Señores
Magistrados
Sección Segunda
TRIBUNAL ADMINISTRATIVO DEL VALLE
E. S. D.

REF: Proceso de nulidad y restablecimiento del derecho de GRUPO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. - GIT MASIVO S.A. y BLANCO Y NEGRO MASIVO S.A. contra SANTIAGO DE CALI, DISTRITO ESPECIAL, CULTURAL, TURÍSTICO, EMPRESARIAL Y DE SERVICIOS y METRO CALI S.A.

Asunto: Demanda de nulidad y restablecimiento del derecho y solicitud de medida cautelar de urgencia

HÉCTOR FALLA URBINA, mayor, domiciliado y residente en Bogotá, identificado como aparece al pie de mi firma, en mi condición de apoderado judicial especial de GRUPO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. - GIT MASIVO S.A. y BLANCO Y NEGRO MASIVO S.A., presento demanda de nulidad y restablecimiento del derecho, en los siguientes términos:

I. PARTES (CPACA, Art. 162, Num. 1º y CGP, Art. 82 Num. 2º)

1.1. Demandantes

1.1.1. GRUPO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. - GIT MASIVO S.A., (en adelante "GIT MASIVO" o "el Concesionario"), sociedad constituida mediante Escritura Pública No. 2638 del 4 de agosto de 2.006 otorgada en la Notaría Octava del Círculo de Cali, domiciliada en Cali, representada legalmente por su Gerente, ENRIQUE WOLFF MARULANDA, mayor, domiciliado y residente en Cali, identificado con Cédula de Ciudadanía No.16.837.964 de Jamundí (Valle), quien me confirió poder en los términos contenidos y para los efectos previstos en el Artículo 77 del Código General del Proceso, o quien haga sus veces.

1.1.2. BLANCO Y NEGRO MASIVO S.A., (en adelante "BLANCO Y NEGRO", "BYN", "BYNM" o "el Concesionario"), sociedad constituida mediante Escritura Pública No. 156 del 28 de enero de 2005 otorgada en la Notaría 18del Círculo de Cali, domiciliada en la misma ciudad, NIT 900.007.044-0, representada legalmente por su Gerente, EDUARDO BELLINI AYALA, mayor, domiciliado y residente en Cali, identificado con Cédula de Ciudadanía No. 16.711.181, quien me confirió poder en los términos contenidos y para los efectos previstos en el Artículo 77 del Código General del Proceso o quien haga sus veces.

1.2. Demandados

DISTRITO ESPECIAL, CULTURAL, TURÍSTICO, EMPRESARIAL Y DE SERVICIOS DE SANTIAGO DE CALI, identificado con NIT 890.399.011-3, representada legalmente por el señor Alcalde Jorge Iván Ospina Gómez, mayor, domiciliado y residente en Santiago de Cali, identificado con Cédula de Ciudadanía No. 6.342.414 de La Cumbre (Valle), o quien haga sus veces (en adelante "el Distrito" o "la Alcaldía").

METRO CALI S.A., sociedad constituida mediante Escritura Pública No. 580 del 25 de febrero de 1999, otorgada en la Notaría Novena del Círculo de Cali, domiciliada en la misma ciudad, NIT 805.013.171-8, todo lo anterior de conformidad con el Certificado de Existencia y Representación Legal expedido por la Cámara de Comercio de Cali que se anexa, representada legalmente por Óscar Javier Ortiz Cuéllar, mayor de edad, domiciliado y residente en Cali, identificado con Cédula de Ciudadanía No. 14.897.881, actuando en su condición de Presidente, o quien haga sus veces (en adelante "METRO CALI").

II. PRETENSIONES (CPACA, Art. 162, Num. 2º y CGP, Art. 82 Num. 4º)

Primero. Declarar la nulidad de los siguientes decretos expedidos por el Alcalde Distrital de Santiago de Cali:

Decreto No.	Fecha	Nombre
4112.010.20.0159	18 de abril de 2023	*"Por el cual se actualiza el Plan Integran de Movilidad Urbana - PIMU adoptado por el Decreto 4112.010.20.0332 de mayo 28 de 2019".*
4112.010.20.0579	14 de julio de 2023	*"Por el cual se adopta el Sistema Inteligente e Integrado de Transporte*

		Público de Santiago de Cali -SIITP- y se dictan otras disposiciones para su implementación".

Primera Subsidiaria de la Pretensión Primera: En subsidio declarar la nulidad parcial de las siguientes disposiciones de los decretos antes mencionados:

Decreto No.	*Fecha*	*Disposiciones parciales*
4112.010.20.0159	*18 de abril de 2023*	*4º, 5º, 7º, 9º, 10, 11, 12, 13, su Anexo y las demás que identifique el Tribunal.*
4112.010.20.0579	*14 de julio de 2023*	*1º, 2º, 3º, 4º Parágrafo, 5º literales a y c, 7º y 8º y las demás que identifique el Tribunal.*

Segunda Subsidiaria de la Pretensión Primera: Reconocer los supuestos de ineficacia de los siguientes decretos expedidos por el Alcalde Distrital de Santiago de Cali:

Decreto No.	*Fecha*	*Nombre*
4112.010.20.0159	*18 de abril de 2023*	*"Por el cual se actualiza el Plan Integran de Movilidad Urbana - PIMU adoptado por el Decreto 4112.010.20.0332 de mayo 28 de 2019".*
4112.010.20.0579	*14 de julio de 2023*	*"Por el cual se adopta el Sistema Inteligente e Integrado de Transporte Público de Santiago de Cali -SIITP- y se dictan otras disposiciones para su implementación".*

Segundo. Declarar la nulidad de la Modificación No. 07 al Convenio Interadministrativo de Utilización de Vías y Operación del Sistema Integrado de Transporte Masivo de Cali del 26 de julio de 2023.

Subsidiaria de la Pretensión Segunda: Reconocer los supuestos de ineficacia de los siguientes decretos expedidos por el Alcalde Distrital de Santiago de Cali de la Modificación No. 07 al Convenio Interadministrativo de Utilización de Vías y Operación del Sistema Integrado de Transporte Masivo de Cali del 26 de julio de 2023.

Tercero. En consecuencia de lo resuelto respecto a las dos (2) pretensiones anteriores o sus subsidiarias, ordenar al Distrito y a METRO CALI S.A. restablecer los derechos de GRUPO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. - GIT MASIVO S.A. y BLANCO Y NEGRO MASIVO S.A. así como reparar los daños causados de todo orden, a título de daño emergente y lucro cesante.

Cuarto. Condenar al Distrito y a METRO CALI S.A. a pagar a GRUPO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. - GIT MASIVO S.A. y BLANCO Y NEGRO MASIVO S.A. las costas que se generen como consecuencia de este proceso.

Quinto. Condenar al Distrito y a METRO CALI S.A. a pagar a GRUPO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. - GIT MASIVO S.A. y BLANCO Y NEGRO MASIVO S.A. intereses moratorios sobre las sumas de dinero objeto de las pretensiones a la tasa prevista en el artículo 884 del Código de Comercio desde su exigibilidad hasta el pago.

III. HECHOS, OMISIONES Y FUNDAMENTOS DE LA ACCIÓN (CPACA, Art. 162, Num. 3º y 4º y CGP, Art. 82 Num. 5º y 8º)

Breve resumen

1. El Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM) MÍO del Municipio de Cali, fue estructurado de acuerdo con la política nacional del servicio público urbano de transporte masivo de pasajeros, bajo principios de equilibrio y autosostenibilidad, de sustitución del Transporte Público Colectivo (TPC) y la existencia de un Ente Gestor y Titular del Sistema y sus agentes y componentes, que, en su momento, fueron un requisito forzoso para la cofinanciación de la Nación.

2. Los actos demandados, tanto los Decretos, como la Modificación No. 7 del Convenio Interadministrativo, están orientados a:

(i) Legalizar y volver permanente el Transporte Público Colectivo (TPC) cuyas rutas han debido ser canceladas, en perjuicio del transporte masivo que tiene prioridad legal, y

(ii) No situar los recursos necesarios para cubrir la diferencia entre lo que pagan los pasajeros (Tarifa al Usuario) y los costos del Sistema (Tarifa

Técnica, que es igual a la Tarifa Licitada Ajustada), o situarlos solo de forma condicionada.

3. Estos aspectos fueron esenciales en la estructuración de las concesiones de transporte y aún así, fueron flagrantemente desconocidos.

La regulación en materia de transporte masivo y la prelación del transporte masivo sobre el Transporte Público Colectivo (TPC)

4. El artículo 365 de la Constitución Política establece que la prestación de los servicios públicos constituye una finalidad social y un deber superior del Estado, que podrá ser prestado directa o indirectamente.

5. El artículo 3º de la Ley 80 de 1993 establece que las entidades estatales deben asegurar la continua y eficiente prestación de los servicios públicos y la efectividad de los derechos e intereses de los administrados.

6. El transporte público de pasajeros es un servicio público esencial que debe ser garantizado por el Estado de acuerdo con la regulación vigente.

7. La Ley 89 de 1989 *"por la cual se dictan normas sobre sistemas de servicio público urbano de transporte masivo de pasajeros y se proveen recursos para su financiamiento"* establece cómo debe orientarse la política pública para este servicio, así:

"Artículo 1o. La política sobre sistemas de servicio público urbano de transporte masivo de pasajeros deberá orientarse a asegurar la prestación de un servicio eficiente que permita el crecimiento ordenado de las ciudades y el uso racional del suelo urbano, con base en los siguientes principios:

1. Desestimular la utilización superflua del automóvil particular.

2. Mejorar la eficiencia en el uso de la infraestructura vial actual mediante la regulación del tráfico; y

3. Promover la masificación del transporte público a través del empleo de equipos eficientes en el consumo de combustibles y el espacio público."

8. El Decreto 1079 de 2015 *"por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte"* define el transporte masivo así:

*"**Artículo 2.2.1.2.1.2. Transporte masivo de pasajeros.** Se entiende por transporte masivo de pasajeros el servicio que se presta a través de una combinación organizada de infraestructura y equipos, en un sistema que cubre un alto volumen de pasajeros y da respuesta a un porcentaje significativo de necesidades de movilización."* (Decreto 3109 de 1997, Art. 3º).

9. El artículo 3º de la Ley 105 de 1993 establece que el Estado ejerce el control y vigilancia del transporte público:

"La operación del transporte público en Colombia es un servicio público bajo la regulación del Estado, quien ejercerá el control y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad." (resaltado por fuera del original).

10. Así mismo, el artículo 5 de la Ley 336 de 1996 *"por la cual se adopta el Estatuto Nacional de Transporte"* establece que:

"El carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado que la ley le otorga a la operación de las empresas de transporte público, implicará la prelación del interés general sobre el particular, especialmente en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el Reglamento para cada Modo." (resaltado por fuera del original).

11. El artículo 3º de la Ley 105 de 1993 *"por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones"* establece la prelación del transporte masivo:

"ARTICULO 3o. Principios del Transporte Público. El transporte público es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios, sujeto a una contraprestación económica y se regirá por los siguientes principios:

1. DEL ACCESO AL TRANSPORTE. El cual implica: (…)

*c. Que las autoridades competentes diseñen y ejecuten políticas dirigidas a fomentar el uso de los medios de transporte, **racionalizando los equipos apropiados de***

acuerdo con la demanda y propendiendo por el uso de medios de transporte masivo*. (…)"* (resaltado por fuera del original).

