

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

INFORME DE GESTION AÑO 2024

**PRESENTADO POR EL CONSEJO DE ADMINISTRACION Y
LA GERENCIA A LA ASAMBLEA GENERAL DEASOCIADOS**

SANTIAGO DE CALI, FEBRERO 5 DE 2025



CONSEJO DE ADMINISTRACION 2024 - 2026:

PRINCIPALES

DIEGO LUIS GIRALDO L.
JULIO CESAR CIFUENTES C.
CARLOS EDINSON HENAO C.
ISIDRO GOMEZ B.
FRANK ALEXANDER ROSERO B.

SUPLENTES

HECTOR HERNAN GOMEZ A.
HUXLEY REYES M.
NESTOR GOMEZ M.
GIOVANNI GOMEZ B.
LUIS FELIPE PALOMINO C.

GERENTE:

ANDRES FELIPE CORREA MEJIA



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

**INFORME DE GESTION AÑO 2024
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 correspondiente al año 2024.

El año 2024 representó un año de retos para el Transporte Colectivo de la ciudad, pues la Administración Municipal entrante decidió desconocer los estudios de Reestructuración de Rutas adelantados por la anterior administración, procediendo a revocar en la primera semana del mes de Enero de 2024 las resoluciones que reestructuraban los permisos de operación de las diez (10) empresas del transporte colectivo que aún subsistimos en la ciudad.

No obstante a que todos los actos administrativos expedidos por la anterior Administración en el año 2023 estaban soportados en el estudio técnico adelantado por una empresa de consultoría reconocida a nivel internacional, siguen persistiendo los reparos por parte de la nueva Administración, frente al hecho que el transporte colectivo pudiera llegar a ser la solución a la movilidad de los caleños, al punto que durante el año 2024 se produjeron actos administrativos que solo benefician al transporte masivo de la ciudad.

Todo lo anterior en detrimento de lo establecido en Decreto 579 de Julio 14 de 2023 que adoptó el SIITP "Sistema Integrado Inteligente de Transporte Público" con el cual el Transporte Colectivo se convertiría a un subsistema del mismo, y que a futuro debería interactuar con otros modos o subsistemas de transporte.

El año 2025 será un año de retos para el Transporte Público en la ciudad de Cali, pues la vida útil promedio de los vehículos de todas las empresas se encuentra cerca a su vencimiento, esto aunado al congelamiento del parque automotor según la Resolución No. 4152.010.21.0.18908 del 30 de diciembre de 2024.

La Cooperativa La Ermita como empresa viene adelantando todas las acciones legales posibles para preservar su continuidad en el transporte colectivo y a través del Convenio Empresarial TUCALI se adelantan las acciones grupales correspondientes como gremio.

1. LA ECONOMIA COLOMBIANA

La economía colombiana repuntó 1,7% en 2024, dato que ha sido destacado tanto por el Gobierno como por algunos analistas, pues se trata de una cifra mucho mejor que la registrada en 2023 (0,7%).

Este repunte no deja totalmente satisfechos a representantes de diferentes gremios del país, que aún creen que se debe generar una política de apoyo para los sectores que todavía están en rojo como la industria.

Se hace necesario implementar medidas que reviertan esta tendencia negativa en la industria y que incluyan un ambiente de certidumbre jurídica y fiscal, así como seguridad física y energética, que propicien la inversión.

Siguen persistiendo dudas sobre una posible nueva reforma tributaria, las incertidumbres sobre el sector energético, y dudas sobre eventuales reformas en otros campos económicos que no contribuyen a crear un ambiente propicio para la economía.

Por otro lado, el consumo del Gobierno enfrentó una desaceleración, lo cual está ligado a los problemas fiscales conocidos y que al final del año fueron evidentes con el ajuste que se dio, lo cual le quitó velocidad de crecimiento al PIB.

Es destacable que la inversión total ha venido mostrando tasas de crecimiento elevadas por la recuperación de inventarios en medio de mayor demanda, lo que ha permitido que la inversión total se recupere.

En resumen, durante 2024 el sector privado fue protagonista de la recuperación, el consumo y la inversión mejoraron, pero el gasto público aportó a la baja.

La economía mundial seguirá desacelerándose debido a que las condiciones monetarias seguirán restrictivas, las políticas fiscales se harán menos expansivas, los mercados laborales se moderarán y el exceso de ahorro se reducirá.

Para 2025, los expertos proyectan un crecimiento real del PIB en un rango de 2%-2,9%. La mayor tasa de crecimiento del PIB llevará a la industria manufacturera y a la construcción de edificaciones a superar los crecimientos negativos. Por su parte, la agricultura continuará creciendo pero en menor rango.

El comercio consolidará datos positivos por las menores tasas de interés. La minería y la actividad petrolera continuarán en un estado negativo por la incertidumbre y los menores precios internacionales restándole capacidad de inversión a las empresas de estos dos sectores.

La tasa de interés seguirá bajando hasta ubicarse, según proyecciones de los analistas, en el 6,5%. En el frente fiscal el riesgo de incumplimiento de la regla fiscal seguirá latente,



lo cual podría llevar a una reducción de la calificación crediticia de la deuda pública soberana haciendo afectando el costo del dinero y al nivel de la tasa de cambio.

2. SECTOR COOPERATIVO

Durante el año 2024 el sector cooperativo de Colombia puso la mira más allá de los servicios financieros prestan hoy en día. Es una meta del sector enfocarse en la producción de bienes, para seguir consolidando un modelo que le aporte a la reactivación económica.

Las cooperativas tradicionalmente han tenido un desempeño sostenido durante más de 25 años, eso muestra que su capacidad de adaptarse a las condiciones compensa tanto en la economía como en los mercados.

El año pasado se registraron aproximadamente 3.500 cooperativas que actúan en al menos 25 actividades económicas, las cuales están ubicadas en 500 municipios del país y cuyos servicios financieros llegan a más de 900 poblaciones. En total este sector tiene 6,5 millones de personas asociadas.

El 2024 fue un año complejo y muchas sensaciones tanto internas como externas que han generado una menor dinámica económica, sin embargo mantienen la tendencia de sostenibilidad. Eso nos permite asegurar que, a pesar del entorno, las cooperativas se adaptan mucho más rápido a esos desafíos que imponen la economía.

En materia fiscal en el año 2024 Confecoop radicó un proyecto de ley para eximir a las cooperativas del impuesto a la renta y seguir en el régimen especial.

Se aspira que la tendencia que se ha mostrado con las tasas en el segundo semestre, no solo mejore para las cooperativas sino para la industria financiera colombiana, para que se dinamice la colocación de crédito y con esto contribuir al proceso de activación económica que requiere el país.

Las cooperativas estamos en el segmento de financiar el consumo de los hogares y se requiere un mensaje de que estamos listos a apoyar las solicitudes de crédito de las personas y las familias colombianas en procura de su bienestar, también acompañado a programas de financiamiento del desarrollo productivo de lo cual es muy importante trabajar de la mano con el Gobierno Nacional.

El mayor desafío para el año 2025 es la creación de cooperativas de producción. En Colombia, en los últimos 40 años, este sector se concentró en servicios financieros cooperativos de ahorro o crédito. Lo que se viene promoviendo desde Confecoop, con las condiciones objetivas que permiten que esa posibilidad pueda ser real, es la creación de cooperativas de producción, orientadas hacia el seguimiento de la economía real, es muy importante porque permitirá que las personas y las comunidades se unan para la producción de bienes y servicios, tanto en lo urbano como lo rural.



3. SECTOR TRANSPORTE DE PASAJEROS Y CARGA

Dentro de las metas del actual Gobierno en materia de Infraestructura siguen estando la ampliación de la conectividad, la accesibilidad y la asequibilidad, así mismo la adaptación al cambio climático, la transición a energías limpias, políticas públicas sostenibles, y la competitividad. Todo esto, enmarcado en el diálogo, la concertación y la justicia social, económica y ambiental.

El Ministerio de Transporte ha reiterado que, de la mano con las comunidades, el sector privado y los mandatarios territoriales se buscará construir la infraestructura de transporte, ajustada a los retos y desafíos que enfrenta el mundo, principalmente en lo referente al cambio climático.

En materia de Sistemas de Transporte Público en las principales ciudades del país, durante el año 2024, tomo especial relevancia el tema del transporte complementario, a cargo de los transportadores tradicionales del colectivo urbano, dadas las dificultades por la baja demanda que están pasando casi todos los sistemas de transporte masivo y que orientan a las administraciones municipales a buscar soluciones de movilidad con otros actores. Si bien la administración Municipal actual ha invitado a la realización de programas pilotos de complementariedad, no se ha garantizado su sostenibilidad y el riesgo debe ser asumido en su totalidad por las empresas del colectivo.

En materia de carga durante el año 2024 se registró un modesto incremento del 0,1% frente a lo registrado en el 2023. Este crecimiento limitado obedece a diversos factores. La volatilidad del comercio exterior, intensificada por conflictos internacionales, ha encarecido los fletes y afectado los costos operativos. Además, los ajustes en los peajes y los bloqueos en las vías han agravado la situación, generando pérdidas económicas significativas y comprometiendo la competitividad del sector.

Los camioneros han reportado un menor volumen de mercancías transportadas por las consecuencias de la desaceleración económica, Situación que seguiría hasta fin de año 2025.

Los bloqueos en las carreteras en 2024, han representado para los transportadores \$2,5 billones en pérdidas. Esto se suma a los altos niveles de informalidad y la inseguridad, que tienen a los transportadores al borde de una crisis, y que les ha dejado cuantiosas pérdidas.

Sobre el sector transporte de carga existen tres riesgos importantes: 1. El ajuste del precio en el ACPM. 2. La seguridad. 3. Las garantías económicas para la operación de la empresa de transporte de carga. Los dos primeros aumentan el costo operativo a mayor ritmo del de la demanda por el servicio intermedio de transporte de carga, y la tercera referente a cubrimientos de la póliza antiterrorismo que resultan insuficientes de cara a la presencia territorial de grupos armados y de la delincuencia común.



Por su parte, ha venido haciendo carrera la equivocada idea de que la empresa de transporte de carga es un mero intermediario que no agrega valor, lo que se suma al desconocimiento explícito de los dos de los principales sistemas de información del sector (SICETAC y ICTC) respecto al papel económico de la empresa. Se está planteando que la empresa de transporte de carga sobra y se le demerita como parte de los elementos esenciales del contrato de transporte.

La empresa de transporte de carga cumple, entre otras, una función de operador financiero por las diferencias de tiempo existentes entre el momento en que se le debe pagar al transportador el flete y el de la recepción por parte de la empresa del precio del servicio de parte del generador. Además asume riesgos de seguros, accidentes, inseguridad, pérdidas de tiempos logísticos, costo de la operación financiera, planes de seguridad vial, entrenamiento de conductores para transporte de mercancías en general y las peligrosas, etc., son inherentes al funcionamiento de la empresa de transporte de carga.

En 2025 los índices económicos tendrán mejor comportamiento, pero seguirán siendo lentos en su andar en relación con las actividades generadores de carga. Los agentes económicos del sector transporte de carga deberían ser prudentes y hacer mayores esfuerzos en la lectura de un mercado que continuará, en el corto plazo, ajustado.

4. ASPECTOS INSTITUCIONALES

Gestiones Institucionales de la Cooperativa:

Con fecha 05 de Enero de 2024, la Secretaría de Movilidad de Cali, expidió la Resolución No. 4152.010.21.0.003, por la cual se revocaron directamente los actos administrativos de reestructuración de rutas del transporte colectivo de Cali, expedidas en el mes de Octubre de 2023 de las 10 empresas con habilitación vigente

De manera inmediata se adelantaron contactos con los asesores jurídicos del Grupo TUCALI, los cuales manifestaron en su momento que dicho Acto Administrativo presenta falencias en la redacción, era carente de técnica jurídica por parte de quienes proyectaron la resolución, y que adicionalmente había una falsa motivación que sustentara el mismo, además de un mal proceso de notificación.

Finalizando el mes de Enero y con la Asesoría Jurídica del Grupo Urbano se prepararon los correspondientes recursos de reposición que fueron presentados por cada una de las empresas del convenio en el que se incluyeron entre otros aspectos legales: la falsa motivación que sustentaba el acto administrativo; la carencia de competencia y formación técnica de quienes lo suscribían y daban su visto; la carencia de estudios técnicos que soportaban la decisión de revocar además de un mal proceso de notificación.



Sólo se revocaron las resoluciones de reestructuración de rutas lo que implicaba que seguían vigentes y en firme el Decreto 579 de 2023 que dio vida al SIITP, la resolución 1080 de 2023 correspondiente al descongelamiento del parque automotor, la resolución 1496 de 2023 de aprobación del convenio, y la resolución 1854 de 2023 que establece las condiciones para la renovación y que acoge la Circular Externa 2023400000827 de Diciembre 21 de 2023 del Ministerio de Transporte. .

Antes de culminar el año 2023, con fecha Diciembre 27 de 2023 se radicó solicitud ante la Secretaria de Movilidad para que suministrara la relación de propietarios y números de placa de vehículos vinculados a la Cooperativa, que según el parágrafo quinto de la resolución 1080 de Septiembre 12 de 2023, solicitaron acogerse al proceso de reducción de oferta ante el ente gestor del sistema de transporte masivo de Cali.

El 12 de Marzo de 2024 se venció el plazo para la reposición o renovación de los 58 vehículos de la Ermita que tenían vencida vida útil o tarjeta de operación cancelada, incluidos en los 222 vehículos relacionados en la resolución 1080 de 2023. La Cooperativa no pudo tramitar ningún registro por reposición porque no se actualizó por parte de la administración municipal el decreto 302 de 2007 de reducción de oferta y además porque la Secretaria de Movilidad conceptuó que al haberse revocado los actos administrativos de reestructuración de rutas, la asignación de capacidad transportadora según la resolución 1800 de diciembre 12 de 2023 perdía validez por decaimiento.

El día 15 de Marzo de 2024 se realiza el primer Consejo de Administración con los asociados designados en la Asamblea 077 de Marzo 9 de 2024 y el Presidente del Consejo presenta informe de la situación del transporte colectivo en Cali. Los siguiente fueron los puntos más relevantes del informe:

- En primer lugar aclaró que la situación del transporte masivo era incierta pues de los 30.000 Millones que se habían aprobado por Acuerdo de Consejo Municipal el año pasado para su salvamento, sólo se encontraban aforados 20.000 Millones para la presente vigencia. Dentro de estos 20.000 Millones se encontraban como prioridad el pago de los 22 vehículos que asociados de la Cooperativa negociaron con la Operadora Unimetro los cuales no fueron pagados.
- Aclaró que esos 20.000 Millones eran insuficientes para las necesidades del sistema, además que muchos propietarios tenían aún la expectativa que de esos recursos Metro Cali S.A. les iba a pagar la chatarrización.
- Informó que no obstante a que la Cooperativa había puesto a disposición derechos de afiliación como consecuencia del aumento de capacidad transportadora muy pocas personas manifestaron su intención de adquirirlos. Finalmente este aumento de capacidad se cayó por la figura del decaimiento.
- Aclaró que no obstante a la posición de la actual administración municipal, se debía respetar el debido proceso frente a actos administrativos expedidos el año



- anterior. Por eso la importancia de estar unidos frente a objetivos superiores como lo es el de garantizar nuestra permanencia en el transporte colectivo.
- Explicó que el Fesde, era el fondo de estabilización de la tarifa de sistema de transporte masivo, y que se alimentaba de diferentes fuentes de recursos del Municipio, y la administración debía recurrir a traslados presupuestales de otros programas, sacrificando muchas veces la inversión social, situación que será insostenible con el tiempo.
 - Informó que el transporte informal seguía moviendo más pasajeros que el transporte masivo y el transporte colectivo, presentando los últimos datos estadísticos según los cuales se estaban moviendo 320.000 pasajeros diarios con tarifas que oscilaban entre los \$4.000 y \$7.000.
 - Informó sobre la necesidad de que la Cooperativa contara con un patio taller donde debe centralizar su operación.
 - Informó sobre el desarrollo de la reglamentación del SIITP de Cali desde el año 2019 a la fecha.
 - Informó que no obstante a que a principio de año se revocaron por parte de la Administración Municipal actual algunos de los actos administrativos expedidos el año pasado, a través del Grupo TuCali se prepararon todas las acciones legales para el restablecimiento de los derechos de las empresas.
 - Informó que existían dos Convenios de Colaboración empresarial autorizados por la Secretaria de Movilidad, el Grupo TuCali conformado por las empresas Villanueva, Alameda, Montebello, Desepaz y La Ermita, y el grupo G5 conformado por las empresas Verde Bretaña, Papagayo, Cañaveral y Recreativos. Se aclara que la empresa Río Cali perteneció al Grupo G5, pero se retiró del mismo.
 - Informó que se estaban adelantando conversaciones con el otro grupo G5 para llevar una posición conjunta de defensa del transporte colectivo en la ciudad de Cali.

