2021 la Cooperativa cuenta con una persona de planta que viene adelantando esta gestión.

En el mes de Octubre de 2021 el Consejo de Administración aprobó que cuando un conductor sea reubicado, el valor de la seguridad social, las prestaciones sociales y el salario, serán asumidos integralmente por el asociado propietario que lo tenía a su cargo.

En el mes de Noviembre de 2021 el Consejo de Administración lidera el proceso de Renovación del Programa de Seguros de Responsabilidad Civil 2021-2022 lográndose mantener las mismas coberturas y forma de pago con un incremento en primas equivalente a la variación del salario mínimo para el período 2020-2021.

Control de Cartera:

Durante el año 2021 se efectuó una permanente revisión de la Cartera, controlándose los crecimientos desmedidos de la cartera en mora.

En el siguiente cuadro se muestra la evolución de la cartera a Diciembre 31 desde el año 2011 al año 2021:



CARTERA Y PROVISIONES A DICIEMBRE 31 DE 2011-2012-2013-2014-2015-2016-2017-2018-2019-2020-2021						
AÑO	CORRIENTE	01-30 DIAS	31-60 DIAS	61-90 DIAS	+DE 90 DIAS	TOTAL
2011	102,095,491	242,814,086	119,806,858	54,171,321	182,916,785	701,804,541
	14.55%	34.60%	17.07%	7.72%	26.06%	100.00%
PROVISION						105,389,080
2012	73,066,418	34,968,046	13,545,991	14,097,796	127,943,682	263,621,933
	27.72%	13.26%	5.14%	5.35%	48.53%	100.00%
PROVISION						102,767,645
2013	152,784,529	38,403,673	23,218,272	6,689,391	49,910,020	271,005,885
	56.38%	14.17%	8.57%	2.47%	18.42%	100.00%
PROVISION						79,642,173
2014	312,329,080	127,955,413	112,641,712	3,577,179	13,509,710	570,013,094
	55%	22%	20%	1%	2%	100%
PROVISION						43,220,490
2015	302,776,015	180,689,710	109,207,285	27,369,079	70,635,092	690,677,181
	44%	26%	16%	4%	10%	100%
PROVISION						37,460,725
2016	555,925,260	94,440,476	68,309,786	17,555,842	100,333,163	836,564,527
	66%	11%	8%	2%	12%	100%
PROVISION						71,367,817
2017	522,876,387	238,309,116	56,171,330	20,295,333	46,975,522	884,627,688
	59%	27%	6%	2%	5%	100%
PROVISION						43,308,161
2018	560,321,255	265,440,496	59,687,260	9,712,600	2,107,663	897,269,274
	62%	30%	7%	1%	0%	100%
PROVISION						17,424,317
2019	397,300,450	118,194,858	56,579,350	12,538,200	13,295,351	597,908,209
	66%	20%	9%	2%	2%	100%
PROVISION						17,878,500
2020	207,985,650	138,232,549	22,543,967	16,750,637	164,654,982	550,167,785
	35%	23%	4%	3%	28%	92%
PROVISION						65,749,949
2021	180,634,156	259,836,300	83,113,950	20,986,304	200,638,144	745,208,854
	24%	35%	11%	3%	27%	100%
PROVISION						38,262,712

Se puede observar como para el año 2021 la cartera se volvió a deteriorar en su composición ya que la cartera corriente pasó de un 35% en el 2020 a un 24% en el 2021. Esta situación hizo que la cartera en mora pasara de un 65% a un 76%, donde la cartera mayor a 90 días sigue representando el mayor porcentaje (27%).

La provisión de cartera del año 2021 fue menor comparada con la del año 2020 en razón a que una parte de la provisión se llevó al gasto.

Esta cartera en mora es resultado especialmente de las deudas que arrastran los asociados que aún no han puesto a trabajar sus vehículos, y a la cultura de algunos asociados que no pagan integralmente todos los conceptos debiendo incluso seguridades sociales de años anteriores.



7. RESULTADOS FINANCIEROS

Se diseñaron, implementaron y mantuvieron los mecanismos de control interno, necesarios y relevantes para la preparación de los estados financieros que fueron presentados trimestralmente al Consejo de Administración para que se efectuara el seguimiento a la evolución de la situación financiera y económica de la Cooperativa.

Se han atendido los requerimientos de la Revisoría Fiscal y se han implementado los controles internos sugeridos para un manejo eficiente y transparente de nuestros procesos tanto en el área financiera como en la administrativa y de transporte.

Conforme a los requerimientos de las Normas Internacionales de Información Financiera a partir de Enero 1 de 2017 sólo se está llevando la contabilidad con normas NIIF.

De los resultados consolidados del ejercicio de Enero 1 a Diciembre 31 de 2021 y su comparativo con el mismo período de año anterior se destacan los siguientes aspectos a comentar:



1. ANALISIS DE RESULTADO INTEGRAL

COOPERATIVA LA ERMITA LTDA
ANALISIS DE RESULTADO INTEGRAL
COMPARATIVO DIC/2021-DIC/2020
(Cifras en Miles de \$)

