



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

**INFORME DE GESTION AÑO 2025
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 2025.

El año 2025 representó un año de retroceso para el Transporte Colectivo de la ciudad, pues la Administración Municipal, además de desconocer los estudios de Reestructuración de Rutas adelantados por la anterior administración y revocar las resoluciones que reestructuraban los permisos de operación de las diez (10) empresas del transporte colectivo, ha continuado con su política de que por sustracción de materia, esto es el vencimiento progresivo de la vida útil de los vehículos, se terminen las empresas, sin que se visualice una política clara en materia de renovación y reposición de la flota.

Si bien es cierto mediante Decreto 458 de Julio 11 de 2025, se amplió hasta el 14 de Julio de 2026 el período de transición para implementar el SIITP "Sistema Integrado Inteligente de Transporte Público", adoptado mediante Decreto 579 de Julio 14 de 2023 y que buscaba que el Colectivo se convirtiera a un subsistema del mismo, faltando menos de cinco meses para cumplirse el plazo no se ven avances concretos del mismo.

El año 2026 será un año definitivo para el Transporte Público en la ciudad de Cali, pues se esperan los resultados de un estudio contratado por la Administración Municipal con la Universidad del Valle y que determinarán la ruta a seguir frente a la reestructuración de las rutas del transporte colectivo que aún subsisten y los lineamientos frente a renovación y reposición de vehículos.

Aunado al efecto del vencimiento de la vida útil de los vehículos se presentó a finales de año la apertura de procesos de chatarrización en los que inclusive se chatarrizaron vehículos con vida útil.

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

Durante 2025 la inflación total anual (5,1 %) dejó de reducirse y se mantuvo por encima de la meta del 3 %, ubicándose en un nivel similar al del cierre de 2024 (5,2 %). La economía colombiana continuó creciendo impulsada por un consumo consistente, mayores ingresos de los hogares y bajo desempleo. Las expectativas de inflación de los empresarios, analistas y mercados financieros a todos los plazos aumentaron significativamente y se alejaron aún más de la meta del 3 % después de la decisión de aumento significativo del salario mínimo. En este contexto, de excesos de demanda y de una inflación que aumentaría en 2026, la Junta Directiva del Banco de la República decidió ajustar la postura de política monetaria para que la inflación retome su convergencia hacia la meta del 3 % en 2027. Esto ratifica el compromiso del Banco de la República con el mandato constitucional de mantener la capacidad adquisitiva de la moneda y alcanzar el máximo nivel sostenible del producto y del empleo.

En 2025 la inflación detuvo su descenso y se mantuvo por encima de la meta del 3 %. Se espera que aumente al 6,3 % en 2026 y se reduzca al 3,7 % en diciembre de 2027, en un entorno de excesos de demanda, buen crecimiento económico, altos niveles de empleo y mayores costos laborales en 2026.

El nivel alto de la inflación en 2025 se explicó por los siguientes factores: una economía interna fuerte que creció por encima de su capacidad productiva; ajustes en precios que usaron como guía la inflación de 2024 que fue superior a la meta del 3 %; presiones en los costos laborales por incrementos superiores a la inflación más la productividad de los salarios y por la reducción de la jornada laboral; incrementos en los precios de algunos alimentos; y presiones en los precios del gas natural al principio del año.

Lo anterior compensó factores como los menores precios internacionales de algunas mercancías, la menor tasa de cambio observada que favorece los precios de los bienes importados, la creciente oferta de alimentos perecederos y los bajos ajustes en los precios de los combustibles y algunos servicios públicos.

Durante 2026 la inflación subiría principalmente por los efectos del significativo aumento en el salario mínimo y por el impulso del consumo, tanto público como privado, a pesar del comportamiento de la tasa de cambio. Para 2027 se espera que la inflación vuelva a bajar y se acerque a la meta del 3 %, a lo que contribuiría, principalmente, las decisiones de política monetaria.

En 2025 la actividad económica se habría acelerado, principalmente por la fortaleza del consumo, privado y público, en el entorno de un ingreso disponible de los hogares dinámico, creciente déficit fiscal primario y altos niveles de empleo. La economía empieza 2026 con una demanda interna fuerte que presiona la inflación y el déficit en cuenta corriente al alza.

El consumo de los hogares sigue con aumentos importantes, destacándose el incremento del consumo de bienes durables. A este desempeño han contribuido el mayor ingreso disponible de los hogares, favorecido por la importante entrada de remesas que envían los colombianos residentes en el exterior, el gasto en turismo de extranjeros en Colombia, los elevados ingresos de la actividad cafetera, los altos niveles de empleo y el aumento en la confianza de los consumidores.

La inversión también creció durante el 2025. El componente de maquinaria y equipo fue lo que más aportó, especialmente por el equipo de transporte y los bienes de capital para la agricultura. Las obras de infraestructura también tuvieron un buen desempeño, mientras que la inversión en vivienda continuó con un bajo desempeño.

El empleo continuó creciendo, especialmente en el área rural. La tasa de desempleo se mantuvo en niveles históricamente bajos. Sin embargo, se observó un incremento en la tasa de informalidad, la cual se ubicó en 55,8 %, asociado al aumento del empleo no asalariado en los últimos meses.

La economía continuaría creciendo en 2026, pero a un ritmo algo menor. El consumo continuaría dinámico impulsado por un persistente déficit fiscal, un alto flujo de remesas, el buen momento del turismo extranjero, los precios aún altos del café y, en el corto plazo, por un aumento de los salarios reales. Esta proyección mantiene un alto grado de incertidumbre, debido a tensiones políticas y comerciales internacionales y a riesgos internos asociados a la situación fiscal.

La Junta Directiva del Banco de la República mantiene su compromiso de llevar la inflación hacia la meta del 3% y alcanzar el máximo nivel sostenible del producto y el empleo, en línea con el cumplimiento de su mandato constitucional. El aumento de la inflación esperada para 2026 requiere que la tasa de interés se ajuste al alza para que la inflación vuelva a retomar su proceso de reducción.

En este contexto, la JDBR incrementó en 100 puntos básicos la tasa de interés de política monetaria en su reunión de enero de 2026 y la ubicó en 10,25 %.

La decisión de la JDBR está encaminada a que la inflación retome una senda decreciente hacia la meta. Las futuras decisiones dependerán de la evolución de la inflación y sus expectativas, la dinámica de la actividad económica, y el balance de riesgos internos y externos de la economía.

2. SECTOR COOPERATIVO

El ciclo de crecimiento moderado de la economía, el incremento del salario mínimo la vigilancia estricta sobre la inflación, se traduce para las cooperativas en mandato claro: optimizar la liquidez y endurecer las políticas de riesgo.

En 2025, se reportaron 171 cooperativas de ahorro y crédito activas con reporte. Sus activos totales pasaron de 21,9 billones de pesos (noviembre de 2024) a 24,1 billones (noviembre de 2025), un incremento de 2,2 billones, equivalente a un 10% de crecimiento. El patrimonio creció un 11%, al pasar de 7,3 billones a 7,9 billones (corte noviembre de 2025).

La cartera neta de créditos registró en 2025 un crecimiento del 9%, equivalente a 1,6 billones. Para 2026, se espera que la cartera de créditos se expanda en el orden del 10%, el capital social aumente un 11% y los depósitos se ubiquen en el orden del 8,5%.

Proyecciones 2026 y factores de cambio

El sector cooperativo colombiano se prepara para un 2026 de expansión. Se estima que la cartera de créditos crezca un 10%, impulsada por un robusto incremento del 11% en el capital social.

No obstante, el sector cooperativo no es inmune a factores externos. La proyección contempla la posibilidad de eventos geopolíticos, financieros o sanitarios de alto impacto que podrían forzar un giro en la estrategia financiera. Ante este panorama las cooperativas deben evolucionar hacia modelos de fidelización multigeneracional y una oferta de productos con mayor flexibilidad.

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 2026 sigue siendo 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

El conjunto de proyectos estratégicos del sector transporte definidos y validados por el Gobierno Nacional alcanza \$321,3 billones. De este total, \$38,6 billones ya cuentan con documento CONPES, lo que significa que las obras están formalmente priorizadas y tienen vía libre para avanzar en estructuración, financiación y gestión dentro del Presupuesto General de la Nación.

El portafolio de inversiones se organiza en seis grandes frentes que modernizarán la conectividad nacional:



- Reactivación Férrea (2026–2055): \$276,3 billones
- Vías para la Paz (2026–2035): \$18,2 billones
- Tren de Zipaquirá (2027–2039): \$17,0 billones
- Infraestructura Aeroportuaria (2026–2030): \$4,4 billones
- Electrificación de la flota de buses del transporte público (2026–2043): \$1,28 billones
- Infraestructura fluvial y portuaria: \$4,13 billones

Esta hoja de ruta integra vías, trenes, aeropuertos, puertos y muelles para transformar la movilidad, cerrar brechas y garantizar un país más conectado y productivo.

Vías para la Paz, movilidad eléctrica y ríos navegables conecta territorios históricamente excluidos como La Guajira, Chocó, Nariño, Cauca, Catatumbo y Putumayo. A esto se suman:

- Movilidad eléctrica: \$1,28 billones para electrificar la flota de buses del transporte público.
- Infraestructura fluvial y portuaria: \$4,13 billones para fortalecer muelles en Chocó, Amazonas, Nariño, Meta, Barranquilla y Buenaventura.

El Índice de Producción de Obras Civiles (IPOC) muestra un repunte sostenido: +9,6 % en 2024 y +20,72 % en 2025, niveles similares o incluso superiores a los prepandemia.

La caída más profunda del sector de infraestructura se vivió en 2022–2023; desde 2024 la recuperación es clara, consistente y verificable en todas las series oficiales.

INVÍAS alcanzó una ejecución real del 78 % en el periodo 2022–2025. Se ha sostenido uno de los niveles de ejecución más altos de los últimos años. Entre 2022 y 2025, la entidad comprometió recursos por \$13,83 billones, lo que corresponde a una ejecución real del 78 % de la apropiación total del periodo.

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.

Sigue 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 2026 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 Grupo Urbano TUCALI:

Durante el período comprendido entre Enero a Diciembre del 2025 se desarrollaron las siguientes actividades por parte de Convenio de Transporte Unificado de Cali TUCALI:

Se instauraron las demandas de nulidad simple, nulidad y restablecimiento del derecho solicitando revocatoria de la resolución 4152.010.21.0.18908 del 30 de diciembre de 2024 que ordenó 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.

Se expuso la problemática del transporte público colectivo en Cali ante Ministerio de Transporte, Dirección Nacional de Tránsito y Transporte.

Se participó de la Audiencia de instalación de la Mesa Accidental de Transporte Público en el Congreso de la república, donde se expuso la problemática del transporte público colectivo en Cali, destacando la prohibición de reposición y renovación de flota, incremento de transporte informal, falta de controles al transporte informal, afectación de usuarios, afectación de empresas. De esta intervención se obtuvo que se descentralizara las mesas de la comisión y se agendara una visita del Coordinador de la Mesa Accidental Representante Jhon Jairo Berrio a la ciudad de Cali.

En el mes de mayo se ejecutó la reunión de la Comisión Accidental del Transporte Público Colectivo en Cali, donde participaron los representantes de los Convenios G5 y TU CALI,

Secretaria de Movilidad ante el Representante Berrío, Concejal Carlos Andrés Arias, Delegado representante Christian Garcés, de esta mesa se establecieron unos temas a desarrollar, para evaluar los avances en una próxima visita:

- Modificar el plazo de la puesta en marcha del SIITP contenido en el decreto 579, considera que se ampliará un año.
- Definir el tema de la desintegración, condiciones en que se llevará a cabo para saber quiénes continuaran o no operando
- Dar inicio a las mesas técnicas
- Definición del esquema del SIITP
- Levantamiento del congelamiento

Se presentó la propuesta de ajuste de tarifa para el TPC fijada para el año 2025 en \$3.200, a través de la resolución 4152.010.21.0.00209 del 31 de enero de 2025, obteniéndose entonces un incremento de \$200 por pasajero.

Una delegación visitó la ciudad de Barranquilla para conocer el modelo de integración que existe entre transporte masivo y colectivo en esa ciudad. Se resalta que el modelo permite a las empresas del TPC mantener rutas origen destino, hacer integración de paso bajo una tarifa concertada, los vehículos cuentan con un sistema de gestión y control de flota, además de validadores para usar las tarjetas del sistema masivo para el pago de los pasajes. En dicha ciudad el colectivo aporta una partida de la tarifa a favor del masivo, lo que ha permitido avanzar en adquisición de flota eléctrica.

Se solicitó a la Dirección Nacional de Tránsito y Transporte que se creara una subcuenta de FOPAT a favor del Transporte Público Colectivo, es decir, que desde el gobierno nacional se destinen recursos para Fomento para Ascenso Tecnológico.

Se participó de las Plenarias del Senado con el Senador Nicolás Echeverry para exponer el impacto de la circular 10 del Sena en las empresas de transporte público colectivo; posteriormente se participó de las plenarias del Senado para excluir del listado de tareas y oficios a los conductores.

Se participó activamente de las sesiones del Concejo Municipal en el cual hicieron debate de control político a la Secretaria de Movilidad y a Metro Cali, para exponer la problemática del sector bajo las disposiciones adoptadas por la Secretaria de Movilidad.