En reunión realizada el día 6 de Junio de 2024 convocada por un grupo de accionistas de Unimetro S.A., y liderada por el abogado Dr. Michel Martínez se presentó una propuesta jurídica y comercial para la presentación de una demanda contra el Municipio de Santiago de Cali por la lesión causada a los accionistas de Unimetro S.A. El Consejo de Administración autorizó a la Gerencia para dar poder al abogado Michel Martínez.

En el mes de Junio de 2024 el Alcalde manifestó públicamente que la continuidad del transporte colectiva quedaba supeditada a que el colectivo sea un sistema complementario.

El 18 de Junio de 2024, la Secretaria de Movilidad y MetroCali S.A., suscriben el otrosí No.9 al Convenio Interadministrativo de utilización de vías el cual revive nuevamente la exclusividad del transporte masivo.



En el mes de Julio de 2024 el Dr. Hernando Morales ingresa a reforzar las acciones legales del grupo urbano.

A finales del mes de Julio de 2024 se realiza rueda de prensa conjunta entre TuCali y G5 para visibilizar la problemática del Transporte en Cali

En el mes de Agosto de 2024 TUCALI y la empresas del grupo entran a formar parte de Asonatur Asociación Nacional de Transportadores Urbanos.

El el mes de Agosto de 2024 la Secretaria de Movilidad y Metrocali invitan a la realización de rutas pilotos.

Las empresas del Grupo TuCali se han opuesto desde el principio a estos pilotos por no tener flota disponible y porque no se tienen claro cuál es la finalidad de los mismos.

No obstante a no estar de acuerdo con los pilotos el Grupo Tucali y manifestar reparos al proyecto Tucali siguió participando de las mesas hasta Octubre de 2024.

En el mes de Septiembre de 2024 el Consejo de Administración realiza un análisis de los riesgos a los que se exponía la empresa como consecuencia de la prestación del servicio de transporte, donde la mayor incidencia estaba relacionada con los riesgos inminentes derivados de procesos judiciales por accidentes de tránsito especialmente, además de los que surgen como consecuencias de demandas laborales, civiles y administrativas entre otros; manifiesta que en la actualidad se tiene conocimiento de casos de accidentes. Tanto a las personas naturales, como también a las personas jurídicas que hacen negocios, les pasan "cosas" y están expuestas a grandes riesgos; La Cooperativa La Ermita Ltda., por su misma naturaleza de su negocio de transporte, debe contar, como en efecto las tiene, con unas buenas pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual y que el objetivo es, que ellas sean quienes salgan a responder y que la Cooperativa pueda salir ilesa de las sentencias ejecutivas.

En el mes de Septiembre con la asesoría de los abogados de TuCali y del Dr. Hernando Morales se comienzan a preparar, por cada empresa, las demandas de nulidad y restablecimiento del derecho por la afectación de la revocación de los actos administrativos en el mes de enero de 2024. En la actualidad la demanda más avanzada es la de la Cooperativa La Ermita.

En el mes de Octubre de 2024 el Consejo de Administración realiza un análisis de los vencimientos de vida útil pues se había recibido la información de que era muy probable que la Secretaria de Movilidad, a partir del 1º de Enero de 2025, no permitiera la circulación de vehículos que hayan perdido la vida útil. A Diciembre 31 de 2023 ya se había generado el vencimiento de la vida útil de 19 vehículos de la Cooperativa, y durante el año 2024 se vencerían 25 más. Es decir al Diciembre 31 de 2024 se terminaría con 44 vehículos que perdieron la vida útil y en el año 2025 perderían la vida útil 81 vehículos más, lo que de manera acumulada daría 125 vehiculos que representaría el 66% del parque automotor actual.



Ante la situación anterior, que es común a las otras empresas del transporte colectivo, se destacó la importancia que el Municipio de Cali dilucide de una vez por todas los mecanismos para desintegración y reposición en el Sistema de Transporte Colectivo, pues vienen argumentando que la reposición solo se encuentra reglamentada para desintegrar y reponer en el Sistema de Transporte Masivo. (Decreto 302 de 2007) El Decreto No. 4112.010.20.0579 de 2023 "Por el cual se adopta el sistema inteligente e integrado de transporte público de Santiago de Cali -SIITP- y se dictan otras disposiciones para su implementación" en su artículo 9º ordeno:

ARTÍCULO 9. PERÍODO DE TRANSICIÓN. Para la implementación del Sistema Inteligente Integrado de Transporte Público – SIITP de que trata el presente Decreto, se dispondrá un período de transición de veinticuatro (24) meses contados a partir de la fecha de publicación del presente acto administrativo.

Esto nos indica que, el periodo de transición culmina el 14 de julio de 2025, por lo que, durante este periodo se podrá como lo dispone el parágrafo 2 del mismo artículo:

Parágrafo 2: Durante el período de transición de implementación del Sistema Inteligente Integrado de Transporte Público, el parque automotor deberá irse renovando a fin de ofrecer soluciones de transporte que cumplan condiciones de calidad, seguridad, que incorpore energéticos y tecnologías vehiculares de cero o bajas emisiones y facilitar el acceso a personas con discapacidad o movilidad reducida, contemplar herramientas que contribuyan a la gestión del tráfico e involucren diseños de la integración operacional de los diversos modos que integran el SIITP.

Se observa que, de manera injustificada, ilegal y arbitraria, se ha malgastado parte del término definido como régimen de transición para la implementación del SIITP del municipio de Cali, conllevando con ello a la causación de perjuicios materiales a cada uno de los propietarios a los cuales se les ha negado el proceso de reposición y chatarrización de los vehículos de transporte público colectivo, el cual tienen derecho de realizarlo conforme a la normatividad antes citada.

Se han presentado tutelas con el apoyo del Departamento Jurídico ante la Secretaria de Movilidad por violación al Derecho de Petición, de los siguientes temas:

- Con fecha Octubre 16 de 2024 la Secretaria de Movilidad dio respuesta a solicitudes interpuestas por nueve (9) propietarios, desde Marzo 8 de 2024, respecto a su intención de reponer sus vehículos automotores por vencimiento de vida útil. Si bien las respuestas dadas por la Secretaria no se hicieron a la luz de la Resolución 1080 de Septiembre 12 de 2023, si permiten estructurar nuevas acciones legales.
- Con fecha Octubre 15 de 2024 la Secretaria de Movilidad dio respuesta a petición de la Cooperativa La Ermita radicada con fecha Abril 5 de 2024 solicitando aclaración de la vigencia de cinco (5) tarjetas de operación de vehículos vinculados a la Cooperativa. En esta respuesta la Secretaria reconoció el error cometido y procedió a la corrección de cuatro (4) de las cinco (5) tarjetas solicitadas.



- Con fecha Septiembre 30 de 2024 la Secretaria de Movilidad con oficio 202441730101608262 dio respuesta a petición de la Cooperativa radicada con fecha Julio 23 de 2024 solicitando la aclaración de la capacidad transportadora de la Cooperativa. En la respuesta se aclara que los vehículos tipo campero no están incluidos en la capacidad transportadora vigente de la Cooperativa que es la establecida en la Resolución 4152.0.21.0408 del 22 de marzo de 2012.

En el mes de Octubre de 2024 MetroCali convocó un Foro de Movilidad donde oficializó el cordón de exclusividad para el transporte masivo, como resultado del Otrosí No.9 al convenio interadministrativo.

En el mes de Noviembre Asonaltur adelantó acciones frente a la fijación de la cuota de aprendices del Sena

En el mes de Noviembre de 2024 se confirmó la realización de la prueba piloto con 5 carros del Grupo G5 pero se aplazó por problemas en la instalación de validadores.

En el mes de Diciembre de 2024 el Grupo TuCali realiza reunión con el personero Municipal solicitando acompañamiento en los temas de transporte y los incumplimientos en los Decretos del año 2022 y 2023.

En el mes de Diciembre de 2024 se presentó informe de las reuniones del Sindicato de Propietarios con la Procuraduría y el Alcalde, en la que la Administración Municipal se había comprometido a garantizar los recursos para el pago de la chatarrización. El valor de la chatarrización estaría entre los 83 y los 100 millones de pesos. La tabla sería elaborada por el señor Alvaro Rengifo, Presidente de Metro Cali S.A. y sería presentada al Comité de Movilidad de Cali para su aprobación.

En Diciembre de 2024 Asonaltur logra parar la aplicación de la cuota de aprendices para que se genere una nueva circular.

En el mes de Enero de 2025 se informa sobre la arbitraria expedición de la Resolución de la Secretaria de Movilidad No.18908 de Diciembre 30 de 2024, la cual, según su artículo primero:



Artículo Primero. – SUSPENDER temporalmente el ingreso de vehículos tipo bus, buseta, microbús y camperos al parque automotor de las empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo y Mixto Distrital, con vehículos nuevos o usados por reposición, renovación o incremento en la capacidad transportadora de las empresas que se encuentran habilitadas en estos servicios, los cambios de empresa, así como el trámite de habilitación de nuevas empresas de transporte en estas modalidades, áreas de operación, frecuencias de despacho, sistema o subsistemas de transporte, la adjudicación y/o modificación de rutas y reestructuración de rutas y aumento de capacidad transportadora autorizada para las empresas de vehículos nuevos o usados.

Parágrafo: Como consecuencia de la suspensión a que se refiere el presente artículo, no se asignarán nuevas matrículas que generen incremento de la capacidad transportadora global del servicio público individual de pasajeros en vehículos tipo taxi, así como la reposición por cambio de servicio.

Se informó conforme a concepto de los asesores del Grupo TUCALI, que esta resolución estaba en abierta contraposición a lo establecido en el Decreto 579 de 2023 que creó el SIITP y estableció un período de transición de 2 años que vencería el 24 de Julio de 2025. Además que no aplicaría para la utilización de la capacidad transportadora que tengan disponible las empresas, de ahí la importancia de seguir insistiendo ante la Secretaria de Movilidad la clarificación de la capacidad transportadora de la Ermita, pues existen dos respuestas en contraposición por parte de la Secretaria de Movilidad.

En el mes de Enero de 2025 se radica como grupo TuCali el estudio de la canasta de costos para la definición de la tarifa 2025

En el mes de Enero de 2025 el grupo TuCali lanzó SOS a Asonaltur y se encuentra preparando la realización de mesa accidental con las comisiones sexta de cámara y senado para el mes de Febrero de 2025.

Gestión de Comités

Los Comités de trabajo, soportados en nuestros estatutos, han trabajado constantemente 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 2024, 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 2024 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.

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 ha sido de trascendental importancia para la Cooperativa.

Comité de Educación. – A pesar que el Comité de Educación solo fue conformado en el mes de Abril de 2024, partiendo de las recomendaciones de la Junta de Vigilancia mediante comunicación de fecha Marzo 15 de 2024, en el mes de Mayo de 2024 el Comité, en cabeza del Consejero Suplente Luis Felipe Palomino, dejó sentadas las bases de cómo se realizaría el trabajo del Comité de Educación para el presente período:

- Realización de Charlas de inducción para nuevos asociados donde se les contará la historia y orígenes de la Cooperativa y su evolución en el tiempo.
- Realización de Cursos Formales de capacitación para lo cual se efectuarían contactos con la Universidad Cooperativa de Colombia y con Confecoop Valle.
 - Cursos Básicos de Cooperativismo, dirigidos a nuevos asociados y empleados.
 - Cursos Sobre Ley Cooperativos y Estatutos, dirigidos a todos los asociados.
 - Cursos sobre Legislación de Tránsito y Transporte dirigidos a los empleados.
 - Cursos de manejo asertivo de reuniones y de control social dirigido a directivos de la Cooperativa.
 - Estructuración de un Diplomado en Economía Solidaria con la Universidad Cooperativa de Colombia, dirigido a directivos y a los con antigüedad superior a un año con la Cooperativa.



- Realización de Cursos Formales de capacitación para lo cual se efectuarían contactos con la Universidad Cooperativa de Colombia y con Confecoop Valle.

Si bien no se alcanzaron a materializar los cursos en la vigencia 2024, se espera poderlos retomar para la presente vigencia.

El 6 de Septiembre de 2024, se llevó a cabo un encuentro regional promovido por Confecoop Valle – **“Cooperativismo por un futuro verde y próspero”**, en la ciudad de Cali, dirigido a miembros de Consejos de Administración y Juntas de Vigilancia y en la que participaron activamente algunos miembros de la Junta de Vigilancia.

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.

Desde el mes de Enero de 2024 el Consejo de Administración avocó la problemática del por qué diariamente no laboran más de 120 vehículos por día, de los 167 vehículos habilitados para hacerlo, encontrándose los siguientes factores:

- 55% de los casos por falta de motorista
- 25% por fallas del vehículo por modelo del mismo
- 10% por Incapacidad de asumir directamente la administración del vehículo.
- 10% por Falta de dinero para arreglo de los mismos

Sobre una base de 191 vehículos se tendría una diferencia de 71 vehículos de los cuales 22 no volvieron a trabajar desde la pandemia y 49 que no trabajan por diferentes problemas.

Desde el mes de Enero de 2024 hasta el mes de Enero de 2025 se ha trabajado en la importancia que los carros que estaban sin laborar ingresaran a prestar el servicio. Por eso al cierre del mes de Enero de 2025 la cifra subió de 120 a 136 vehículos en promedio trabajando.

En el año 2023 se logró la incorporación de ocho (8) vehículos que venían sin trabajar (023, 039, 073, 276, 083,091, 026 y 100) y en el año 2024 se logró que siete (7) volvieran a trabajar (077, 041,191,185, 095, 263 y 306)

En el siguiente cuadro se muestra la problemática de los vehículos sin prestar el servicio, ya que de los 191 vehículos con que cuenta la Cooperativa, sólo 167 están habilitados para trabajar, pero de esos 167 sólo laboran en promedio 136, es decir un 83% del parque automotor habilitado. Además de los 191 micros que hay certificados, ya están chatarrizados los vehículos 027, 033 y 236.



INFORME DE MICROS Y BUSETAS QUE LABORAN ENERO 2024 A ENERO 2025				
MES	CANTIDAD VEHICULOS	VEHICULOS HABILITADOS (INCLUIDOS EN POLIZA)	VEHICULOS LABORAN PROMEDIO DIARIO L-V	%
ENERO 2024	191	167	129	77%
FEBRERO 2024	191	167	131	78%
MARZO 2024	191	167	136	81%
ABRIL 2024	191	167	136	81%
MAYO 2024	191	165	139	84%
JUNIO 2024	191	165	138	84%
JULIO 2024	191	161	139	86%
AGOSTO 2024	191	161	136	84%
SEPTIEMBRE 2024	191	164	136	83%
OCTUBRE 2024	191	164	138	84%
NOVIEMBRE 2024	191	164	139	85%
DICIEMBRE 2024	191	164	136	83%
ENERO 2025	191	164	133	81%
PROMEDIO		164	136	83%

Esta limitación de vehículos laborando es la que no ha permitido retomar la prestación de los servicios de la Ruta 5-6.

El objetivo del Departamento de transporte para el año 2025 es llegar a los 150 vehículos diariamente en operación, 750 vueltas diarias y 30.000 pasajeros (frente a los 27.000 actuales de promedio), mejorando las frecuencias y el servicio en la movilización de usuario, además de mitigar la problemática de la ilegalidad (piratería), que solo se puede lograr con un mejor servicio, traducido en mejor frecuencia y un mayor número de flota en operación.