12. Así mismo, el artículo 3º de la Ley 336 antes mencionada establece prelación de los medios de transporte masivo:

"Artículo 3°. Para los efectos pertinentes, en la regulación del transporte público las autoridades competentes exigirán y verificarán las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas para garantizarle a los habitantes la eficiente prestación del servicio básico y de los demás niveles que se establezcan al interior de cada Modo, ***dándoles prioridad a la utilización de medios de transporte masivo****. En todo caso, el Estado regulará y vigilará la industria del transporte en los términos previstos en los artículos 333 y 334 de la Constitución Política"* (resaltado por fuera del original).

13. Esta prelación del transporte masivo sobre el Transporte Público Colectivo (TPC) ha sido reconocida en jurisprudencia del Consejo de Estado[1].

14. Tratándose de Santiago de Cali, el documento CONPES 3166 del 23 de mayo de 2002 estableció la necesidad de *"[d]efinir e implantar mecanismos que* ***garanticen la reducción de la sobreoferta de vehículos de servicio público colectivo****, entre otros, la cancelación de matrículas, la definición de la reglamentación de los procedimientos de desintegración física y su verificación, de conformidad con los estudios que realice Metro Cali y la Secretaría de Tránsito de la ciudad de Cali tratando de minimizar el costo a los usuarios y con la conformidad del Ministerio de Transporte para tal fin."* (resaltado por fuera del original).

15. Así mismo, el documento CONPES estableció un plazo para eliminar la sobreoferta del Transporte Público Colectivo (TPC):

[1] "*El régimen jurídico del servicio público de* ***transporte colectivo de pasajeros*** *encuentra su desarrollo legal en la Ley 336 de 1996, y el Decreto 170 de 2001, entre otras disposiciones.*
La Ley 336 de 1996, por la cual se adopta el Estatuto Nacional del Transporte, prevé en el artículo 3° que corresponde a las autoridades competentes en la regulación del transporte público exigir y verificar las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridos para garantizar a los habitantes la eficiente prestación del servicio básico, ***dando prioridad a la utilización de medios de transporte masivo.***
De conformidad con el artículo 8° de la misma ley, el Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte, ejerce la suprema dirección y tutela administrativa de las autoridades que conforman el sector y el sistema de transporte." Consejo de Estado. Sala de lo Contencioso Administrativo. Sección Primera. C.P. Marco Antonio Velilla Moreno. Expediente No. 11001032400020080004400. Bogotá, D.C., 14 de mayo de 2015.

*"**La implementación por parte del Municipio de un programa administrativo y gerencial para reducir la sobreoferta actual de transporte público en un período no mayor a tres años, acorde con el cronograma establecido en el anexo 8**, y contados a partir de la aprobación del presente documento. La eficiencia operacional del SITM sólo se alcanzará si por cada puesto introducido al sistema por los nuevos buses de alta y mediana capacidad, se retiran 1.4 puestos de los vehículos de transporte público existentes[1]. […] **La modificación y/o cancelación de las rutas existentes para permitir la operación exclusiva de los vehículos y servicios del SITM en los corredores del mismo. No existirá ningún tipo de servicio público de transporte terrestre automotor colectivo de pasajeros en los corredores que conforman el SITM**"*

16. El documento CONPES estableció como obligaciones de la entidad territorial, todas las relacionadas con la desintegración del Transporte Público Colectivo (TPC):

*"**Obligaciones Especiales de las Entidades Territoriales***
***La participación de la Nación requiere el cumplimiento por la entidad territorial** de las siguientes condiciones:*

*i) Definir e implantar mecanismos que garanticen la **reducción de la sobreoferta**, entre otros, la cancelación de matrículas, la definición de la reglamentación de los procedimientos de **desintegración física** y su verificación, de conformidad con los estudios que realicen l**os Entes Gestores y las Secretarías de Tránsito y Transporte** de cada ciudad tratando de minimizar el costo a los usuarios y con la conformidad del Ministerio de Transporte para tal fin.*

*ii) **Modificar y cancelar las rutas existentes de transporte público**, adecuando la capacidad transportadora según corresponda en cada momento, reestructurándolas a medida que entre en servicio el SITM, de acuerdo con los estudios de reordenamiento de rutas adelantado por las Secretarias de Tránsito y Transporte de cada ciudad de manera que garantice la demanda esperada para el SITM. (…)*

*viii) **Reducir la sobreoferta de transporte público** como mínimo en los porcentajes recomendados en los estudios técnicos del Proyecto procurando minimizar el costo a los usuarios del sistema"* (resaltado por fuera del original).

17. El documento CONPES establece también la obligación de la entidad territorial de hacer efectivas las disposiciones sobre el plan de reorganización de rutas del

Transporte Público Colectivo (TPC) para que no hubiese competencia entre el transporte masivo:

"*Para el cumplimiento del cronograma propuesto y la coordinación adecuada del sistema, Metro Cali deberá abrir la licitación de operación durante el segundo semestre de 2005 para lo cual el municipio de Santiago de Cali deberá haber hecho efectivas las disposiciones que se establezcan en el plan de reorganización de rutas de transporte público colectivo, impidiendo de esta manera la competencia por pasajeros entre los dos sistemas"* (resaltado por fuera del original).

18. De forma sobreviniente a la suscripción de los contratos se expidió la Ley 1955 de 2019, que en su artículo 99 inciso 4º, establece que:

"Dentro de los Sistemas de Transporte podrá existir un subsistema de transporte complementario el cual atenderá la demanda de transporte público que no cubra el sistema de transporte masivo, integrado, estratégico o regional."

19. Es importante mencionar que la norma anterior no modifica ni altera la prelación del transporte público masivo de pasajeros sobre el Transporte Público Colectivo (TPC).

El Convenio Interadministrativo: La exclusividad y el pago de la remuneración de los concesionarios

20. Así mismo, el 11 de febrero de 2003 se suscribió el Convenio Interadministrativo de Utilización de Vías y Operación del Sistema Integrado de Transporte Masivo de Cali (en adelante *"Convenio Interadministrativo de Operación"*, el *"Convenio Interadministrativo"* o el *"Convenio"*) suscrito por la Secretaría de Tránsito y Transporte (hoy de Movilidad y en adelante *"la Secretaría" o "el Distrito/Municipio"*) de Santiago de Cali y METRO CALI, que fue modificado el 10 de octubre de 2003, entre otras ocasiones.

21. En la cláusula quinta del Convenio se estableció expresamente la exclusividad del Sistema frente al Transporte Público Colectivo (TPC):

"QUINTA. – EXCLUSIVIDAD

*5.1. **Fundamento de la Exclusividad sobre el SITM. A partir de la titularidad exclusiva que tiene MetroCali con respecto al SITM**, la coordinación de la operación del SITM que se establece por el presente convenio respecto de las rutas*

indicadas en los anexos Nos. 2 y 5, también tiene un carácter exclusivo. En consecuencia, ***mientras esté vigente el presente Convenio, la secretaría revocará unilateralmente los permisos de operación o de ruta para transporte Colectivo*** *que haya otorgado sobre los corredores descritos en el anexo 2 con sujeción al Régimen de Transición (…)*

La secretaría tiene la obligación y el derecho de impedir el acceso a las respectivas rutas a aquellos operadores de cualquier tipo de transporte público terrestre de pasajeros que obtengan permisos de ruta o de operación en contravención con lo aquí previsto (…)" (resaltado por fuera del original).

22. En la cláusula séptima se fijó el objetivo del régimen de transición para lograr la reducción de la oferta de Transporte Público Colectivo (TPC):

"SÉPTIMA. – RÉGIMEN DE TRANSICIÓN

7.1. Objetivo del Régimen de Transición.

(…) b. Igualmente, la Secretaría y Metro Cali están de acuerdo en que el SITM tiene por objeto satisfacer necesidades de transporte similares a las que en la actualidad satisface el Sistema de Transporte Colectivo. En consecuencia, la Secretaría y Metro Cali están de acuerdo en que el incremento gradual del cubrimiento y de la capacidad transportadora del SITM debe ir acompañado de una reducción gradual de la oferta de Transporte Colectivo, para que no se presenten fenómenos de sobre oferta que impacten negativamente la industria trasportadora del municipio de Santiago de Cali." (resaltado por fuera del original).

23. En el Anexo No. 4 del Convenio Interadministrativo se implementaron criterios para reestructurar las rutas del Transporte Público Colectivo (TPC), incluyendo parámetros técnicos que establecieron qué constituye paralelismo, y por tanto, no podían autorizarse rutas paralelas al transporte masivo y su zona de influencia y las existentes debían revocarse:

"Los derechos de paso de las rutas el Transporte Público colectivo sobre los corredores troncales y pretroncales, en los carriles mixtos, solo podrán otorgarse de forma parcial en aquellos corredores que por su trazado vial y/o desarrollo de infraestructura sea imposible impedir el paralelismo entre los dos sistemas, siempre y cuando este derecho de paso no exceda 600 mts. Debe entenderse por paralelas o paralelismo aquellos corredores que se encuentren dentro de la zona de influencia de los corredores del Sistema en una distancia a cada lado de 500 mts para

corredores Troncales y Pretroncales y de 400 mts para corredores Complementarios" (resaltado por fuera del original).

24. En el Otrosí No. 3 al Convenio Interadministrativo, el Distrito se comprometió a "*realizar el retiro progresivo de las rutas del servicio de transporte público colectivo*".

25. En el Otrosí No. 4 del Convenio Interadministrativo se dispuso la obligación de diseñar un cronograma para el retiro definitivo del Transporte Público Colectivo (TPC), en no más de treinta (30) meses, al cabo de los cuales debía dimensionarse la oferta del servicio del Sistema MIO considerando la totalidad de la demanda del transporte público:

*"**Cuarta.- Retiro progresivo del transporte público colectivo habilitado: El Municipio y Metro Cali acuerdan diseñar un cronograma de retiro definitivo del transporte público colectivo provisional, que no podrá exceder de treinta (30) meses calendario hasta la salida definitivo, contados desde la suscripción del presente otrosí**".*

*"**Parágrafo Cuarto: Si pasados treinta (30) meses desde la suscripción del presente otrosí no se ha logrado el retiro definitivo del transporte público colectivo, Metro Cali se obliga a dimensionar la oferta del servicio del Sistema MIO considerando la totalidad de la demanda del transporte público** (incluyendo la del transporte público colectivo que por diversas razones siga estando habilitado para operar en Santiago de Cali, con excepción de la que sea atendida por los vehículos del transporte colectivo que tengan amparo constitucional y que por lo tanto aún cuenten con tarjeta de operación y habilitación vigente)"* (resaltado por fuera del original).