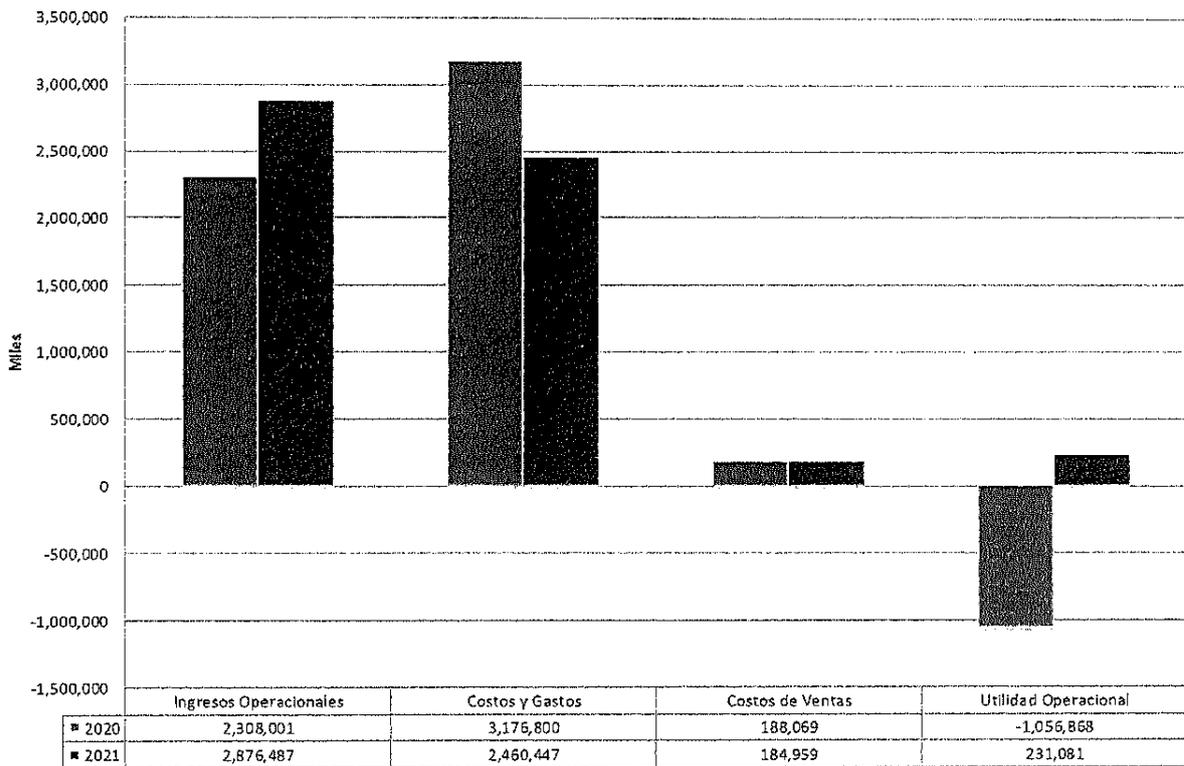
CUENTA	DESCRIPCION	ACUMULADO dic-21	%	PROMEDIO MES	ACUMULADO dic-20	%	PROMEDIO MES	VARIACION RELATIVA
4 INGRESOS								
41 INGRESOS OPERACIONALES								
4135	COMERCIO AL POR MAYOR Y AL POR MEI	234,779	8%	19,565	238,215	10%	19,851	-1%
4145	TRANSPORTE ALMACENAMIENTO Y COML	2,376,934	83%	198,078	1,879,398	81%	156,617	26%
4145	TRANSPORTE DE CARGA	266,564	9%	22,214	202,659	9%	16,888	32%
4154	UTILIDAD VALORIZ INVERS MANTEN.VENCI	-	0%	0	-	0%	0	0%
4175	DEVOLUCIONES,REBAJAS Y DESC.EN VEI	-1,790	0%	-149	-12,271	-1%	-1,023	-85%
	INGRESOS OPERACIONALES	2,876,487	100%	239,707	2,308,001	100%	192,333	25%
5 COSTOS Y GASTOS								
51 OPERACIONALES								
5105	GASTOS DE PERSONAL	1,030,582	36%	85,882	1,138,393	49%	94,866	-9%
5110	GASTOS GENERALES	1,386,860	48%	115,572	1,960,176	85%	163,348	-29%
5115	PROVISIONES	38,263	1%	3,189	64,526	3%	5,377	0%
5120	AMORTIZACION Y AGOTAMIENTO	-	0%	0	-	0%	0	0%
5125	DEPRECIACIONES	4,720	0%	393	13,694	1%	1,141	-66%
5140	GASTOS FINANCIEROS	22	0%	2	11	0%	1	0%
5143	PERDID VALORIZ INVENS MANTENER VENCIM	0	0%	0	-	0%	0	0%
	OPERACIONALES	2,460,447	86%	205,037	3,176,800	138%	264,733	-23%
			0%					
6 COSTOS DE VENTAS								
6135	COMERCIO AL POR MAYOR Y AL POR MEI	184,959	6%	15,413	188,069	8%	15,672	-2%
6145	TRANSPORTE DE CARGA	-	0%	0	-	0%	0	0%
	COSTOS DE VENTAS	184,959	6%	15,413	188,069	8%	15,672	-2%
	COSTOS OPERAC. Y DE VENTAS	2,645,406	92%	220,451	3,364,869	146%	280,406	-21%
	UTILIDAD OPERACIONAL	231,081	8%	19,257	-1,056,868	-46%	(88,072)	-122%
42 INGRESOS NO OPERACIONALES								
4210	FINANCIEROS	380	0%	32	2,877	0%	240	-87%
4215	DIVIDENDOS PARTICIPACIONES Y EXCEDE	-	0%	0	-	0%	0	0%
4220	ARRENDAMIENTOS	-	0%	0	-	0%	0	0%
4225	COMISIONES	-	0%	0	-	0%	0	0%
4240	UTILIDAD EN VENTA DE INVERSIONES	-	0%	0	-	0%	0	0%
4245	UTILIDAD EN VENTA DE PROPIED PLANT E	-	0%	0	-	0%	0	0%
4250	RECUPERACIONES	46,940	2%	3,912	33,120	19%	2,760	0%
4295	DIVERSOS	347,203	12%	28,934	391,080	17%	32,590	-11%
	INGRESOS NO OPERACIONALES	394,523	14%	32,877	427,077	19%	35,590	-8%
53 GASTOS NO OPERACIONALES								
5305	GASTOS FINANCIEROS	193,743	7%	16,145	168,096	0%	14,008	0%
5310	PERDIDA EN VENTA Y RETIRO DE BIENES	119	0%	10	128	0%	11	0%
5315	GASTOS EXTRAORDINARIOS	12,412	0%	1,034	11,116	0%	926	0%
5395	GASTOS DIVERSOS	49,828	2%	4,152	47,346	2%	3,946	0%
5405	GASTOS EJERCICIOS ANTERIORES	0	0%	0	3,863	0%	322	0%
5805	IMPUESTO DE RENTA Y COMPLEMENTARIOS	0	0%	0	-	0%	0	0%
	NO OPERACIONALES	256,102	9%	21,342	230,549	10%	19,212	11%
	UTILIDAD NO OPERACIONAL	138,421	5%	11,535	196,528	9%	16,377	-30%
	UTILIDAD EJERCICIO	369,502	13%	30,792	(860,340)	-37%	(71,695)	-143%



Los ingresos operacionales a Diciembre de 2021 aumentaron en un 25% con relación a de los ingresos a Diciembre de 2020, como resultado de la reactivación post-pandemia. Se esperaba una mayor crecimiento pero situaciones como el Paro Nacional no lo permitieron. Los ingresos por rodamiento aumentaron en un 26% en razón a la reactivación de las rutas. Los ingresos de transporte de carga aumentaron en un 32% en razón al mejoramiento de las políticas de fletes y cobro de cartera. Los valores registrados por carga solo corresponden a los ingresos que se generan en la intermediación. Por su parte los ingresos por lubriteca disminuyeron en un 1%.

Los costos y gastos operacionales disminuyeron en un 23% con relación a Diciembre de 2020, situación que se explica por el control general que se efectuó a los gastos y por los beneficios obtenidos en descuentos comerciales por parte de proveedores y contratistas. El consolidado de costos y gastos operacionales con los costos de ventas representó una disminución del 21%. La mayor disminución de los costos y gastos operacionales frente a los ingresos operacionales fue lo que generó que a Diciembre 31 de 2021 se pasara de una pérdida operacional de -\$1.056.8 millones a unos excedentes o utilidad operativa de \$231.1 millones.