Esta misma situación se presentó en camperos donde de 24 camperos en promedio habilitados, sólo trabajan 14 vehículos, es decir un 57% de la flota de camperos:



INFORME DE CAMPEROS QUE LABORAN ENERO 2024 A ENERO 2025				
MES	CANTIDAD VEHICULOS	CAMPEROS HABILITADOS (INCLUIDOS EN POLIZA)	CAMPEROS LABORAN PROMEDIO DIARIO	%
ENERO 2024	44	24	13	54%
FEBRERO 2024	44	24	14	58%
MARZO 2024	44	24	13	54%
ABRIL 2024	44	24	14	58%
MAYO 2024	44	24	13	54%
JUNIO 2024	44	24	14	58%
JULIO 2024	44	24	15	63%
AGOSTO 2024	44	24	14	58%
SEPTIEMBRE 2024	44	25	13	52%
OCTUBRE 2024	44	25	15	60%
NOVIEMBRE 2024	44	25	14	56%
DICIEMBRE 2024	44	25	16	64%
ENERO 2025	44	25	12	48%
PROMEDIO		24	14	57%

En el mes de Marzo de 2024 se realizó reunión con propietarios de vehículos que habían perdido la vida útil, con relación a la Resolución No. 4152.010.21.0.1080 de Septiembre 12 de 2023, que el párrafo tercero del artículo quinto establecía: "...En concordancia con lo anterior y si en ejecución de las actividades de control efectuadas por la autoridad, se evidencia la existencia de vehículos que fueron sujetos al proceso de Reducción de Oferta de Servicio Público Colectivo Municipal de Pasajeros , en primer lugar se procederá a la inmovilización del equipo de conformidad con lo establecido en el literal c) del artículo 49 de la Ley 336 de 1996 y se diligenciará Informe Único de Infracciones al Transporte contra la empresa a la que se identifique como permisiva de la operación de estos vehículos, siendo sujeto sancionable hasta por 700 SMMV al tenor de lo consagrado en el literal a) del párrafo del artículo 46 de la Ley 336 de 1996." (subrayado y negrilla fuera de texto).

En el caso de la Cooperativa La Ermita, al mes de Marzo de 2024, había 19 vehículos con vida útil vencida y 38 vehículos sin T.O. pero con vida útil de acuerdo a lo establecido en la Ley 2198 de Enero 25 de 2022.

Se informó que los propietarios de esos 19 vehículos debían presentar ante la Secretaria de Movilidad la solicitud de concepto técnico favorable de los vehículos que entrarían por reposición de los mismos. Para los propietarios de vehículos que aún no tenían definida su situación se diseñó una solicitud de intención, al tenor de lo definido en la Resolución 1080 de 2023:

"... Para los doscientos veintidós (222) vehículos priorizados, en la presente resolución, su(s) propietario(s) tendrá(n) un plazo máximo de seis (6) meses para efectuar el proceso de reposición o en su defecto efectuar la manifestación mediante documento suscrito por este con reconocimiento de firma ante notario, sobre la negativa de reponer el rodante y deberá acogerse al proceso de reducción de oferta ante el Ente



Gestor del Sistema de Transporte Masivo del Distrito de Santiago de Cali, del cual no hace parte la Secretaria de Movilidad. (subrayado y negrilla fuera de texto).

En el mes de Abril de 2024 la administración municipal, autorizó el incremento de la tarifa a \$3.000 según resolución 4152.010.21.0.0432 de Abril 26 de 2024.

En el mes de Julio de 2024 y en razón a que la Secretaria de Movilidad argumentaba que la Cooperativa Especializada de Transporte y Servicios La Ermita Ltda., no tiene capacidad transportadora, por supuestamente tener incorporada en su capacidad transportadora del año 2012 los vehículos tipo campero, se solicitó a la Gerencia que con el apoyo de los asesores jurídicos del Grupo TUCALI, se realizara solicitud de aclaración de la capacidad transportadora a la Secretaria de Movilidad, relacionado cada uno de los actos administrativos de fijación de capacidad transportadora desde el año 2000.

En el mes de Julio de 2024 se realiza comité de transporte en la que se trataron los siguientes temas:

- Se explicó que la Ruta 7 fue suspendida temporalmente a raíz de la falta de vehículos y en razón a los altos costos que implicaba tenerla en servicio.
- Se explicó porque no se continuó con el alargue de la Ruta 7C hacia el centro de la ciudad, a raíz de queja presentada por otra empresa del transporte colectivo.
- Se toca el tema de los retiros o abandonos de vehículos de las Rutas, que hacían que se generen huecos en la prestación del servicio especialmente en las horas de la tarde-noche.
- Se retomó el control que se hacía diariamente de llamar a los propietarios cuando un vehículo que venía trabajando normalmente no se presentaba.
- Se trató el tema del uso indebido que estaban realizando algunos motoristas de la aplicación MIRUTA.net, la cual era una aplicación que se alimentaba de la tecnología INNOBUS y que estaba dirigida exclusivamente a los usuarios, motivo por el cual se suspendió.

En el mes de Julio de 2024, después de depurar la base de los vehículos que no trabajan, se realizó la siguiente clasificación:

Vehículos sin Laborar sin vida útil	:	11 vehículos
Vehículos sin Laborar grupo 38 veh.Et.4 con vida útil	:	12 vehículos
Vehículos sin Laborar Fase 2	:	6 vehículos
Total	:	29 vehículos

Del grupo de 11 vehículos sin vida útil, había 2 vehículos que estaban en trámite de chatarrización, la 027 de Diego Cobo y la 236 de Fran Herrera

Lo anterior indicó que había 8 vehículos sin vida útil laborando y 26 vehículos del grupo de 38 de Et.4 laborando.



De los 6 vehículos de Fase 2, estaba en trámite de chatarrización la 033 de Magnolia Soto.

De los seis (6) vehículos con TO había un vehículo que ya había tramitado tarjeta de operación y cuatro vehículos que no habían tramitado TO pudiendo hacerlo y teniendo la posibilidad de laborar.

Con fecha Julio 23 de 2024, bajo el radicado 202441730101608262 se solicitó por derecho de petición a la Secretaria de Movilidad aclaración sobre la capacidad transportadora de la Cooperativa la Ermita, derecho de petición que fué coadyuvado por el Dr. Hernando Morales quien estaba adelantando acciones jurídicas a nombre del grupo TUCALI, al cual pertenece la Cooperativa La Ermita.

En el mes de Julio de 2024 después de realizar una depuración minuciosa de los vehículos de Fase 2 que potencialmente podrían volver a prestar el servicio, se generó el siguiente listado de tres (3) vehículos:

263	VCM-135	Fase 2 sin TO	IBAGON MARTINEZ CARLOS	2007	30
290	VBY-738	Fase 2 sin TO	GORDILLO ARBOLEDA RODRIGO	2001	19
311	VBY-322	Fase 2 sin TO	VALENCIA GUEVARA JONATHAN	2001	30

Nota: a la fecha del presente informe el único carro que volvió a laborar es la 263

También en el mes de Julio de 2024 sobre el tema de las revisiones de alistamiento diario que se deben realizar antes que los vehículos comiencen a prestar el servicio, se coordinó con el Grupo de Supervisores para que esta labor pueda fuera apoyada por ellos y se garantizara que el 100% de los vehículos tuvieron revisión durante el día.

En el mes de Julio de 2024 se tiene reunión con el Ing. Iván Darío Serna, Gerente de la empresa SITE SAS, además de su equipo técnico, con la finalidad de realizar seguimiento a los casos de los equipos de conteo y seguimiento satelital de los vehículos.

En el mes de Diciembre de 2024 se realiza nuevo comité de transporte donde a raíz de la renuncia del Consejero Diego Giraldo a la presidencia se estableció una mayor participación de la Gerencia, el Comité de Transporte y el Consejo de Administración en los temas de transporte lo cual redundará en beneficio del desempeño operativo de las rutas de la Cooperativa.

En este comité se trató el tema de los vehículos sin laborar y el tema de la problemática que se presentaba en despacho de Valle de Lili ó Meléndez (Reserva de Carmesí) por lo cual fue necesario reubicar el despacho en la unidad Nacar y que básicamente se debieron a una queja instaurada por una constructora con relación al parqueo de los vehículos sobre la carrera 99.

Se informó también de los problemas registrados con residentes de Nacar, y de los derechos de petición a diferentes entidades de la Administración Municipal, por lo que se tomó la decisión de buscar un nuevo despacho.

Sobre las acciones tendientes a clarificar la capacidad transportadora de la Cooperativa La Ermita en el mes de Enero de 2025 se presentó el siguiente recuento cronológico de las acciones adelantadas:



Con radicado No. 202441730101608262 del 23 de julio de 2024 se solicitó a la Secretaría de Movilidad la aclaración respecto a la capacidad transportadora de la Cooperativa La Ermita.

Por reparto interno de la entidad, la solicitud indicada en el numeral primero le correspondió a la Doctora Adriana González Méndez Jefe de la Oficina de Contravenciones.

La profesional a cargo de la Oficina de Contravenciones en uso de las facultades definidas en el Decreto No. 411.0.20.0673 del 06 de diciembre de 2016 "POR EL CUAL SE ADOPTA EL MANUAL ESPECÍFICO DE FUNCIONES Y DE COMPETENCIAS LABORALES DE LAS DISTINTAS DENOMINACIONES DE EMPLEO ADSCRITOS A LA PLANTA DE PERSONAL DE LA ADMINISTRACIÓN CENTRAL DEL MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI" dio respuesta a nuestra solicitud mediante Radicado No. 202441520101995791 del 30 de septiembre de 2024, en los siguientes términos:

"...La Secretaría de Movilidad por medio de la oficina de Contravenciones y su equipo de trabajo de Transporte Público, en atención de la solicitud con radicado No. 202441730101608262 del 23 de julio de 2024 mediante el cual Sr. Andrés Felipe Correa Mejía en su calidad de gerente de la Sociedad Cooperativa Transportadora Especializada de Transporte y Servicio La Ermita LTDA solicita aclaración de la capacidad transportadora de la Sociedad Cooperativa Transportadora Especializada de Transporte y Servicio La Ermita LTDA; se adjunta copia de la Resolución 4152.0.21.0408 del 22 de marzo de 2012 "POR MEDIO DEL CUAL SE APLICA UNA REDUCCION A LAS CAPACIDADES TRANSPORTADORAS DE LA EMPRESA DE SERVICIO DE TRANSPORTE PUBLICO COLECTIVO DE LA CIUDAD".

En consecuencia, el acto administrativo mencionado es el que se encuentra vigente y establece en su artículo tercero que en la modalidad de buses, busetas y microbuses (no camperos), Sociedad Cooperativa Transportadora Especializada de Transporte y Servicio La Ermita LTDA cuenta con una capacidad transportadora mínima de 157 y máxima de 196..."

Con base en la respuesta emitida por parte de la profesional Adriana González Méndez con el Radicado No. 202441520101995791 del 30 de septiembre de 2024, se solicitó a la Secretaría de Movilidad mediante radicado 202441520100115092 la expedición de 22 tarjetas de operación para los vehículos de la 4ª Etapa de Fase 1 que aún contaban con vida útil.

Respecto a la solicitud anterior, el líder de registro automotor de la Secretaría de Movilidad Carlos Eduardo Barbosa mediante Radicado 202441520103344761 del 12 de noviembre de 2024 NEGO la expedición de los documentos requeridos manifestando:

"...El Grupo de Registro Distrital Automotor adscrito a la Subsecretaria de Servicios de Movilidad de Cali, se permite indicar que NO es procedente acceder a su solicitud teniendo en cuenta principalmente que su representada no cuenta con disponibilidad de cupos en su capacidad transportadora..."

Atendiendo la respuesta emitida por el señor Carlos Barbosa en el radicado 202441520103344761, con fecha Diciembre 16 de 2024, se solicitó al líder de registro



automotor certificación por tipo vehicular (bus, buseta, microbús y campero) el número de vehículos que se encuentran vinculados en la actualidad a la capacidad transportadora de la Cooperativa La Ermita Ltda., **ESPECIFICANDO PARA CADA TIPO VEHICULAR** cuantos tienen vida útil vigente y cuales tienen tarjeta de operación vigente.

Mediante radicado 20254152010000321 del 02 de enero de 2025 el señor Carlos Barbosa como líder de registro automotor certifico la existencia 199 registros asociados a la Cooperativa La Ermita dentro de los cuales se incluyen buseta, microbús y campero. De acuerdo con la respuesta emitida por el líder de registro automotor existen serias contradicciones entre lo expuesto por dicho funcionario y lo indicado por la profesional de la oficina de Contravenciones, situación que motiva a que se solicite la intervención de parte del superior jerárquico y funcional de los dos funcionarios indicados para que dirima de una vez por todas si en la capacidad transportadora actual de la cooperativa están incluidos o no los camperos.

En los argumentos de la solicitud que se radicó con fecha Enero 15 de 2025 al actual Secretario de Movilidad Dr. Gustavo Orozco, se tuvieron en cuenta los siguientes argumentos adicionales:

- De lo ordenado en la Resolución 408 de 2012 donde no son tenidos en cuenta los vehículos tipo campero, atendiendo el modelo para la implementación del SITM MIO sustentado con base en los estudios LOGITRANS 2007, por la conclusión lógica que dichos vehículos no prestan el servicio en la "zona plana" de la ciudad donde lo presta el SITM MIO y se encuentran configurados para sí hacerlo en la zona de ladera donde no se cuenta con el servicio de transporte masivo, entre otras tantas conclusiones a las cuales no solo desde esta empresa se ha llegado, sino que a su vez, desde la misma Secretaría de Movilidad mediante informe del año 2023 la Subsecretaría de Movilidad Sostenible y Seguridad Vial, expuso sobre la problemática en cuestión. Este informe indica:
- Desde el inventario materializado en la Resolución No. 685 del 10 de noviembre de 2004, los vehículos tipo campero fueron excluidos del parque automotor asociado al Transporte Público Colectivo.
- En el Decreto No. 411-20-0302 del 15 de junio de 2007, los vehículos tipo campero no fueron incluidos para ser parte del proceso de reducción de oferta.
- En la Resolución 456 del 15 de agosto de 2007, no fueron cuantificados dentro de las capacidades mínimas y máximas los vehículos tipo campero.
- Los estudios efectuados por Logitrans (2007) y con los cuales se reestructuró el Transporte Público Colectivo para la implementación del Transporte Masivo, supedito los vehículos tipo campero para la FASE II la cual no ha entrado en vigencia.
- Los vehículos tipo campero para la reestructuración de los permisos de operación no fueron incluidos en los estudios sustento elaborados por Logitrans (2007) para la FASE I (actual).



- Logitrans cuantificó la capacidad transportadora de Decepaz y la Ermita en vehículos tipo microbús y buseta a excepción de la ruta 4C de esta última la cual tiene asociada una capacidad con base en vehículos campero.
- Estudios posteriores no relacionados en este documento Cal y Mayor (2018) y Transconsult (2021), limitan el uso de los vehículos tipo campero para la zona de ladera de la ciudad, donde por su difícil acceso, limita la operación del transporte en las modalidades Masivo y TPC.
- De acuerdo con lo consignado en el artículo 2.2.1.1.9.4. del Decreto 1079 de 2015, la unificación automática solo opera para rutas autorizadas con anterioridad al 5 de febrero de 2001 lo cual, en principio operaría para las Empresas, no obstante, se evidencia una errada interpretación del artículo indicado, pues la unificación opera por grupos de vehículos, pero no entre estos como al parecer se ha interpretado, veamos:

“Unificación automática. Las rutas autorizadas con anterioridad al 5 de febrero de 2001, podrán unificar la clase de vehículo autorizado en cada una de las rutas asignadas de acuerdo con los grupos señalados, así:

Automóvil, campero, camioneta Grupo A

Microbús Grupo B

Bus, buseta Grupo C”

Recordemos que los grupos están configurados de la siguiente manera:

Grupo A 4 a 9 pasajeros

Grupo B 10 a 19 pasajeros

Grupo C 20 a 39 pasajeros

Grupo D más de 40 pasajeros

Lo anterior entonces, nos permite concluir que la unificación automática se hace por grupos de vehículos ejemplo de ello sería 10 automóviles con 20 camionetas y 5 camperos al pertenecer al mismo grupo, no como erradamente se ha interpretado al unificar vehículos de distintos grupos, es lógico que un automóvil de 4 pasajeros no puede cuantificarse en la misma medida o capacidad de una buseta de 30 pasajeros.

- Esta situación se identificó para el caso de la Ermita la cual antes de 2001, contaba con habilitación para la prestación del servicio individual y colectivo (automóvil y camperos).
- Se identificó que la Secretaría de Movilidad ha expedido tarjetas de operación sin cuantificar los vehículos tipo campero dentro de la capacidad máxima autorizada a la empresa La Ermita.
- Se hace necesario de parte de la Secretaría de Movilidad la reestructuración de las empresas de transporte público que se encuentran habilitadas en la modalidad colectivo que cuenten con vehículos tipo campero, pues en los estudios de Transconsult (2021) no se plantea dicha reestructuración, existiendo un número de servicios significativos para la ciudad servidos por esta modalidad, recomendando dada la tipología vehicular autorizada, modificar su habilitación a MIXTO, lo cual,



conllevaría la normalización de la capacidad transportadora, la actualización del parque automotor, la redefinición de servicios y recorridos prestados, así como el saneamiento de esta modalidad del servicio.