26. En materia de remuneración, el Convenio Interadministrativo[2] estableció el respeto de la tarifa de los contratos de concesión que METRO CALI celebraría, para lo cual su cocontratante, el Distrito/Municipio/Secretaría de Transporte (hoy de Movilidad) y el procedimiento para sufragar los recursos necesarios para cubrir la diferencia entre la Tarifa Técnica (igual a Tarifa Licitada) y la Tarifa al Usuario:

*"Que la Secretaría y Metro Cali estiman necesario adicionar el Convenio Interadministrativo de Operación con disposiciones **en materia de respeto a la tarifa que llegue a preverse en los contratos de concesión de operación***

[2] Del 11 de febrero de 2003 y adicionado el 10 de octubre de 2003 y el 20 de marzo de 2018, ente otras.

que llegue a celebrar Metro Cali, *el manejo de la exclusividad que tendrán los concesionarios de la operación del Servicio Público de Transporte Masivo frente a los operadores de permisos de rutas del Servicio Público de Transporte Colectivo, y el manejo del incremento del parque automotor para el Servicio Público de Transporte Público."* (resaltado por fuera del original).

*"**Primera.- Respeto (sic) a la tarifa prevista en los contratos de concesión para la operación del SITM***

En su condición de Autoridad de Transporte municipal, corresponde a la Secretaría de Transporte la fijación de las tarifas al público del Servicio Público de Transporte Masivo. Sin perjuicio de lo anterior, la Secretaría reconoce que la tarifa del Servicio Público de Transporte Masivo se ha estructurado de manera técnica para ser aplicable en los contratos de concesión de la operación del SITM.

Teniendo en cuenta lo anterior, la Secretaría se obliga para con Metro Cali a hacer efectiva, mediante la expedición de los actos administrativos a que haya lugar la tarifa al público del Servicio Público de Transporte Masivo, de conformidad con las disposiciones que al respecto se consignen en los contratos de concesión para la operación del SITM.

Para tal efecto, Metro Cali notificará a la Secretaría la necesidad de actualizar, aumentar o de otra forma modificar la tarifa, cuando así lo requieran sus obligaciones contractuales bajo los contratos de concesión para la operación del SITM.

***El Municipio de Cali y la Secretaría serán responsables patrimonialmente cuando el incumplimiento de la obligación aquí prevista genere perjuicios a Metro Cali o a cualquiera de los concesionarios de la operación del SITM.**"* (resaltado por fuera del original).

27. En el Otrosí No. 4 el Distrito se obligó a disponer los recursos económicos apropiados para cada vigencia fiscal *"para cubrir el diferencial entre la Tarifa técnica del Sistema MIO y la Tarifa al Usuario"* (Cláusula Primera) y fijó un procedimiento para la disposición de tales recursos (Cláusula Segunda).

La Licitación Pública, Preguntas y Respuestas y la adjudicación de los contratos de concesión

28. Mediante Resolución No. 205 de 21 de junio de 2006 METRO CALI convocó la Licitación Pública número MC-DT-001 de 2006, para la celebración de contratos de *"Concesión para la prestación del servicio público de transporte masivo de pasajeros dentro del Sistema Integrado de Transporte Masivo de Santiago de Cali Operación de Servicio Troncal, Auxiliar y Alimentador del Sistema MIO".*

29. En la etapa de preguntas y respuestas, METRO CALI afirmó en la comunicación No DT-E113-2006 del 7 de julio de 2006 "*que es clara la exclusividad para la explotación del servicio público de transporte masivo del Sistema MIO por parte de los Concesionarios de Transporte respecto a las Fases 1 y 2 del Sistema que se otorgará en Concesión".*

30. Así mismo, en la comunicación No DT-E121-2006 del 11 de julio de 2006 en relación con la cláusula 70 del anexo 1 del Pliego de Condiciones de la Licitación MC-DT-01-2006, se planteó la siguiente pregunta:

"*En la misma proporción en que la demanda es atendida por el sistema, deben ser eliminados los servicios paralelos y coincidentes en origen y destino con los prestados por el Sistema MIO, en cada una de sus fases".*

METRO CALI, en la respuesta No. 79 se refirió al Convenio:

"***Esta consideración está prevista en el Otrosí No 2 al Convenio Interadministrativo*** *de Utilización de Vías y Operación del Sistema Integrado de Transporte Masivo de Cali".*

Igualmente, ante la pregunta de *"¿cuál es el plan de reestructuración de las rutas actuales de transporte público para cada una de las etapas de implantación del sistema MIO?",* METRO CALI respondió:

*"**Se encuentran consideradas en el Convenio** entre la Secretaría de Tránsito y Transporte y Metro Cali S.A."*

También, la oferente pregunta: "*Cuando se menciona que la reducción de la oferta de transporte público colectivo se adelantará por cada etapa de operación se establece que la Secretaría de Tránsito y Transporte de la ciudad de Santiago de Cali ajustará la capacidad transportadora de las empresas a la cantidad de tarjetas de operación vigentes a la fecha. ¿En qué momento se realiza el ajuste inicial? Tener en cuenta que la capacidad transportadora establecida actualmente por acto administrativo (Resolución 519 de febrero 2005) es superior al número de vehículos registrados".*

METRO CALI en la respuesta No. 93 afirmó que: *"La determinación del ajuste inicial de la capacidad transportadora de las empresas de transporte público colectivo corresponde realizarlo a la Secretaría de Tránsito y Transporte de Santiago de Cali y está contemplado en el Convenio Interadministrativo suscrito entre la Secretaría de Tránsito y Municipal y Metro Cali S.A.".*

31. En la comunicación DTE-171 de 2006 del 18 de agosto de 2006, frente a la coexistencia del Sistema MIO con otros servicios de transporte público, METRO CALI respondió que los parámetros para la coexistencia eran los definidos en el Convenio suscrito con la Secretaría de Tránsito Municipal:

"*Los parámetros están establecidos en el anexo 4, "descripción de las zonas exclusivas del Sistema Integrado de Transporte Masivo" del Convenio Interadministrativo entre la Secretaría de Tránsito y Transporte Municipal y Metro Cali (…)".*

32. En la Audiencia de aclaración de 11 de enero de 2006, METRO CALI afirmó que se debía garantizar la exclusividad del Sistema MIO, lo cual conlleva la necesaria eliminación del Transporte Público Colectivo (TPC), lo cual, valga la redundancia, se garantizaba con la suscripción del Convenio Interadministrativo:

Empresa	Comunicación	PREGUNTA	RESPUESTA
Hely de Jesús Martínez Blanco y Negro	Tercera Audiencia. Aclaración prepliegos de enero 12-2006	¿Cuál es el procedimiento para la reestructuración de rutas una vez se implemente la fase 1?.	METRO CALI S.A.y la Secretaría de tránsito han suscrito un convenio interadministrativo (febrero 11 de 2003), y donde se establece que sea Secretaría de Tránsito Municipal. En su condición de autoridad de Transporte, es la responsable de realizar la reestructuración, siguiendo parámetros específicos que mantengan la
		Que parámetros se tendrán en cuenta para la reasignación de rutas.	
		¿Se va a tener en cuenta el porcentaje de participación actual en la presentación del servicio? Cual variable va ser la rectora?	
		¿Cómo se garantiza la reestructuración de rutas no presente paralelismo que afecte negativamente el desempeño del Sistema Mío?	

		En qué momento se iniciará el proceso de concertación para que efectivamente exista un compromiso cierto sobre la reestructuración.	viabilidad financiera del MIO. El convenio señala claramente que la reestructuración debe ser concebida de forma tal que se evite, la competencia entre el transporte complementario y el masivo; así mismo debe de asegurar niveles de cobertura especiales similares a los existentes en la actualidad. El detalle y las características del proceso son responsabilidad de la Secretaría de Transporte.

33. Particularmente, en la cláusula primera se definió el régimen de transición como: *"El esquema contenido en el anexo No. [1], con arreglo al cual* ***la Secretaría y Metro Cali, se obligan a organizar la salida de operación de los vehículos*** *que, a la fecha de celebración de este convenio, operan el Servicio Público de Transporte Colectivo en los corredores"* (resaltado por fuera del original).

34. La Licitación Pública fue adjudicada mediante Resolución No. 415 del 16 de noviembre de 2006, así:

Concesión No.	Concesionarios
1	GIT MASIVO S.A.
2	BLANCO Y NEGRO MASIVO S.A.[3]
3	ETM S.A.
4	UNIMETRO S.A.

[3] Adicionalmente, Blanco y Negro Masivo S.A. suscribió el denominado Contrato Parcialmente Cedido, respecto del Contrato de Concesión No. 3 de 2006.

Los Contratos de Concesión

35. Es por todo lo anterior que dentro los contratos de concesión, y desde su mismo objeto (Cláusula 1) se establece la exclusividad que el transporte masivo tiene, y debe tener, respecto del Transporte Público Colectivo (TPC):

"Otorgar en Concesión no exclusiva, conjunta y simultánea con otros Concesionarios, ***y exclusiva respecto de otros operadores de transporte público colectivo****, la explotación del servicio público de transporte masivo del Sistema MIO al CONCESIONARIO, por su cuenta y riesgo, en los términos, bajo las condiciones y con las limitaciones previstas en el presente Contrato."* (resaltado por fuera del original).

36. En consecuencia, los concesionarios no tenían exclusividad respecto de otros concesionarios de transporte masivo en su respectiva fase (Cláusulas 7, 8 y 70), pero sí debía tener exclusividad respecto del Transporte Público Colectivo (TPC).

37. La desintegración del Transporte Público Colectivo (TPC) está regulada en las cláusulas 1.122., 10.16.2., 57, 58 y 70 Parágrafos Primero y Segundo (modificado Otrosí No. 8), entre otras.

38. Esto, de conformidad con lo establecido en el Plan Integral de Movilidad Urbana (PIMU) en relación con la modernización del transporte que implica la reducción gradual a cero (0) del Transporte Público Colectivo (TPC), a través de un periodo de transición que debía *"reducir el riesgo por vulnerabilidad del Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM-MIO frente a agentes externos"* de manera que se diera *"una reordenación de rutas al Transporte Público Colectivo Convencional (TPC Tradicional) legal remanente con el fin de que éste no signifique una competencia al SITM-MIO"* (resaltado por fuera del original).

39. Vale la pena llamar la atención sobre el Parágrafo Segundo de la cláusula 70, que establece un plazo máximo de treinta (30) meses para retirar el Transporte Público Colectivo (TPC); vencidos los cuales debe dimensionarse la totalidad de la demanda dentro del transporte masivo, sin tener en cuenta el Transporte Público Colectivo (TPC) *–salvo contadas de orden constitucional-*, así:

"*PARÁGRAFO SEGUNDO:* ***Durante un plazo máximo de treinta (30) meses calendario contados a partir de la entrada en vigencia del presente Otrosí****, se entiende que la oferta del servicio del Sistema MIO deberá dimensionarse considerando la demanda actual del Sistema MIO y la demanda potencial que se encuentra en otros modos distintos al transporte público legalmente habilitado para*

prestar el servicio público colectivo o masivo, basándose su estimación en los resultados obtenidos en la Encuesta de Movilidad del 2015 y sus posteriores actualizaciones.

No obstante, posterior a los treinta (30) meses calendario desde la entrada en vigencia del presente Otrosí, se dimensionará la oferta del servicio del Sistema MIO considerando la totalidad de la demanda del transporte público (incluyendo la del transporte público colectivo que por diversas razones siga estando habilitado para operar en Santiago de Cali, con excepción de la que sea atendida por los vehículos del transporte público colectivo que tengan amparo constitucional y que por lo tanto aún cuenten con tarjeta de operación y habilitación vigente)." (resaltado por fuera del original).