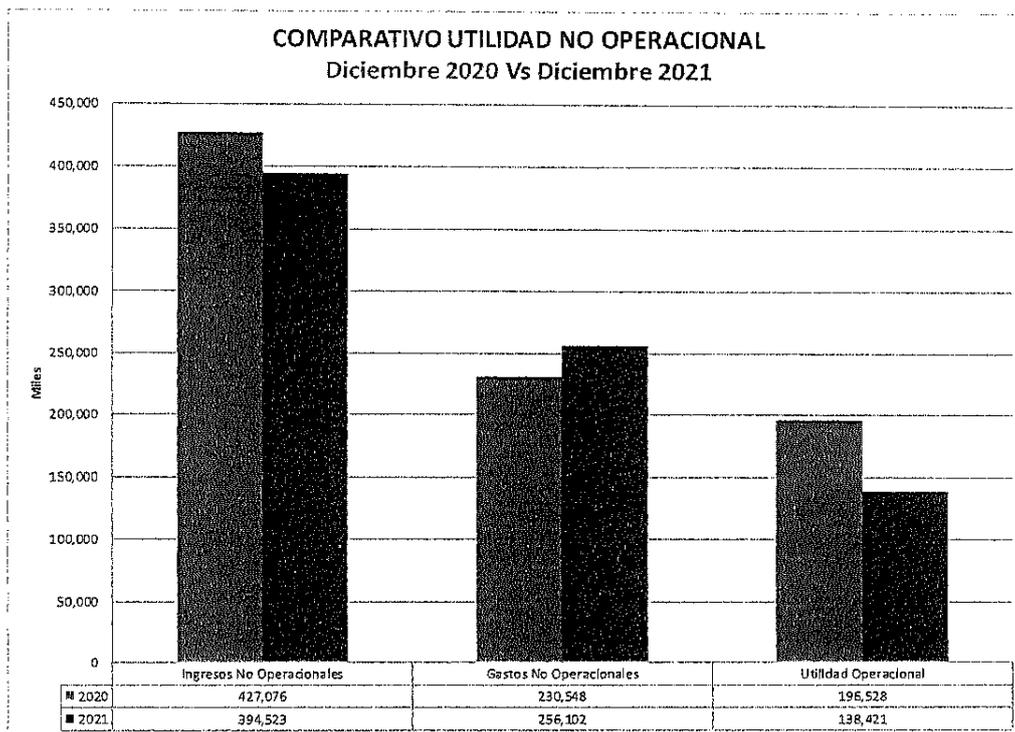
COMPARATIVO UTILIDAD OPERACIONAL Diciembre 2020 Vs Diciembre 2021



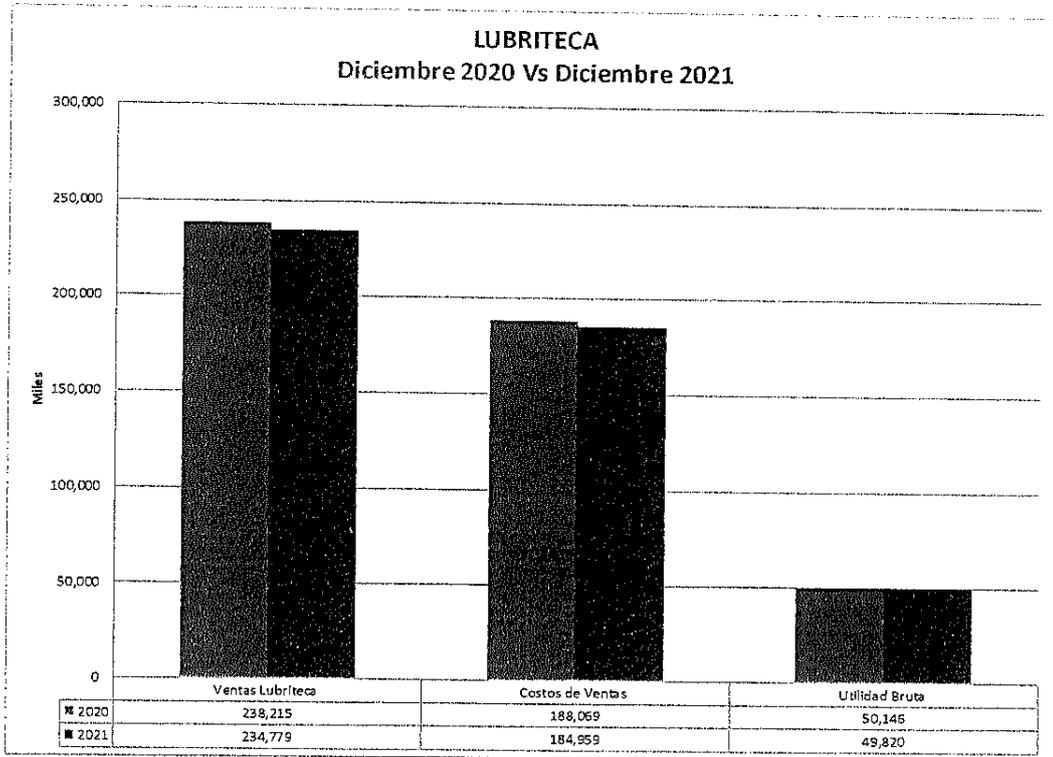


Por su parte a Diciembre de 2021, los ingresos no operacionales presentaron una disminución del 8% frente a los ingresos no operacionales de Diciembre 2020, pasando de \$ 427.1 millones a \$994.5 millones.

Los gastos no operacionales presentaron un incremento del 11%, pasando de \$230.5 millones en 2020 a \$256.1 millones en 2021, lo que hace que se siga generando una utilidad operacional, esta vez de \$138.4 millones frente utilidad no operacional registrada a Diciembre de 2020 de \$196.5 millones.



En el resultado de la lubriteca se observa que aunque se disminuyó un poco el volumen de ventas se mantuvo el margen de utilidad bruta del 21% para el año 2021.



Con respecto al año inmediatamente anterior, donde se generó una pérdida de \$860.3 millones, para este año, como era previsible por efecto de la reactivación económica y del control riguroso de los gastos, se generaron unos excedentes cooperativos de \$369.5 millones.