- Se tomó como base para la identificación de las deficiencias planteadas, la empresa habilitada COOPERATIVA ESPECIALIZADA DE TRANSPORTE Y SERVICIOS LA ERMITA LTDA., atendiendo la complejidad de la situación comparada con Transportes DECEPAZ S.A.S. y la capacidad transportadora asociada a cada una de estas.
- Para el caso de la Ermita 4C, se debe reestructurar dicho permiso de operación, el cual se encuentra vigente y que cuenta con unas modificaciones del año 2015 que en su acápite considerativo es contrario a todo lo expuesto durante este documento, **pues en la Resolución No. 4152.0.21.2257 del 26 agosto de 2015 hace alusión a la existencia de 67 registros de camperos y a una capacidad transportadora unificada mínima de 330 unidades y máxima de 396 unidades, lo cual podría predicarse como aquella que se encuentra vigente, dada la fecha de su expedición.**

En el mes de Enero de 2025 se trató también el tema de los vencimientos de vida útil de los vehículos de la Cooperativa, que para el año 2025 será bastante dramática según se muestra en el siguiente cuadro general:

RESUMEN VENCIMIENTOS VIDA UTIL COOPERATIVA LA ERMITA

AÑO MODELO	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	TOTAL
AÑO VTO VIDA UTIL	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	
COOP ESP.TRANP-SERV. LA ERMITA	20									20
COOP ESP.TRANP-SERV. LA ERMITA		25								25
COOP ESP.TRANP-SERV. LA ERMITA			81							81
COOP ESP.TRANP-SERV. LA ERMITA				14						14
COOP ESP.TRANP-SERV. LA ERMITA					31					31
COOP ESP.TRANP-SERV. LA ERMITA						3				3
COOP ESP.TRANP-SERV. LA ERMITA							10			10
COOP ESP.TRANP-SERV. LA ERMITA								5		5
COOP ESP.TRANP-SERV. LA ERMITA									3	3
TOTALES ERMITA	20	25	81	14	31	3	10	5	3	192

% REDUCCION SOBRE TOTAL FLOTA	10.42%	13.02%	42.19%	7.29%	16.15%	1.56%	5.21%	2.60%	1.56%	100.00%
% REDUCCION ACUMULADO POR AÑO	10.42%	23.44%	65.63%	72.92%	89.06%	90.63%	95.83%	98.44%	100.00%	

Se observa que para finales del año 2025 el parque automotor de la Cooperativa en la modalidad de micros y busetas se verá afectada en un 66%, situación que afectaría significativamente los ingresos de la cooperativa por concepto de rodamientos.

En Enero de 2025 se trató nuevamente el tema de los vehículos que, estando posibilitados para trabajar, es decir que teniendo vida útil, no trabajaban. Se decidió proceder conforme a los estatutos a su desvinculación administrativa.



En el mes de Enero de 2025 se tomó la decisión de regresar al Despacho de Reserva de Carmesí y se establecieron los siguientes controles:

- Se debe controlar el ruido y la gritería cerca al lugar del despacho.
- Se prohíbe terminantemente fumar en el despacho por la afectación a residentes de pisos superiores.
- Se deben impedir los piropos a las residentes del sector.
- Se debe llevar un control permanente a las manchas de aceite dejadas por los vehículos para dispone permanentemente de bultos de aserrín.

Durante todo el año 2024 se hizo énfasis en que los despachadores se apropiaran de la herramienta tecnológica de la plataforma INNOBUS, sacando el provecho máximo que esta herramienta que permite optimizar el desarrollo de la operación, como en efecto lo ha hecho.

Además, se han establecido objetivos diarios por despacho en el número de vehículos entornados, en el control de vehículos desentornados, en el control de vueltas realizadas y pasajeros movilizados. De acuerdo los promedios logrados en cada ruta se pueden medir resultados y el compromiso de nuestros colaboradores, pudiéndose tomar en tiempo real las acciones correctivas del caso.

Adicionalmente se ha enfatizado en la importancia de atender a los requerimientos de las quejas ciudadanas ya que el usuario es quien informa ante las autoridades competentes la calidad de la prestación del servicio..

Carga

Durante la vigencia del ejercicio del año 2024 el Departamento de Transporte de Carga de la Cooperativa cumplió Once (11) años desde el inicio de operaciones de intermediación de transporte de mercancías, siendo entre los años 2022 a 2024 en los cuales logramos estabilizar y mantener un volumen de ventas brutas similares, y que se acercan a los valores históricos del inicio de nuestras operaciones; para el año 2024, específicamente desde el mes de Enero, se decide hacer la contratación de una persona con quien se pudiera ampliar la fuerza de ventas de servicios de carga de La Cooperativa; actualmente el departamento de Carga depende exclusivamente de los recursos económicos que genera la misma unidad de negocio y no requiere recursos de terceros para sostener su operación.

Las operaciones por intermediación en el departamento de transporte de Carga no se han dejado de ejecutar y hemos logrado en este año 2024, sostenernos en los mismos niveles de ventas brutas de los años 2022 y 2023; procurando conservar los costos fijos mensuales de nuestra capacidad instalada para lograr mejores resultados al cierre de las operaciones.



Mejoramos en el número de despachos, los cuales llevamos a 996, durante este año 2024 pues hemos continuado en las políticas administrativas adoptadas con los clientes donde logramos mejorar los márgenes de utilidad en la intermediación de transporte en un promedio por despacho del 14,86%, así como de los plazos comerciales otorgados para el pago de los fletes, los cuales mantenemos en plazos máximos de 50 días para los clientes fidelizados y 30 días para los clientes nuevos u ocasionales. Lo anterior ocasionó una mejor rotación de la cartera.

La planta de personal del Departamento de Carga se amplió con la llegada, en el mes de Enero de 2024 del comercial de carga (Ventas), y la consolidación del ayudante (Auxiliar-nivel básico) de carga con quien se lograron actualizar los procesos documentales, de reportes y logísticos del departamento y quien se incorporó desde Noviembre de 2023.

Pese a esto, continuamos con una significativa estabilización de los costos operativos directos, pues con tres (3) empleados directos se ha logrado sostener la operatividad del Departamento, mejorar en eficiencia de los tiempos para los cumplidos y facturación de los servicios a los clientes, así como la consecución de nuevos clientes quienes han ingresado para cubrir a otros con quienes los volúmenes de despachos se han disminuido.

A través del acompañamiento de ASP Consultoría Gerencial, hemos logrado que tanto el departamento de carga, como las diferentes áreas de La Cooperativa, estén al día con los reportes del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) que hay que hacer a través del Sisipesv de la Superintendencia de Puertos y Transportes.

En la actualidad a pesar de no tener vigente la Certificación BASC, hemos logrado conservar nuestros clientes más representativos, sin abandonar los procedimientos de seguridad implementados en el sistema; dentro del proceso de apoyo para el mantenimiento del PESV, logramos unificar políticas y conceptos que nos ayudaran a retomar la certificación BASC, razón por la cual durante el periodo 2024, se dio prioridad al mantenimiento del PESV.

Es importante generar recordación en el sentido de que, como consecuencia de las políticas adoptadas respecto de plazos y márgenes de utilidad, nuestros clientes fidelizados fueron reducidos y solo prestamos el servicio a quienes se acogieron a las nuevas disposiciones.

Para la vigencia 2024-2025, la póliza de seguro de transporte de mercancías continua activa con la compañía de seguros Zúrich, con quienes iniciamos 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 año 2024, se presentaron dos (2) novedades relacionada con siniestros por los servicios de transporte de carga en las vías nacionales, por lo que no hubo necesidad de afectar dicha póliza.

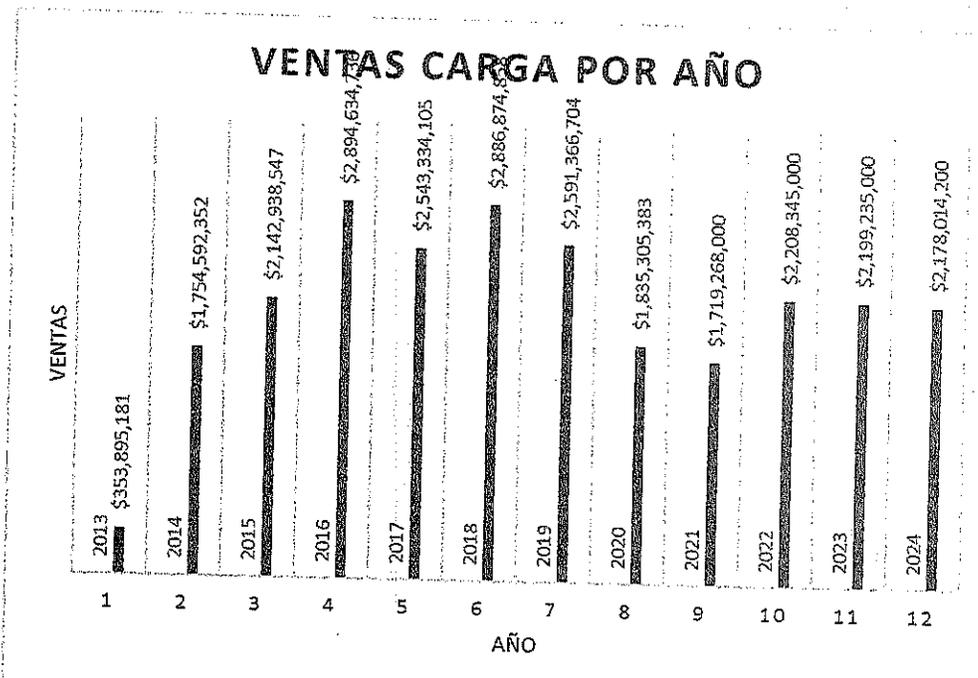
Continuamos con nuestros principales proveedores tanto para el aplicativo de generación de manifiestos de carga, Colombia Software, y con quienes adicionalmente se tienen los procesos de facturación electrónica tanto para las ventas del Departamento de Carga como para las ventas de la Lubriteca.

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

Al cierre del año 2024, 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, esta condición es innegociable con los terceros (Transportadores), toda vez que dicho dispositivo se hace necesario para que el proveedor BlindaKarga pueda hacer el respectivo seguimiento.

Para el año 2024, la Cooperativa continúa con el vínculo como agremiado a la Federación de Empresas Transportadoras de Carga de Colombia – “Fedetranscol”, quien a través de sus reportes de novedades en las vías nacionales nos ayuda a cumplir con las políticas del PESV y a permanecer la información relativa al sector de manera actualizada.

Continuamos con el objetivo de lograr mejorar las ventas brutas del departamento de Carga, conservando la tasa de intermediación promedio del 15%, lo que inevitablemente redundará en mejoras en la utilidad bruta por ventas en el departamento de Carga.



MES	VR. VENTA
2024	
ENERO	\$106.150.000
FEBRERO	\$208.440.000
MARZO	\$146.750.000
ABRIL	\$125.490.000
MAYO	\$171.540.000
JUNIO	\$148.290.000
JULIO	\$216.175.000
AGOSTO	\$158.548.600
SEPTIEMBRE	\$217.180.600
OCTUBRE	\$315.152.400
NOVIEMBRE	\$191.723.000
DICIEMBRE	\$172.574.600
TOTALES	\$2.178.014.200

Respecto de nuestros clientes, durante la vigencia del año 2024, se hicieron procesos de vinculación y desvinculación de generadores de carga, por tanto, consolidamos un registro de clientes de carga actualmente de:

Cientes Activos: 13



Es importante recordar que continuamos con la política de fidelización de clientes, con quienes hayan aceptado las condiciones comerciales, a quienes les ofrecemos una atención preferencial.

Para el año 2025 continuaremos con la ejecución de las políticas comerciales establecidas por la Cooperativa, sin ceder en márgenes de utilidad y plazos de pago, procurando la vinculación de nuevos clientes que puedan aceptar las condiciones preestablecidas y operativas de la Cooperativa y quienes nos garanticen una seguridad jurídica en los tratos comerciales.

Se están analizando cotizaciones para conseguir la certificación OEA que así como la certificación BASC necesita de auditorías previas para acceder a la misma.

Funcionarios del Departamento de Carga participaron del evento de Fenalco Valle del Cauca, "Valle compra Valle – Gran Networking empresarial", la rueda de negocios más grande del Valle del Cauca donde participaron alrededor de 800 empresarios de toda la región. La finalidad de esta participación era realizar contactos comerciales y dar a conocer los servicios de carga de la Cooperativa.

Accidentalidad 2024

Se mantiene en el año 2024 como se hizo en el año 2023, un cuadro estadístico relacionando no sólo los accidentes delicados o querellables; sino todo tipo de incidentes o accidentes graves ó simples que den pautas estadísticas para tomar medidas correctivas que conlleven a la reducción de la accidentalidad. Por ello los accidentes simples, los de culpabilidad de terceros y aquellos a los que se haya llegado a desistimientos, también hacen parte de los registros de la accidentalidad del año 2024.

Con estas características se hace real dar el resultado comparativo del año 2024 respecto del año 2023, manifestando que reflejó una disminución en la accidentalidad del 8.4% reflejados en 185 accidentes en el año 2024 y 202 en el año 2023. Independiente del resultado, se mantiene el ánimo negociador con los terceros afectados en procura de desistimientos que permitan disminuir la cantidad de accidentes reportados a la compañía de seguros con el propósito de afectar lo menos posible las reservas que hace la compañía por accidentalidad que a la postre afecta el costo de las pólizas para su renovación o inclusive para considerar continuar prestando ese servicio a nuestra empresa. Esta circunstancia efectivamente nos ha favorecido pues no ha habido incrementos considerables en el costo de renovación de pólizas RCE – RCC en los últimos años.

La mayor accidentalidad del año 2024, se presentó en el mes de Julio con una participación del 14.05% siguiéndole Febrero y Octubre con una participación del 11.35%



en cada mes, mientras el mes de menos accidentalidad se presentó en Septiembre con una participación del 3.24%.

En lo que respecta a la variación comparativa con el año anterior, el mes de Enero de 2024 con 17 accidentes y una participación del 9.19% del total del año, muestra un incremento de 183.3% respecto de los accidentes ocurridos en el año 2023 donde se presentaron sólo 6 accidentes, siendo el mes de menor accidentalidad de ese año con el 2.97% de participación total de la accidentalidad del año 2023.

Septiembre y Junio de 2024 redujeron la accidentalidad respecto del año 2023 en mayor proporción con un 53.8% y un 50% respectivamente. Esto significó que estos mismos meses (Septiembre y Junio de 2024) fueran los meses de menor accidentalidad del año 2024.

Se puede visualizar en el siguiente cuadro que en 8 meses del año 2024, se redujo la accidentalidad respecto del año 2023 y sólo fue mayor en 2024, en los meses de Enero, Julio Octubre y Noviembre.

Mes			2022	%	variación 2021- 2022	2023	%	variación 2022- 2023	2024	%	variación 2023-2024
Ene	5	5.81%	5	8.06%	0%	6	2.97%	20.0%	17	9.19%	183.3%
Feb	10	11.63%	7	11.29%	-30%	32	15.84%	357.1%	21	11.35%	-34.4%
Mar	6	6.98%	6	9.68%	0%	17	8.42%	183.3%	15	8.11%	-11.8%
Abr	10	11.63%	2	3.23%	-80%	20	9.90%	900.0%	17	9.19%	-15.0%
May	3	3.49%	4	6.45%	33%	15	7.43%	275.0%	10	5.41%	-33.3%
Jun	5	5.81%	4	6.45%	-20%	16	7.92%	300.0%	8	4.32%	-50.0%
Jul	6	6.98%	8	12.90%	33%	17	8.42%	112.5%	26	14.05%	52.9%
Ago	15	17.44%	5	8.06%	-67%	14	6.93%	180.0%	8	4.32%	-42.9%
Sep	5	5.81%	5	8.06%	99%	13	6.44%	160.0%	6	3.24%	-53.8%
Oct	9	10.47%	5	8.06%	-44%	14	6.93%	180.0%	21	11.35%	50.0%
Nov	8	9.30%	7	11.29%	-13%	17	8.42%	142.9%	18	9.73%	5.9%
Dic	4	4.65%	4	6.45%	0%	21	10.40%	425.0%	18	9.73%	-14.3%
TOTAL	86	100.00%	62	100.00%	-28%	202	100.00%	225.8%	185	100.00%	-8.4%



Accidentalidad por Rutas

Ruta	2022	%	variación 2021-2022	2023	%	variación 2022-2023	2024	%	variación 2023-2024
1	20	23.26%	-20.00%	33	16.34%	106.25%	41	22.16%	24.24%
2.3	32	37.21%	-31.25%	75	37.13%	240.91%	46	24.86%	-38.67%
7	6	6.98%	133.3%	45	22.28%	221.43%	4	2.16%	-91.11%
5.6	4	4.65%	100.00%	0	0.00%	NA	0	0.00%	NA
2C	13	15.12%	-69.23%	23	11.39%	475.00%	43	23.24%	86.96%
7C	4	4.65%	100.00%	20	9.90%	NA	42	22.70%	110.00%
MONTEBELLO	7	8.14%	-14.29%	6	2.97%	0.00%	9	4.86%	50.00%
TOTAL	86	100.00%	-27.91%	202	100.00%	225.81%	185	100.00%	-8.42%

Para el análisis de accidentalidad por rutas, no se considera representativa la ruta 5-6 pues está inactiva desde el año 2022 y la ruta 7 tampoco se tendría en cuenta en razón a que esta ruta sólo laboró hasta mediados del año 2024 y con una cantidad muy reducida de vehículos que no superaba los 6 vehículos laborando en promedio diario.