Se participó activamente de las mesas convocadas por la Secretaria de movilidad y Metro Cali para estructurar el piloto bajo el modelo de integración planteado por el ente gestor, en estas mesas se presentó propuesta por parte de la entidad de operar la ruta A71 del SITM, con un recorrido de 8,4 kms, una demanda proyectada de 2.200 pasajeros y requerimiento de flota de 5 vehículos de los cuales 4 estarían activos y 1 de reserva, el ente gestor después de analizar la canasta de costos de operación propuso inicialmente una tarifa de \$1.600 por pasajero pero finalizando el año y en razón a las objeciones presentadas por el Convenio Tu Cali, señalaron que la tarifa a reconocer sería de \$1.900; dicho ofrecimiento se hizo de manera verbal y no ha sido oficializado a la fecha.



Se hicieron varios análisis comparativos desde el ámbito operativo y financiero de las rutas ofrecidas para los pilotos que integrarían los subsistemas masivo y colectivo; de una parte la ruta A55 que atiende el Convenio G5 y de otra parte la ruta A71 propuesta para el Convenio Tu Cali

Se participó activamente de reuniones con el alcalde y los delegados designados por este a fin de exponer la crisis que actualmente afronta el sector y la necesidad imperiosa de mejorar las condiciones del TPC so pena de la desaparición de este subsistema en la ciudad

Se difundió ante los distintos medios de comunicación, radio, prensa y televisión la problemática del TPC en Cali, a fin de visibilizar la crisis que afronta el sector.

En el mes de Enero de 2026 se presentó la propuesta de ajuste de tarifa para el TPC fijada para el año 2026 en \$3.500, a través de la resolución 4152.010.21.0.00059 del 28 de enero de 2026, obteniéndose un incremento de \$300 por pasajero.

Gestiones Institucionales de la Cooperativa:

En el mes de Enero de 2025 se analizan los impactos de la expedición de la Resolución de la Secretaria de Movilidad No.18908 de Diciembre 30 de 2024, la cual como en años anteriores vuelve a decretar el congelamiento de las capacidades de las empresas:

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.

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 145 registros de vehículos tipo buseta y microbús y 44 registros de vehículos tipo campero.

La Secretaria de Movilidad argumentó que para ese momento la Cooperativa La Ermita tenía copada la capacidad transportadora, porque según la última resolución que se encuentra vigente que es la Res.408 de Marzo 22 de 2012 la capacidad máxima era de 196 vehículos.



En el mes de Enero también se trata el tema de los vencimiento de vida útil de los vehículos de la Cooperativa, la cual para el año 2025 fue bastante dramática ya que se venció la vida útil de 81 vehículos 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. TRANSP-SERV. LA ERMITA	20									20
COOP ESP. TRANSP-SERV. LA ERMITA		25								25
COOP ESP. TRANSP-SERV. LA ERMITA			81							81
COOP ESP. TRANSP-SERV. LA ERMITA				14						14
COOP ESP. TRANSP-SERV. LA ERMITA					31					31
COOP ESP. TRANSP-SERV. LA ERMITA						3				3
COOP ESP. TRANSP-SERV. LA ERMITA							10			10
COOP ESP. TRANSP-SERV. LA ERMITA								5		5
COOP ESP. TRANSP-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 vió afectada en un 66%, situación que afecta significativamente los ingresos de la cooperativa por concepto de rodamientos.

Otro tema que se trabajó permanentemente en el año 2025 fué el de los vehículos que, estando posibilitados para trabajar, es decir que tuvieran vida útil, no trabajaran.

En el mes de Julio de 2025 se presenta una protesta de pequeños propietarios en el CAM, la cual según información recibida fue convocada por el Sindicato de Propietarios conocido como SITIUM por las demoras en el pago de los vehículos.

El día 5 de Agosto de 2025 la Alcaldía expide el Decreto No.4112.010.20.0554 por el cual se adoptan medidas especiales y transitorias para la adopción de valores de los vehículos de transporte público colectivo TPC del programa de reducción de oferta en el Distrito Especial de Santiago de Cali y se dictan otras disposiciones. El Decreto fue publicado el día 5 de Agosto de 2025 en el Boletín Oficial del Municipio. Se informó que el Decreto obedecía a unos compromisos de la Administración Municipal con la Procuraduría y los pequeños propietarios y constituye el punto de partida para desentramar el proceso de chatarrización.

Se informó que en una Primera Etapa entrarán unos 199 vehículos que corresponden a los integrantes del sindicato y a los carros de la empresa Río Cali que se unió al proceso con ellos. En esos 199 carros había 23 vehículos de asociados de la Cooperativa.

En Agosto 21 de 2025 la Secretaria de Movilidad de Cali expide la Resolución No.5212 por medio de la cual se establece un procedimiento especial, excepcional y transitorio para la desintegración física del vehículos del TPC en el marco de la reducción de oferta del sistema de transporte masivo. Al respecto informó que si bien es un procedimiento,



el mismo no se puede aplicar hasta tanto no se modifique el Decreto 302 de 2007 que establecía el procedimiento general para la reducción de oferta del colectivo al masivo.

En el mes de Noviembre de 2025 se informa sobre la expedición de la Resolución de Metro Cali S.A. No. 912.110.237 de Octubre 23 de 2025 que establece el origen de los recursos para el pago de los vehículos a través del Fondo FRESA y el Decreto de la Alcaldía No.0839 de Octubre 31 de 2025 que modifica el Decreto 302 de Junio 15 de 2007 sobre reducción de oferta y requisitos para desintegración.

Conforme a la Resolución de Metro Cali S.A. No. 912.110.237 de Octubre 23 de 2025 existían 199 vehículos priorizados de un primer grupo conforme a trabajo adelantado por el sindicato de propietarios SITIUM con el acompañamiento de la Personería de Cali y de la Procuraduría Provincial. El grupo de 199 vehículos se encuentra conformado así:

EMPRESA	No. VEHICULOS
Cooperativa La Ermita	28
Alameda	11
Montebello	35
Recreativos	37
Cañaveral	11
Papagayo	1
Verde Bretaña	1
Río Cali	40
Coomoepal	35
TOTAL	199

Se presentó el siguiente informe sobre la relación de los 28 vehículos correspondientes a la Cooperativa La Ermita:

LISTADO MICROS VINCULADOS COOP. LA ERMITA - PRIMER GRUPO DE DESINTEGRACION FISICA									
ITEM	MICRO	PLACA	ACTIVO	PROPIETARIO	MODELO	TARJETA OPERACIÓN		CHATARRIZADO	
						SI	NO		
1	58	VBY-157	SI	NEFTALY POSSO	2000		X		
2	82	VBY-516	SI	FLORENTINO MENDEZ	2001	X			
3	100	VBY-164	SI	FRAN HERRERA	1999		X		
4	107	SDW-155	SI	NEFTALY POSSO	2000		X		
5	168	VBZ-183	SI	LINDA KATHERINE MIRANDA MARULANDA	2002	X			
6	203	VBK-593	SI	NEFTALY POSSO	2001		X		
7	209	VBK-593	SI	JULIAN NARANJO	2001		X		
8	222	VBK-841	SI	EVER GOMEZ (ISIDRO GOMEZ)	2001		X		
9	269	VBZ-530	SI	FLORENTINO MENDEZ	2002	X			
10	272	VBW-383	SI	ISIDRO GOMEZ	2000		X		
11	279	VBZ-177	SI	ERNESTO CUELLO MONTIEL	2001		X		
12	312	VBK-785	SI	ISIDRO GOMEZ	2001		X		
13	3	VBU-516	NO	DIANA CAROLINA GOMEZ (ISIDRO GOMEZ)	1998		X		
14	21	VBK-792	NO	GONZALO TRIANA	2000		X		
15	33	VBK-560	NO	HERNAN GOMEZ	2000			X	
16	49	VBY-505	NO	GONZALO TRIANA	2000		X		
17	51	VBK-190	NO	ESNEDA QUINTERO (ISIDRO GOMEZ)	2001		X		
18	83	VBW-217	NO	GIOVANNI GOMEZ (ISIDRO GOMEZ)	2000		X		
19	91	VBY-545	NO	LUIS PALOMINO	2001		X		
20	101	VCA-719	NO	JAIME ROSERO	2002	X			
21	103	VBU-725	NO	FLORENTINO MENDEZ	1998		X		
22	147	VBV-765	NO	FLORENTINO MENDEZ	1999		X		
23	149	VBV-799	NO	NESTOR GOMEZ (ISIDRO GOMEZ)	1999		X		
24	184	VBK-188	NO	FRANZ ROSERO	2000		X		
25	219	VBK-586	NO	CLAUDIA OTALVARO (VICTOR OTRALVARO)	2000		X		
26	236	VBW-438	NO	FRAN HERRERA	1999			X	
27	287	VBV-764	NO	ANA QUINTERO (ISIDRO GOMEZ)	1999		X		
28	297	VBY-195	NO	ISIDRO GOMEZ	2000		X		
			16			4	22		
			22	Carros Sin TO					
			4	Carros con TO					
				Chatarrizados					
			12	Carros Activos					
			16	Carros Inactivos					



Se informó que conforme a lo establecido en la Resolución del Ministerio de Transporte No. 646 de Marzo 18 de 2014, los propietarios de esos vehículos pueden acudir directamente a la Desintegradora para chatarrizar los vehículos.

De acuerdo al cuadro anterior se observa que se esos 28 vehículos 12 se encontraban activos y 16 ya habían sido inactivados por sus propietarios.

Conforme a los actos administrativos mencionados el primer grupo de vehículos priorizados, vinculados a la Cooperativa La Ermita, debían ser desintegrados antes del 31 de Diciembre de 2025, saliendo de esta manera de la capacidad transportadora de la empresa.}

Antes de terminar la vigencia del año 2025 la Administración Municipal mediante la Resolución No. 4152.0010.21.0.20400 de Diciembre 29 de 2025, prorrogó hasta Enero 31 de 2026 la vigencia para el procedimiento de chatarrización establecido en la Resolución No.4152.010.21.0.5212 de Agosto 21 de 2025. Sobre este último punto es importante anotar que se desintegraron cuatro (4) vehículos que no estaban incluidos en el listado de los 128 vehículos priorizados.

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 2025, el Comité de Transporte realizó el seguimiento al desempeño de las rutas.
- Empezó acciones de mejoramiento en todas las rutas, destacándose las acciones emprendidas con las ruta 1 y 7c, siempre partiendo del reconocimiento de las deficiencias encontradas en el conteo y movilización de pasajeros.
- Participó activamente en la consecución de los nuevos espacios para los despachos y estuvo pendiente de su dotación y adecuación.
- Impartió directrices operativas que fueron informadas a través de circulares o memorandos internos y finalmente ejecutadas por la Gerencia y el Departamento de Transporte.

Comité de Disciplina. – Durante el año 2025 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. – En materia de educación se destaca el ciclo de capacitaciones adelantadas del mes de Julio a Noviembre de 2025 con el personal de empleados y motoristas en prevención de violencias de género con el concurso de Casa Matria y la Subsecretaría de Equidad de Género del Alcaldía de Cali, siendo la primera empresa del transporte colectivo en culminar con éxito la formación y graduar a 44 colaboradores entre empleados y motoristas. Esta formación tuvo una amplia difusión por los medios de comunicación y por redes sociales, lo que posicionó favorablemente la imagen institucional de la Cooperativa.

5. ASPECTOS AREA DE TRANSPORTE

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

En el mes de Marzo se trata el tema de la atención de los accidentes de tránsito y de la atención de los operativos de la Secretaria de Movilidad para inmovilización de vehículos. En razón a la renuncia el día 20 de Diciembre de 2024 del señor Jhon Millán al cargo como Supervisor de Accidentes fue encargado de la atención de los accidentes y/o atención de operativos con inmovilización, el Supervisor Carlos Andrés Sandoval Galindez. En razón a la buena gestión del señor Sandoval se determinó nombrarlo en propiedad como Supervisor de Accidentes.

En el mes de Abril de 2025 el Departamento de Transporte presenta informe de las actividades realizadas para la ampliación de las Rutas 1 y 7C al nuevo despacho de Maderos.

En el mes de Agosto de 2025 se trata el tema de las falsas evidencias para la no prestación del servicio. No obstante a que se han implementado los controles para que

se envíe la evidencia fotográfica o en video cuando un vehículo deja de prestar el servicio por fallas mecánicas, en muchas oportunidades se ha detectado que esta evidencia es falsa. A raíz de esta situación se incrementaron los controles para verificar la veracidad de las fotos y videos recibidos y se están realizando los respectivos informes disciplinarios a los conductores que se estén prestando para esas actuaciones.

En el mes de Agosto se realizaron operativos por alta velocidad, encontrando al inicio de los mismos que el 92% de la flota presentaba excesos de velocidad diariamente, logrando que después del operativo este se redujera al 20% de la flota.

Se evidenció que no obstante a que todo conductor nuevo debe conocer la totalidad de las rutas, algunos conductores que son objeto de reubicación o refuerzos en otras rutas, manifiestan desconocer la misma. Se solicitó al Departamento de Talento Humano la exigencia estricta de este requisito.

Se destaca que un grupo de personas de la tercera edad se presentó en el despacho de Melendez a agradecer porque los conductores de la Ruta 2 tenían mucho respeto por ellos y esperaban a que se sentaran en las subidas y que se bajaran de la buseta sin peligro.