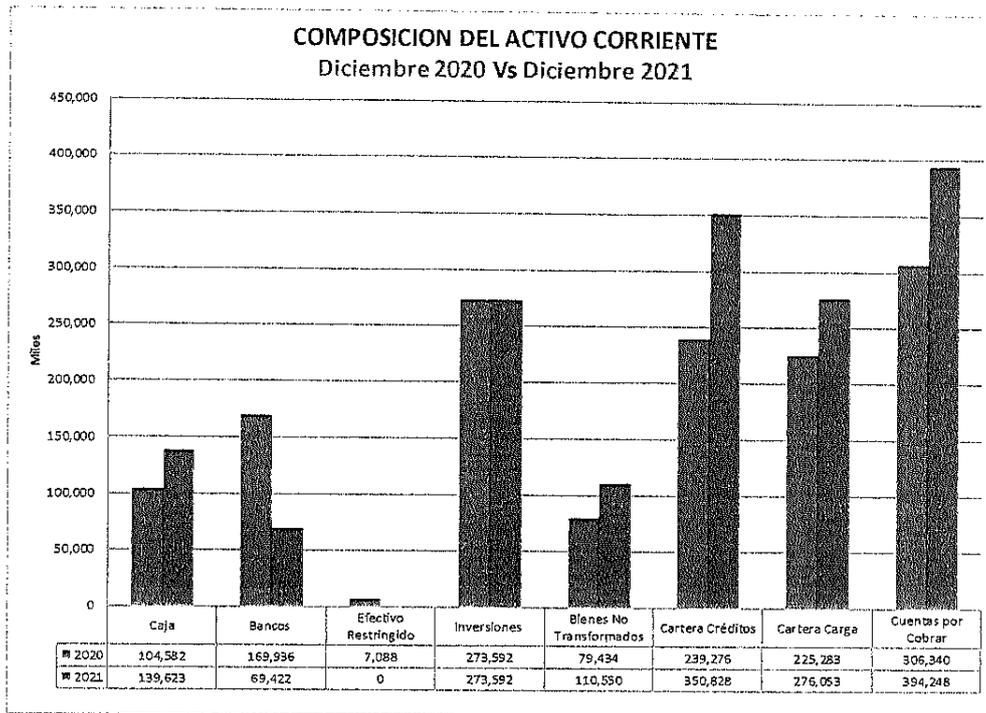


2. BALANCE GENERAL

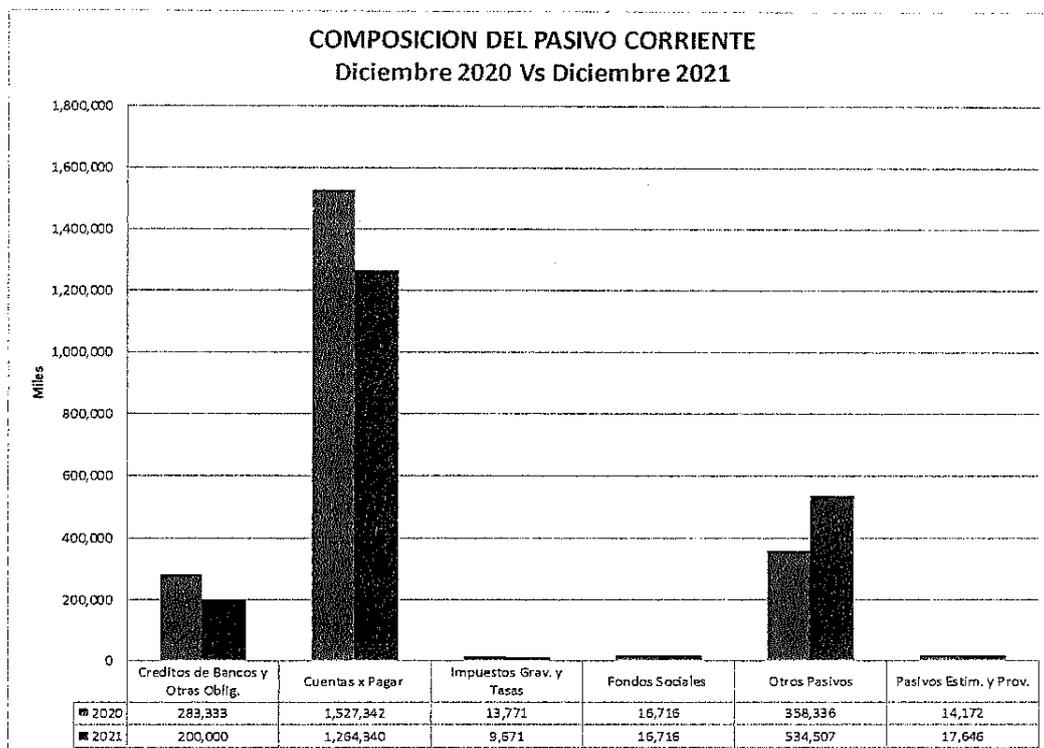
COOPERATIVA LA ERMITA LTDA
ANALISIS DEL ESTADO DE SITUACION FINANCIERA
COMPARATIVO DIC/2021-DIC/2020
(Cifras en Miles de \$)

CUENTA	dic-21	%	dic-20	%	VARIACION ABSOLUTA	VARIACION RELATIVA
ACTIVOS						
ACTIVO CORRIENTE						
1105 CAJA	139,623	9%	104,583	7%	35,040	34%
1110 BANCOS Y OTRAS ENTIDADES	69,422	4%	169,936	12%	-100,514	-59%
1135 EFECTIVO RESTRINGIDO	-	0%	7,088	1%	-7,088	0%
12 INVERSIONES	273,592	17%	273,592	19%	0	0%
1305 BIENES NO TRANSFORMADOS POR LA ENTIDAD	110,550	7%	79,433	6%	31,117	39%
14 CARTERA DE CREDITO ASOCIADOS	350,828	22%	239,276	17%	111,552	47%
15 CARTERA DE CARGA	276,053	17%	225,283	16%	50,770	23%
16 CUENTAS POR COBRAR	394,248	24%	306,340	22%	87,908	29%
TOTAL CORRIENTE	1,614,316	99%	1,405,531	99%	208,785	15%
ACTIVO NO CORRIENTE						
17 PROPIEDADES, PLANTA Y EQUIPO	8,122	1%	12,043	1%	-3,921	-33%
18 DIFERIDOS	-	0%	-	0%	0	0%
19 OTROS ACTIVOS	-	0%	-	0%	0	0%
TOTAL ACTIVO NO CORRIENTE	8,122	1%	12,043	1%	-3,921	-33%
TOTAL ACTIVOS	1,622,438	100%	1,417,574	100%	204,864	14%
PASIVOS						
PASIVO CORRIENTE						
23 CREDITOS DE BCOS Y OTRAS OBLI.FINANCIER	200,000	12%	283,333	20%	-83,333	0%
24 CUENTAS POR PAGAR	1,264,340	78%	1,527,342	108%	-263,002	-17%
25 IMPUESTOS GRAVAMENES Y TASAS	9,671	1%	13,771	1%	-4,100	-30%
26 FONDOS SOCIALES,MUTUALES Y OTROS	16,716	1%	16,716	1%	0	0%
27 OTROS PASIVOS	534,507	33%	358,336	25%	176,171	49%
28 PASIVOS ESTIMADOS Y PROVISIONES	17,646	1%	14,172	1%	3,474	0%
TOTAL PASIVO CORRIENTE	2,042,880	126%	2,213,670	156%	-170,790	-8%
PATRIMONIO						
31 CAPITAL SOCIAL	703,657	43%	697,504	49%	6,153	1%
32 RESERVAS	260,785	16%	260,785	18%	0	0%
33 FONDOS DE DESTINACION ESPECIFICA	13,347	1%	13,347	1%	0	0%
34 SUPERAVIT DE PATRIMONIO	-	0%	-	0%	0	0%
35 RESULTADOS DEL EJERCICIO	369,502	23%	-860,340	-61%	1,229,842	-143%
36 RESULTADOS DE EJERCICIOS ANTERIORES	-1,244,530	-77%	-384,189	-27%	-860,341	0%
AJUSTES NIIF	-523,203	-32%	-523,203	-37%	0	0%
TOTAL PATRIMONIO	-420,442	-26%	-796,096	-56%	375,654	-47%
TOTAL PASIVO MAS PATRIMONIO	1,622,438	100%	1,417,574	100%	204,864	14%

Los activos corrientes no cambiaron sustancialmente su composición salvo por el aumento de la cartera por cobrar de asociados principalmente la disminución de la liquidez y el aumento de la cartera de asociados y las cuentas por cobrar.