La ruta de Camperos (Montebello) tiene un comportamiento independiente a las rutas de los colectivos tanto por el tipo de vehículo como por el recorrido que es urbano y de ladera, además de que esta ruta está laborando con menos del 50% de la cantidad de vehículos desde Abril de 2021. De todas formas su participación en la accidentalidad del año 2024 con un 4.86% aunque parece bajo, en realidad a incrementado la accidentalidad respecto del año 2023 en un 50% y de sus 9 accidentes, 4 de ellos han presentado lesionados lo que da una alerta de atención a esta situación.

Las demás rutas de colectivos muestran un comportamiento muy similar en la participación de la accidentalidad del año 2024, mostrando la de más ocurrencia, la ruta 2-3 con un 24.86% de participación y siendo la ruta 1 la de menos participación con un 22.16%

La ruta 7C es la de mayor variación con respecto al año anterior con un incremento del 110% reflejados en 42 accidentes en el año 2024 y 20 en el año 2023.

La ruta 2-3 fue la de menor variación con respecto al año anterior con una disminución del 38.67% con la ocurrencia de 46 accidentes en 2024 con 75 accidentes en el año 2023.

En términos globales, la accidentalidad del año 2024, disminuyó en un 8.42% respecto del año 2023.



Por hipótesis de Responsabilidad los resultados fueron los siguientes:

Hipótesis de Culpabilidad	2022	%	variación 2021-2022	2023	%	variación 2022-2023	2024	%	variación 2023-2024
Conductores de La Ermita	43	50.0%		102					
Terceros	27	31.4%	-11.63%	100	50.5%	168.42%	119	64.3%	16.67%
Otras	16	18.6%	-63.0%	0	49.5%	900.0%	65	35.1%	-35.00%
TOTAL	86	100.0%	-12.50%	202	0.0%	100.00%	1	0.5%	NA
			-27.9%		100.0%	225.8%	185	100.0%	-8.42%

Por el número de accidentes que disminuyeron en 2024, se puede determinar que la accidentabilidad total por hipótesis de responsabilidad bajó en un 8.42% en 2024 respecto del año 2023, pero la parte de preocupación es que la participación de responsabilidad por parte de los conductores de la Ermita se ha incrementado (16.67%) mientras que la responsabilidad de terceros ha disminuido en un 35% respecto del año 2023. De otra parte la participación de culpabilidad durante la accidentalidad en 2024 es del 64.3% para los conductores de la Ermita mientras la responsabilidad de los terceros es del 35.1%.

Sigue siendo necesaria la participación de la empresa en acción y control como se mencionó en informe del año pasado, en los siguientes aspectos:

- Importancia de la adecuada contratación de conductores con una buena selección de los mismos y con la inducción que los haga sentir conscientes, antes de asumir el cargo de la responsabilidad que adquieren como conductores de un servicio público.
- Tomar medidas y controles efectivos sobre el estado de los vehículos que en su mayoría, de una parte están perdiendo su vida útil y de otra parte y por condiciones de rentabilidad; unas veces los conductores y otras veces los propietarios, no asumen una actitud responsable para mantener los vehículos en óptimas condiciones mecánicas para operar.
- Mantener controles internos y hacer seguimiento y análisis (planillas de chequeo diario) por parte de la empresa (jefe de transporte) para que los encargados de supervisar el estado de los vehículos antes de su enturne, sea realmente el que se necesita para una buena operación y segura de los vehículos, tomando acciones sobre los vehículos que presenten anomalías.



Por tipo de accidentes los resultados fueron los siguientes:

Resultado			2022	%	variación 2021-2022	2023	%	variación 2022-2023	2024	%	variación 2023-2024
Lesiones	29	33.72%	28	45.16%	-3.4%	70	34.65%	150.0%	52	25.74%	-25.7%
Daños	56	65.12%	34	54.84%	-39.3%	131	64.85%	285.3%	133	65.84%	1.5%
Homicidio	1	1.16%	0	0.00%	-100.0%	1	0.50%	NA	0	0.00%	NA
TOTAL	86	100.00%	62	100.00%	-27.91%	202	100.00%	225.81%	185	91.58%	-8.42%

Por tipo de accidentes se muestra un 25.74% de participación en el año 2024 por lesiones y un 65.84% por daños con una disminución global respecto del año 2023 del 8.42%.

Comparativamente con el año 2023 se ha disminuido la ocurrencia de accidentalidad con lesiones en un 25.7% con 52 lesiones en 2024 contra 70 en 2023 pero se ha incrementado en un 4.5% la ocurrencia por daños con 133 en 2024 contra 131 en 2023.

No se registraron homicidios por accidentes en el año 2024.

Se han reportado aviso de siniestro a la compañía de seguros 54 accidentes del año 2024.

Desistimientos	Sin datos confirmados
Casos Querellados	Sin datos confirmados
Reportados por Aseguradora	54



6. ASPECTOS AREA ADMINISTRATIVA

Por recomendación de la Junta de Vigilancia, desde el mes de Octubre de 2023 y hasta mediados del mes de Enero del año 2024 se realizó un trabajo importante con relación a la cartera de aportes de asociados.

En el mes de Enero de 2024 se autoriza el enlucimiento de la sede de la Cooperativa. Gran parte de estos trabajos fueron adelantados con el apoyo del personal de la Cooperativa y otros como la pintura de la fachada a través de un contratista de obra.

Con fecha Enero 17 de 2024 se recibe comunicación de la Junta de Vigilancia, nuevamente sobre la importancia de la cartera de aportes de asociados.

Desde el mes de Enero de 2024 y hasta la fecha, se hace seguimiento permanente de los inventarios de elementos de lubriteca para venta en los despachos a efectos de garantizar un buen servicio.

En el mes de Marzo de 2024 se revisa la planta de personal de la Cooperativa y se revisan las asignaciones salariales.

El día 15 de Marzo de 2024, en la primera reunión del nuevo consejo de administración, posterior a la realización de la Asamblea General Ordinaria de Asociados No.077 celebrada el día 9 de Marzo de 2024, se efectuó la presentación de los asociados elegidos:

CONSEJO DE ADMINISTRACION PERIODO 2024-2026	
PRINCIPALES	SUPLENTES
DIEGO LUIS GIRALDO LOZANO	HECTOR HERNAN GOMEZ
JULIO CESAR CIFUENTES CUELLAR	HUXLEY REYES MOLINA
CARLOS EDINSON HENAO COLINA	NESTOR GOMEZ
ISIDRO GOMEZ BRICEÑO	GIOVANNI GOMEZ BRICEÑO
FRANK ALEXANDER ROSERO	LUIS FELIPE PALOMINO CORDOBA

Es elegido como Presidente del Consejo de Administración el Consejero Diego Luis Giraldo Lozano, como Vicepresidente el Consejero Isidro Gómez Briceño y como Secretario el Consejero Julio Cifuentes.

En el mes de Marzo de 2024 se vuelven a realizar cobros persuasivos de cartera y se autoriza la realización de acuerdos de pago a corto plazo.

En el mes de Abril de 2024 se nombre los nuevos comités de apoyo:

COMITÉ DE TRANSPORTE (ART. 84 ESTATUTOS)

COMITÉ OPERATIVO DE TRANSPORTE

COMITÉ TECNICO DE TRANSPORTE



COMITE DE CREDITO (ART. 85 ESTATUTOS)
COMITÉ DE EDUCACION (ART. 86 ESTATUTOS)
COMITÉ EMPRESARIAL (ART.87 ESTATUTOS)
COMITÉ DE SOLIDARIDAD (ART.88 ESTATUTOS)
COMITÉ DE DISCIPLINA (ART. 89 ESTATUTOS)
COMITÉ DEL PROGRAMA DE REPOSICION DE EQUIPOS (ART.91 ESTATUTOS)

Durante el mes de Abril de 2024 se hace gestión frente a los asociados que no han cumplido con el aporte extraordinario de \$100.000 establecido en la Asamblea Ordinaria de Asociados 075 de Febrero 26 de 2022, destinado a una solidaridad con el asociado Luis Felipe Palomino.

Con fecha Mayo 3 de 2024 el asociado Julio Arboleda presenta solicitud para se atendido por el consejo de administración para revisar el pago de obligaciones pendientes. El siguiente era el estado de las obligaciones del señor Arboleda con corte a Abril 30 de 2024:

Valor en Mora por Rodamiento	:	\$ 419.000
Valor en Mora por Seguros de Resp. Civil	:	\$23.062.520
Valor en Mora por Aportes Extr. de Asamblea	:	\$ 100.000
Sub total	:	\$23.581.520
Valor Intereses de Mora	:	\$ 5.635.568
Valor Total con Intereses de Mora	:	\$29.217.088

En el mes de Mayo de 2024 se analiza el tema de la expedición de la Resolución del Ministerio de Transporte No.40595 de Julio 12 de 2022, sobre los Planes Estratégicos de Seguridad Vial de las empresas (no solo de transporte) que pasaron a ser más allá de una formulación de un Plan, a ser un sistema de Gestión. El Sistema de Gestión PESV, se implementa en armonía con del Sistema de Gestión en Seguridad y Salud en el Trabajo SGSST (Norma ISO 45001) y además facilita que muchos procesos queden listos para implementar la norma de control de calidad ISO 9001. Se autorizó la contratación de una asesoría para la implementación del Sistema de Gestión PESV.

En el mes de Mayo de 2024 y dentro de las estrategias del Sistema de Gestión PESV se retoma el tema revisiones preventivas bimensuales, las mismas se suspendieron a raíz de la pandemia y el estallido social.

El día 22 de Mayo de 2024 se atiende al asociado Julio Arboleda, quien presentó propuesta para el pago parcial de sus obligaciones en mora la cual no fue aceptada por el Consejo de Administración.

El Consejo de Administración trasladó el caso del asociado Julio Arboleda a la Junta de Vigilancia para que se iniciara proceso disciplinario al tenor de los Estatutos de la Cooperativa:



En el mes de Julio de 2024 se analiza el tema del horario de atención al público respecto a la reducción de una nueva hora en el horario laboral conforme a lo establecido en la Ley 2101 de Julio 15 de 2021. Conforme a lo anterior se determinó fijar el horario de atención de la siguiente forma:

De lunes a viernes: de 8:00 A.M. A 12:00 M. y de 1:00 P.M. A 5:00 P.M.
Los días sábado : de 8:00 A.M. A 1:00 P.M.

En el mes de Julio de 2024 se efectuó el análisis de estados financieros a Junio 30 de 2024 realizándose por parte de la Contadora y del señor Gerente las explicaciones de cada una de las cuentas del estados de resultados y del balance y resuelven las dudas presentadas por los miembros del Consejo sobre los estados financieros de la Cooperativa a Junio 30 de 2024.

En el mes de Julio también se autoriza la consecución de un nuevo alcoholímetro para reforzar los controles de alcoholemia especialmente los fines de semana.

En el mes de Julio de 2024 se acomete es estudio de la cartera en mora por grupos familiares iniciando en orden de prioridades con el caso de la Cartera del grupo familiar encabezado por el asociado Ernesto Rentería.

Adicionalmente se activa una estrategia para atacar los casos de mayor morosidad para lo cual se inició con un grupo de 25 asociados.

En el mes de Agosto de 2024, después de agotar los medios persuasivos se determina llevar los casos de mayor morosidad a cobros jurídicos.

En el mes de Agosto de 2024 se promueve la estrategia de implementación procesos de entrenamiento cruzado para el personal, para permitir la polifuncionalidad de los funcionarios y evitar contratiempos en reemplazos por términos de contrato.

En el mes de Septiembre de 2024 se vuelve a revisar la política de número máximo de vehículos por grupo familiar y se solicita iniciar con las acciones correspondientes, de conformidad con lo dispuesto en el Acta No. 605 de Noviembre 21 de 2013.

En el mes de Septiembre de 2024 se presentan las propuestas económicas de la intervención de obra civil para el mantenimiento general y pintura de la fachada del edificio y se autoriza su contratación.

En el mes de Agosto de 2024 se logra la regularización de las obligaciones en mora del grupo familiar encabezado por asociado Ernesto Rentería y se autorizan las cartas de intención de venta de los vehículos.

En el mes de Septiembre de 2024 se autoriza un acercamiento con el abogado Edward Londoño, delegado por el señor Julio Arboleda para la conciliación de las cuentas que tiene por pagar con La Cooperativa, toda vez que la empresa había puesto todo de su



parte para facilitar la intención de venta de un Campero y el trámite de traspaso con el ánimo de lograr un acuerdo.

En el mes de Septiembre de 2024 se realiza un completo seguimiento de los casos de reubicados por parte del asesor en SGSST y por parte del profesional SGSST.

El día 23 de Septiembre de 2024 se presenta un hecho lamentable referente al caso del fallecimiento del trabajador LUIS FERNANDO CARDENAS OSPINA, quien se desempeñaba como supervisor de la Cooperativa, en hechos que son material de investigación por parte de Fiscalía General de la Nación.

En el mes Octubre de 2024 la compañía Seguros Mundial, a través de Asesores de Seguros Palmaseca, presentó oferta para el mejoramiento de la tercera capa, o capa de protección patrimonial mejor conocida como PLO (Predios, Labores y Operaciones). Además de conservaron las coberturas básicas y en exceso de los seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual.

En el mes de Octubre se reincorpora a la planta de cargos de la Cooperativa el cargo de Asistente de Transporte para apoyar las labores de administración del sistema innobus.

En el mes de Diciembre de 2024 y a raíz de la renuncia al cargo de Presidente del Consejo de Administración presentada por el señor Diego Giraldo, la cual fue aceptada por el pleno del Consejo de Administración, se procedió a la elección de nuevos dignatarios. Como Presidente del Consejo de Administración fue designado el Consejero Julio Cesar Cifuentes Cuellar y como Secretario el Consejero Carlos Edison Henao Colina. El Consejero Isidro Gómez seguirá en el cargo de Vicepresidente del Consejo de Administración.

En el mes de Diciembre de 2024 se informa que el Dr. Edward Londoño, abogado que representaba al señor Julio Arboleda ya no lo estaba representado pues le había incumplido compromisos frente a un arreglo de las obligaciones con la Cooperativa, pues se le había autorizado la venta de un vehículo para que pudiera pagar las deudas con la Cooperativa e incumplió el compromiso. Conforme a lo anterior el Consejo de Administración autorizó para que se iniciaran los trámites de desvinculación administrativa de los vehículos del señor Julio Arboleda.

Se definió plazo perentorio hasta el día 16 de Diciembre de 2024 para que los asociados firmaran los contratos de transacción que garantizan el pago de las primas de los seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual de la vigencia Nov. 29 de 2024 a Nov. 29 de 2025.

En el mes Diciembre de 2024 se culminaron las labores de la adecuación de la Sede de la Cooperativa, las cuales se inició con el enlucimiento de la fachada, posteriormente con la adecuación de toda el área de la Lubriteca en el primer piso, la pintura total de los pisos segundo y tercero, la optimización de los espacios y la instalación de paneles en vidrios



de seguridad para dividir las áreas operacionales. Gran cantidad de la mano de obra utilizada fue puesta por el grupo de supervisores y algunos de los motoristas reubicados.

En el mes de Diciembre de 2025 se determina modificar la planta de personal, creando el cargo de Jefe de Transporte, que entró a ejercer el señor Mauricio Sánchez quien por muchos años se venía desempeñando como despachador.

En el mes de Enero de 2025 se revisa el valor del rodamiento de micros y busetas, para lo cual se presentaron los correspondientes análisis partiendo de la base que el mismo no se había incrementado durante los últimos tres años y previendo un posible incremento de \$200 en la tarifa antes de terminar el mes de Enero de 2025.