Carga

Durante la vigencia del ejercicio del año 2025 el Departamento de Transporte de Carga de la Cooperativa cumplió Doce (12) 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, sin embargo para esta vigencia del año 2025 tuvimos una disminución en el volumen de ventas brutas lo que no nos permitió crecer como lo habíamos proyectado pues el fortalecimiento que se hiciera de la fuerza de ventas del departamento de Carga, no dio los resultados esperados en cuanto a ventas y fidelización de clientes, lo que resultó en la disminución del personal de ventas para continuar solo con los clientes fidelizados y con la planta de personal al mínimo para garantizar la operación y atención comercial y logística de los clientes generadores de Carga; continua el departamento de Carga dependiendo únicamente de los recursos económicos que genera la misma unidad de negocio y no requiere recursos de terceros para sostener su operación; sin embargo aunque este es un logro en cuanto al presupuesto y manejo de la caja de la unidad de negocio, también es cierto que para proyectar mayores volúmenes de venta es imperativo la consecución de recursos frescos que permitan aumentar las operaciones de transporte de mercancías, pues al ser este un negocio atendido con vehículos no propios (Tercerizado), la intermediación que se hace entre generador de carga (Cliente) y tercero prestador del servicio (Transportista) requiere de recursos para los pagos de anticipos y cumplidos.

Con las operaciones por intermediación en el departamento de transporte de mercancías se siguen ejecutando con los clientes históricos fidelizados, conservando los costos fijos

mensuales de nuestra capacidad instalada, al mínimo, para lograr mejores resultados al cierre de las operaciones.

Mejoramos en el número de despachos, los cuales llevamos en 2.025 a 1.062 contra los 996 del año pasado pues hemos continuado en las políticas administrativas adoptadas con los clientes donde logramos mantener los márgenes de utilidad en la intermediación de transporte en un promedio por despacho del Catorce por ciento (14,00%), 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 retornó a sus mínimos históricos con los que inició el año 2024 y se formó y consolidó durante el año 2025 al ayudante de oficio (Auxiliar-nivel básico) de carga a quien se ascendió como Auxiliar operativo de Carga y con quien mantenemos actualizados los procesos documentales, de reportes y logísticos del departamento.

Continuamos con una significativa estabilización de los costos operativos directos, pues con dos (2) 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.

A través del acompañamiento de ASP Consultoría Gerencial, hasta el mes de Febrero de 2025 y en adelante con el acompañamiento del asesor externo Edwing Hurtado, 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 Vigia2 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 2025, se dio prioridad al mantenimiento del PESV. La propuesta para recertificación BASC, allegó a nuestras oficinas en este mes de Febrero de 2026.

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.

Uno de nuestros principales clientes generadores de mercancías para el transporte de Carga, fue vendido a un grupo comercial Peruano, lo que trajo cambios en sus órganos administrativos que llevaron a que sus solicitudes de servicios para nuestra Cooperativa se redujeran de manera sustancial, esta es una de las razones por las cuales los volúmenes de venta se vieron afectados, sin embargo con gestión comercial y de servicios se están recuperando las operaciones de despachos para dicho cliente.



Para la vigencia 2025-2026, la póliza de seguro de transporte de mercancías continúa 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 2025, no se presentaron novedades relacionadas con siniestros por los servicios de transporte de carga en las vías nacionales, por lo que no hubo necesidad de afectar dicha póliza, sin embargo, de los procesos de años anteriores siguen vigentes dos (2) reclamaciones.

Manejamos una baja de tasa de siniestralidad en el sector, esto tiene que ver con que hemos logrado fidelizar un grupo importante de transportistas a los que se les hace seguimiento continuo de su gestión documental tanto de conductores, propietarios y equipo conforme las políticas de seguridad, también a que operamos rutas nacionales en las que el riesgo público no ha sido muy significativo y a mantenemos un contacto directo y una comunicación bidireccional tanto con el cliente generador de mercancías de carga como con los proveedores de servicio (Aliados estratégicos).

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 y a partir del año 2026 es quien se encargará, como nuestro proveedor, de hacer los reportes de los tiempos logísticos de carga al Ministerio de Transporte.

Al cierre del año 2025, 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 2025, 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, disminuyendo la tasa de intermediación promedio en un punto porcentual al 14%, esto por la alta competencia de las empresas de sector; sin embargo, la tasa de intermediación sigue siendo benevolente respecto del mercado.



VENTAS CARGA POR AÑO



AÑO	TOTALES
2013	\$353.895.181
2014	\$1.754.592.352
2015	\$2.142.938.547
2016	\$2.894.634.736
2017	\$2.543.334.105
2018	\$2.886.874.858
2019	\$2.591.366.704
2020	\$1.835.305.383
2021	\$1.719.268.000
2022	\$2.208.345.000
2023	\$2.199.235.000
2024	\$2.178.014.200
2025	\$1.866.472.140

Respecto de nuestros clientes, durante la vigencia del año 2025, se hicieron procesos de vinculación y desvinculación de generadores de carga, por tanto, consolidamos un registro de clientes de carga actualmente de:

Cientes Activos: 14

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 2026 continuaremos con la ejecución de las políticas comerciales establecidas por la Cooperativa, exceptuando en algunos servicios el margen de utilidad objetivo del 15% con el ánimo de atender al cliente y prestarle el servicio, los plazos de pago comerciales se mantienen, 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.

Accidentalidad 2025

Para el año 2025, la accidentalidad tiene una tendencia a disminuirse comparativamente con años anteriores influyendo principalmente las siguientes razones:

1. El interés de la empresa a través de sus colaboradores inmediatos (jefe de accidentes, departamento jurídico) es la conciliación y obtención de desistimientos; con el propósito de disminuir costos y tiempos de procesos jurídicos que conllevan además al castigo de la póliza, incrementando su valor en periodos posteriores.
2. Hay una personalización de la parte administrativa con instrucciones y coordinación hacia el jefe de accidentes, todo el departamento de transporte y talento humano de forma que se haga una sensibilización e inducción a los conductores desde que ingresan, con el ánimo de que adquieran una cultura de responsabilidad, pertenencia y conciencia de lo que representa la afectación de un accidente para ellos mismos, su familia, la empresa y los mismos afectados directos. En este sentido, directivos y personal de la empresa intentan un acercamiento de apoyo a los conductores incrementándoles su confianza y sentido de pertenencia hacia la empresa.
3. Desde años anteriores, con el apoyo de entidades como de la ARL, Compañía de seguros con quien adquirimos las pólizas de responsabilidad civil, los bomberos, la Secretaria de Movilidad, además de las charlas directas de la empresa, se han programado reuniones con los conductores hablándoles de temas diversos para su formación y concientización, incluyendo temas de normas de tránsito, comportamiento en la vía, salud, etc que tienen que ver con el conocimiento y prevención de la accidentalidad; máxime que en este sentido, debemos además cumplir la norma del PESV (Plan Estratégico de Seguridad Vial).
4. En el año 2025, se empezó a vencer en mayor proporción la vida útil de muchos vehículos quedándose sin renovación de tarjeta de operación, varios de ellos parados (varados o sin póliza), de los cuales 25 vehículos fueron desintegrados entre Noviembre y Diciembre de 2025 animados por una norma de la autoridad local donde se les reconocería el pago de la chatarrización. La desaparición de estos vehículos y los que permanecen parados sin póliza o varados, disminuye el promedio de vehículos laborando lo cual influye también en la probabilidad de disminución de la accidentalidad.

Estadísticamente se muestra un cuadro con una ocurrencia de 134 accidentes durante el año 2025; incluyendo todo tipo de accidentes ya sean, graves, simples, conciliados, de culpabilidad o no de los conductores de La Ermita.

El cuadro comparativo de accidentalidad del año 2025 vs año 2024, muestra una disminución total del 27,6% con 134 accidentes, mientras en el 2024, se presentaron 185

accidentes. Esta tendencia de resultados anuales, ha permitido la posibilidad de renovación de las pólizas RCC-RCE con Seguros Mundial y que nos favorezcan con beneficios en los términos de pago sin hacer incrementos por castigo de la póliza.

Las razones expuestas inicialmente arrojan resultados positivos de disminución de la accidentalidad en varios meses del año 2025 (Enero, Febrero, Marzo, Abril, Julio, Octubre, Noviembre y Diciembre) comparados con el año 2024, que oscilan entre el 11,8% y el 85,7 %.

Solamente se incrementó la accidentalidad del año 2025 comparado con el año 2024, en los meses de Mayo, Junio, Agosto y Septiembre que oscilan entre el 12,5% y el 216,7 %.

Analizando la accidentalidad del año 2025, se observa que la participación mensual oscila entre el 2,2% y el 14,2% del total anual de 134 accidentes, siendo Octubre y Noviembre los de menor accidentalidad con una participación del 2,2% y 4,5% respectivamente del total de accidentes y los de mayor participación mensual fueron Febrero y Septiembre con el 12,7% y 14,2% respectivamente.

Caso aislado se presentó con el mes de Septiembre que en el año 2025 presentó la mayor participación de accidentalidad mensual con el 14,2%, mientras en el año 2024 presentó la menor participación mensual con el 3,24%. Esta característica aislada muestra también en la variación entre el año 2025 y 2024 que hubo un incremento desmesurado del 216,7% en la accidentalidad para el mes de Septiembre de 2025 respecto del mes de Septiembre del año 2024.

Mes	2022	%	2023	%	variación 2022- 2023	2024	%	variación 2023-2024	2025	%	variación 2024- 2025
Ene	5	8,06%	6	2,97%	20,0%	17	9,19%	183,3%	15	11,2%	-11,8%
Feb	7	11,29%	32	15,84%	357,1%	21	11,35%	-34,4%	17	12,7%	-19,0%
Mar	6	9,68%	17	8,42%	183,3%	15	8,11%	-11,8%	13	9,7%	-13,3%
Abr	2	3,23%	20	9,90%	900,0%	17	9,19%	-15,0%	11	8,2%	-35,3%
May	4	6,45%	15	7,43%	275,0%	10	5,41%	-33,3%	13	9,7%	30,0%
Jun	4	6,45%	16	7,92%	300,0%	8	4,32%	-50,0%	11	8,2%	37,5%
Jul	8	12,90%	17	8,42%	112,5%	26	14,05%	52,9%	8	6,0%	-69,2%
Ago	5	8,06%	14	6,93%	180,0%	8	4,32%	-42,9%	9	6,7%	12,5%
Sep	5	8,06%	13	6,44%	160,0%	6	3,24%	-53,8%	19	14,2%	216,7%
Oct	5	8,06%	14	6,93%	180,0%	21	11,35%	50,0%	3	2,2%	-85,7%
Nov	7	11,29%	17	8,42%	142,9%	18	9,73%	5,9%	6	4,5%	-66,7%
Dic	4	6,45%	21	10,40%	425,0%	18	9,73%	-14,3%	9	6,7%	-50,0%
TOTAL	62	100,00%	202	100,00%	225,8%	185	100,00%	-8,4%	134	100,0%	-27,6%



Accidentalidad por Rutas

Ruta	2022	%	2023	%	variación 2022-2023	2024	%	variación 2023-2024	2025	%	variación 2024-2025
1	16	25,81%	33	16,34%	106,25%	41	22,16%	24,24%	27	20,15%	-34,15%
2,3	22	35,48%	75	37,13%	240,91%	46	24,86%	-38,67%	45	33,58%	-2,17%
7	14	22,58%	45	22,28%	221,43%	4	2,16%	-91,11%	0	0,00%	N/A
5,6	0	0,00%	0	0,00%	NA	0	0,00%	NA	0	0,00%	N/A
2C	4	6,45%	23	11,39%	475,00%	43	23,24%	86,96%	23	17,16%	-46,51%
7C	0	0,00%	20	9,90%	NA	42	22,70%	110,00%	32	23,88%	-23,81%
MONTE BELLO	6	9,68%	6	2,97%	0,00%	9	4,86%	50,00%	7	5,22%	-22,22%
TOTAL	62	100,00%	202	100,00%	225,81%	185	100,00%	-8,42%	134	100,00%	-27,57%

Aunque aparecen relacionadas en el cuadro rutas 7 y 5-6, realmente para su análisis no aplica ya que la ruta 7 laboró mínimamente hasta mediados del año 2024 y la 5-6 está inactiva desde el año 2022.

El caso de la ruta de Camperos tiene un análisis similar al realizado desde el año 2022 donde el 50% de los camperos ha estado inactivo concretamente con los de propiedad del Sr Julio Arboleda parados desde Abril del año 2021. Lo que se puede resaltar para el año 2025 es que a estos camperos inactivos, se les hizo un proceso ante la secretaria de Movilidad donde se obtuvo Resolución de Desvinculación Administrativa para 18 camperos de propiedad o tenencia del Sr Julio Arboleda. La participación porcentual mensual de accidentalidad de camperos en el año 2025 es del 5,22% sobre el total de 134 accidentes y comparativamente con el año 2024 bajó en un 22,22%. Por ser una ruta que se desplaza a un sitio de ladera, conviene mantener revisiones y controles en el estado mecánico de los vehículos además del cumplimiento de aptitudes y destreza de sus conductores en procura de disminuir la probabilidad de accidentalidad.

Lo característico de todas las rutas para el año 2025, es que disminuyó la accidentalidad respecto del año 2024 reflejándose una disminución total del 27,57%

Todas las rutas de colectivos disminuyeron en 2025 su accidentalidad respecto del año 2024 siendo la ruta 2-3 la de menor variación con el 2,17% respecto del año 2024 y la ruta 2C bajó el mayor porcentaje de 46,51%

Dentro del mismo año 2025, la ruta de menor accidentalidad dentro del total, fue la ruta 7C con una participación del 17,16% del total y el de mayor participación por accidentalidad fue la ruta 2-3 con un 33,58% de participación.