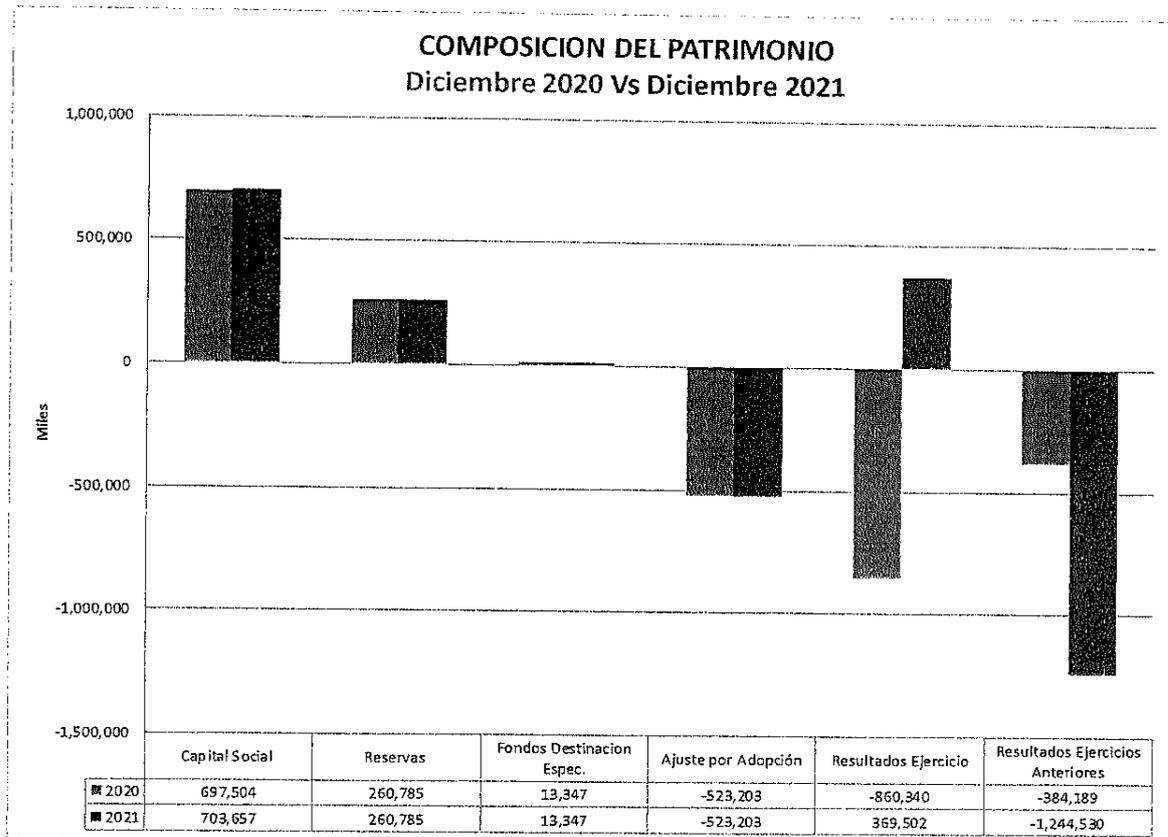


En el pasivo corriente se generaron algunos cambios importantes especialmente en las cuentas por pagar:





Los siguientes son los cambios más significativos en el Patrimonio:



3. EJECUCION PRESUPUESTAL A DICIEMBRE 31 DE 2021

EJECUCION PRESUPUESTAL DE INGRESOS

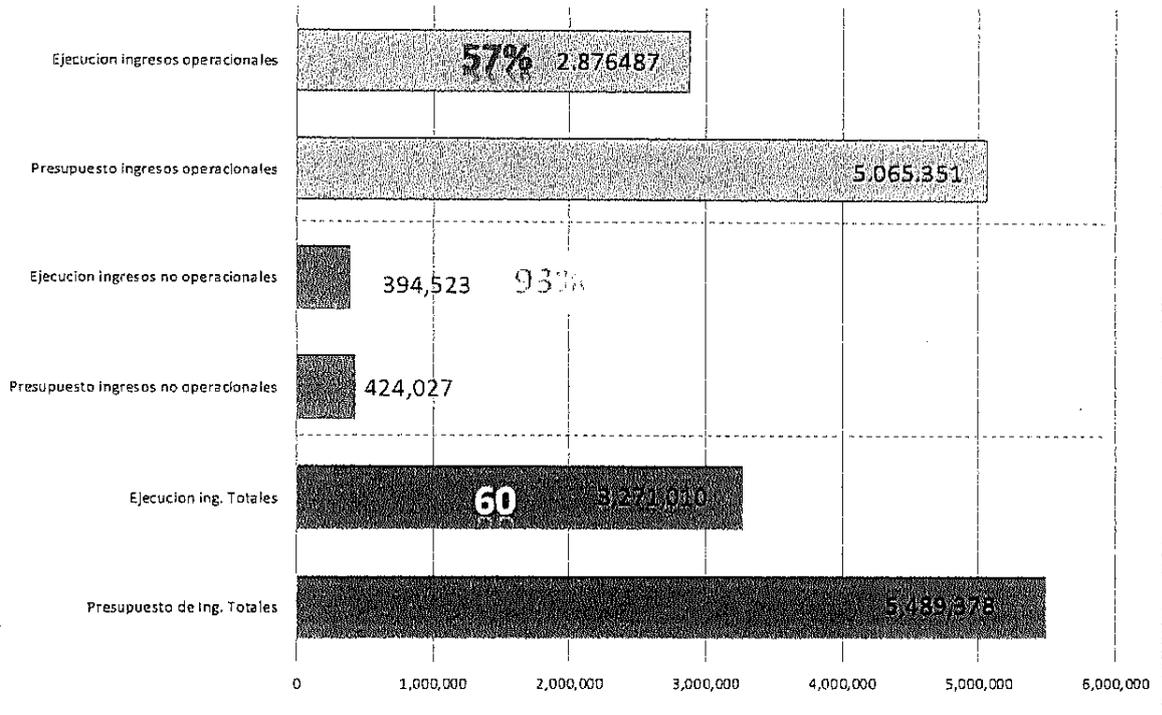
Se registra una ejecución presupuestal de ingresos del 60% sobre el presupuesto anual.

Los ingresos operacionales registran una ejecución del 57% sobre el presupuesto anual.

Los ingresos no operacionales registran una ejecución del 93% sobre el presupuesto anual.