En el siguiente cuadro se muestra la evolución de la tarifa del colectivo:

EVOLUCION TARIFAS TRANSPORTE SERVICIO URBANO DESDE EL AÑO 2007 HASTA 2024					
AÑO	DECRETO	FECHA DECRETO	TARIFA	VAR. ABS.	VAR. REL.
2007	411.20.0420	JULIO 24 DE 2007	1,400		
2008	411.0.20.0383	JULIO 21 DE 2008	1,500	100	7.14%
2012	411.0.20.0439	JULIO 16 DE 2012	1,600	100	6.67%
2014	411.0.20.0898	DICIEMBRE 24 DE 2014	1,700	100	6.25%
2016	411.0.20.0054	ENERO 29 DE 2016	1,800	100	5.88%
2017	4112.010.20.0066	ENERO 31 DE 2017	1,900	100	5.56%
2018	4112.010.20.0069	FEBRERO 22 DE 2018	2,000	100	5.26%
2019	4112.010.20.0132	MARZO 08 DE 2019	2,100	100	5.00%
2019	4112.010.20.0524	JULIO 24 DE 2019	2,200	100	4.76%
2022	4112.010.20.0021	ENERO 22 DE 2022	2,400	200	9.09%
2023	4112.010.20.0026	ENERO 22 DE 2023	2,700	300	12.50%
2024	4112.010.21.0432	ABRIL 26 DE 2024	3,000	300	11.11%
2025		PROY	3,200	200	6.67%

a partir de Enero 23 /2023

a partir de Abril 26 /2024

Conforme a lo anterior los valores de la década quedaron de la siguiente forma a partir del 1 de febrero de 2025:

VALOR DECADAS A PARTIR DE FEBRERO 1 DE 2025

FECHA DE PAGO	PERIODO	CONCEPTO	VALOR 2025	
			MICROS	BUSETAS
12 de Cada Mes	01 al 10 de Cada Mes	Rodamiento	\$ 820,000	\$ 820,000
		Seguros RCC-RCE	\$ 112,667	\$ 155,333
		Seg. Social	\$ 314,000	\$ 314,000
		GPS	\$ 50,000	\$ 50,000
PRIMERA DECADA		Total	\$ 1,296,667	\$ 1,339,333
22 de Cada Mes	11 al 20 de Cada Mes	Rodamiento	\$ 820,000	\$ 820,000
		Seguros RCC-RCE	\$ 112,667	\$ 155,333
		Seg. Social	\$ 314,000	\$ 314,000
SEGUNDA DECADA		Total	\$ 1,246,667	\$ 1,289,333
30 de Cada Mes	21 al 30 de Cada Mes	Rodamiento	\$ 820,000	\$ 820,000
		Seguros RCC-RCE	\$ 112,667	\$ 155,333
		Seg. Social	\$ 314,000	\$ 314,000
TERCERA DECADA		Total	\$ 1,246,667	\$ 1,289,333
		Total Mes	\$ 3,790,000	\$ 3,918,000
Total Promedio Decada			\$1,263,333	\$1,306,000



En el mes de Enero de 2025 y conforme al artículo 76 de los estatutos de la Cooperativa, que establece que es función del Consejo de Administración aprobar la estructura y planta de personal y los niveles de remuneración se volvieron a revisar las escalas salariales autorizándose un incremento del tres por ciento (3%) sobre los valores globales de la nómina promedio del año 2024.

El Consejo de Administración aprobó por unanimidad que la Primera Década de Rodamiento del mes de Enero de 2025 se liquidara sobre la base de cinco (5) días.

En el mes de Enero de 2025 se reglamentaron las solicitudes de permisos para los conductores a efectos de controlar las inasistencias injustificadas y que afectan la correcta prestación del servicio.

Se estableció la obligatoriedad que cada Área Funcional de la Cooperativa, presente al inicio de cada vigencia el PLAN DE TRABAJO ANUAL, con el cual se verificara la evaluación desempeño de las mismas.

Control de Cartera:

Durante el año 2024 el Consejo de Administración revisó el seguimiento mensual y permanente a la evolución 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 2024:



CARTERA Y PROVISIONES DICIEMBRE 31 (2011 A 2024)						
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
	38%	25%	4%	3%	30%	100%
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
2022	484,991,725	100,277,980	47,119,682	12,642,067	140,075,035	785,106,489
	62%	13%	6%	2%	18%	100%
PROVISION						12,983,195
2023	279,498,172	248,633,598	27,559,350	19,887,784	152,038,552	727,617,456
	38%	34%	4%	3%	21%	100%
PROVISION						25,019,733
2024	531,207,994	59,379,790	6,786,222	12,676,284	87,322,754	697,373,044
	76%	9%	1%	2%	13%	100%
PROVISION						0

Se puede observar como para el año 2024 la cartera mejoró en su composición ya que la cartera corriente pasó de un 38% en el 2023 a un 76% en el 2024. Esta situación hizo que la cartera en mora pasara de un 63% a un 24%, con reducción en todos los rangos de cartera. Esta situación hizo no se realizara provisión de cartera al cierre de la vigencia fiscal de 2024.



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.

Se destaca que después de un año difícil como lo fue el año 2020, en el que, por motivos por todos conocidos, se generó una pérdida grande, venimos de cuatro ejercicios con resultados positivos como se ilustra en el siguiente cuadro:

EVOLUCION DE PERDIDAS 2018-2024 SIN AJUSTES NIIF (Miles de \$)							
CONCEPTO	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
PERDIDAS ACUMULADAS VIGENCIA ANTERIOR	-458,317	-429,276	-384,190	-1,244,530	-879,570	-716,289	-448,282
PERDIDA O UTILIDAD DEL EJERCICIO	35,116	47,286	-860,340	369,502	166,637	275,300	26,783
AJUSTE EXCEDENTES X VENTAS TERCEROS	-6,075	-2,200	0	-4,542	-3,356	-7,293	-7,047
PERDIDAS ACUMULADAS AL FINAL DEL PERIODO	-429,276	-384,190	-1,244,530	-879,570	-716,289	-448,282	-428,546

Es importante recordar que el ejercicio del año 2018 comenzó con una pérdida acumulada de \$458 Millones en razón a la afectación que se tuvo por un proceso de responsabilidad civil fallado en contra de la Cooperativa en el año 2017 (caso Micro 056 demandante José Omar Pasuy), el cual no fue debidamente atendido.

Se llama la atención en que de no haberse generado el impacto de la pandemia en el año 2020, desde la vigencia del año 2022 ya se podría haber superado la situación de pérdida acumulada.

De los resultados consolidados del ejercicio de Enero 1 a Diciembre 31 de 2024 y su comparativo con el mismo período de año anterior se destacan los siguientes aspectos a comentar:



1. ANALISIS DE RESULTADO INTEGRAL

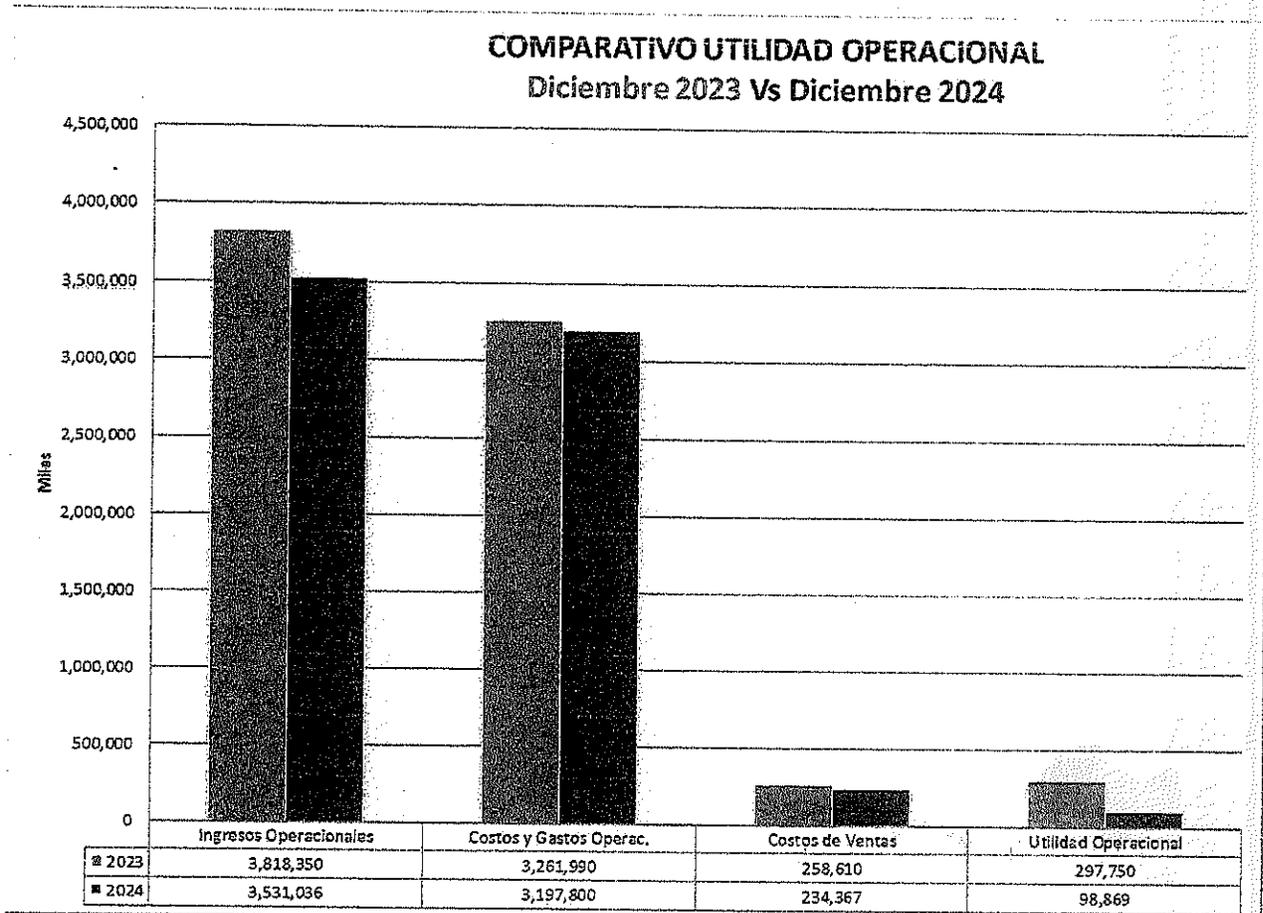
COOPERATIVA LA ERMITA LTDA
 ANALISIS DE RESULTADO INTEGRAL
 COMPARATIVO DICIEMBRE/2024-DICIEMBRE/2023
 (Cifras en Miles de \$)

CUENTA	DESCRIPCION	ACUMULADO dic-24	%	PROMEDIO MES	ACUMULADO dic-23	%	PROMEDIO MES	VARIACION RELATIVA
4 INGRESOS								
41 INGRESOS OPERACIONALES								
4135	COMERCIO AL POR MAYOR Y AL POR MENC	298,486	8%	24,874	296,871	8%	24,739	1%
4145	TRANSPORTE ALMACENAMIENTO Y COMUNI	2,694,143	82%	241,179	3,177,392	83%	264,783	-9%
4145	TRANSPORTE DE CARGA	339,101	10%	28,258	344,087	9%	28,674	-1%
4175	DEVOLUCIONES,REBAJAS Y DESC.EN VENT.	-694	0%	-58		0%	0	0%
	INGRESOS OPERACIONALES	3,531,036	100%	294,253	3,818,350	100%	318,196	-8%
5 COSTOS Y GASTOS								
51 OPERACIONALES								
5105	GASTOS DE PERSONAL	1,732,349	49%	144,362	1,439,141	38%	119,928	20%
5110	GASTOS GENERALES	1,425,366	40%	118,781	1,744,520	46%	145,377	-18%
5125	DEPRECIACIONES	8,320	0%	693	39,155	1%	3,263	-79%
5140	GASTOS FINANCIEROS	163	0%	14	2,912	0%	243	0%
5195	BENEFICIO EMPLEADOS	31,602	1%	2,634	36,262	1%	3,022	0%
	OPERACIONALES	3,197,800	91%	266,483	3,261,990	85%	271,833	-2%
6 COSTOS DE VENTAS								
6135	COMERCIO AL POR MAYOR Y AL POR MENC	234,367	7%	19,531	258,611	7%	21,551	-9%
	COSTOS DE VENTAS	234,367	7%	19,531	258,611	7%	21,551	-9%
	COSTOS OPERAC. Y DE VENTAS	3,432,167	97%	286,014	3,520,601	92%	293,383	-3%
	UTILIDAD OPERACIONAL	98,869	3%	8,239	297,749	8%	24,812	-87%
42 INGRESOS NO OPERACIONALES								
4210	FINANCIEROS	18,709	1%	1,559	26,524	1%	2,210	-29%
4250	RECUPERACIONES	28,823	1%	2,402	110,766	7%	9,231	0%
4295	DIVERSOS	22,770	1%	1,898	112,656	3%	9,388	-80%
	INGRESOS NO OPERACIONALES	70,302	2%	5,859	249,946	7%	20,829	-72%
53 GASTOS NO OPERACIONALES								
5305	GASTOS FINANCIEROS	114,694	3%	9,558	174,366	0%	14,531	0%
5310	PERDIDA EN VENTA Y RETIRO DE BIENES	3,833	0%	319	1,336	0%	111	0%
5315	GASTOS EXTRAORDINARIOS	6,500	0%	542	29,065	1%	2,422	0%
5395	GASTOS DIVERSOS	16,849	0%	1,404	3,084	0%	257	0%
5405	GASTOS EJERCICIOS ANTERIORES	512	0%	43	64,544	2%	5,379	0%
	NO OPERACIONALES	142,388	4%	11,866	272,395	7%	22,700	-48%
	UTILIDAD NO OPERACIONAL	(72,086)	-2%	(6,007)	(22,449)	-1%	(1,871)	221%
UTILIDAD EJERCICIO		26,783	1%	2,232	275,300	7%	22,942	-90%
LUBRITECA UTILIDAD BRUTA		64,119	21%		38,260	13%		
UTILIDAD BRUTA CARGA		339,101	12%		344,087	11%		
UTILIDAD OPERACIONAL		98,869			297,749			
MARGEN OPERACIONAL		3%			8%			
RENTABILIDAD SOBRE PATRIMONIO		9.5%			143.2%			
RENTABILIDAD SOBRE ACTIVO		1.4%			14.2%			



Los ingresos operacionales a Diciembre de 2024 disminuyeron en un 8% con relación a de los ingresos operacionales a Diciembre de 2023. Esta disminución se da especialmente por una reducción en los ingresos por rodamiento y un menor valor en los ingresos por margen de carga decrecieron en un 1% en razón a la misma desaceleración de la economía durante el año 2024, que hizo que los generadores de carga disminuyeran sus requerimientos de servicios. Es necesario aclarar que los valores registrados por carga solo corresponden a los ingresos que se generan en la intermediación. Por su parte los ingresos por lubriteca crecieron en un 1%.