Por hipótesis de Responsabilidad los resultados fueron los siguientes:

Hipótesis de culpabilidad	2022	porcentaje	2023	porcentaje	variación 2022-2023	2024	porcentaje	variación 2023-2024	2025	porcentaje	variación 2024-2025
Conductores de La Ermita	38	61,3%	102	50,5%	168,42%	119	64,3%	16,67%	70	52,2%	-41,18%
Terceros	10	16,1%	100	49,5%	900,0%	65	35,1%	-35,00%	47	35,1%	-27,69%
Otras	14	22,6%	0	0,0%	-100,00%	1	0,5%	NA	17	12,7%	NA
TOTAL	62	100,0%	202	100,0%	225,8%	185	100,0%	-8,42%	134	100,0%	-27,57%

Se puede deducir que dado el menor número de accidentes en 2025, que se ha reducido en un 27,57% las responsabilidades total de la accidentalidad de 2025 respecto del año 2024.

Teniendo en cuenta que dentro de la hipótesis de culpabilidad, la clasificación "OTRAS" se han tenido en cuenta para este análisis del año 2025, aquellos accidentes donde los conductores de La Ermita, no son directos responsables del accidente, sino otras circunstancias imprevistas como quedarse sin frenos y otras acciones externas no previstas, se puede manifestar que en esta categoría se han incluido accidentes que antes no se habían tenido en cuenta con el mismo criterio que para el año 2024. Con este enfoque, se muestra que la hipótesis por responsabilidad de conductores de la Ermita, representa el 52,2% del total de accidentes mientras la responsabilidad de terceros es la del 35,1%. El otro 12,7% de otras responsabilidades quedan como aquellos accidentes donde al menos no está definida para la empresa la responsabilidad de nuestros conductores aunque para acciones jurídicas inicialmente se les haga responsables solidariamente con el propietario y la empresa.

Considerando el total de accidentes del año 2024 y 2025, se muestra una disminución en el año 2025 del 41,18% en la hipótesis de responsabilidad para el conductor de la Ermita respecto del año 2024 y una disminución del 27,69% en la responsabilidad de terceros para los mismos periodos.

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

Intentar bajar en próximos periodos tanto la accidentalidad como la responsabilidad de nuestros conductores en esa accidentalidad, implica tomar medidas y sugerencias enunciadas en periodos anteriores como:

- 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.

En este sentido, las planillas de chequeo diario deben adquirir más importancia para la empresa de forma que no sea un documento para llenarlo como formato para ser archivado sino un documento que los responsables deben llenar conscientemente y sean revisados el mismo día para tomar acciones preventivas y correctivas sobre las anomalías que se presenten.

Por tipo de accidentes los resultados fueron los siguientes:

Resultado	2022	porcentaje	2023	porcentaje	variación 2022-2023	2024	porcentaje	variación 2023-2024	2025	porcentaje	variación 2024-2025
Lesiones	28	45,16%	70	34,65%	150,0%	52	25,74%	-25,7%	44	32,84%	-15,4%
Daños	34	54,84%	131	64,85%	285,3%	133	65,84%	1,5%	90	67,16%	-32,3%
Homicidio	0	0,00%	1	0,50%	NA	0	0,00%	NA	0	0,00%	N/A
TOTAL	62	100,00%	202	100,00%	225,81%	185	91,58%	-8,42%	134	100,00%	-27,6%

Como en los demás parámetros anteriores, también ha habido una disminución del 27,6% por tipo de accidentes en el año 2025 comparados con el año 2024; con un 15,4% de reducción en lesionados y un 32,3% de disminución en daños en la accidentalidad del año 2025 respecto del año 2024.

Del total de accidentes, hay un 32,84% de participación el año 2025 por lesiones y un 67,16% por daños.

No se registraron homicidios por accidentes en el año 2025.

Se han reportado avisos de siniestro a la compañía de seguros, 47 accidentes del año 2025.

Desistimientos	87
Casos Querellados	Sin datos confirmados
Reportados por Aseguradora	47



Finalmente se destaca la gestión adelantada por el Supervisor o Jefe de Accidentes, Carlos Andrés Sandoval, con una participación activa en las actividades de prevención, en la rápida y eficiente atención de los accidentes, además de sus buenas relaciones con la autoridad, con lo que se ha logrado una reducción promedio de casi el 30% en todos los indicadores. También se destaca la gestión del señor Marco Tulio Osorio, quien desde hace muchos años nos colabora en el registro automotor y en el registro interno de la accidentalidad y con las aseguradoras.

6. ASPECTOS AREA ADMINISTRATIVA

En el mes de Enero de 2025 y conforme a los resultados financieros del año 2024 se evidenció que no obstante haberse proyectado un excedente de \$560 Millones de pesos para el año 2024, sólo se tendrán excedentes por valor de \$27 Millones. El excedente proyectado habría permitido rebajar la pérdida acumulada, situación que no fue posible porque la ejecución de los ingresos de rodamiento sólo llegó al 81%.

Conforme a lo anterior se hizo necesario revisar el valor del rodamiento de micros y busetas ya que durante los últimos tres (3) años no se había incrementado.

Después de diferentes análisis sobre las alternativas presentadas, el Consejo de Administración determinó por unanimidad aprobar un ajuste en el rodamiento de \$12.000 diarios, que se tradujo en un incremento de \$120.000 decadales y en un incremento de \$360.000 mensual. De igual forma determinó que este incremento se comenzaría a aplicar a partir de Febrero 1 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 el Consejo de Administración revisa la estructura y planta de personal y los niveles de remuneración y se efectúan los ajustes conforme al Decreto No.1572 de Diciembre 24 de 2024, que determinó un incremento en el salario mínimo del 9,50%.

En el mes de Enero de 2025 se comienza un estricto seguimiento a las condiciones de todos los despachos de la Cooperativa comenzando con el despacho de Meléndez el cual tuvo que ser reubicado a un sector denominado Nacar a finales del año 2024.

Analizadas diferentes alternativas se tomó la decisión de regresar a los locales de Reserva de Carmesí con la claridad y compromiso que se tendría que dar manejo a las situaciones que ocasionaron la salida de ese punto.

En el mes de Febrero de 2025 se efectuó convocatoria para Asamblea General de Asociados la cual se realizó el 8 de Marzo de 2025, a las 08:00 A.M. en el SALON REAL DEL RESTAURANTE RANCHO DE JONAS.

En el mes de Febrero de 2025 se retomó el tema de la concentración de propiedad por grupos familiares y se determinaron plazos perentorios para que los grupos familiares redujeran progresivamente el número de vehículos del grupo,

En el mes de Febrero de 2025 se revisan las condiciones del despacho de Comfenalco conforme al informe presentado por parte del área de SST de la Cooperativa. Por las limitaciones de espacio se determinó considerar la Reubicación del Despacho en un sitio aledaño

Mediante Resolución No.4152.010.21.0.00209 de Enero 31 de 2025, la cual fue publicada en el Boletín Oficial No.19 de la Alcaldía de Cali de fecha Febrero 3 de 2025, se fijó la tarifa para el Servicio de Transporte Automotor Colectivo de Pasajeros en el Distrito Especial de Santiago de Cali en la suma de \$3.200, y teniendo en cuenta que el ajuste del valor de rodamiento no se aplicaría hasta tanto no se expidiera y se publicara la nueva tarifa del transporte colectivo para la ciudad de Cali, se determinó que el ajuste del valor del rodamiento se comenzaría a aplicar a partir de la segunda década del mes de febrero de 2025, es decir a partir del día 11 de febrero de 2025.

En el mes de Febrero se revisa el reglamento establecido para la Compra-Venta de vehículos entre asociados aprobado mediante Acta No.708 de Febrero 19 de 2018. No obstante, a existir un reglamento claro sobre el particular, el cual ha sido ampliamente socializado, se presentan casos de NEGOCIACIONES PREVIAS, es decir que cuando se llevan para la aprobación del Consejo estos negocios ya se han materializado a través de contratos de compraventas, incluso ya finiquitados con pagos lo que generalmente se conoce como HECHOS CUMPLIDOS. Se solicitó a la Gerencia dirigir circular a los asociados donde se informen los riesgos legales a que se exponen los asociados que recurren a estas prácticas y el riesgo al que se expone a la Cooperativa, en razón que al no perfeccionarse la negociación sin que medie soporte legal que los respalde, se estaría comprometiendo el patrimonio de ambas partes y el buen nombre y la imagen de la empresa.

En el mes de Febrero también se trata el tema del valor del Rodamiento Mensual de Camperos, el cual no se actualizaba desde hace dos (2) años, siendo la última actualización la realizada mediante Acta No.798 de Enero 20 de 2023, cuando se definió un valor de Rodamiento Mensual de \$480.000 que comenzó a ser aplicado a partir de Febrero 1 de 2023 conforme al procedimiento establecido en el Acta No.622 de Junio 12 de 2014.



Se recuerda que el rodamiento de micros y bujetas se actualizó en un porcentaje del 17.1% correspondiente a tres (3) años sin actualización.

Conforme a lo anterior, y siendo consecuentes con la actualización realizada al rodamiento de micros y bujetas, el Consejo de Administración determinó fijar un valor de Rodamiento Mensual de Camperos en la suma de Quinientos Treinta mil pesos M/cte (\$530.000) que corresponde a un ajuste del 10.42%. Este valor de Rodamiento Mensual comenzó a ser aplicado a partir del 1º de Marzo del 2025.

Se trató la situación de los vehículos que sin justificación alguna no prestan el servicio, estando habilitados y posibilitados para hacerlo. Se analizó que años atrás mediante Acta No.726 de Abril 25 de 2019 se reglamentaron los tiempos máximos (en días calendario) que podían tomar los trabajos efectuados a los vehículos y que justificaran la no prestación del servicio y por consiguiente el NO PAGO DE RODAMIENTO POR ESOS DIAS.

Por lo anterior el Consejo de Administración determinó revisar los tiempos máximos establecidos que justifiquen LA NO PRESTACION DEL SERVICIO Y EL NO PAGO DE RODAMIENTO por los días NO LABORADOS:

SITUACION	TIEMPO MAXIMO (días calendario)
Reparación de Caja	Tres (3) días
Reparación de Transmisión	Tres (3) días
Instalación Eléctrica Completa	Cuatro (4) días
Reparación de Motor	Quince (15) días
Lámina y Pintura General	Veinte (20) días
Lámina y Pintura reparación menor	Siete (7) días
Falta de Conductor	Quince (15) días
Inmovilización en patios oficiales	Indeterminado

Nota: Cada caso deberá ser soportado con evidencias tales como fotos, videos, facturas, etc., e información precisa del nombre del taller y dirección donde se estén realizando los trabajos.

En el mes de Marzo de 2025 se revisa la situación del despacho de La María conforme al informe presentado por el área de SST. Se analizaron las deplorables condiciones a las que se expone al personal de la Cooperativa, por lo cual se evaluaron alternativas para modificar el recorrido de la Ruta 1 en el Sur de la ciudad, contemplándose poder cubrir los sectores de Cachipay, Bochalema y la Universidad Autónoma de Occidente y buscar un despacho en ese sector.

En el mes de Abril de 2025 se consigue un nuevo despacho en el Sector de Maderos, contiguo a Bochalema y se determina pasar las rutas 1 y 7C a ese despacho.

En el mes de Abril de 2025, se determinó la revisión de los tiempos máximos establecidos que justifiquen LA NO PRESTACION DEL SERVICIO Y EL NO PAGO DE RODAMIENTO por los días NO LABORADOS, quedando la tabla definida de la siguiente manera:



SITUACION	TIEMPO MAXIMO (días calendario)
Reparación de Caja	Dos (2) días
Reparación de Transmisión	Dos (2) días
Instalación Eléctrica Completa	Cuatro (4) días
Reparación de Motor	Quince (15) días
Lámina y Pintura General o daño mayor	Veinte (20) días
Lámina y Pintura reparación menor	Siete (7) días
Falta de Conductor	Quince (15) días
Inmovilización en patios oficiales	Indeterminado

Nota: Cada caso deberá ser soportado con evidencias tales como fotos, videos, facturas, etc., e información precisa del nombre del taller y dirección donde se estén realizando los trabajos.

En el mes de Julio de 2025 y conforme a lo establecido en la Ley 2101 de Julio 15 de 2021, se aprobó una nueva reducción de la jornada laboral semanal, a partir del 15 de Julio de 2025 la jornada laboral quedó 44 horas. Conforme a lo anterior el Consejo de Administración determinó cual sería el horario laboral y de atención al público en general a partir del Martes 15 de Julio de 2025:

De Lunes a Viernes de 8:00 AM a 12:00 M y de 1:00 PM a 5:00 PM

Sábados de 8:00 AM a 12:00 M

En el mes de Julio de 2025 también se programan las actividades para el día 16 de Julio de 2025, donde se celebraron conjuntamente los 60 años de la Cooperativa y el Día de la Virgen del Carmen (ó Día del Motorista).

También en el mes de Julio de 2025 y después del análisis de las diferentes alternativas de software contable se decidió la contratación del Sistema Siigo Nube, el cual comparativamente estaba muy por debajo de la solución Siesa Nube Premium que era la opción que ofrecía el proveedor actual.

En el mes de Agosto de 2025 se trata el tema de las intenciones de venta de vehículos concluyéndose que la Cooperativa no puede interferir en negocios entre particulares, siendo responsabilidad del posible comprador hacer una revisión integral del estado técnico mecánico del vehículo antes de cerrar cualquier negociación.