EJECUCION PRESUPUESTAL DE INGRESOS 2021 (Miles de \$)

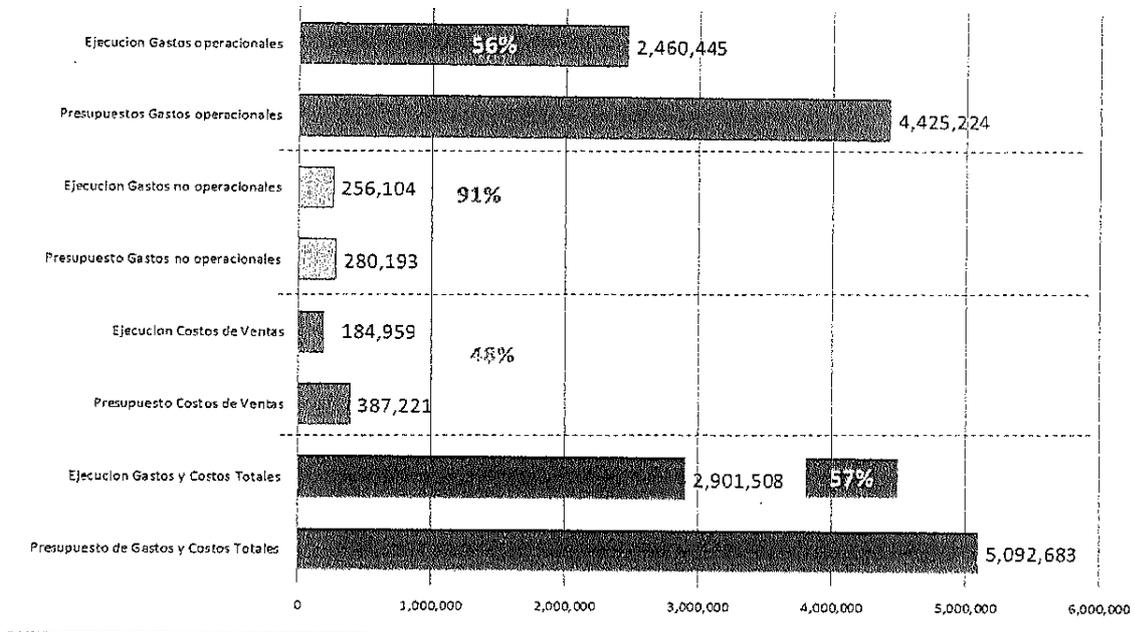


EJECUCION PRESUPUESTAL DE COSTOS Y GASTOS

- Se registra una ejecución presupuestal de costos y gastos del 57% sobre el presupuesto anual.
- Los gastos operacionales registran una ejecución del 56% sobre el presupuesto anual.
- Los gastos no operacionales registran una ejecución del 91% sobre el presupuesto anual.
- Los costos de ventas registran una ejecución del 48%



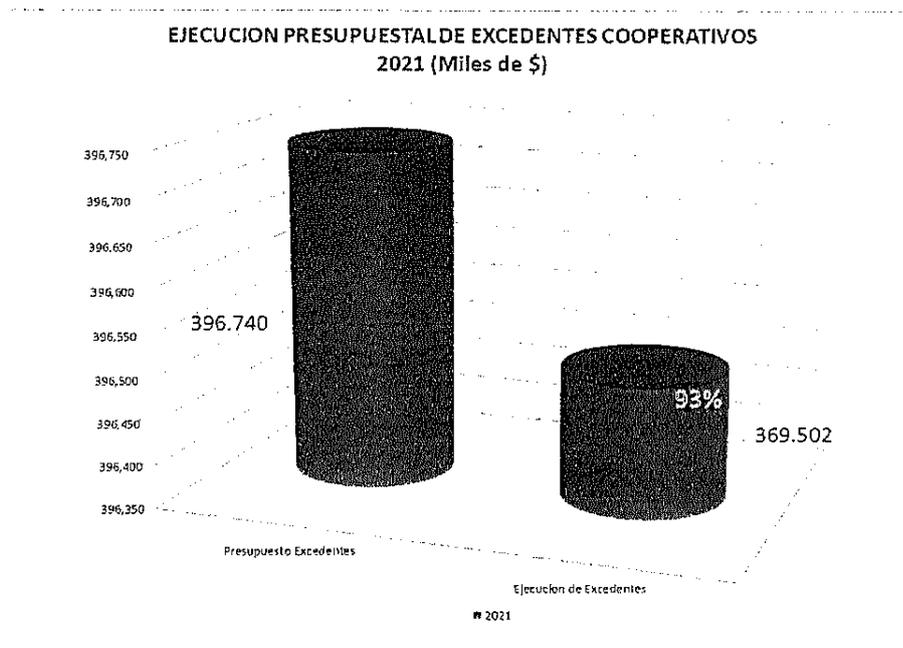
EJECUCION PRESUPUESTAL DE COSTOS Y GASTOS 2021(Miles de \$)



EJECUCION PRESUPUESTAL DE EXCEDENTES

Se registra una ejecución presupuestal de excedentes cooperativos del 93% sobre el presupuesto anual.

EJECUCION PRESUPUESTAL DE EXCEDENTES COOPERATIVOS 2021 (Miles de \$)





Teniendo en cuenta a pesar que se generaron excedentes cooperativos, no procede la distribución, pues los mismos deben asumir las pérdidas acumuladas.

4. EVOLUCIÓN PREVISIBLE DE LA COOPERATIVA

El Código de Comercio, establecía en el numeral 2 del artículo 457 que constituía causal de disolución: "Por pérdidas que reduzcan el patrimonio neto de la sociedad por debajo del cincuenta por ciento del capital suscrito".

La sta causal quedó derogada por el artículo 4 de la Ley 2069 del 31 de diciembre de 2020. La nueva causal o la que reemplazó la indicada en el punto anterior es: "disolución por no cumplimiento de la hipótesis de negocio en marcha"

Como consecuencia del resultado de utilidad negativa acumulada (pérdida) que arroja la Cooperativa Especializada de Transporte y Servicios La Ermita Ltda., en el año fiscal 2021, frente al análisis normativo vigente, ésta NO se encuentra en causal de disolución.

Los resultados en cuanto a la generación de excedentes en la presente vigencia, hacen evidente el cumplimiento de la hipótesis del negocio en marcha, permitiendo que la entidad pueda seguir enervando las pérdidas acumuladas en los próximos ejercicios fiscales.

No obstante la Cooperativa La Ermita seguirá expuesta a inminentes riesgos jurídicos por los fallos correspondientes a procesos penales, civiles, laborales y administrativos. La Cooperativa a través de sus Asesores Jurídicos seguirá atendiendo los procesos que cursan en los diferentes juzgados.

La Cooperativa La Ermita en conjunto con las otras empresas del transporte colectivo, reunidas en el Grupo Urbano de Cali ha dado pasos importantes hacia una transformación empresarial del Sector en beneficio de la comunidad, pues han quedado más que evidenciadas las deficiencias del transporte masivo. Por su parte la Cooperativa seguirá apostándole al Transporte de Carga, propendiendo por aumentar sus niveles de crecimiento progresivo.