40. En materia de remuneración al Concesionario, el Convenio aparece referido entre otras en las siguientes cláusulas del Contrato: Definición 1.41., Cláusulas 10.15. (incluida con el Otrosíes No. 6), 10.16.4. (incluida en el Otrosíes No. 8), 22 (modificada por los Otrosíes No. 8), 70 Parágrafo Primero (incluido con en el Otrosí No. 8), que en particular establecen la obligación de METRO CALI consistente en:

"10.16. Realizar oportunamente todas las actividades y gestiones que sean de su resorte para lograr la correcta ejecución del otrosí No. 4 al Convenio Interadministrativo que en esta misma fecha se celebra con el Municipio de Santiago de Cali, (…) el cual, entre otras, deberá contar: (…)

10.16.4. Con la obligación por parte del Municipio de Santiago de Cali de disponer de todos los recursos necesarios para cubrir, por medio del FESDE, cuando se requiera, la diferencia entre la Tarifa técnica del Sistema MIO y la Tarifa al usuario de acuerdo con lo dispuesto en el presente Contrato".

*"**PARÁGRAFO PRIMERO:** Metro Cali S.A. suscribió con el Municipio de Santiago de Cali un otrosí al Convenio Interadministrativo el que, entre otras, cuenta con lo siguiente: (…)*

- *Con la obligación por parte del Municipio de Santiago de Cali de disponer de todos los recursos necesarios para cubrir, por medio del FESDE, cuando se requiera, la diferencia entre la Tarifa técnica del Sistema MIO y la Tarifa al usuario de acuerdo con lo dispuesto en el presente Contrato.*"

El Laudo Arbitral

41. El Laudo Arbitral proferido dentro del Tribunal de Arbitraje constituido para resolver las diferencias entre GRUPO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. GIT MASIVO S.A. y METRO CALI S.A.[4] (en adelante "el Laudo Arbitral") concluyó que:

"Ahora bien, el objeto de la licitación MC-DT-001-2006 bajo estudio comprendía, particularmente "[…] la explotación del Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros del Sistema MIO en los términos, bajo las condiciones previstas en el contrato"[5] (destacado fuera de texto). La adjudicación se realizó mediante la Resolución N.º 415 del 16 de noviembre de 2006[6] por virtud de la cual se adjudicaron 4 contratos de concesión, entre ellos el de Git Masivo. Una vez celebrado el Contrato de Concesión N. 1, fue incluido en su objeto, según consta en la cláusula 1, "[o]torgar en Concesión no exclusiva, conjunta y simultánea con otros Concesionarios, y exclusiva respecto de otros operadores de transporte público colectivo, la explotación del servicio público de transporte masivo del Sistema MIO al CONCESIONARIO, por su cuenta y riesgo, en los términos, bajo las condiciones y con las limitaciones previstas en el presente Contrato."[7] (destacado fuera de texto). ***Así, resulta claro que desde la licitación se planteaba la obligación de otorgar exclusividad al SITM sobre el TPC en la ciudad de Santiago de Cali****."* (resaltado por fuera del original).

Los Tribunales de Arbitraje en curso

42. Ante los graves incumplimientos de METRO CALI y del Distrito, los concesionarios promovieron sendos arbitrajes, que incluyen pretensiones relativas al incumplimiento en el pago de la remuneración causada (así como la que se cause) durante el trámite así como de la falta de retiro del Transporte Público Colectivo (TPC) (vehículos y cancelación de rutas), como aparece descrito a continuación:

i. Tribunal de arbitraje para resolver las diferencias existentes entre GRUPO INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. y METRO CALI S.A. (Rad. A20220802/0867 integrado por los doctores César Torrente Bayona (Presidente), Weiner Ariza Moreno, Felipe de Vivero Arciniegas), en el cual fue llamado en garantía el Distrito, tanto por GRUPO INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. como por METRO CALI S.A.

[4] Árbitros: Antonio Pabón Santander (Presidente), Adriana Polanía Polanía y José Vicente Guzmán Escobar.
[5] Cuaderno 8.6. Folio 1560.
[6] Cuaderno de Pruebas No. 8.5 Folios 1266-1270.
[7] Cuaderno 1.2. Folio 124.

ii. Tribunal de arbitraje para resolver las diferencias existentes entre BLANCO Y NEGRO MASIVO S.A. y METRO CALI S.A. (A-20151222/0652 integrado por los doctores William Barrera Muñoz (Presidente), Luis Miguel Montalvo Pontón y William Namen Vargas), en el cual fue llamado en garantía el Distrito, tanto por BLANCO Y NEGRO MASIVO S.A.

43. Para mayor ilustración de la Sala, presento un listado enumerativo de las pretensiones relevantes que vienen siendo discutidas en los arbitrajes, y a pesar de ello, pretenden ser alteradas mediante la expedición de los actos administrativos demandados:

Tribunal	Pretensiones
GRUPO INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. y METRO CALI S.A. (Rad. A20220802/0867)	4.2.2. Pretensiones relativas a los incumplimientos legales y contractuales de METRO CALI al no pago de la remuneración a que GRUPO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. – GIT MASIVO S.A. tiene derecho (Cuarta a Décima). 4.2.3. Pretensiones relativas a los incumplimientos legales y contractuales de METRO CALI respecto del retiro del Transporte Público Colectivo (TPC) y/o dimensionamiento de la demanda del Sistema MIO considerando la totalidad de la demanda del transporte púbico y el Esquema Crediticio Desintegraciónde los Buses de Cali (DEBCA) (Undécima a Vigesimo Primera). Pretensión trigésima novena: Que refiere a las condenas que se causen con posterioridad a la presentación de la demanda.
	Ver pretensiones de los llamamientos en garantía formulados por GIT MASIVO y por METRO CALI.
	4.2.2. Pretensiones relativas a los

BLANCO Y NEGRO MASIVO S.A. y METRO CALI S.A. (A-20151222/0652)	incumplimientos legales y contractuales de METRO CALI al no pago de la remuneración a que BLANCO Y NEGRO MASIVO tiene derecho (pretensiones sexta a duodécima). 4.2.3. Pretensiones relativas a los incumplimientos legales y contractuales de METRO CALI respecto del retiro del Transporte Público Colectivo (TPC) y/o dimensionamiento de la demanda del Sistema MIO considerando la totalidad de la demanda del transporte púbico y el Esquema Crediticio Desintegraciónde los Buses de Cali (DEBCA) (pretensiones decimotercera a decimoctava)
	Ver pretensiones del llamamiento en garantía formulados por BLANCO Y NEGRO MASIVO y por METRO CALI.

44. Como podrá verse a continuación, los actos administrativos demandados pretenden incidir gravemente sobre los asuntos objeto de los litigios arbitrales.

Los actos administrativos demandados: Los Decretos y la Modificación No. 07 del Convenio Interadministrativo

45. No obstante las consideraciones anteriormente expuestas, el Distrito sin importarle que es parte dentro de los arbitrajes antes mencionados, profirió los siguientes decretos (en adelante "los Decretos"):

Decreto No.	Nombre	Fecha
4112.010.20.0159	*"Por el cual se actualiza el Plan Integran de Movilidad Urbana - PIMU adoptado por el Decreto 4112.010.20.0332 de mayo 28 de 2019".*	18 de abril de 2023 Publicado Boletín Oficial No. 59
4112.010.20.0579	*"Por el cual se adopta el Sistema Inteligente e Integrado de Transporte Público de Santiago de Cali -SIITP- y se dictan otras disposiciones para su implementación".*	14 de julio de 2023 Publicado Boletín Oficial No. 112

46. El Decreto 4112.010.20.0159 del 18 de abril de 2023 *"Por el cual se actualiza el Plan Integran de Movilidad Urbana - PIMU adoptado por el Decreto 4112.010.20.0332 de mayo 28 de 2019"* tuvo por objeto las siguientes modificaciones principales:

i. Adiciona el *"Sistema Inteligente e Integrado de Transporte Público"* (Artículo 4º).

ii. Pretende establecer que Transporte Público Colectivo Tradicional sería un tipo de Transporte Complementario, en los siguientes términos (Artículo 5º):

"Art. 34. Sistemas de Transporte complementario en el ámbito distrital. En el ámbito de Santiago de Cali se implementarán: 1) El Sistema de Transporte Complementario de Ladera (STC-Ladera) y 2) El Sistema de Transporte Público Colectivo Tradicional (STPC-Tradicional). Previa viabilidad legal, técnica y financiera se podrán implementar otros Sistemas de Transporte Complementario (STC) en función de las necesidades que se identifiquen para el corto, mediano y largo plazo.

Parágrafo: El Sistema de Transporte Complementario de Ladera (STC-Ladera) y el Sistema de Transporte Público Tradicional (STPC-Tradicional, se entienden en los términos de los incisos cuarto y quinto del artículo 99 de la Ley 1955 de 2019, o de la norma que la modifique, adicione o sustituya. (…)"

iii. El nombre de *"Transporte Público Colectivo Convencional"* por *"Transporte Público Colectivo Tradicional"* (Artículo 7º), sin ningún otro cambio.

iv. El artículo 43 para eliminar que el Transporte Público Colectivo *"se irá reduciendo progresivamente, acorde con los compromisos adquiridos por la entidad territorial en el Convenio Interadministrativo del 11 de febrero de 2002 celebrado con Metro Cali S.A., sus otrosí (sic) modificatorios y lo previsto en el documento CONPES 3767 de 2013"*, y en su lugar, afirma que el Transporte Público Colectivo (TPC) se ajustaría con base en la demanda (Artículo 9).

v. El periodo de transición para eliminar *"el plan de choque de carácter transicional en el que se involucre una reordenación de rutas al Transporte Público Colectivo Convencional (TPC Tradicional) legal remanente con el fin de que éste no signifique una competencia al SITM-MIO"* (Artículo 10).

vi. Elimina el numeral 3º del artículo 55 del Decreto 4112.010.20.0332 de 2019, es decir, le eliminó la Restricción de circulación *"Pico y Placa"* al Transporte Público Colectivo (TPC) (Artículo 11).

vii. Los literales d), e) e i) del artículo 87 del Decreto 4112.010.20.0332 de 2019 para eliminar el rediseño del esquema operacional del SITM MIO acorde con la demanda y en su lugar, ampliarlo al SIITP (Artículo 12).

viii. Los literales d), e) e i) (Descripción de los programas) del artículo 87 del Decreto 4112.010.20.0332 de 2019 para eliminar la obligación de incrementar unos 424 buses para completar 1339 buses aproximadamente de acuerdo con los estudios de la firma Steer Davies Gleave del año 2015 (Artículo 13).

ix. El Anexo incluye la modificación al numeral 4.3.4. Programa: Rediseño del transporte público mediante la implementación del Sistema Inteligente Integrado de Transporte Público SIITP, en sus subsistemas Masivo, Colectivo y Mixto.