En el mes de Agosto también se presenta informe sobre las mejoras realizadas en el despacho de Melendez, con cambio de puertas de los baños y suministro de dos ventiladores nuevos, mesas y asientos rimax y de dos sillas ergonómicas de descanso.

Sobre Brisas de los Alamos se informó que con el concurso de todo el equipo de transporte se logró el embellecimiento del despacho (pintura de paredes y rejas) se suministró un nuevo televisor, nuevo ventilador y nuevas mesas rimax así como dos sillas ergonómicas de descanso. Se cambió toda la batería sanitaria y el orinal por uno de tecnología seca con pastas de cloro y se delimitó con pintura la zona donde se puede parquear.

Sobre el Despacho de Remansos se informó sobre la consecución de un nuevo despacho, esquinero sobre vía peatonal, a dos cuadras del anterior despacho con

mejores condiciones locativas para lo cual se efectuaron las dotaciones correspondientes.

Sobre el despacho de la María que se volvió a retomar, se dotó de mobiliario y ventilador dejándolo en mejores condiciones que antes.

En el mes de Julio de 2025 se inició un ciclo de capacitaciones con los conductores en Prevención de Violencias de Género, con el concurso de Casa Matria, entidad adscrita a la Subsecretaria de Equidad de Género de la Secretaria de Bienestar Social de la Alcaldía de Cali. La meta institucional era ser la primera empresa del TPC con conductores capacitados en prevención de violencias de género y poder colocar al interior de los vehículos los números de teléfonos donde pueden denunciarse los casos de maltrato y abuso. La meta se logró y el día 22 de Noviembre de 2025, con la presencia de la Secretaria de Bienestar de la Alcaldía se realizó el acto de graduación de 44 colaboradores entre conductores, personal administrativo, personal operativo y directivos.

En el mes de Octubre de 2025 se presenta informe sobre mejoras en el Despacho de Remansos. Se recuerda sobre la consecución de un nuevo despacho, esquinero sobre vía peatonal, a dos cuadras del anterior despacho con mejores condiciones locativas. Se efectuaron las dotaciones correspondientes y el despacho está funcionando con normalidad con el acompañamiento de la Junta de Acción Comunal.

Sobre el despacho de Comfenalco se informa sobre un nuevo espacio cedido por su propietario Isidro Gómez, al cual se le realizaron las adecuaciones respectivas y se les hizo el suministro de las dotaciones correspondientes con la posibilidad de tener una sede alterna para servicios de Lubriteca.

En el mes de Noviembre de 2025 y considerando la afectación económica que tendría la Cooperativa por la chatarrización de vehículos y la reducción de capacidad transportadora, el Consejo de Administración determinó la fijación de un ajuste adicional y especial por gastos de desvinculación por chatarrización y gastos de administración por valor de DOS MILLONES QUINIENTOS MIL PESOS M/CTE (\$2.500.000) por vehículo desintegrado ó chatarrizado que no vaya a hacer uso de la reposición.

En el mes de Noviembre de 2025 se presentó informe respecto a la afectación que se tendrá en los ingresos por rodamiento de micros y busetas a partir del mes de Diciembre de 2025 por la salida de los 28 vehículos que efectuarían desintegración física para pago por parte de Metro Cali S.A. antes del 31 de Diciembre de 2025. Teniendo en cuenta que se presenta la afectación no solo de los 28 vehículos que efectuarán desintegración y/o chatarrización, sino de 19 vehículos que durante el último año han dejado de laborar por diferentes motivos, se cuantificó la afectación mensual y anual con el valor actual de rodamiento.

De acuerdo a las estimaciones realizadas la Cooperativa estaría dejando de percibir al mes aprox.115 millones mensuales por rodamiento que al año representaría 1.387 millones.



El Consejo de Administración por unanimidad aprobó un incremento de \$30.000 en el valor del rodamiento diario que representaría un incremento de \$300.000 por década y de \$900.000 mensuales.

En el mes de Noviembre de 2025, se aprobó la Renovación de Programa de Seguros de Responsabilidad Civil Contractual y Extracontractual, para la vigencia Noviembre 29 de 2025 a Noviembre 29 de 2026, lográndose mantener el esquema de pago de las primas en doce (12) cuotas mensuales sin financiación lo cual se traduce en un alivio para todos los asociados.

Las coberturas quedaron de la siguiente manera:

Coberturas Básica y en Exceso (Primera Capa y Segunda Capa)	
Amparos	Límites (SMMLV)
RCE	100/100/200 SMMLV
DEDUCIBLE RCE	10% MINIMO 1 SMMLV
RCC	100/100/100/100 SMMLV
EXCESO RCE (SEGUNDA CAPA)	100 SMLMV EN EXCESO DE 100 SMMLV
EXCESO RCC (SEGUNDA CAPA)	100 SMLMV EN EXCESO DE 100 SMMLV
Coberturas Protección Patrimonial (Tercera Capa PLO)	
Amparos	Límites (MM\$)
RCE	\$8.000 MM
RCC	\$4.000 MM
DEDUCIBLE	10% de la pérdida, mínimo 2 SMMLV
Cobertura Seguros de Accidentes Personales para Conductores	
Amparos	Valor Asegurado
Muerte Accidental	30 SMMLV
Incapacidad Total y Permanente	30 SMMLV
Auxilio Funerario	\$2.000.000

Para este año, igual que para las anteriores vigencias, se seguirán manejando dos pólizas; una que incluirá a Micros y Busetas y otra que incluirá a los camperos. El costo de las pólizas por tipo de vehículo (incluido iva) queda establecido de la siguiente forma:

POLIZA 1 MICROS Y BUSETAS

TIPO VEHICULO	RCC	RCE	EXCESO RCC (2a. CAPA)	EXCESO RCE (2a. CAPA)	SUBTOTAL 1a y 2a CAPAS	PROTECCION PATRIMONIAL (3a. CAPA)	SEG. ACC. PERSONALES CONDUCTOR	TRAMITES RUNT	SUBTOTAL 3a.CAPA, ACC.PERS.Y RUNT	VR. TOTAL /VEH. 2025-2026
MICROS	1,205,113	2,064,695	201,956	345,012	3,816,776	606,080	29,750	14,394	650,224	4,467,000
BUSES/BUSETAS	1,517,695	3,119,740	276,010	529,019	5,442,464	606,080	29,750	20,706	656,536	6,099,000

POLIZA 2 CAMPEROS

TIPO VEHICULO	RCC	RCE	EXCESO RCC (2a. CAPA)	EXCESO RCE (2a. CAPA)	SUBTOTAL 1a y 2a CAPAS	PROTECCION PATRIMONIAL (3a. CAPA)	SEG. ACC. PERSONALES CONDUCTOR	TRAMITES RUNT	SUBTOTAL 3a.CAPA, ACC.PERS.Y RUNT	VR. TOTAL /VEH. 2025-2026
CAMPEROS	765,097	1,089,996	173,827	184,007	2,212,927	606,080	29,750	12,243	648,073	2,861,000

Se llegó a un acuerdo con Seguros Mundial para el pago del valor de las primas a doce (12) meses y sin pago de financiación, lo que se traduce en una economía de aproximadamente del 18% del valor póliza (1.5% m.v.), quedando el pago de las pólizas de la siguiente forma:

CUOTA		MICRO	BUS/ BUSETA	CAMPEROS
	VALOR POLIZA	\$4,467,000	\$6,099,000	\$2,861,000
1	DICIEMBRE DE 2025	\$372,000	\$508,000	\$238,000
2	ENERO DE 2026	\$372,000	\$508,000	\$238,000
3	FEBRERO DE 2026	\$372,000	\$508,000	\$238,000
4	MARZO DE 2026	\$372,000	\$508,000	\$238,000
5	ABRIL DE 2026	\$372,000	\$508,000	\$238,000
6	MAYO DE 2026	\$372,000	\$508,000	\$238,000
7	JUNIO DE 2026	\$372,000	\$508,000	\$238,000
8	JULIO DE 2026	\$372,000	\$508,000	\$238,000
9	AGOSTO DE 2026	\$372,000	\$508,000	\$238,000
10	SEPTIEMBRE DE 2025	\$372,000	\$508,000	\$238,000
11	OCTUBRE DE 2026	\$372,000	\$508,000	\$238,000
12	NOVIEMBRE DE 2026	\$375,000	\$511,000	\$243,000
	TOTALES	\$4,467,000	\$6,099,000	\$2,861,000

Los propietarios de camperos cancelarán el valor mensual de la póliza conjuntamente con el valor del rodamiento mensual hasta el día 15 de cada mes.

Finalizando el mes de Noviembre de 2025 se revisaron las decisiones adoptadas por el Consejo de manera unánime sobre temas de chatarrización e incremento del rodamiento en reunión del día 13 de Noviembre de 2025 teniendo en cuenta que varios asociados habían manifestado inconformidad frente al contenido de las Circulares mediante las cuales se socializaron las decisiones adoptadas, creándose desinformación pues manifiestan en algunos casos que se han comunicado con miembros del Consejo y no se les ha brindado la suficiente información y claridad.

Se revisaron cada una de las circulares emitidas determinándose ratificar cada una de las mismas pero realizando las siguientes aclaraciones:

- No se va a realizar un nuevo incremento del valor del rodamiento en el año 2026, pues el cálculo del ajuste rodamiento se realizó teniendo los estimados presupuestales para el año 2026 y teniendo en cuenta la afectación por la chatarrización de vehículos que no efectuarán reposición.
- Es importante aclarar que las chatarrizaciones de vehículos que ya comenzaron los trámites correspondientes de conformidad a los actos administrativos mencionados en la Circular No.028 de Noviembre 14 de 2025, corresponden a vehículos de propietarios que van a recibir, por parte de Metro Cali S.A., un valor determinado por esa chatarrización, es decir que estas personas no harán uso de la reposición de sus vehículos. Es precisamente por este motivo que al chatarrizarse estos vehículos la capacidad transportadora de la empresa se reduce automáticamente con la consecuente afectación económica que esto representa para la Cooperativa.

Teniendo en cuenta las aclaraciones anteriores y considerando además el alto impacto de días festivos durante el mes de Diciembre de 2025, se tomó la determinación de comenzar a aplicar el ajuste de Rodamiento a partir del 1º de Enero de 2026, con el entendimiento que quedaría pendiente por actualizar para el año 2026 el ítem del valor de la seguridad social que depende del incremento del salario mínimo que determine el Gobierno Nacional antes de terminar el año 2025.



Así las cosas el valor de la décadas para el mes de Diciembre de 2025 y el valor de las décadas a partir del mes de Enero de 2026 quedaron de la siguiente manera:

FECHA DE PAGO	PERIODO	CONCEPTO	VR. DECADA DIC.2025		VR. DECADA A PARTIR ENERO 2026	
			VALOR MICROS	VALOR BUSETAS	VALOR MICROS	VALOR BUSETAS
12 de Cada Mes	01 al 10 de Cada Mes	Rodamiento	\$ 820,000	\$ 820,000	\$ 1,120,000	\$ 1,120,000
		Seguros RCC-RCE	\$ 124,000	\$ 169,333	\$ 124,000	\$ 169,333
		Seg Social	\$ 314,000	\$ 314,000	PEND DEFINIR	PEND DEFINIR
		Total	\$ 1,258,000	\$ 1,303,333	PEND.	PEND.
PRIMERA DECADA						
22 de Cada Mes	11 al 20 de Cada Mes	Rodamiento	\$ 820,000	\$ 820,000	\$ 1,120,000	\$ 1,120,000
		Seguros RCC-RCE	\$ 124,000	\$ 169,333	\$ 124,000	\$ 169,333
		Seg Social	\$ 314,000	\$ 314,000	PEND DEFINIR	PEND DEFINIR
		GPS	\$ 60,000	\$ 60,000	\$ 60,000	\$ 60,000
		Total	\$ 1,318,000	\$ 1,363,333	PEND.	PEND.
SEGUNDA DECADA						
30 de Cada Mes	21 al 30 de Cada Mes	Rodamiento	\$ 820,000	\$ 820,000	\$ 1,120,000	\$ 1,120,000
		Seguros RCC-RCE	\$ 124,000	\$ 169,333	\$ 124,000	\$ 169,333
		Seg Social	\$ 314,000	\$ 314,000	PEND DEFINIR	PEND DEFINIR
		Total	\$ 1,258,000	\$ 1,303,333	PEND.	PEND.
TERCERA DECADA						
Total Mes			\$ 3,834,000	\$ 3,969,999	PEND.	PEND.

Se determinó citar a reunión informativa de asociados para el Lunes 24 de Noviembre de 2025 a las 9:00 a.m. en el Tercer Piso de la sede de la Cooperativa, donde se socializó el incremento del rodamiento.

A la reunión informativa de asociados del día 24 de Noviembre de 2025 asistieron sesenta (60) propietarios de micros y busetas incluidos los miembros de Consejo de Administración y Junta de Vigilancia.

En la reunión informativa de asociados se socializaron por parte del Gerente y del Presidente del Consejo temas importantes para el devenir de la Cooperativa tales como el estado actual del transporte público colectivo TPC en la ciudad de Cali, la aplicación de actos administrativos relativos a la desintegración de vehículos vinculados a la Cooperativa que no efectuarán reposición y la incidencia de estos temas en el ajuste del valor del rodamiento para micros y busetas.