5. CONVENIOS EMPRESARIALES

Se encuentra vigente pero inactivo el Convenio Empresarial bajo la modalidad de asociación entre las empresas de Transporte Público Colectivo Urbano de Pasajeros Cootransol, Cooperativa La Ermita y Tax Emperador S.A.S., aprobado por la Secretaria de Tránsito mediante la Resolución No.4152.0.21.1958 de Octubre 3 de 2013, mediante la cual se adoptan además los estudios técnicos y la evaluación para la operación del



servicio de transporte público colectivo de la ladera de Santiago de Cali, como una de las herramientas para la formulación de políticas públicas. A pesar de encontrarse vigente el convenio no se ha podido consolidar su desarrollo operativo por cuanto aún falta la aprobación de la tipología del vehículo a utilizar.

Se prevé que durante el año 2022, se pueda suscribir y dar operatividad al Convenio de Colaboración Empresarial entre las empresas del transporte colectivo que aún subsisten y que conforman el Grupo Urbano de Cali, cuyas acciones están dirigidas a seguir estructurando una propuesta de ciudad para operar como una alternativa de Transporte, manteniendo su identidad como transporte colectivo.

6. BASE SOCIAL

Al cierre del año 2021 se registran los siguientes **datos de asociados**:

- | | | |
|----|-------------------------------------|-----|
| 1. | Asociados propietarios de micros: | 128 |
| 2. | Asociados propietarios de camperos: | 14 |

TOTALES	142
----------------	------------

Formación del capital social de la Cooperativa:

El artículo 36 de los Estatutos de la Cooperativa, estipula que cada asociado debe tener aportes sociales equivalentes a seis (6) salarios mínimos legales mensuales vigentes (\$5.451.156 para el año 2021) como valor de contribución a la formación del capital social.

Siendo 142 los asociados, la estimación de la cuenta de activos sociales debería ascender a \$774.1 millones, que comparada con el total de aportes registrados a Diciembre 31 de 2021 por \$703.7 millones evidencia una subestimación en la cuenta de aportes por \$70.4 millones.

7. FONDOS DE EDUCACION

El artículo 142 de la Ley 1819 de 2016, por medio de la cual se reforma el artículo 19-4 del Estatuto tributario, modificó, entre otros, el anterior régimen de exención total del beneficio neto, en la tributación las entidades de Derecho cooperativo y solidario, al retomar o aumentar desde 0% a 20%, la tarifa del impuesto, y ordenar que dichos dineros se obtengan de lo que era el Fondo de Educación. En el año 2017 se inició con el 10%, en el año 2018 se pasó a un 15% y desde el año 2019 quedó en un 20% que se paga directamente a la DIAN.



De acuerdo a lo anterior, desde el año 2017 no se aplica lo dispuesto por el decreto 2880 de 2004, reglamentario de la ley 863 de 2003, de invertir el 20% de los excedentes del ejercicio en educación formal.

A pesar que el ejercicio del año 2021 arrojó un excedente cooperativo de \$369.5, las pérdidas acumuladas por \$1.244.5 hacen que ese excedente deba aplicarse en primer lugar a cubrir la pérdida acumulada, por lo que no se generaría base para el cálculo del impuesto del 20%.

8. CUMPLIMIENTO DE LA LEY DE PROPIEDAD INTELECTUAL

En cumplimiento del artículo 1 de la Ley 602 de Julio 27 de 2000 informamos a los asociados de la Cooperativa que los productos protegidos por el derecho de propiedad intelectual están siendo utilizados en forma legal, es decir con el cumplimiento de las normas respectivas y con las debidas autorizaciones; y en el caso específico del software de acuerdo con la licencia de uso de cada programa.

9. APORTES AL SISTEMA DE SEGURIDAD SOCIAL

En cumplimiento de los artículos 11 y 12 Decreto 1406 de 1999 informamos que la Cooperativa ha cumplido a cabalidad y de conformidad durante el periodo 2021 por lo tanto manifiesto que:

1. Hemos cumplido oportunamente con las obligaciones de autoliquidación y pago de los aportes al Sistema Integral de Seguridad Social.
2. Los datos incorporados en las declaraciones de autoliquidación son precisos y se han determinado correctamente las bases de cotización.
3. Son correctos los datos sobre afiliados al sistema.
4. La empresa se encuentra a paz y salvo por el pago de aportes al cierre del ejercicio de acuerdo a los plazos fijados.
5. No existen irregularidades contables en relación con aportes al sistema, especialmente las relativas a las bases de cotización, aportes laborales y aportes patronales.

10. LIBRE CIRCULACION DE LA FACTURACION

De conformidad a lo establecido en el artículo 778 del Código de Comercio, la Administración deja constancia y certifica que en el año 2021 no entorpeció la libre circulación de las facturas emitidas por todos sus proveedores.



11. TRANSACCIONES CON DIRECTIVOS Y/O ASOCIADOS SIGNIFICATIVOS

La Administración informa que dentro de las transacciones significativas realizadas con asociados y/o colaboradores durante el año 2021, figuran en las notas a los estados financieros transacciones correspondientes a préstamos de asociados y/o colaboradores por valor de \$507 millones de pesos. Estas transacciones no han representado ni en su conjunto ni individualmente un importe significativo en relación al patrimonio.

12. BALANCE SOCIAL

En un año con muchas expectativas, en el que no se pudieron superar totalmente las afectaciones de la pandemia del COVID-19, aunado a la situación de orden público por el Paro Nacional de Abril 28 de 2021, le correspondió al Consejo de Administración, para el logro de los objetivos de competitividad y sustentabilidad visionados por la Cooperativa, la responsabilidad social de plantear y estructurar las estrategias de tipo social y a la Gerencia de ejecutarlas, teniendo como base fundamental responder a los valores y principios institucionales y al mismo tiempo responder positivamente a las expectativas de sus asociados, los usuarios, los empleados, la comunidad y la responsabilidad ante el estado.

CON LOS ASOCIADOS

Uno de los pilares fundamentales de la Cooperativa lo constituyen los asociados, razón por la cual durante el desarrollo del ejercicio nos propusimos procurar que sus expectativas fueran satisfechas. El 2021 representó para los asociados que:

1. A pesar de la dificultades, se lograra después de varios meses de inactividad volver a trabajar sus vehículos.
2. Se beneficiaran, a través de las acciones jurídicas emprendidas en derecho administrativo, tanto por la Cooperativa, como por el Grupo Urbano de Cali, conformado por las empresas habilitadas que aún subsisten, para continuar prestando sin inconvenientes el servicio de transporte.
3. Se beneficiaran, a través de las acciones jurídicas emprendidas en materia laboral, para llegar a acuerdos beneficiosos para las partes.
4. La Cooperativa invirtiera responsablemente en recursos y logística de orden técnico, asistencial y jurídico para procurar la eficiencia en el manejo de las rutas de servicio y la consiguiente mejora y estabilización de los niveles de producción por liquidación a través de sensor.



5. Se siguieran beneficiando con la utilización de los servicios de Lubriteca a precios y plazos de pago cómodos, con servicios que a través de alianzas estratégicas como la que se mantienen con Automundial para el reencauche.
6. Se beneficiaran con el mantenimiento de los producidos de los vehículos a través del estricto control al funcionamiento de los sensores, la implementación del GPS y a través de las medidas disciplinarias adoptadas.
7. Se beneficiarán del pago en cuotas mensuales de los seguros de Responsabilidad Civil Contractual y Extracontractual, renovados con Mundial de Seguros, a través del Corredor Seguros Palmaseca Ltda. Además los asociados siguen contando con la opción de comprar directamente en la Cooperativa el SOAT a través del convenio que se trae con la empresa LAFER.