47. El Decreto 4112.010.20.0579 del 14 de julio de 2023 *"Por el cual se adopta el Sistema Inteligente e Integrado de Transporte Público de Santiago de Cali -SIITP- y se dictan otras disposiciones para su implementación"* tuvo por objeto las siguientes modificaciones principales:

i. Adopción del *"Sistema Inteligente e Integrado de Transporte Público de Santiago de Cali SIITP"* (Artículo 1º).

ii. Inclusión del *"Subsistema de Transporte Colectivo y Mixto: se encuentra conformado por todas las empresas habilitadas y con permiso de operación vigente de rutas o zonas de operación en el Distrito Espacial de Cali"* (Artículo 2º).

iii. Inclusión del Subsistema Regional de Transporte Público *"donde concurren todos los modos de transporte legalmente reconocidos actualmente y los proyectos próximos a implementar en la ciudad y en la región: el transporte público colectivo (TPC) (…)"* (Artículo 3º).

iv. Se permite el uso de vehículos del actual sistema de transporte público (Artículo 4º Parágrafo).

v. La Secretaría de Movilidad debe impulsar y promover la reorganización de los servicios de Transporte Público Colectivo y Mixto de la ciudad (Artículo 5º Literales a y c) y quedaría habilitada para *"suprimir, modificar, crear, recortar, fusionar, ajustar o prolongar las actuales rutas, sin que para ello existan limitaciones de longitud, recorrido y/o nivel de servicio"* (Artículo 7º), y con un periodo de transición de veinticuatro (24) meses (Artículo 9º).

vi. Adicionalmente, el decreto anunció un supuesto reajuste de los contratos de concesión suscritos por Metro Cali y GIT MASIVO y BLANCO Y NEGRO MASIVO en los siguientes términos:

"Lo anterior, sin perjuicio de los contratos de concesión que Metro Cali S.a. tiene con los actuales operadores del Sistema Integrado de Transporte Masivo MIO, los cuales pueden ser modificados y/o ajustados en la búsqueda de la sostenibilidad del mismo y en cumplimiento de lo dispuesto por el artículo 184 de la Ley 2294 de 2023 (…)" (Artículo 7º).

vii. El Distrito va a subsidiar la tarifa del SIITP, que incluye el Transporte Público Colectivo (Artículo 8º).

48. Con base en los Decretos anteriores, el Distrito y METRO CALI suscribieron la Modificación No. 07 al Convenio Interadministrativo de Utilización de Vías y Operación del Sistema Integrado de Transporte Masivo de Cali (en adelante "la Modificación No. 07").

49. La Modificación No. 07 fue convenida en desarrollo de los Decretos antes mencionados:

"(…) [E]l Distrito de Santiago de Cali y Metro Cali entienden que las disposiciones consagradas en el presente otrosí son necesarias para que el Distrito pueda materializar el Plan Integral de Movilidad – PIMU, implementar el Sistema Inteligente Integrado de Transporte Público – SIITP y con ello proteger el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad de los habitantes del Distrito de Santiago de Cali".

50. Así mismo, así aparece en las remisiones expresas contenidas en los capítulos *"Frente a las disposiciones del Plan Integral de Movilidad Urbana PIMU"* numerales

1.22. a 1.26.[8] y *"Frente a las disposiciones del Decreto Distrital No. 4112.010.20.0579 de julio 14 de 2023 que adopta el Sistema Inteligente Integrado de Transporte Público SIITP"* numerales 1.27. y 1.28[9].

51. La Modificación No. 07 tuvo por objeto las principales modificaciones que se destacan a continuación:

i. El Distrito no garantiza el pago de la diferencia tarifaria resultante de la Tarifa Técnica y la Tarifa al Usuario, de modo que solo girará cuando dependencias propias avalen dichos pagos, que no constituirían deuda pública, que no serían obligaciones del Ente Gestor, ni del Distrito con el Ente Gestor, sino que constituirían una *"subvención"* y sólo serían pagados *"a medida que se cuente con disponibilidad de recursos en caja"* (Cláusulas Primera y Segunda).

ii. El Distrito y Metro Cali acuerdan implementar el Sistema Inteligente e Integrado de Transporte Público *"bajo el esquema de coexistencia y complementariedad de los tres subsistemas del SIITP"*, es decir, incorporando al Transporte Público Colectivo (TPC) como si fuera complementario.

iii. El Distrito y Metro Cali suprimieron la cláusula 4ª del OTROSÍ No. 4 del Convenio Interadministrativo de Utilización de Vías y Operación del Sistema Integrado de Transporte Masivo de Cali que establecía el retiro del Transporte Público Colectivo (Numeral Segundo):

[8] Pág. 6/9 de la Justificación para modificación de contratos o convenios
[9] Pág. 7/9 de la Justificación para modificación de contratos o convenios

Cuarta.- Retiro progresivo del transporte público colectivo habilitado: El Municipio y Metro Cali acuerdan diseñar un cronograma de retiro definitivo del transporte público colectivo provisional, que no podrá exceder de treinta (30) meses calendario hasta la salida definitiva, contados desde la suscripción del presente otrosí. Para estos efectos, el Municipio y Metro Cali acuerdan que el plazo que tendrán para diseñar el mencionado cronograma será de treinta (30) días calendario contados desde el momento en que quede adjudicada la operación de los buses adicionales del Sistema MIO (sea cual sea el esquema que se defina para la inclusión de la flota adicional). Se entiende que la oferta del servicio del Sistema MIO deberá dimensionarse considerando la demanda actual del mismo y la demanda potencial que se encuentra en otros modos distintos al transporte público legalmente habilitado para prestar el servicio público colectivo o masivo, basándose su estimación en los resultados obtenidos en la Encuesta de Movilidad del 2015 y sus posteriores actualizaciones.

Parágrafo Primero: Con el fin de no desmejorar la cobertura del transporte de la ciudad, el mencionado cronograma deberá tener en cuenta que primero deberán entrar a operar los nuevos buses del Sistema MIO antes de que físicamente puedan ser retirados los vehículos del transporte público colectivo provisional.

Parágrafo Segundo: Para adelantar los trámites administrativos necesarios para el retiro definitivo del transporte público colectivo, se retomará el comité interinstitucional de abogados de la Dirección Jurídica de la Alcaldía y de la Secretaría de Movilidad previsto en el Parágrafo Segundo, de la Cláusula Cuarta del Otrosí No. 3 al Convenio.

Parágrafo Tercero: Se replica la medida adoptada por el Parágrafo Tercero, de la Cláusula Cuarta del Otrosí No. 3 al Convenio, relacionado con la notificación de los avances en términos de cancelación de las tarjetas de operación y de cualquier inconveniente judicial y/o administrativo que retrase dicha cancelación.

Parágrafo Cuarto: Si pasados treinta (30) meses desde la suscripción del presente otrosí no se ha logrado el retiro definitivo del transporte público colectivo, Metro Cali se obliga a dimensionar la oferta del servicio del Sistema MIO considerando la totalidad de la demanda del transporte público (incluyendo la del transporte público colectivo que por diversas razones siga estando habilitado para operar en Santiago de Cali, con excepción de la que sea atendida por los vehículos del transporte público colectivo que tengan amparo constitucional y que por lo tanto aún cuenten con tarjeta de operación y habilitación vigente).

iv. El Distrito y Metro Cali acordaron que la *"modificación no constituye prenda de garantía de obligaciones que adquiera el Ente Gestor con los agentes del SITM-MIO"* (numeral Tercero), es decir, que si se insistiera en esta interpretación, Metro Cali quedaría sin fuente de pago de la remuneración pactada con los concesionarios.

v. Finalmente, las partes acordaron que *"las controversias contractuales que surjan en virtud de la ejecución del convenio y sus respectivas modificaciones/otrosíes que no se arreglen directamente entre ellas, serán ventilada ante la Jurisdicción Contenciosa Administrativa"*.

52. La Sala podrá notar la burda intromisión del Distrito y de Metro Cali en los procesos arbitrales ya que estas disposiciones corresponden casi literalmente a la línea de defensa de ambas entidades.

IV. FUNDAMENTOS DE LA ACCIÓN (CPACA, Art. 162, Num. 4º y CGP, Art. 82 Num. 8º)

53. Los Decretos fueron expedidos y la Modificación No. 07 fue convenida mediante *"infracción de las normas en que deberían fundarse, o sin competencia, o en forma irregular, o con desconocimiento del derecho de audiencia y defensa, o mediante falsa motivación, o con desviación de las atribuciones propias de quien los profirió"*, y son total o parcialmente nulos, como se entra a exponer.

Infracción de las normas en que deberían fundarse

54. A diferencia de los particulares, las autoridades públicas deben sujetar sus actuaciones a los estrictos lineamientos previstos en la Constitución y en la ley, y les está expresamente prohibido, ejercer cualquier facultad que no les haya sido expresamente atribuida.

55. Este es precisamente el alcance del principio de legalidad contenido en el preámbulo y en los artículos 2°, 6°, 121, 122, 123 y 209 de la Constitución Política, que constituye uno de los pilares del Estado de Derecho y de la seguridad jurídica que debe preceder y acompañar todas y cada una de las actuaciones de la Administración.

56. Se resalta que el mencionado principio de legalidad comporta el sometimiento del ejercicio de la función administrativa al ordenamiento jurídico en general, y la

imperiosa necesidad de que las decisiones administrativas se adopten con arreglo las normas que les sirven de fundamento.

Falta de competencia

57. *"(…) [P]ara juzgar la legalidad o ilegalidad de un acto administrativo, desde el punto de vista de la competencia, debe examinarse si fue dictado dentro de las facultades otorgadas (competencia material), en un determinado territorio (competencia territorial) y en un marco de tiempo adecuado (competencia territorial). Si falla uno de estos aspectos, podrá hablarse entonces, de incompetencia material, territorial o temporal, como causales de anulación del acto administrativo, cuando éste hubiere sido expedido por la autoridad en abierta contravención de esos estrictos límites de acción."*[10].

58. *"[E]n el ámbito público la competencia constituye la excepción, en tanto que para que ella se entienda configurada se requiere de norma expresa que así lo consigne.*

En el ámbito del derecho público la incompetencia es la regla (…). Ese poder o potestad de la autoridad pública para ejercer determinada actuación, apegada al ordenamiento legal que la autoriza, que es lo que se entiende por competencia, debe otorgarse por medio de la ley y puede entenderse bajo tres modalidades, como certeramente lo expuso M. Waline:

- *Por razón de la materia (ratione materiae).*
- *Por razón del territorio (ratione loci).*
- *Por razón de la temporalidad (ratione temporis).*

La primera se refiere al objeto mismo, al elemento material o contenido de la función o tarea asignada, lo que significa que habrá competencia material cuando el ordenamiento jurídico hubiere otorgado un preciso asunto a una o varias autoridades. Cuando la ley señala unas facultades o potestades a una entidad pública, respecto de un objeto, de una o varias personas, o de una o varias actividades, estará concediendo una competencia material o por razón de la materia. La causal de incompetencia material podrá quedar palmariamente en evidencia cuando el ente público invade la órbita de actuación de otra autoridad, cuando desarrolla actividades encomendadas por la ley a otro organismo, pero también

[10] Juan Carlos Galindo Vacha, Derecho Procesal Administrativo Tomo I, Editorial Temis S.A., 2013, Pág. 202.

cuando se le fijó un especial marco de asuntos para llevar a cabo y los rebasí, aun sin que hubiere usurpado funciones de alguna autoridad. En ambas hipótesis podrá darse el fenómeno invalidatorio de los actos administrativos. (…)

La competencia ratione temporis será el marco cronológico o temporal, fijado entre un inicio y un fin, dentro del cual la autoridad administrativa debe ejecutar los actos o ejercer sus competnenicas."[11.]