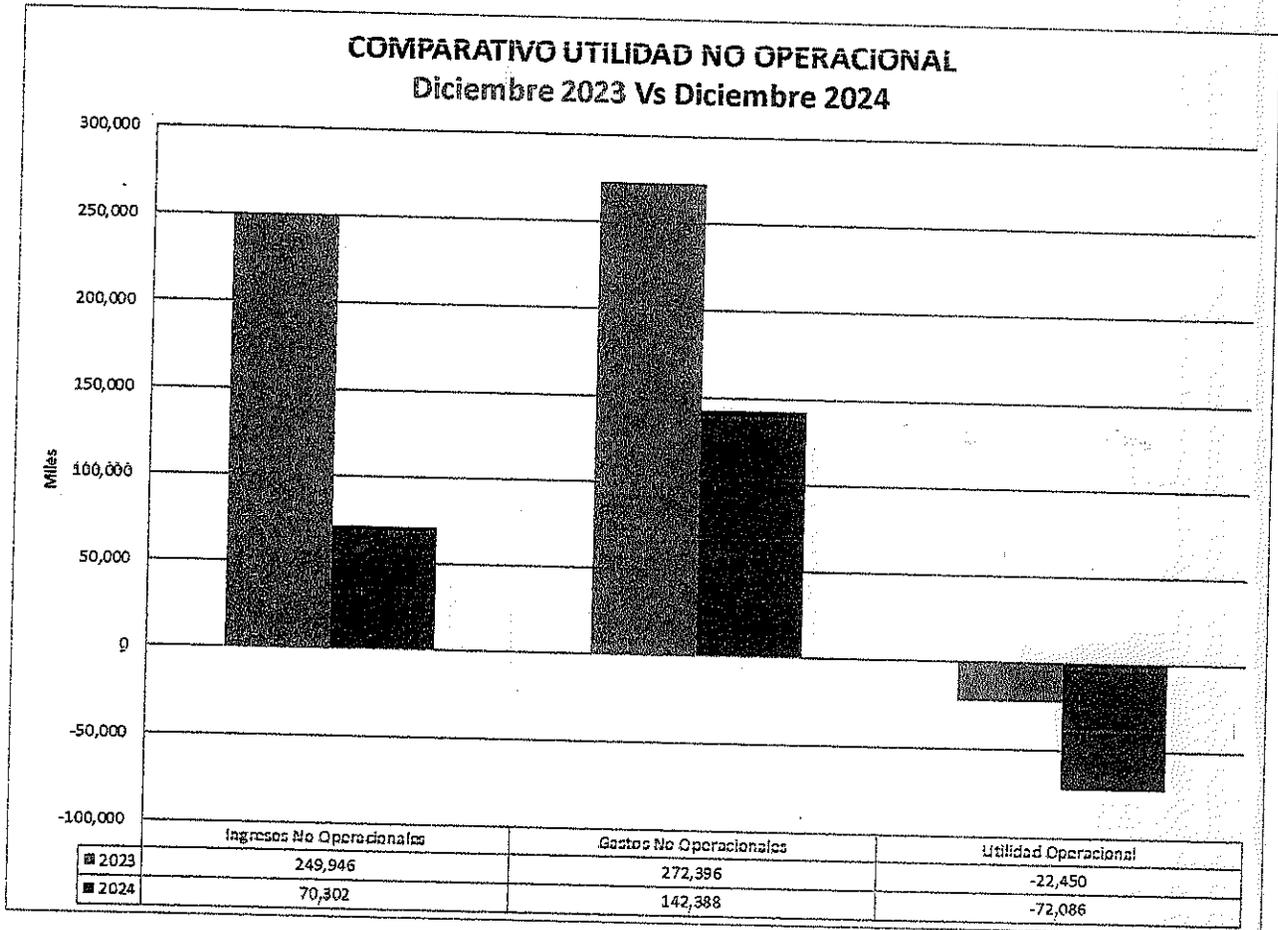
Los gastos operacionales disminuyeron en un 2% con relación a Diciembre de 2023, situación que se explica entre otros aspectos por la reducción significativa del 18% en los gastos generales al generarse una política de racionalización y control del gasto. y por los beneficios obtenidos en descuentos comerciales por parte de proveedores y contratistas. El consolidado de costos y gastos operacionales con los costos de ventas representó también una reducción del 3%. A Diciembre 31 de 2024 se generó una utilidad operacional de 98.9 millones, muy inferior a la generada a Diciembre 31 de 2023 por \$297.7 millones.



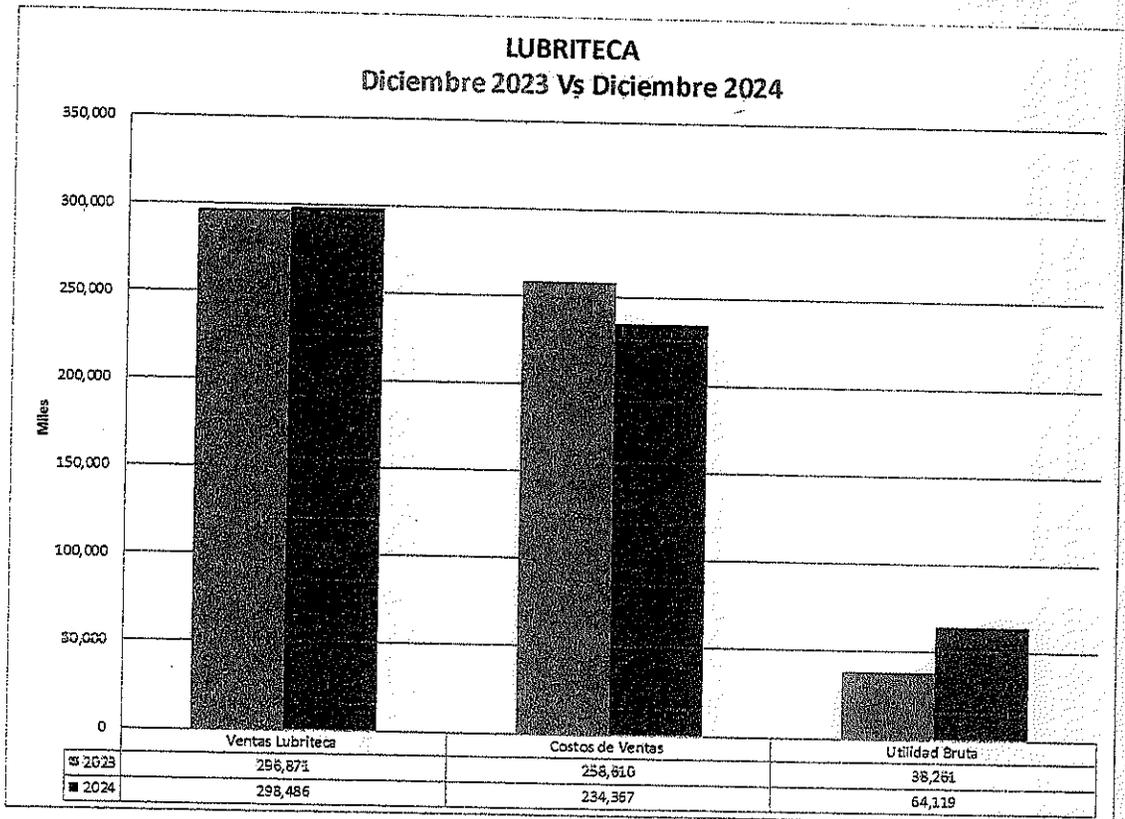


Por su parte a diciembre de 2024, los ingresos no operacionales presentaron una disminución del 72% frente a los ingresos no operacionales de diciembre 2023, pasando de \$249.9 millones a \$70.3 millones.

Los gastos no operacionales presentaron una disminución del 48%, pasando de \$272.4 millones en 2023 a \$142.4 millones en 2024, lo que hizo que se generara una pérdida no operacional de \$72.1 millones, superior a la registrada a diciembre de 2023 de \$22.4 millones.



En el resultado de la lubriteca se observa que mantuvo el margen de utilidad bruta del 12% para el año 2024 frente a la registrada para el año 2023 que fue del 11%.



Con respecto al año inmediatamente anterior, donde se generaron unos excedentes de \$275.3 millones, para este año como era previsible por efecto del no incremento del valor de rodamiento, se volvieron a generar excedentes cooperativos, pero no en el volumen esperado, esta vez por valor de \$26.8 millones.

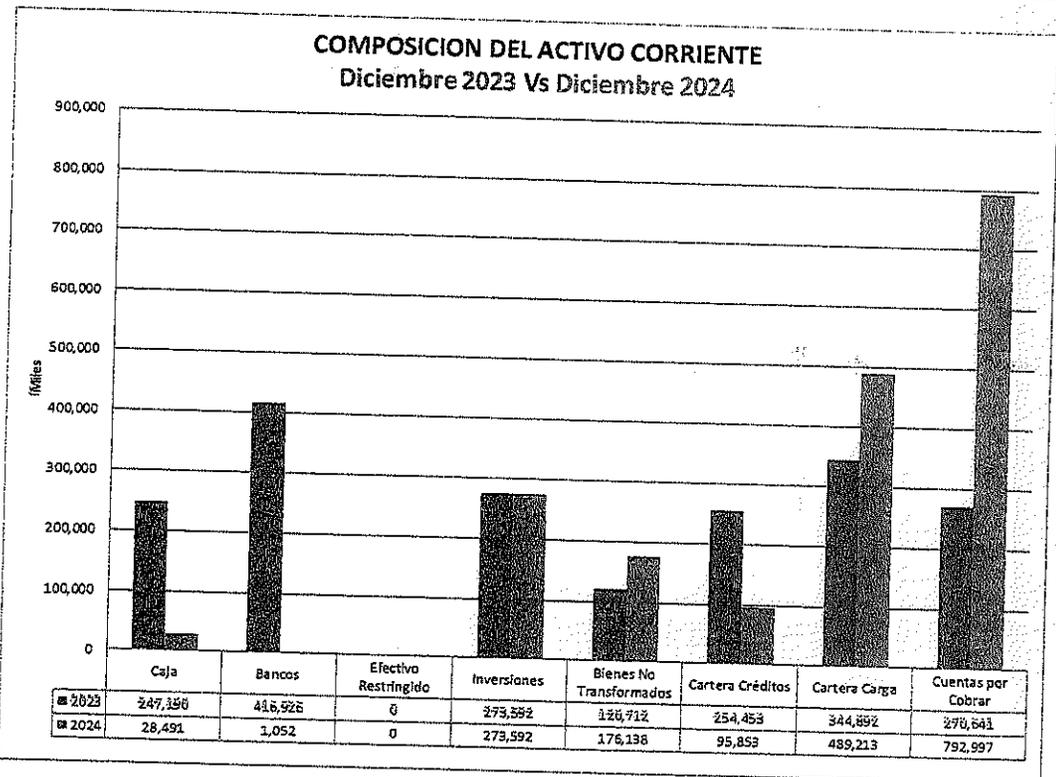


2. BALANCE GENERAL

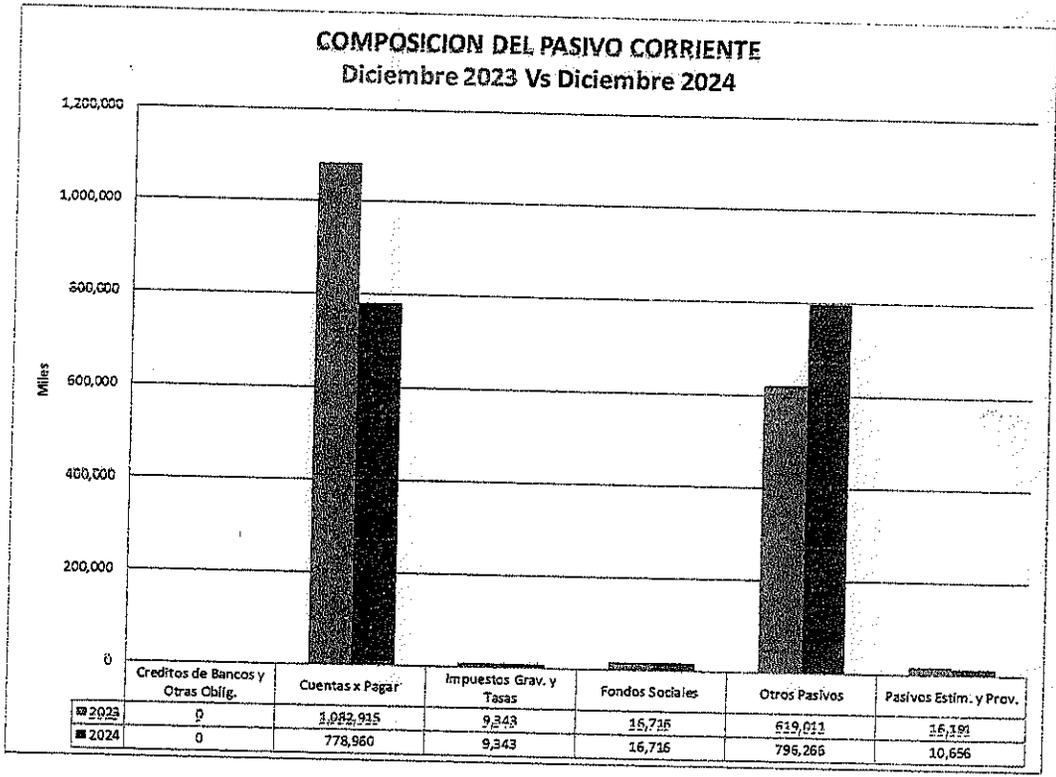
COOPERATIVA LA ERMITA LTDA
 ANALISIS DEL ESTADO DE SITUACION FINANCIERA
 COMPARATIVO DICIEMBRE/2024 DICIEMBRE/2023
 (Cifras en Miles de \$)

CUENTA	dic-24	%	dic-23	%	VARIACION ABSOLUTA	VARIACION RELATIVA
ACTIVOS						
ACTIVO CORRIENTE						
1105 CAJA	28,491	2% ^F	247,190	13%	-218,699	-88%
1110 BANCOS Y OTRAS ENTIDADES	1,052	0%	416,926	22%	-415,874	-100%
12 INVERSIONES	273,592	14%	273,592	14%	0	0%
1305 BIENES NO TRANSFORMADOS POR LA ENTIDAD	176,138	9%	120,712	6%	55,426	46%
14 CARTERA DE CREDITO ASOCIADOS	95,853	5%	254,453	13%	-158,600	-62%
15 CARTERA DE CARGA	489,213	26%	344,892	18%	144,321	42%
16 CUENTAS POR COBRAR	792,997	42%	270,640	14%	522,357	193%
TOTAL CORRIENTE	1,857,336^F	98%	1,928,405	100%	-71,069	-4%
ACTIVO NO CORRIENTE						
17 PROPIEDADES, PLANTA Y EQUIPO	35,388	2%	8,078	0%	27,310	338%
19 OTROS ACTIVOS	-	0%	-	0%	0	0%
TOTAL ACTIVO NO CORRIENTE	35,388^F	2%	8,078	0%	27,310	338%
TOTAL ACTIVOS	1,892,724	100%	1,936,483	100%	-43,759	-2%
PASIVOS						
PASIVO CORRIENTE						
23 CREDITOS DE BCOS Y OTRAS OBLI.FINANGIER	-	0%	-	0%	0	0%
24 CUENTAS POR PAGAR	778,960	41%	1,082,915	56%	-303,955	-28%
25 IMPUESTOS GRAVAMENES Y TASAS	9,343	0%	9,343	0%	0	0%
26 FONDOS SOCIALES,MUTUALES Y OTROS	16,716	1%	16,716	1%	0	0%
27 OTROS PASIVOS	796,266	42%	619,011	32%	177,255	29%
28 PASIVOS ESTIMADOS Y PROVISIONES	10,656	1%	16,191	1%	-5,535	0%
TOTAL PASIVO CORRIENTE	1,611,941	85%	1,744,176	90%	-132,235	-8%
PATRIMONIO						
31 CAPITAL SOCIAL	936,161	49%	874,469	45%	61,692	7%
32 RESERVAS	260,785	14%	260,785	13%	0	0%
33 FONDOS DE DESTINACION ESPECIFICA	28,538	2%	21,245	1%	7,293	34%
35 RESULTADOS DEL EJERCICIO	26,783	1%	275,300	14%	-248,517	-90%
36 RESULTADOS DE EJERCICIOS ANTERIORES	-448,281	-24%	-716,289	-37%	268,008	0%
AJUSTES NIIF	-523,203	-28%	-523,203	-27%	-	-
TOTAL PATRIMONIO	280,783	15%	192,307	10%	88,476	46%
TOTAL PASIVO MAS PATRIMONIO	1,892,724	100%	1,936,483	100%	-43,759	-2%
RAZON CORRIENTE	1.2		1.1			
CAPITAL DE TRABAJO	245,395		184,229			
INDICE DE ENDEUDAMIENTO	85%		90%			

Los activos corrientes variaron algo en su composición destacándose una disminución en la cuenta de caja y bancos, en razón al contrato de administración de recursos, una disminución en la cartera de crédito asociados por una mejor gestión en el cobro por cartera y aumento de las cuentas por cobrar que se refieren a la cartera corriente.