CON LOS USUARIOS

La Cooperativa sigue esmerándose cada día en garantizar la movilización oportuna de sus usuarios bajo condiciones de seguridad, comodidad y cumplimiento de frecuencias como una forma de retribuir la aceptación y preferencia que ellos deparan para nosotros y como parte de la responsabilidad social que tenemos para con ellos.

Algunas de las tareas que nos hemos propuesto para seguirles garantizando un buen servicio han sido:

1. Seguir recibiendo de la Cooperativa un servicio de calidad con las medidas de bioseguridad correspondientes.
2. A pesar que las modificaciones a los recorridos efectuadas mediante resolución por la STTM, años atrás, que incidieron en el aumento de los tiempos de desplazamiento de nuestros usuarios, la Cooperativa mantuvo un permanente contacto con las autoridades de tránsito a efectos de concertar las mejores rutas alternativas que permitieran mantener los estándares del servicio que nos han distinguido de otras opciones y ante todo, a pesar del desplazamiento que hizo el Tránsito a algunas rutas, mantener en el 100% la cobertura y atención de las mismas.
3. Se lograran minimizar los impactos de los desvíos en diferentes sectores de la ciudad, conservando aproximaciones a los recorridos iniciales, facilitando a nuestros usuarios poder tener acceso a las rutas que tradicionalmente les han prestado el servicio.
4. El servicio mantuviera sus estándares de calidad a través de la retroalimentación que se recibió de los mismos usuarios, procediendo a la revisión de los tiempos de despacho, al sostenimiento equilibrado de las frecuencias y al control de la



disciplina de los conductores en la vía, a través de sanciones operativas inmediatas.

5. Los usuarios se han sentido satisfechos por la atención que se brinda a las quejas que se realizan telefónicamente o por escrito tomándose de inmediato las medidas correctivas que sean necesarias.
6. Se velara por el adecuado mantenimiento de los vehículos, garantizando condiciones de comodidad y seguridad.
7. Al lograrse un control permanente de la accidentalidad la percepción de los usuarios hacia la empresa ha mejorado sustancialmente.
8. Se mantuvieron los protocolos de bioseguridad para el ingreso y permanencia en los vehículos y se dotará a los vehículos de elementos de protección para evitar los contagios por Covid-19.

CON LOS EMPLEADOS

La cooperativa, ha realizado un gran esfuerzo por mantener la totalidad de los puestos de trabajo, brindando a sus empleados condiciones dignas de respeto y cumplimiento con las obligaciones que tiene con ellos y al tiempo ha abierto espacios para que se capaciten y encuentren espacios de buen trato y condiciones justas de trabajo. Hemos logrado entre otras:

- 1) Establecer que dentro de un marco de carrera administrativa, se incentive al personal de planta para asumir mayores responsabilidades acordes con los estudios que estén adelantando.
- 2) Minimizar la alta rotación de conductores por la falta de parámetros en los esquemas de remuneración. En este aspecto debe destacarse el beneficio obtenido a través de los sensores que garantizan una remuneración equitativa y justa no sólo para el conductor sino también para el propietario.
- 3) Seguir mejorando las condiciones de los puestos de trabajo, dotándolos de sillas adecuadas y garantizando un adecuado ambiente laboral para los conductores, específicamente en algunos despachos donde se les ha dotado de condiciones sanitarias adecuadas.
- 4) Cumplir oportunamente con el pago de los sueldos, aportes a la seguridad social y las Prestaciones Sociales, caso específico de las primas de servicios que se cancelaron antes de las fechas estipulados por la Ley.
- 5) Mantener actualizadas las funciones y procedimientos a través de manuales, lo cual ha permitido que los empleados ejerzan su actividad con mejor disposición y adaptabilidad a los cambios.
- 6) Contratar abogados especializados para que revisaran la conveniencia de su vinculación a los fondos privados, facilitando los trámites para que dado el caso puedan trasladarse a Colpensiones.



- 7) Capacitar al personal administrativo, operativo y conductores en áreas inherentes al desempeño laboral en el convencimiento que mas allá de generar un gasto, lo que se realiza es una inversión. Además aprovechando el apoyo de la ARL SURA.
- 8) Conceder préstamos de corto plazo con garantía en prestaciones sociales para atender calamidades a empleados administrativos, en la medida que las condiciones liquidez lo permiten.
- 9) Garantizarles condiciones de bioseguridad, a través de la adopción de protocolos y suministro de elementos de protección personal.

CON LAS COMUNIDADES

La Cooperativa ha desarrollado actividades ambientales y sociales destinadas a mejorar el entorno social en que se desenvuelve, como producto de la explotación y manejo de las rutas de servicio que presta en la Ciudad. Para ello se ha dado a la tarea constante de dar a conocer su compromiso social y de compartir sus logros y responsabilidades con los grupos y comunidades que se ven impactados por su accionar.

En conjunto con el Departamento de Transporte se han realizado contactos directos y permanentes con los líderes de las comunidades con el propósito de encontrar soluciones a los problemas y mitigar los efectos de los mismos. En algunos casos son las mismas comunidades las que proponen los recorridos o mejoramientos a realizar.

CON EL ESTADO Y LA CIUDAD

1. La Cooperativa ha desarrollado su gestión teniendo en cuenta también su responsabilidad social externa y para ello ha cumplido con lo exigible y con lo obligatorio legalmente bajo parámetros de una proba conducta moral, específicamente en lo atinente a celebración de contratos, transacciones comerciales y documentos debidamente soportados. De igual forma ha cumplido oportuna y correctamente con las autoliquidaciones, los pagos de impuestos, aportes, laborales y patronales, reportes y a la Superintendencia de Puertos y Transportes y otros entes de control del estado.
2. Dentro de un estado de derecho, la Cooperativa ha hecho uso de los mecanismos que le otorga la ley para garantizar los derechos constitucionales de la cooperativa y sus asociados.

13. RECONOCIMIENTO

Expresamos nuestro sincero sentimiento de gratitud a los asesores, contratistas y asociados de la Cooperativa por la confianza depositada en beneficio de nuestra gestión; a los colaboradores por su entrega y compromiso en el desarrollo de sus responsabilidades en especial en este año de dificultades; y a todas aquellas personas



cercanas a la cooperativa que contribuyeron para alcanzar los logros que hemos compartido.

De conformidad con lo establecido en la Ley 222 de 1995, copia de este Informe de Gestión fue entregado oportunamente a la Revisoría Fiscal para que en su dictamen informe sobre su concordancia con los Estados Financieros.

Santiago de Cali, Febrero 1 de 2022

DIEGO LUIS GIRALDO LOZANO
Presidente del Consejo de Administración

ANDRES FELIPE CORREA M
Gerente

COPIA: REVISORIA FISCAL EXTERNA
CONSEJO ADMINISTRACION
JUNTA DE VIGILANCIA