Desconocimiento del derecho de audiencia y defensa

59. En este punto debe tenerse en cuenta que el debido proceso no se traduce únicamente en la concesión de un término. Por el contrario, el debido proceso entraña conductas positivas concretas de la administración, especialmente tratándose de la ejecución de contratos estatales.

60. Conviene recordar, que el derecho fundamental al debido proceso de que trata el artículo 29 Superior, vincula a todas las autoridades y garantiza, entre otros, los siguientes preceptos:

- Principio de legalidad
- Preexistencia de procedimientos y normas sustanciales
- Juez o funcionario natural
- Juez o funcionario competente
- Legalidad del juicio o de la actuación administrativa
- Favorabilidad
- Derecho de defensa sustancial y técnica
- Derecho a un proceso sin dilaciones injustificadas
- Derecho a obtener la práctica de las pruebas solicitadas
- Derecho de controvertir
- Derecho de impugnar decisiones
- Derecho a no ser juzgado dos veces por el mismo hecho, y,
- Protección en cuanto a la obtención legal de las pruebas[12]

61. En consecuencia, el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo ordena a las autoridades tener en cuenta que el ejercicio

[11] Juan Carlos Galindo Vacha, Derecho Procesal Administrativo Tomo I, Editorial Temis S.A., 2013, Págs. 199 y ss.
[12] Corte Constitucional, Sala de Revisión No. 5, Sentencia T-516, 15 de septiembre de 1992, Magistrado Ponente: Fabio Morón Díaz

de la función administrativa entraña el cumplimiento de los fines estatales y la eficaz materialización de los derechos e intereses de los administrados y que, para el efecto, deberán observar los principios de economía, celeridad, eficacia, imparcialidad, publicidad y contradicción.

62. Así mismo, prescribe que las decisiones que pongan fin a las actuaciones administrativas se adoptarán con base en las pruebas legalmente aportadas y confiriéndole al administrado la oportunidad de proponer sus descargos ante la administración.

63. No hay lugar a duda, que la administración y los funcionarios que la integran están obligados a garantizar la efectividad y estricto cumplimiento del debido proceso.

64. En ese sentido la Corte Constitucional se ha pronunciado en los siguientes términos:

> *"La Corte Constitucional sobre el debido proceso administrativo ha dicho que*
>
> *'En lo que se refiere a las actuaciones administrativas, éstas deben ser el resultado de un proceso donde quien haga parte del mismo, tenga oportunidad de expresar sus opiniones e igualmente de presentar y solicitar las pruebas que demuestren sus derechos, con la plena observancia de las disposiciones que regulan la materia respetando, en todo caso los términos y las etapas procesales descritas.*
>
> *'Sobre el particular, el artículo 35 del CCA señala lo siguiente:*
>
> *'Habiéndose dado oportunidad a los interesados para expresar sus opiniones, y con base en las pruebas e informes disponibles, se tomará la decisión que será motivada, al menos en forma sumaria si afecta a particulares.(...)'.*
>
> *'Así el debido proceso se vulnera cuando no se verifican los actos y procedimientos establecidos en la ley y los reglamentos (…).*
>
> *'Igualmente, el debido proceso reposa sobre el supuesto de la presunción de inocencia, la cual necesariamente debe ser desvirtuada por las autoridades para que produzca efectos el señalamiento del procesado como infractor y se haga acreedor a las sanciones previstas en las normas.*

> *Ello implica necesariamente que se permita, por parte de quienes intervienen en las actuaciones, el normal desarrollo de las mismas, de manera que se respeten sus etapas y pueda llegar a su fin con la respectiva decisión de fondo, susceptible ésta de los recursos consignados en la ley'. (Sentencia T-467/95. M.P.: Vladimiro Naranjo Mesa.)* (resaltado por fuera del original).

Así mismo, la Sección Tercera del Consejo de Estado ha resalado la inminente sujeción al ordenamiento jurídico vigente para la solución de cualquier conflicto jurídico:

> *"El debido proceso que ha sido elevado en nuestro ordenamiento jurídico a la categoría de derecho constitucional fundamental, es una garantía para los intervinientes en cualquier actuación judicial o administrativa, según el cual se deben observar las normas y procedimientos establecidos en la ley preexistente, para la solución de cualquier conflicto jurídico. (...)". (Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, Consejero Ponente: Dr. Germán Rodríguez Villamizar, 13 de julio de 2000, Exp. 16219). (Subrayas fuera del texto).*

En vista de lo anterior, no hay duda que en todas las actuaciones que se adelanten ante la administración, debe garantizarse el debido proceso a los administrados, teniendo en cuenta criterios sustanciales y formales, sin desconocer la primacía de los primeros[13].

Falsa motivación

65. Con base en todo lo que se ha expuesto, como se explicará a continuación, las resoluciones mediante las cuales se impuso una multa al contratista, adolecen de falsa motivación, entendiendo por motivación *"las circunstancias de hecho que preceden o motivan toda decisión administrativa"*[14].

---

[13] Ob. Cit., Jaime Orlando Santofimio Gamboa, pág. 86. *"Vistas las anteriores consideraciones que nos llevan en dos direcciones complementarias a sostener la existencia de un debido proceso que combina elementos sustanciales y formales, en donde estos últimos están al servicio de aquellos, de un análisis del texto constitucional se puede observar que el constituyente, a título enunciativo, recogió los más significativos elementos que acercan a esta garantía a la configuración de un núcleo central amplio y generoso en protecciones a los derechos fundamentales de los sujetos involucrados en una actuación procesal".*

[14] Jaime Vidal Perdomo, Derecho Administrativo, Décima Edición, Ed. Temis, Bogotá, 1994, Pág. 318

66. Así las cosas, la falsa motivación ha sido calificada como "*una evidente divergencia entre la realidad fáctica y jurídica que induce a la producción del acto y los motivos argüidos o tomados como fuente por la administración pública*".[15]

67. En ese mismo sentido, el Consejo de Estado afirmó que la falsa motivación concurre:

> *"(…)* ***cuando la administración, para sustentar la expresión de su voluntad, en forma errónea intencional, le da visos de realidad a una explicación que no cabe dentro de la categoría de lo verídico, o bien abusa de las atribuciones que los ordenamientos legales o reglamentarios le han asignado o bien toma un camino equivocado en el ejercicio de las mismas*** *(…)"*[16] (negrilla y subraya por fuera del original).

68. Así mismo, el Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Segunda, Subsección A, en sentencia del 19 de marzo de 1998 (10051):

> *"La falsa motivación se configura cuando para fundamentar el acto se dan razones engañosas, simuladas,* ***contrarias a la realidad****.*
>
> *La motivación de un acto implica que la manifestación de la administración tiene una causa que la justifica, y* ***ella debe obedecer a criterios de legalidad, certeza de los hechos, debida calificación jurídica y apreciación razonable****."* (negrillas fuera de texto).

A. Los Decretos y la Modificación No. 7 son nulos o ineficaces por cuanto fueron expedidos para alterar las resultas de los arbitrajes en curso, y las entidades no tienen competencia

69. La jurisprudencia del Consejo de Estado ha establecido claramente, que son ineficaces los actos administrativos expedidos con posterioridad al inicio de una acción judicial, con miras a afectar sus resultas:

[15] Jaime Orlando Santofimio Gamboa,. Tratado de Derecho Administrativo. Tomo II. Cuarta Edición. Universidad Externado de Colombia. Bogotá D.C., 2003. Pág. 407.
[16] Consejo de Estado, sentencia de 9 de mayo de 1979.

"Al alterar la competencia en los procesos cuyas demandas ya fueron presentadas, (i) desconoce el principio de juez natural; (ii) rompe con el principio de la litispendencia y vulnera, específicamente, el principio de perpetuatio iurisdictionis: además, si las razones tenidas en cuenta para la modificación consultan aspectos relacionados con la carga de trabajo, el cambio así no se hubiere admitido o notificado la demanda impone a las partes cargas estructurales de la administración de justicia cuya solución no puede consistir en restringir de manera injustificada el derecho constitucional fundamental a la garantía del debido proceso y en desconocer el derecho a la igualdad[17]*.*

Por lo que "se debe partir de una ficción de inmutabilidad del proceso en curso, para impedir que las alteraciones circunstanciales –fácticas o jurídicas– "influyan en el juicio sin limitación alguna". Por ese motivo, el propósito de la litispendencia consiste en prevenir que la autoridad judicial o las partes deban soportar las consecuencias derivadas de la duración de los procesos y, en tal sentido, se encamina a garantizar que "salvo determinadas excepciones, la definición irrevocable del derecho efectuada por el Juez se produzca con la misma eficacia que si ello hubiese ocurrido el mismo día en que se interpuso la demanda"" En otras palabras, el objetivo de la litispendencia se alcanza cuando quiera que la definición del derecho que se consigue por medio de la sentencia definitiva y en firme se produce *"como si ello hubiere sucedido el mismo día en que se inició la pendencia, o de no ser así, sin que de las alteraciones ocurridas desde entonces se hayan derivado daños o perjuicios para las partes"*[18].

70. El resultado que se derive cambiaría las circunstancias y condiciones de los procesos arbitrales afectando deliberadamente la *"perpetuatio jurisdicionis"*, siendo esta *"una garantía de inmodificabilidad de la competencia judicial, en virtud del principio del debido proceso establecido en el artículo 29 de la Constitución Política, el cual obliga a las autoridades judiciales continuar con el trámite de los expedientes que se encuentran en su despacho, desde la admisión de la demanda y hasta la culminación de los mismos"*[19]*.*

Por lo que, atendiendo a lo indicado por Chiovenda, el objeto de la litis pendencia consiste en impedir "la coexistencia de dos o más relaciones procesales sobre un mismo objeto y que inútilmente se consume la actividad judicial". En el mismo sentido el profesor Parra Quijano señala que "Esta excepción persigue

[17] Sentencia Radicación número: 23001-33-31-004-2011-00325-01(43792) Consejera ponente: STELLA CONTO DIAZ DEL CASTILLO
[18] Sentencia Radicación número: 23001-33-31-004-2011-00325-01(43792) Consejera ponente: STELLA CONTO DIAZ DEL CASTILLO
[19] Sentencia 11001-03-25-000-2015-01116-00(5061-15)

fundamentalmente que no se adelanten dos procesos idénticos, lo que, en vez de crear seguridad, generaría zozobra e incertidumbre; el justiciable estaría perplejo y la sociedad inquieta e insegura porque sería posible que el órgano jurisdiccional de un país profiriera decisiones diferentes sobre asuntos idénticos, y si estas fueran iguales, ¿para qué adelantar dos procesos?"[20].

71. Así las cosas, el Distrito y Metro Cali promovieron la expedición de los actos demandados con el fin de afectar las resultas de los arbitrajes en curso en que son demandados y llamados en garantía.

72. De ahí que las modificaciones impliquen modificar el régimen del Transporte Público Colectivo (TPC), eliminar el cronograma de retiro, limitar las condiciones en que el Distrito "asumiría" el diferencial tarifario hasta el punto de denominarlo subvención, y fija la jurisdicción contenciosa como el foro aplicable.

73. Todos estos asuntos vienen siendo discutidos en los arbitrajes en curso y pretenden ser alterados de forma sobreviniente con la expedición de los actos administrativos demandados.