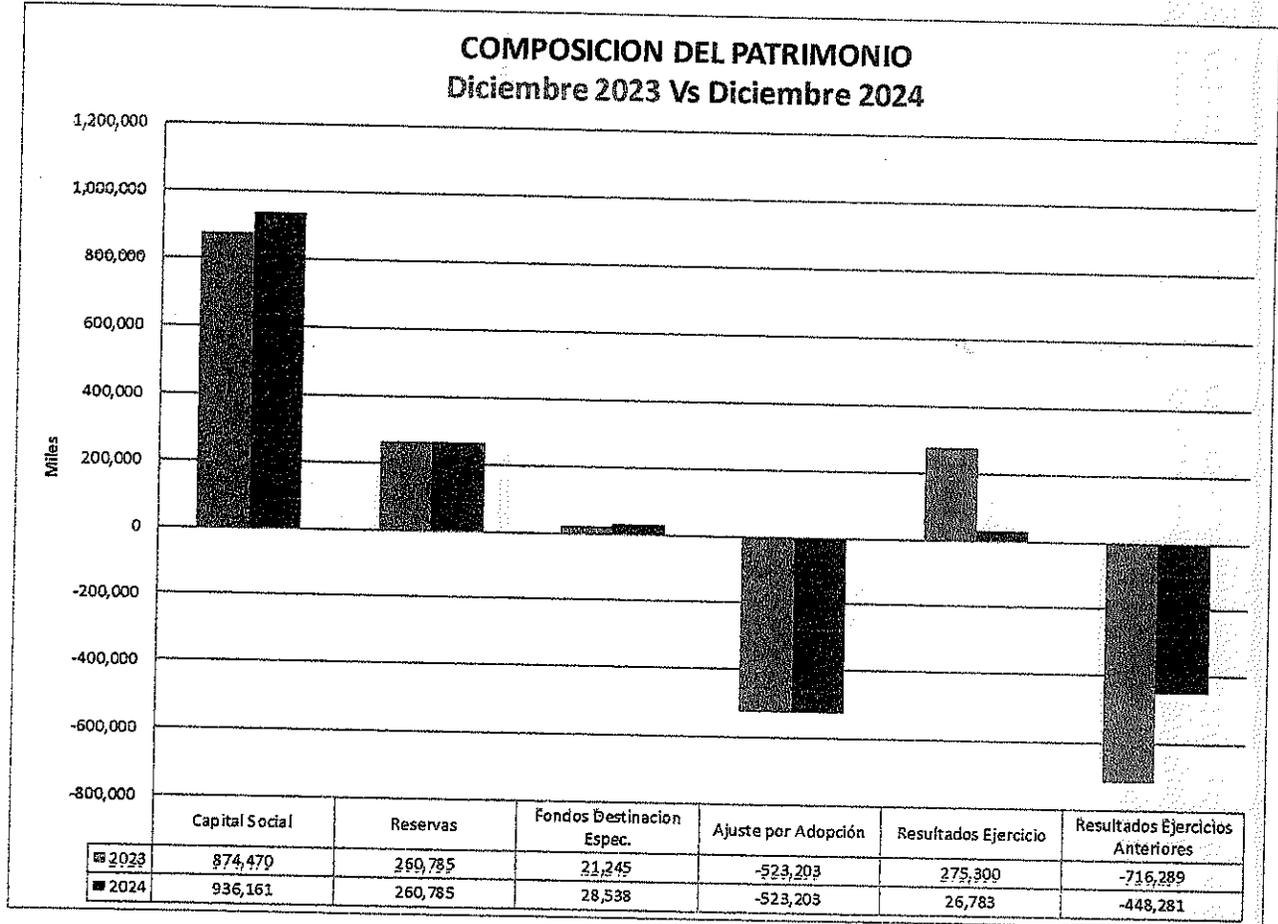


En el pasivo corriente se generaron cambios importantes como una disminución significativa en la cuentas por pagar como resultado de un mejor control de tesorería.





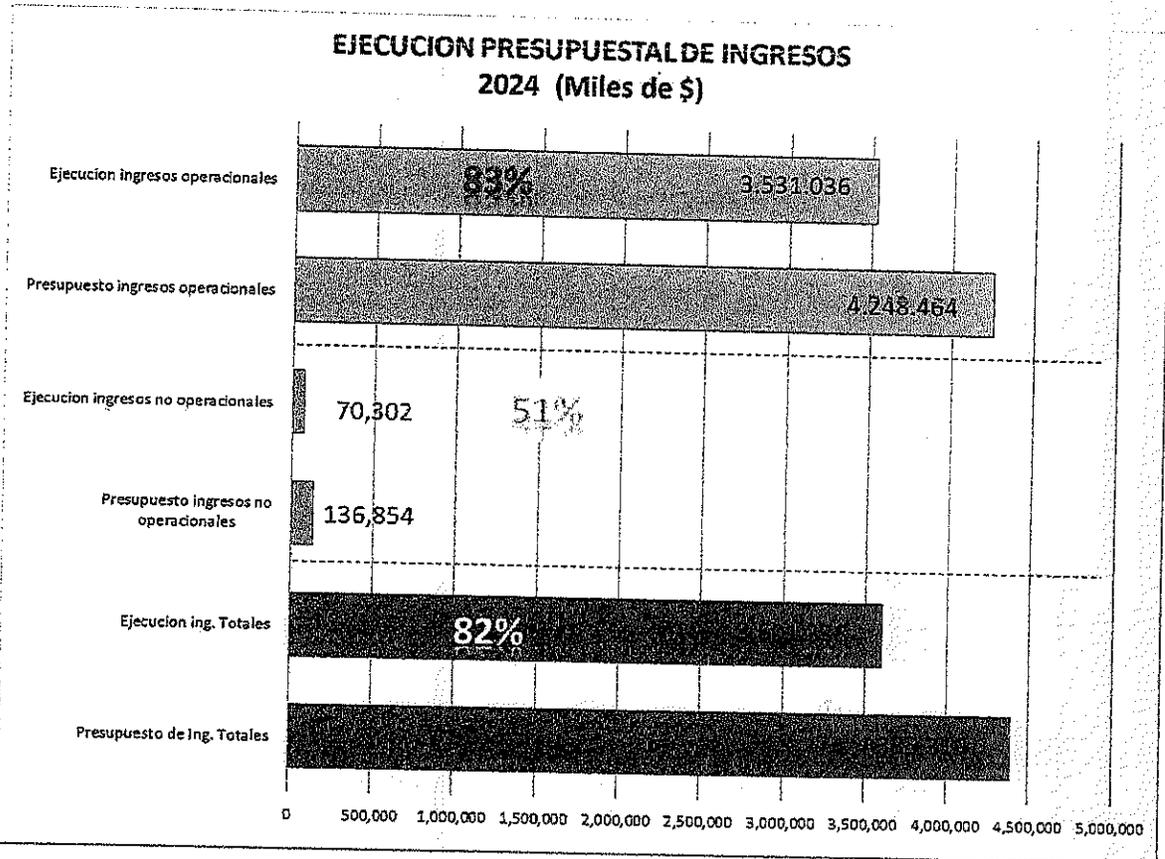
Los cambios más significativos en el Patrimonio se refieren a un aumento del 7% en la cuenta de capital social, como resultado de las políticas de cobro de los aportes sociales estatutarios durante todo el año 2024:





3. EJECUCION PRESUPUESTAL A DICIEMBRE 31 DE 2024

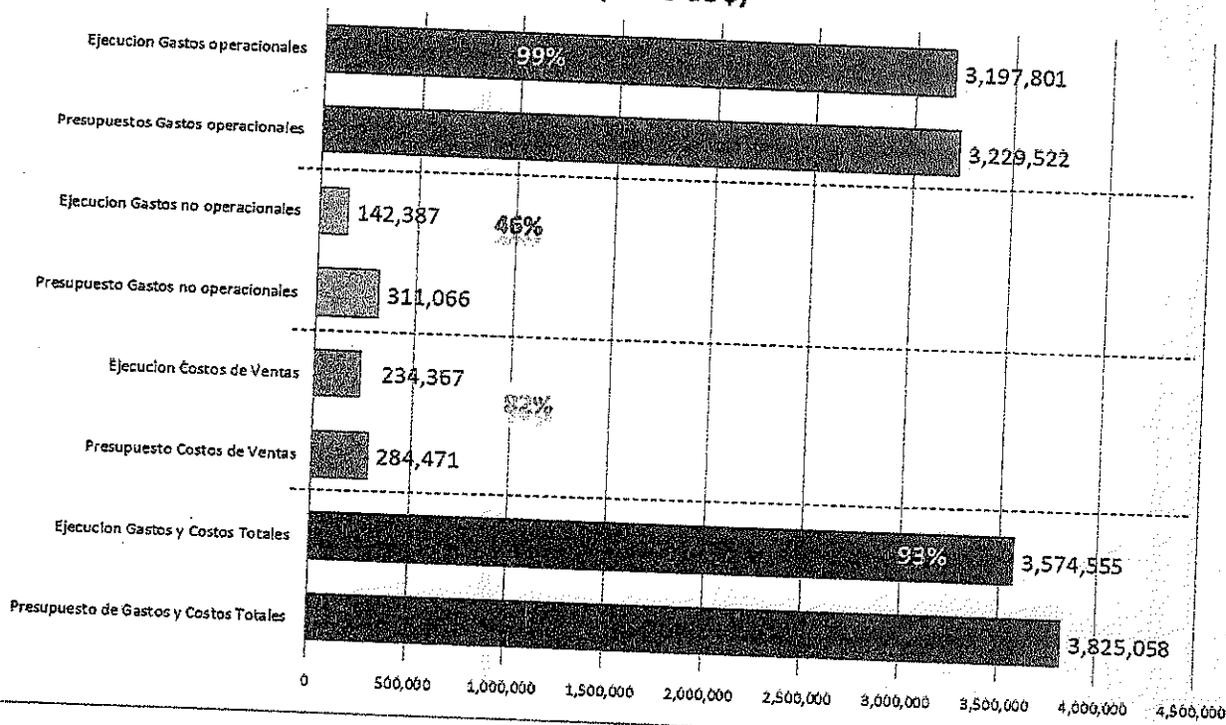
EJECUCION PRESUPUESTAL DE INGRESOS



- Se registra una ejecución presupuestal de ingresos del 82% sobre el presupuesto anual.
- Los ingresos operacionales registran una ejecución del 83% sobre el presupuesto anual.
- Los ingresos no operacionales registran una ejecución del 51% sobre el presupuesto anual.

EJECUCION PRESUPUESTAL DE COSTOS Y GASTOS

EJECUCION PRESUPUESTAL DE COSTOS Y GASTOS 2024 (Miles de \$)

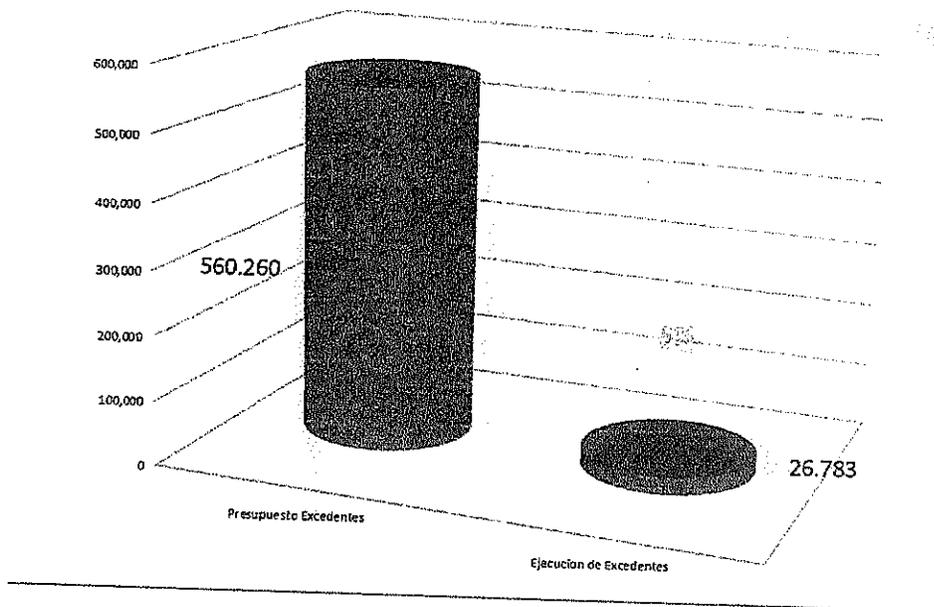


- Se registra una ejecución presupuestal de costos y gastos del 93% sobre el presupuesto anual.
- Los gastos operacionales registran una ejecución del 99% sobre el presupuesto anual.
- Los gastos no operacionales registran una ejecución del 46% sobre el presupuesto anual.
- Los costos de ventas registran una ejecución del 82%

EJECUCION PRESUPUESTAL DE EXCEDENTES

Se registra una ejecución presupuestal de excedentes cooperativos del 5% sobre el presupuesto estimado para el año 2024.

EJECUCION PRESUPUESTAL DE EXCEDENTES COOPERATIVOS 2024 (Miles de \$)



Teniendo en cuenta que se generaron excedentes cooperativos, así hubieran sido mínimos, 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".

Esta 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"

Los resultados en cuanto a la generación de excedentes durante las tres últimas vigencias, 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.

Como consecuencia del resultado de pérdida acumulada que aún arroja la Cooperativa Especializada de Transporte y Servicios La Ermita Ltda., en el año fiscal 2024, frente al análisis normativo vigente, ésta NO se encuentra en causal de disolución.

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 Convenio de Colaboración Empresarial TU CALI UT ha dado pasos importantes hacia una transformación empresarial del Sector en beneficio de la comunidad, pues han quedado evidenciadas las deficiencias en el transporte público de la ciudad.

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 encuentra vigente el Convenio de Transporte Público Colectivo TU CALI U.T. bajo la modalidad de UNIÓN TEMPORAL entre las empresas de Transporte Público Colectivo Urbano de Pasajeros Cooperativa Especializada de Transporte y Servicios La Ermita Ltda, Empresa de Transporte Santiago de Cali, Alameda S.A., Transportes Montebello S.A., Empresa de Transportes Villanueva Belén Ltda., y Transportes Decepaz SAS, aprobado por la Secretaria de Movilidad mediante la Resolución No.4152.010.21.0.1496 de Octubre 20 de 2023.

6. BASE SOCIAL

Al cierre del año 2024 se registran los siguientes datos de asociados:

1.	Asociados propietarios de micros:	124
2.	Asociados propietarios de camperos:	17
TOTALES		141

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 (\$7.800.000 para el año 2024) como valor de contribución a la formación del capital social.

Siendo 141 los asociados, la estimación de la cuenta de activos sociales debería ascender a \$1.099.8 millones, que comparada con el total de aportes registrados a diciembre 31 de 2024 por \$936.1 millones evidencia una subestimación en la cuenta de aportes por \$163.7 millones.

Durante todo el año 2024, y especialmente durante los meses de Diciembre de 2024 y Enero de 2025, se adelantó campaña para que los asociados que no hubieran nivelado sus aportes lo hicieran a la mayor brevedad posible. Esto a través de comunicaciones escritas y a través de llamadas telefónicas.

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 2024 arrojó un excedente cooperativo de \$26.8 Millones, las pérdidas acumuladas por \$448.3 Millones 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 2024 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 2024 no entorpeció la libre circulación de las facturas emitidas por todos sus proveedores.

11. TRANSACCIONES CON ASOCIADOS Y/O COLABORADORES SIGNIFICATIVOS

La Administración informa que dentro de las transacciones significativas realizadas con asociados y/o colaboradores durante el año 2024, figuran en las notas a los estados financieros transacciones correspondientes a préstamos de asociados y/o colaboradores por valor de \$172 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 mucha austeridad, 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 2024 representó para los asociados que:

1. A pesar de las dificultades por las limitaciones de flota y la afectación de la piratería, se logró con el trabajo dedicado del Departamento de Transporte estabilizar los producidos de sus vehículos en todas las rutas.
2. Obtuvieran beneficios, a través de las acciones jurídicas emprendidas en materia laboral, para llegar a acuerdos beneficiosos para las partes.
3. 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, contando con toda la flota con la tecnología Innobus..
4. Se siguieran beneficiando con la utilización de los servicios del Lubricentro a precios y plazos de pago cómodos.
5. 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 a través del Comité de Disciplina.
6. 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 y muy importante que se lograr mantener técnicamente los mismos valores del año anterior.

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 lograra 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 hiciera un 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 beneficien de las acciones de mejoramiento en materia de seguridad por la implementación del Sistema de Gestión del PESV.

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) Revisión de la escala salarial periódicamente.
- 3) 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.
- 4) 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.
- 5) Cumplir oportunamente con el pago de los sueldos, aportes a la seguridad social y las Prestaciones Sociales, en específico de las primas de servicios que se cancelaron antes de las fechas estipuladas por la Ley.
- 6) 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.
- 7) Capacitar al personal administrativo, operativo y conductores en áreas inherentes al desempeño laboral en el convencimiento que más allá de generar un gasto, lo que se realiza es una inversión. Además, aprovechando el apoyo de la ARL SURA y de Seguros Mundial.
- 8) Conceder préstamos de corto plazo con garantía en prestaciones sociales para atender calamidades a empleados administrativos, en la medida que las condiciones de liquidez lo permitan.
- 9) Celebrar con ellos días especiales como el Día de la Virgen del Carmen o día del Motorista, con la entrega de un pequeño detalle consistente en un termo para frío y caliente con el logo de la Cooperativa y el compartir de una lechona.

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.

Durante el año 2024 la Cooperativa se vinculó con algunas comunidades apoyando actividades de orden social.



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; 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 5 de 2025

JULIO CESAR CIFUENTES CUELLAR
Presidente del Consejo de Administración

ANDRES FELIPE CORREA M
Gerente

COPIA: REVISORIA FISCAL EXTERNA
CONSEJO ADMINISTRACION
JUNTA DE VIGILANCIA