En desarrollo de la reunión se explicaron las bases de la proyección del ajuste del rodamiento definido en la Circular No. 028 de Noviembre 14 de 2025, así como las razones del aplazamiento de su aplicación a partir de Enero 1 de 2026 según la Circular No.030 de Noviembre 21 de 2025.

En uso de la palabra varios asociados solicitaron al Consejo de Administración la reconsideración del incremento de \$30.000 diarios en el valor del rodamiento argumentando que se les reduciría ostensiblemente la rentabilidad sobre sus vehículos.

Se explicó a los asociados porque el valor de \$30.000 no podía ser objeto de una negociación y se les solicitó la presentación de una propuesta consensuada sobre el valor del ajuste, llegándose a una propuesta de incremento de \$20.000, la cual fue aprobada por el Consejo de Administración y que será aplicada a partir de Enero 1 de 2026, en el

entendimiento que la misma tendrá que ser objeto de un permanente seguimiento frente a su impacto económico.

Control de Cartera:

Durante el año 2025 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 2025:

CARTERA Y PROVISIONES DIC.31 DE 2011 A DIC.31 DE 2025						
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
2025	283,255,535	178,390,297	36,970,657	5,968,093	184,776,366	689,360,948
	41%	26%	5%	1%	27%	100%
PROVISION						75,721,704



Se puede observar como para el año 2025 la cartera VARIÓ en su composición ya que la cartera corriente pasó de un 76% en el 2024 a un 41% en el 2025. Esta situación hizo que la cartera en mora pasara de un 24% a un 59%, con incrementos especialmente en los rangos de 1-30 días y +90 días.

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 cinco ejercicios con resultados positivos como se ilustra en el siguiente cuadro:

EVOLUCION DE PERDIDAS 2018-2025 SIN AJUSTES NIIF (Miles de \$)								
CONCEPTO	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
PERDIDAS ACUMULADAS VIGENCIA ANTERIOR	-458,317	-429,276	-384,190	-1,244,530	-879,570	-716,289	-448,282	-428,546
PERDIDA O UTILIDAD DEL EJERCICIO	35,116	47,286	-860,340	369,502	166,637	275,300	26,783	14,237
AJUSTE EXCEDENTES X VENTAS TERCEROS	-6,075	-2,200	0	-4,542	-3,356	-7,293	-7,047	-5,329
PERDIDAS ACUMULADAS AL FINAL DEL PERIODO	-429,276	-384,190	-1,244,530	-879,570	-716,289	-448,282	-428,546	-419,638

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 2025 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/2025-DICIEMBRE/2024
 (Cifras en Miles de \$)

CUENTA	DESCRIPCION	ACUMULADO dic-25	%	PROMEDIO MES	ACUMULADO dic-24	%	PROMEDIO MES	VARIACION RELATIVA
4 INGRESOS								
41 INGRESOS OPERACIONALES								
4135	COMERCIO AL POR MAYOR Y AL POR MENC	289,206	7%	24,101	298,486	8%	24,874	-3%
4145	TRANSPORTE ALMACENAMIENTO Y COMUNI	3,316,215	85%	276,351	2,894,143	82%	241,179	15%
4145	TRANSPORTE DE CARGA	293,068	8%	24,422	339,101	10%	28,258	-14%
4175	DEVOLUCIONES,REBAJAS Y DESC.EN VENT.	-	0%	0	-694	0%	-58	0%
	INGRESOS OPERACIONALES	3,898,489	100%	324,874	3,531,036	100%	294,253	10%
5 COSTOS Y GASTOS								
51 OPERACIONALES								
5105	GASTOS DE PERSONAL	1,788,301	46%	149,025	1,732,349	49%	144,362	3%
5110	GASTOS GENERALES	1,708,578	44%	142,382	1,425,366	40%	118,781	20%
5115	PROVISION DE CARTERA	75,722	2%	6,310	-	0%	0	0%
5125	DEPRECIACIONES	25,143	1%	2,095	8,320	0%	693	202%
5140	GASTOS FINANCIEROS	2,289	0%	191	163	0%	14	0%
5195	BENEFICIO EMPLEADOS	48,064	1%	4,005	31,602	1%	2,634	0%
	OPERACIONALES	3,648,097	94%	304,008	3,197,800	91%	266,483	14%
			0%	-				
6 COSTOS DE VENTAS								
6135	COMERCIO AL POR MAYOR Y AL POR MENC	234,208	6%	19,517	234,367	7%	19,531	0%
	COSTOS DE VENTAS	234,208	6%	19,517	234,367	7%	19,531	0%
	COSTOS OPERAC. Y DE VENTAS	3,882,305	100%	323,525	3,432,167	97%	286,014	13%
	UTILIDAD OPERACIONAL	16,184	0%	1,349	98,869	3%	8,239	-84%
42 INGRESOS NO OPERACIONALES								
4210	FINANCIEROS	10,811	0%	901	18,709	1%	1,559	-42%
4250	RECUPERACIONES	36,722	1%	3,060	28,823	2%	2,402	0%
4295	DIVERSOS	139,019	4%	11,585	22,770	1%	1,898	511%
	INGRESOS NO OPERACIONALES	186,552	5%	15,546	70,302	2%	5,859	165%
53 GASTOS NO OPERACIONALES								
5305	GASTOS FINANCIEROS	90,865	2%	7,572	114,694	0%	9,558	0%
5310	PERDIDA EN VENTA Y RETIRO DE BIENES	-993	0%	-83	3,833	0%	319	0%
5315	GASTOS EXTRAORDINARIOS	90,382	2%	7,532	6,500	0%	542	0%
5395	GASTOS DIVERSOS	6,001	0%	500	16,849	0%	1,404	0%
5405	GASTOS EJERCICIOS ANTERIORES	2,244	0%	187	512	0%	43	0%
	NO OPERACIONALES	188,499	5%	15,708	142,388	4%	11,866	32%
	UTILIDAD NO OPERACIONAL	(1,947)	0%	(162)	(72,086)	-2%	(6,007)	-97%
	UTILIDAD EJERCICIO	14,237	0%	1,186	26,783	1%	2,232	-47%

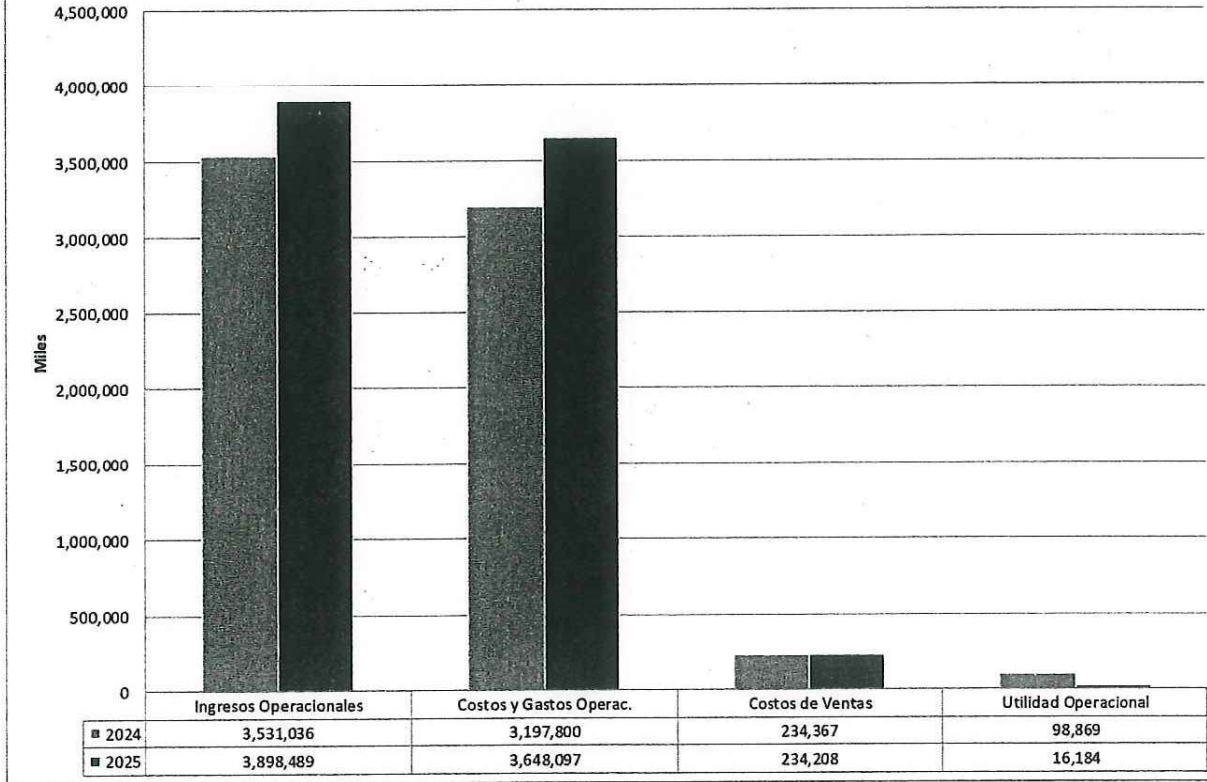
LUBRITECA UTILIDAD BRUTA	54,998	19%	64,119	21%
UTILIDAD BRUTA CARGA	293,068	9%	339,101	12%
UTILIDAD OPERACIONAL	16,184		98,869	
MARGEN OPERACIONAL	0%		3%	
RENTABILIDAD SOBRE PATRIMONIO	3.5%		9.5%	
RENTABILIDAD SOBRE ACTIVO	0.6%		1.4%	



Los ingresos operacionales a Diciembre de 2025 crecieron en un 10% con relación a de los ingresos operacionales a Diciembre de 2024. Este crecimiento se da especialmente por una actualización de los valores del rodamiento tras tres años de no haberse realizado incremento, registrándose un incremento del 15% por este concepto. Se registró una disminución del 14% en los ingresos por carga especialmente porque los generadores de carga disminuyeron sus requerimientos de servicios y por cuanto se depuró la base de clientes fidelizados. 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 lubríteca disminuyeron en un 3%.

Los gastos operacionales crecieron en un 14% con relación a Diciembre de 2024, situación que se explica entre otros aspectos por el incremento del 20% en los gastos generales al generarse unos mayores requerimientos para el mantenimiento de las rutas y la dotación de los despachos. El consolidado de costos y gastos operacionales con los costos de ventas representó también un crecimiento del 13%. A Diciembre 31 de 2025 se generó una utilidad operacional de 16.2 millones, muy inferior a la generada a Diciembre 31 de 2024 por \$98.9 millones.

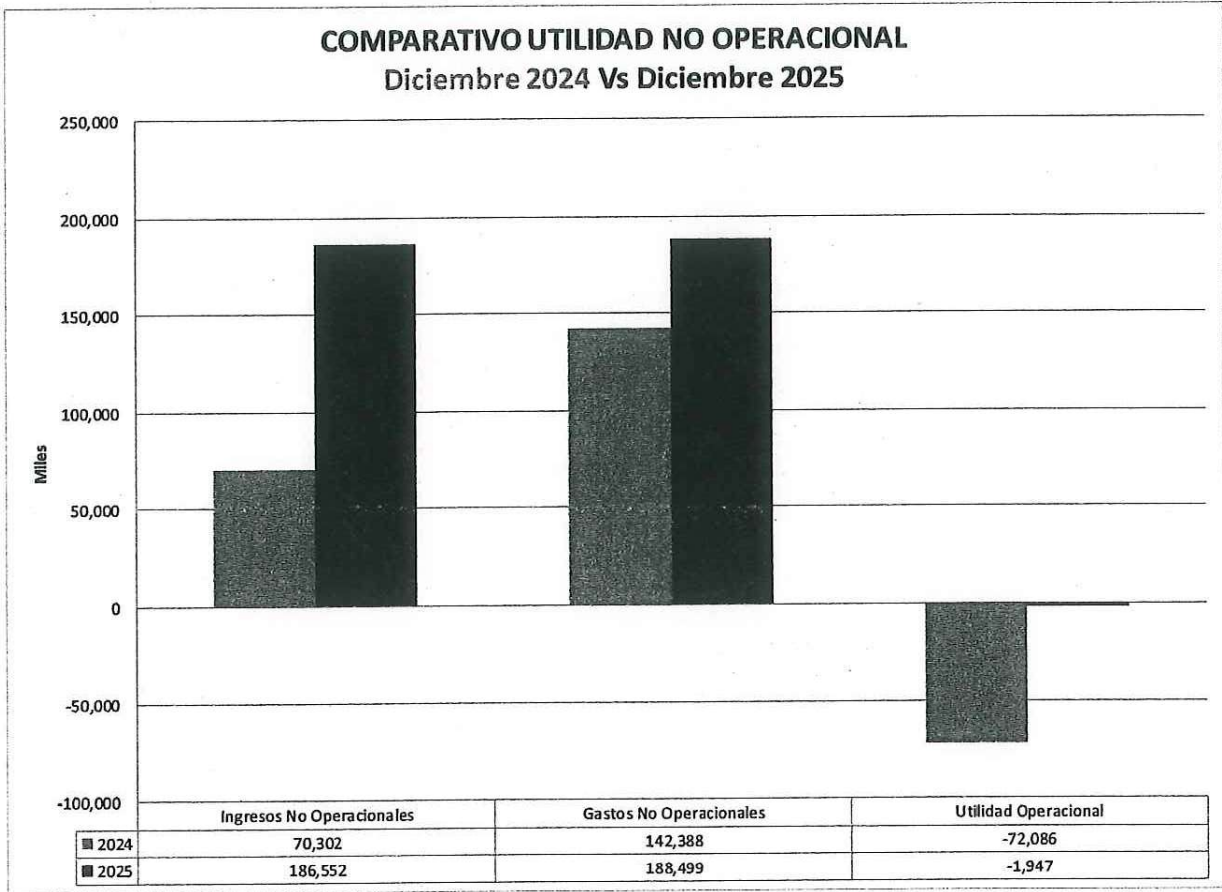
**COMPARATIVO UTILIDAD OPERACIONAL
Diciembre 2024 Vs Diciembre 2025**