B. ***Los Decretos y la Modificación No. 07 violan las normas en materia de transporte masivo y su prelación sobre el Transporte Público Colectivo (TPC)***

74. Se trata enumerativamente de lo dispuesto en el artículo 365 de la Constitución Política, el artículo 3º de la Ley 80 de 1993, el artículo 1º de la Ley 89 de 1989, el artículo 2.2.1.2.1.2. del Decreto 1079 de 2015, el artículo 3º de la Ley 105 de 1993, los artículos 3º y 5º de la Ley 336 de 1996, el artículo 3º de la Ley 105 de 1993, el artículo 99 inciso 4º de la Ley 1955 de 2019 y el documento CONPES 3166 de 2002, en particular en cuanto consagran la exclusividad y prelación del transporte masivo sobre el Transporte Público Colectivo (TPC).

75. Los Decretos y la Modificación No. 07 dejan permanente al Transporte Público Colectivo (TPC) que se entendía transitorio, desapareciendo todas las obligaciones a cargo del Distrito y Metro Cali sobre la materia, así como las relacionadas con vinculación de vehículos.

76. Así mismo, los actos administrativos pretenden hacer pasar el Transporte Público Colectivo como si fuese Complementario.

[20] Tribunal de Arbitraje de Park Elite SAS contra Controles Inteligentes SAS

C. ***Los Decretos y la Modificación No. 07 constituyen una condición meramente potestativa para el pago de la remuneración de los concesionarios***

77. En resumen, con base en la Modificación No. 07, que a su vez, se funda en los Decretos, el Distrito no tendría ninguna obligación de situar los recursos para cubrir la diferencia tarifaria, pues sería una subvención y estaría condicionada a su capacidad de caja.

78. Dicho de otra manera, el Distrito y Metro Cali pretenden dejar el pago de la diferencia tarifaria como si se tratase de una condición meramente potestativa de la voluntad del deudor.

D. ***Los Decretos y la Modificación No. 07 violan el debido proceso y el Laudo Arbitral***

79. El Laudo Arbitral dejó claro que "***resulta claro que desde la licitación se planteaba la obligación de otorgar exclusividad al SITM sobre el TPC en la ciudad de Santiago de Cali***", providencia contra la cual están actuando Metro Cali y el Distrito, al no respetar la exclusividad pactada y reconocida por el Tribunal.

E. ***Los Decretos y la Modificación No. 07 pretenden modificar unilateral e ilegalmente los contratos de concesión***

80. La expedición de los actos administrativos tiene por objeto y efecto modificar los contratos de concesión que fueron concebidos y suscritos en virtud de las premisas básicas de que la remuneración se paga y que el Transporte Público Colectivo (TPC) iba de salida conforme a un cronograma que debía diseñarse y cumplirse.

81. Por lo tanto, al modificar asuntos esenciales y trascendentales de los contratos de concesión sin ningún concurso de los concesionarios, los actos administrativos son nulos.

Consideraciones Particulares Aplicadas: Cargos de Anulación y Restablecimiento

82. La procedencia de esta causal está dada por la lesión grave de los derechos e intereses de una persona en contra de la justicia y la igualdad:

> *"el fundamento de ésta causal se encuentra en la existencia de razones de legalidad-equidad en las que el particular se ve lesionado de manera grave y directa en sus derechos e intereses. (...) Las razones de legalidad se orientan al acto imperfecto o inválido en su ciclo de formación o creación, esto es, que adolezca de vicios de fondo o requiera de correcciones de forma; y las razones de equidad están dadas en que el acto cause perjuicios al particular en su relación daño-legitimidad, para conciliar, con su sustitución, las relaciones jurídico-administrativas, entre la administración y el particular lesionado de manera grave y directa en sus intereses"* (negrilla por fuera del texto original)[21].

83. Así mismo, en los términos del artículo 90 de la Constitución Política[22], el Estado responderá por los daños antijurídicos ocasionado por la acción u omisión de las autoridades públicas, entendido estos como el *"perjuicio que el titular del patrimonio considerado no tiene el deber jurídico de soportarlo, aunque el agente que lo ocasione obre él mismo con toda licitud"*[23].

"7. Restablecimiento y reparación

Los términos precitados tienen un significado diverso para los fines de este contencioso, como también lo tienen en el lenguaje corriente. Restablecer significa volver a una situación anterior de favorabilidad frente al presente, es decir, retornar o "volver a establecer una cosa o ponerla en el estado que antes tenía", mientras que reparación consisten en indemnizar un daño causado con un equivalente. Lo primero permite que se regrese a la situación anterior, mientras que lo segundo impide ese camino de regreso y obliga a buscar un paliativo conmutativo, sustitutivo,

[21] Jairo Enrique Solano. Derecho Procesal Administrativo. Ed. Doctrina y Ley. 1997. Pág. 178 y ss.
[22] Articulo 90. El Estado responderá patrimonialmente por los daños antijurídicos que le sean imputables, causados por la acción o la omisión de las autoridades públicas.
En el evento de ser condenado el Estado a la reparación patrimonial de uno de tales daños, que haya sido consecuencia de la conducta dolosa o gravemente culposa de un agente suyo, aquél deberá repetir contra éste.
[23] Eduardo García de Enterría, Los principios de la nueva ley de expropiación forzosa, Madrid : Editorial Civitas S.A. Reedición, 1984. Pág. 176

proporcional, para darle una respuesta al peticionario y una solución respecto del perjuicio causado."[24].

84. Por lo tanto, el Distrito y Metro Cali deben proceder al restablecimiento respectivo.

85. Concurro dentro del término previsto en los artículos 138 inciso 2º y 164 numeral 2º literal d) del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

V. MANIFESTACIÓN ESPECIAL

Las demandantes promovieron demandas arbitrales en que solicitaron declaraciones y condenas contra METRO CALI y el Distrito, las cuales fueron presentadas de forma anterior a la expedición de los Decretos. Se trata de los siguientes arbitrajes:

5.1. Tribunal de arbitraje para resolver las diferencias existentes entre GRUPO INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. y METRO CALI S.A. (Rad. A20220802/0867 integrado por los doctores César Torrente Bayona (Presidente), Weiner Ariza Moreno, Felipe de Vivero Arciniegas), en el cual fue llamado en garantía el Distrito, tanto por GRUPO INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. como por METRO CALI S.A.

5.2. Tribunal de arbitraje para resolver las diferencias existentes entre BLANCO Y NEGRO MASIVO S.A. y METRO CALI S.A. (A-20151222/0652 integrado por los doctores William Barrera Muñoz (Presidente), Luis Miguel Montalvo Pontón y William Namen Vargas), en el cual fue llamado en garantía el Distrito, tanto por BLANCO Y NEGRO MASIVO S.A.

Sin perjuicio de las pretensiones, pruebas y decisiones que deban adoptarse dentro de dichos arbitrajes, se promueve la presente demanda, respecto de la nulidad de los Decretos, el Modificatorio No. 7, y el restablecimiento del derecho de los concesionarios, sin que implique renuncia a la jurisdicción pactada en los contratos de concesión.

VI. ACCIÓN EJERCIDA (CPACA, Art. 138)

[24] Juan Carlos Galindo Vacha, Derecho Procesal Administrativo Tomo I, Editorial Temis S.A., 2013, Págs. 247 y ss.

Se trata de la Acción de Nulidad y Restablecimiento del Derecho interpuesta contra los Decretos y contra el Modificatorio No. 7 antes mencionado en los términos previstos en el artículo 138 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

VII. ESTIMACIÓN RAZONADA DE LA CUANTÍA (CPACA, Arts. 157 y 162 Num. 6º y CGP, Arts. 82 Num. 7º y 206)

De conformidad con lo dispuesto en los artículos 206, 82 numeral 7º y 78 numeral 13 del Código General del Proceso, informo al Tribunal para los efectos legales y reglamentarios pertinentes, informo también, bajo la gravedad de juramento, el valor total del restablecimiento asciende a la suma de ***veintiocho mil quinientos diecinueve millones seiscientos cincuenta y dos mil ciento veintiséis pesos ($ 28.519.652.126)*** discriminados así:

COT	CANT. DE CERTIFICADOS DE REDUCCIÓN DE OFERTA (RO) PENDIENTES	VR. UNITARIO POR RO	VR. RO PENDIENTES
GIT	216	$ 63.659.937,78	$ 13.750.546.561
BNM	232	$ 63.659.937,78	$ 14.769.105.565

Para lo cual presento las siguientes consideraciones:

En los Otrosíes No. 6 a los contratos de concesión, Metro Cali se comprometió al pago de $122.351.456.624 a todos los concesionarios, mediante el pago de unos valores en efectivo, y el pago de un crédito que tendría como fuente de pago recursos situados por Metro Cali (que inicialmente estaban destinados a la concesión de patios y talleres) por la suma de $90.000.000.000 para la desintegración de la flota.

En ese sentido, en comunicación 911.102.2.283.2021 del 11 de febrero de 2021 dirigida a los Concesionarios, METRO CALI reconoció que:

"Como es bien conocido por ustedes, desde el pliego de condiciones en su numeral 4.3, hasta la cláusula 58 de los contratos de concesión para la operación, y los apéndices 4 y 7 de los contratos se previó inequívocamente la obligación de los Concesionarios de la Operación de realizar la reducción de oferta a través de, entre

otras alternativas, el proceso de desintegración física de los vehículos de transporte colectivo.

Asimismo, es conocido por ustedes que, desde la suscripción de los contratos de concesión y hasta el 31 de diciembre de 2014, la tarifa solo había sido reajustada en una ocasión por el Municipio, no obstante lo dispuesto frente al incremento de la tarifa en los contratos de concesión. En virtud de lo anterior, los efectos por el no reajuste de la tarifa se calcularon para todos los agentes del sistema en la suma de $139.830.236.142 y específicamente para los concesionarios de operación en la suma de $122.351.456.624 y se estableció una contingencia tarifaria en los modificatorios a los contratos de concesión realizados en la vigencia 2014 y el Modificatorio No. 3 al Convenio Interadministrativo de Utilización de Vías y Operación del SITM-MIO de la misma vigencia.

En estos documentos, se estableció que para cubrir esta contingencia tarifaria a los concesionarios de operación, el Municipio desembolsaría en un primer momento la suma de $36.749.999.999, lo cual efectivamente ocurrió. Para el valor restante y con el fin de obtener recursos para que los concesionarios pudieran cumplir con su obligación contractual de reducción de oferta, se estableció un esquema a través del perfeccionamiento de un crédito sindicado por valor de $90.000.000.000, que fue otorgado a un patrimonio autónomo constituido por los 4 concesionarios; crédito que sería cubierto, en principio, con la participación económica de los patios y talleres, de la que es beneficiaria el Municipio al no encontrarse una concesión vigente y los ingresos directos de los concesionarios.

En consecuencia, Metro Cali S.A. como Ente Gestor, realizó gestiones ante el sector financiero para la obtención de dicho crédito sindicado denominado "DEBCA", del cual se logró un primer desembolso a favor de los concesionarios para cumplir con su obligación de reducción de oferta, por la suma de $40.593.880.613, y en su momento no fue posible acceder al segundo desembolso del crédito, dado que no se logró cumplir las condiciones de servicio de deuda por lo que se suspendió el pago. (…)" (resaltado por fuera del original)

Al anunciar la medida METRO CALI explicó que el mecanismo consistiría en la constitución de un patrimonio autónomo que compraría los vehículos con desembolsos de un crédito que se pagaría con los recursos inicialmente destinados a los concesionarios de patios y talleres, así:

"Como lo anunció el presidente de Metrocali, Luis Fernando Sandoval M. en febrero pasado, el contrato para la constitución de la fiducia Debca (Desintegración de los Buses de Cali), ya está formalizado.