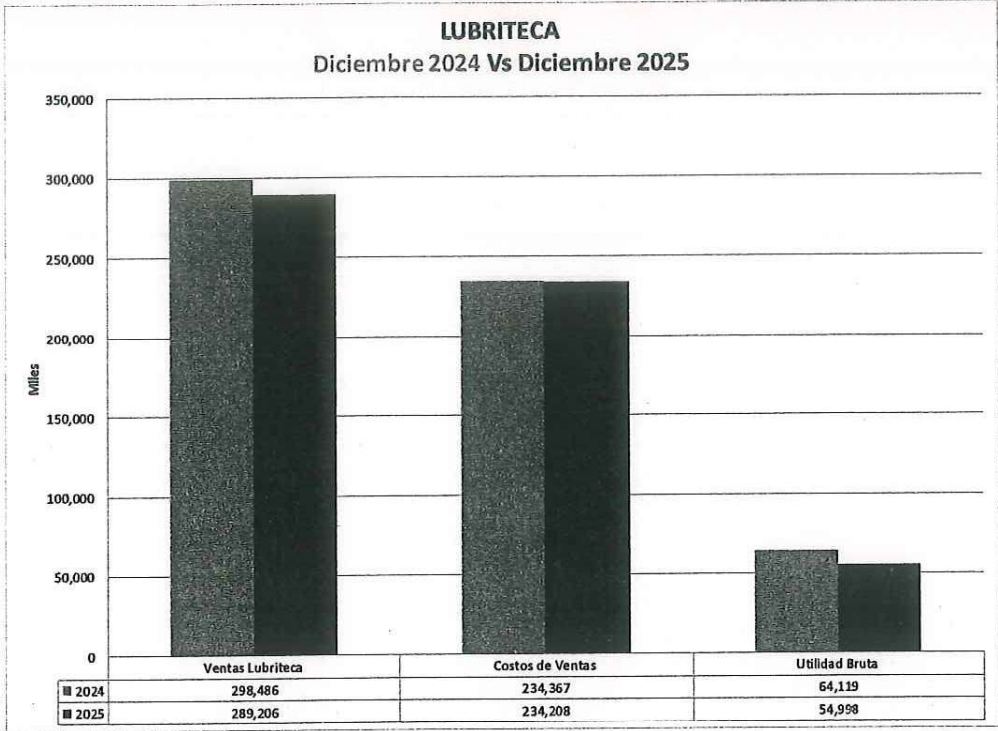


Por su parte a diciembre de 2025, los ingresos no operacionales presentaron un incremento del 165% frente a los ingresos no operacionales de diciembre 2024, pasando de \$70.3 millones a \$186.5 millones.

Los gastos no operacionales presentaron también un incremento del 32%, pasando de \$142.4 millones en 2024 a \$188.5 millones en 2025, lo que hizo que se generara una pérdida no operacional de \$1.9 millones, inferior a la registrada a diciembre de 2024 de \$72.1 millones.



En el resultado de la lubriteca se observa que mantuvo el margen de utilidad bruta del 19% para el año 2025 frente a la registrada para el año 2024 que fue del 21%.



Con respecto al año inmediatamente anterior, donde se generaron unos excedentes de \$26.8 millones, para este año se volvieron a generar excedentes cooperativos, pero no en el volumen esperado, esta vez por valor de \$14.2 millones.

La rentabilidad sobre el patrimonio pasó de un 9.5% en el 2024 a un 3.5% en el 2025, por su parte la rentabilidad sobre el activo paso de un 1.4% en el 2024 a un 0.6% en el 2025.

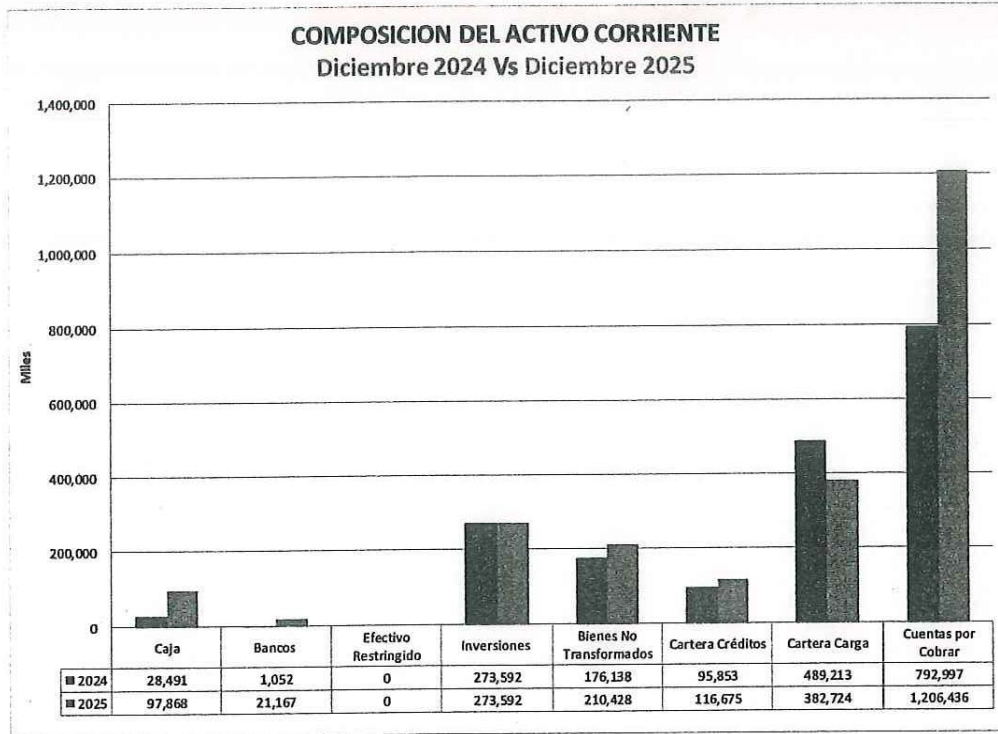
Es importante destacar que durante el segundo semestre del año 2025 se inició con la implementación del sistema contable Siigo Nube. Esto con la finalidad de estar tecnológicamente al día en la tendencia de sistemas contables en línea con información en la nube. Es importante informar que se contempló la posibilidad de continuar con la opción en la nube con el proveedor anterior Siesa pero los costos eran demasiado elevados. Se llevaron paralelamente los dos sistemas hasta el 31 de Diciembre de 2025 y a partir del 1 de Enero de 2026 se inició solo con la aplicación Siigo Nube.

2. BALANCE GENERAL

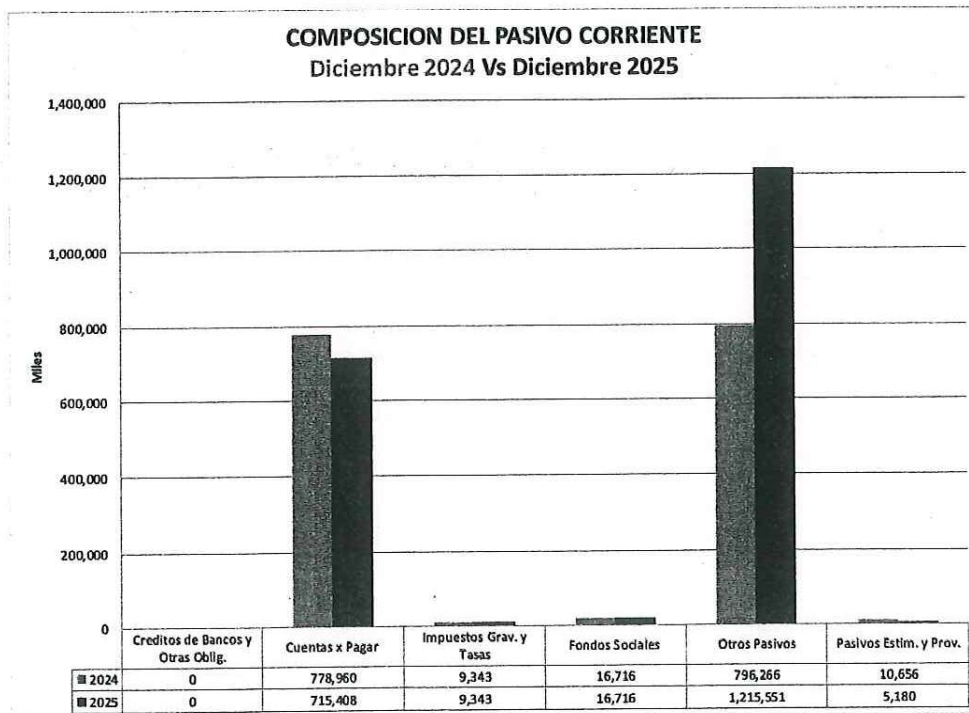
ANALISIS DEL ESTADO DE SITUACION FINANCIERA
COMPARATIVO DICIEMBRE/2025 DICIEMBRE/2024
(Cifras en Miles de \$)

CUENTA	dic-25	%	dic-24	%	VARIACION ABSOLUTA	VARIACION RELATIVA
ACTIVOS						
ACTIVO CORRIENTE						
1105 CAJA	97,868	4%	28,491	2%	69,377	244%
1110 BANCOS Y OTRAS ENTIDADES	21,167	1%	1,052	0%	20,115	1912%
12 INVERSIONES	273,592	12%	273,592	14%	0	0%
1305 BIENES NO TRANSFORMADOS POR LA ENTIDAD	210,428	9%	176,138	9%	34,290	19%
14 CARTERA DE CREDITO ASOCIADOS	116,675	5%	95,853	5%	20,822	22%
15 CARTERA DE CARGA	382,724	16%	489,213	26%	-106,489	-22%
16 CUENTAS POR COBRAR	1,206,436	51%	792,997	42%	413,439	52%
TOTAL CORRIENTE	2,308,890	97%	1,857,336	98%	451,554	24%
ACTIVO NO CORRIENTE						
17 PROPIEDADES, PLANTA Y EQUIPO	59,880	3%	35,388	2%	24,492	69%
19 OTROS ACTIVOS	-	0%	-	0%	0	0%
TOTAL ACTIVO NO CORRIENTE	59,880	3%	35,388	2%	24,492	69%
TOTAL ACTIVOS	2,368,770	100%	1,892,724	100%	476,046	25%
PASIVOS						
PASIVO CORRIENTE						
23 CREDITOS DE BCOS Y OTRAS OBLI.FINANCIER	-	0%	-	0%	0	0%
24 CUENTAS POR PAGAR	715,408	30%	778,960	41%	-63,552	-8%
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	1,215,551	51%	796,266	42%	419,285	53%
28 PASIVOS ESTIMADOS Y PROVISIONES	5,180	0%	10,656	1%	-5,476	0%
TOTAL PASIVO CORRIENTE	1,962,198	83%	1,611,941	85%	350,257	22%
PATRIMONIO						
31 CAPITAL SOCIAL	1,047,712	44%	936,161	49%	111,551	12%
32 RESERVAS	260,785	11%	260,785	14%	0	0%
33 FONDOS DE DESTINACION ESPECIFICA	35,586	2%	28,538	2%	7,048	25%
35 RESULTADOS DEL EJERCICIO	14,237	1%	26,783	1%	-12,546	-47%
36 RESULTADOS DE EJERCICIOS ANTERIORES	-428,545	-18%	-448,281	-24%	19,736	0%
AJUSTES NIIF	-523,203	-22%	-523,203	-28%	0	0%
TOTAL PATRIMONIO	406,572	17%	280,783	15%	125,789	45%
TOTAL PASIVO MAS PATRIMONIO	2,368,770	100%	1,892,724	100%	476,046	25%
RAZON CORRIENTE	1.2		1.2			
CAPITAL DE TRABAJO	346,692		245,395			
INDICE DE ENDEUDAMIENTO	83%		85%			

Los activos corrientes no variaron sustancialmente en su composición destacándose un incremento en las cuentas de caja y bancos y en las cuentas por cobrar que se refieren a la cartera corriente.

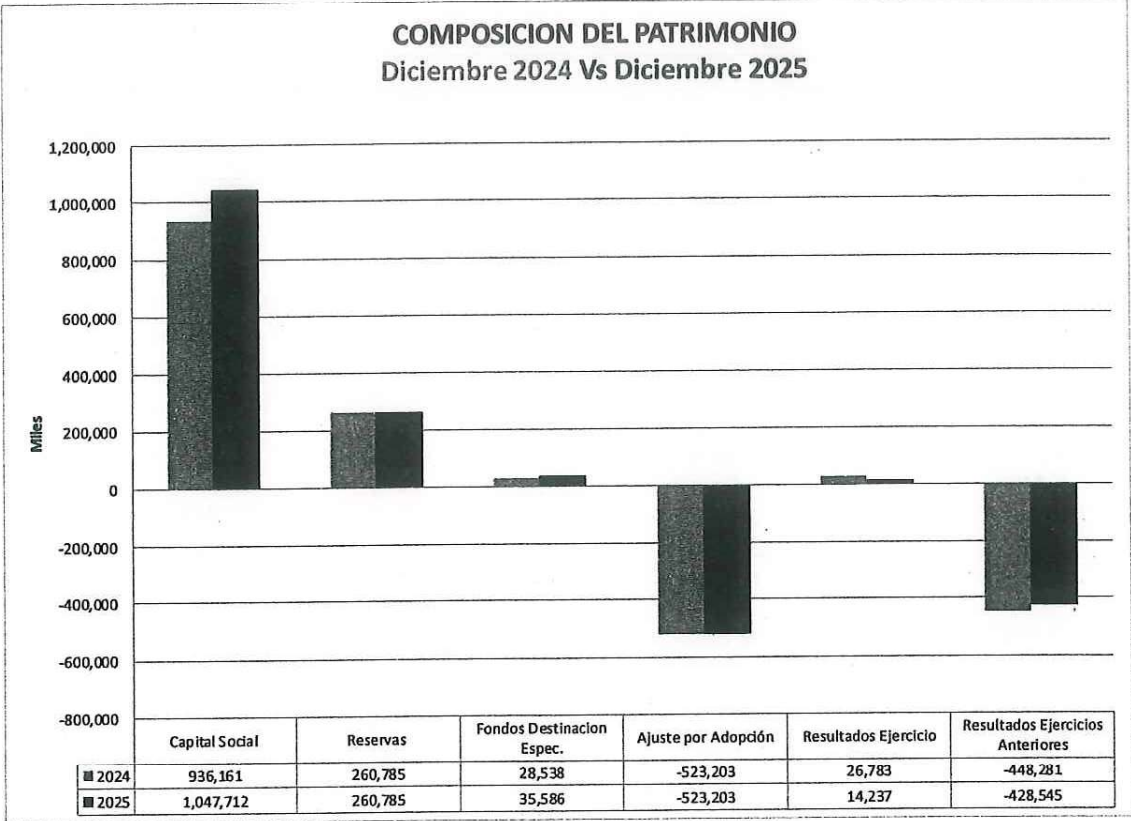


En el pasivo corriente no se generaron cambios importantes salvo por un incremento en otros pasivos.





Los cambios más significativos en el Patrimonio se refieren a un aumento del 12% en la cuenta de capital social, como resultado de las políticas de cobro de los aportes sociales estatutarios durante todo el año 2025:



La razón corriente de la cooperativa se conservó en un 1.2, lo que indica que por cada peso adeudado por la cooperativa se cuenta con 1,2 pesos de activos corrientes. para cubrir los pasivos corrientes.

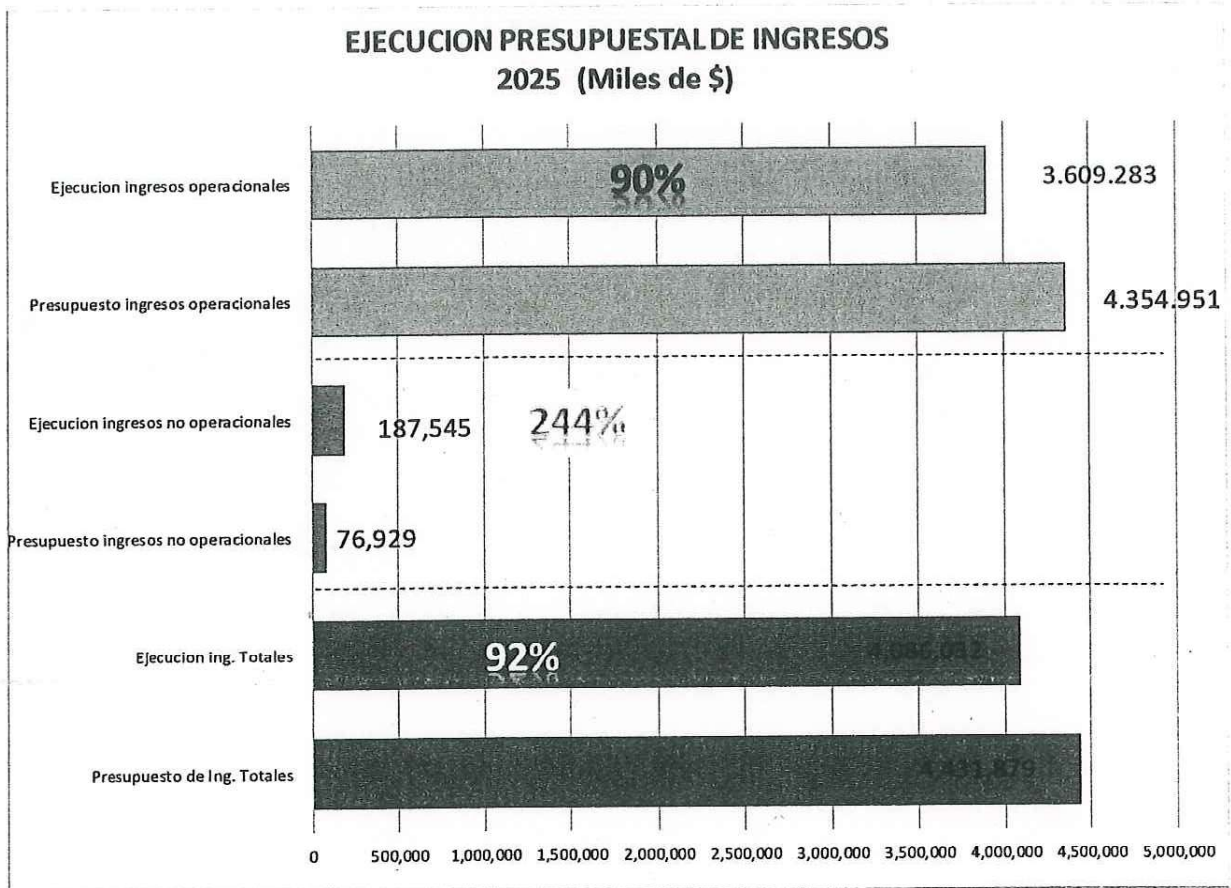
La generación de capital de trabajo mejoró pasando de 245.4 Millones en 2024 a \$346.7 Millones en 2025.

El índice de endeudamiento bajo de un 85% en el 2024 a un 83% en el 2025.



3. EJECUCION PRESUPUESTAL A DICIEMBRE 31 DE 2025

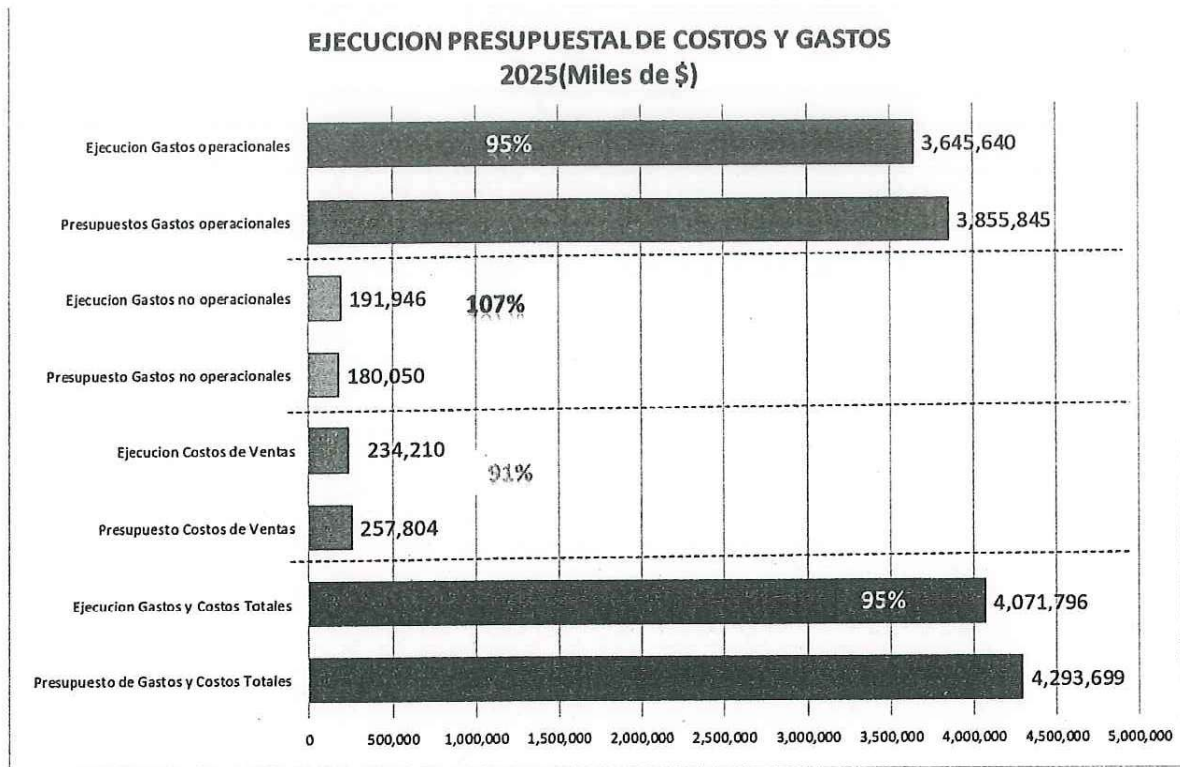
EJECUCION PRESUPUESTAL DE INGRESOS



- Se registra una ejecución presupuestal de ingresos del 92% sobre el presupuesto anual.
- Los ingresos operacionales registran una ejecución del 90% sobre el presupuesto anual.
- Los ingresos no operacionales registran una ejecución del 244% sobre el presupuesto anual.



EJECUCION PRESUPUESTAL DE COSTOS Y GASTOS

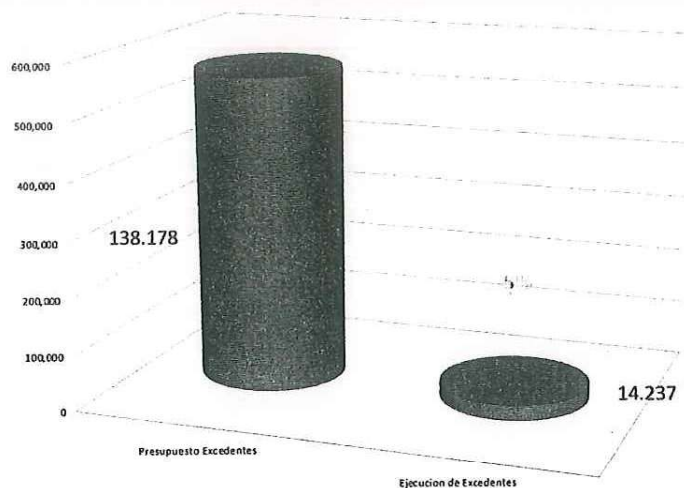


- Se registra una ejecución presupuestal de costos y gastos del 95% sobre el presupuesto anual.
- Los gastos operacionales registran una ejecución del 95% sobre el presupuesto anual.
- Los gastos no operacionales registran una ejecución del 107% sobre el presupuesto anual.
- Los costos de ventas registran una ejecución del 91%

EJECUCION PRESUPUESTAL DE EXCEDENTES

Se registra una ejecución presupuestal de excedentes cooperativos del 10% sobre el presupuesto estimado para el año 2025

**EJECUCION PRESUPUESTAL DE EXCEDENTES COOPERATIVOS
2025 (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 cuatro 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 2025, 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 2025 se registran los siguientes **datos de asociados**:

1.	Asociados propietarios de micros:	117
2.	Asociados propietarios de camperos:	14
TOTALES		131

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 (\$8.541.000 para el año 2025) como valor de contribución a la formación del capital social.

Siendo 131 los asociados, la estimación de la cuenta de activos sociales debería ascender a \$1.118.8 millones, que comparada con el total de aportes registrados a diciembre 31 de 2025 por \$1.047.7 millones evidencia una subestimación en la cuenta de aportes por \$71.1 millones.

Durante todo el año 2025, y especialmente durante los meses de Diciembre de 2025 y Enero de 2026, se adelantó campaña para que los asociados que no hubieran nivelado sus aportes lo hicieran a la mayor brevedad posible. Esto a través de tres (3) 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 2025 arrojó un excedente cooperativo de \$14.2 Millones, las pérdidas acumuladas por \$428.5 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 2025 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 2025 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 2025, 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 2025 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 lograra mejorar técnicamente las coberturas frente al 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 estipulados 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. Se destaca el programa de formación en prevención de violencias de género.
- 8) Conceder préstamos de corto plazo con garantía en prestaciones sociales para atender calamidades a empleados administrativos, en la medida que las condiciones liquidez lo permiten.
- 9) 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 2025 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

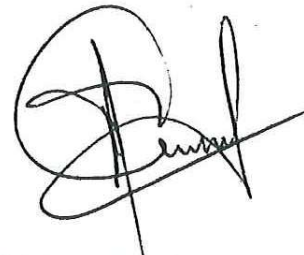
Expresamos nuestro sincero sentimiento de gratitud a los asesores, contratistas y asociados de la Cooperativa por la confianza depositada en beneficio de nuestra gestión; a los colaboradores por su entrega y compromiso en el desarrollo de sus responsabilidades; y a todas aquellas personas cercanas a 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 3 de 2026



JULIO CESAR CIFUENTES CUELLAR
Presidente del Consejo de Administración



ANDRES FELIPE CORREA M
Gerente

COPIA: REVISORIA FISCAL EXTERNA
CONSEJO ADMINISTRACION
JUNTA DE VIGILANCIA