En un acto simbólico, los 4 representantes legales de las empresas operadoras del Sistema Integrado de Transporte Masivo, SITM MÍO, firmaron este lunes el contrato de crédito por $90.000 millones, los cuales se alojarán en el aludido patrimonio autónomo Debca.

Con este paso, la Secretaría de Tránsito y Transporte de Santiago de Cali iniciará, de manera inmediata, los operativos a las rutas del Transporte Público Colectivo, TPC, que le hacen paralelismo al MÍO, mientras que Metrocali S.A. garantizará el cubrimiento de rutas que permitan la movilidad de los caleños.

Es de resaltar que la competencia del TPC es una de las situaciones que ha evitado el incremento de la demanda de pasajeros del masivo, afectando los niveles de servicio al usuario.

De otro lado, el Patrimonio Autónomo (PA) Debca, es el mecanismo por medio del cual se materializará la compra de buses del TPC, con un crédito de $90.000 millones otorgado por los bancos Davivienda, Occidente y Bogotá. Estos recursos serán destinados a la compra de los 1374 buses del TPC que aún circulan en Cali."[25]

En otras palabras, METRO CALI pagaría el valor pendiente mediante la atención del Crédito DEBCA, el cual sería empleado para adelantar la desintegraciónremanente de manera que se realizaran operativos a las rutas del Transporte Público Colectivo (TPC) para aumentar la demanda, así como con los recursos que el Distritoaportaría al Fondo de Contingencias.

El crédito aprobado fue por $90.000 millones que se otorgaría mediante doso tres desembolsos. El primero de ellos por $40. 000 millones en el año 2014 fue desembolsado así:

COT	MONTO UTILIZADODEL FIDEICOMISO DEBCA
GIT	$ 9.686.316.080

25 https://www.cali.gov.co/metrocali/publicaciones/101902/constituida_fiducia_para_desintegracion_de_buses_del_colectivo_en_cali/

BNM	$ 15.450.412.000
ETM	$ 2.216.000.000
UNM	$ 13.241.152.533
TOTAL	**$ 40.593.880.613**

(Nota: Los $594 millones adicionales fueron producto de rendimientos del desembolso de los 40.000MM).

Para el, o los siguientes desembolsos ($50.000 millones), estaba sujeto a una certificación de METRO CALI que indicaría que el número de pasajeros diarios del Sistema MIO que permitiera la cobertura de la deuda, lo cual nunca se produjo por razones imputables al ente gestor.

En diciembre de 2014, las partes suscribieron el Otrosí No. 6 al Contrato (Contrato Modificatorio) en que se declaró una contingencia consistente en la existencia de una diferencia tarifaria causada por el no reajuste de la Tarifa al Usuario desde el momento de la firma del inicio de la Etapa de Operación Regular hasta diciembre 2014, por un valor de $139.830 millones (para todos los concesionarios).

De dicha contingencia el valor que le correspondió -o ha debido corresponderle- a los Concesionarios de Operación es de $122.351 millones distribuidos así:

Concesionario	Km Equivalentes	% Km Equivalentes	Valor a Distribuir
GIT Masivo S.A.	96.954.554,79	30,44%	$ 37.239.264.261
Blanco y Negro Masivo S.A.	104.670.537,30	32,86%	$ 40.202.895.132
ETM S.A.	64.841.868,32	20,36%	$ 24.905.106.056
UNIMETRO S.A.	52.082.056,07	16,35%	$ 20.004.191.175
Total	318.549.016,48	100,00%	$ 122.351.456.624

Para pagar los $122.351 millones se haría uso de la totalidad de los recursosque para este propósito sean depositados en el Fondo de Contingencias por el Municipio de Santiago de Cali por la suma de $42.000 millones y el saldo restante por los recursos depositados en dicho fondo por los concesionarios de operación detransporte por concepto del pago del servicio de la deuda del crédito DEBCA (Ver clausula 3.40.3.).

METRO CALI sujetó el pago a los concesionarios a las siguientes condiciones: (i) Que

existan recursos disponibles en el Fondo de Contingencias provenientes delpago de la deuda del crédito DEBCA por parte del Concesionario y (ii) Que el concesionario se encuentre al día en el pago de la deuda a su cargo del Crédito DEBCA.

En el año 2015, el Distrito trasladó los $42.000 millones, los cuales no llegaron directamente a los concesionarios sino que METRO CALI ordenó la destinación de $5.250 millones para sí mismo y para el Fondo FRESA. Así las cosas, METRO CALI no pagó totalidad de las sumas a su cargo. El pago parcial efectuado fue el siguiente:

COT	PAGO EFECTUADO
GIT	$ 11.185.342.613
BNM	$ 12.075.511.292
ETM	$ 7.480.602.788
UNM	$ 6.008.543.306
TOTAL	**$ 36.749.999.999**

El valor pendiente de pago de la contingencia tarifaría decretada en el año2014 sumaba $85.601 millones, distribuido así entre los concesionarios:

COT	VR. A DISTRIBUIR POR COMPENSACIÓN TARIFARIA (DIFERENCIA ENTRETARIFA Y TARIFA TÉCNICA)	PAGO EFECTUADO	VR. NO COMPENSADO CONTRATO MODIFICATORIO
GIT	$ 37.239.264.261	$ 11.185.342.613	$ 26.053.921.648
BNM	$ 40.202.895.132	$ 12.075.511.292	$ 28.127.383.840
ETM	$ 24.905.106.056	$ 7.480.602.788	$ 17.424.503.268
UNM	$ 20.004.191.175	$ 6.008.543.306	$ 13.995.647.869
TOTAL	**$ 122.351.456.624**	**$ 36.749.999.999**	**$ 85.601.456.625**

Ante la falta de pago de los valores acordados en el Contrato Modificatorio, las partes negociaron el Otrosí No. 8. Un tribunal arbitral aprobó el texto el 21 de septiembre de 2018.

En estos instrumentos las partes convinieron (Consideración 2.7.15): (i) Pagar la compensación pendiente acordada en el Otrosí No. 6 al Contrato, (ii) Cubrir el monto del Crédito DEBCA no desembolsado (los $50.000 millones antes mencionados), y muy importante, (iii) Extinguir la obligación de la reducción de oferta de los concesionarios de operación de transporte que definieran suscribir el presente otrosí.

En palabras de METRO CALI (comunicación 911.102.2.283.2021 del 11 de febrero de 2021), los recursos adeudados por el ente gestor y que serían destinadosa la desintegración del Transporte Público Colectivo (TPC), serían sustituidos por la reducción de oferta a realizar por cuenta de la asignación de flota adicional (a un concesionario nuevo o existente):

"Por otro lado, como también ustedes han conocido, como otra de las acciones adelantadas por Metro Cali S.A. en el marco del Plan de Reestructuración Integral para la Sostenibilidad del SITM-MIO, se llevó a cabo en el 2018 la reestructuración técnico-financiera de los Contratos de Concesión, que contempló la modificación condicionada de la obligación de reducción de oferta pactada en la cláusula 58 de los Contratos de Concesión que se encuentra a cargo de los Concesionarios, acordando en su momento que los recursos necesarios para continuar con el proceso de reducción de oferta provendrían, ya no de las concesiones vigentes, sino de la adjudicación e implementación de la flota adicional definida para el SITM en el marco del "MIO Extendido", consistente en la vinculación de 377 buses adicionales y determinados como necesarios para la operación del sistema." (resaltado por fuera del original).

En resumen, el esquema adoptado consistió en lo siguiente (Numeral 7.42):

(i) Asignar a uno o varios concesionarios (existentes o nuevos) la operación de transporte de flota adicional a las concesiones actuales para que este (os) asuma (n) la obligación de reducción de la oferta.

(ii) Por ende, las partes eliminaron de la obligación de la reducción de oferta pendiente para cada concesionario, que estaba llamada a realizarse anteriormente con los recursos que METRO CALI situaría a través del Esquema Crediticio DEBCA.

(iii) Se liquidó un valor pendiente de compensación a favor de los concesionarios calculada mediante la diferencia entre el Valor no compensado por el Contrato Modificatorio menos el Valor utilizado del DEBCA. Los valores a favor de los concesionarios fueron los siguientes:

Concesionario	***Valor no compensado Contrato Modificatorio (por condición suspensiva)***	***Valor utilizado del DEBCA***	***Valor pendiente de compensación (por condición suspensiva)***
GIT Masivo S.A.	COP 26.053.921.648	COP 9.686.316.080	COP 16.367.605.568
Blanco y Negro Masivo S.A.	COP 28.127.383.840	COP 15.450.412.000	COP 12.676.971.840
ETM S.A.	COP 17.424.503.268	COP 2.216.000.000	COP 15.208.503.268
UNIMETRO S.A.	COP 13.995.647.869	COP 13.241.152.533	COP 754.495.336
Total	COP 85.601.456.625	COP 40.593.880.613	COP 45.007.576.012

(iv) El esquema contempla que, con el objetivo de pagar el posible saldo afavor arriba indicado, el Concesionario compensara su obligación de Reducción de Oferta (Desintegración/Chatarrización) pendiente contradicho saldo.

(v) El valor de la reducción de oferta pendiente de todos los concesionarios equivale a $45.007.576.012 correspondientes al producto de setecientos siete (707) autobuses remanentes por el precio promediode $63.659.937,78, los valores por concesionario se desagregan a continuación:

COT	**CANT. DE CERTIFICADOS DE REDUCCIÓN DE OFERTA (RO) PENDIENTES**	**VR. UNITARIO PORRO**	**VR. RO PENDIENTES**
GIT	216	$ 63.659.937,78	$ 13.750.546.561
BNM	232	$ 63.659.937,78	$ 14.769.105.565
ETM	220	$ 63.659.937,78	$ 14.005.186.312

UNM	39	$ 63.659.937,78	$ 2.482.737.573
TOTAL	**707**		**$ 45.007.576.012**

(vi) Considerando el saldo pendiente a favor del concesionario y el costo de la reducción de oferta pendiente, el saldo a favor/en contra de cadaconcesionario es el siguiente:

COT	VR. PENDIENTE DE COMPENSACIÓN	VR. RO PENDIENTES	SALDO A FAVOR / EN CONTRA DE CADA CONCESIONARIO
GIT	$16.367.605.568	$ 13.750.546.561	$ 2.617.059.007
BNM	$12.676.971.840	$ 14.769.105.565	-$ 2.092.133.725
ETM	$15.208.503.268	$ 14.005.186.312	$ 1.203.316.956
UNM	$ 754.495.336	$ 2.482.737.573	-$ 1.728.242.237
TOTAL	**$45.007.576.012**	**$ 45.007.576.012**	**$ 0**

(vii) Si la tabla anterior arroja un saldo en contra (negativo) para los concesionarios Blanco y Negro Masivo ($2.092.133.725) y Unimetro ($1.728.242.238), quienes autorizaron a METRO CALI a descontarle eldos por ciento (2%) de su ingreso total de cada quincena hasta pagarla totalidad del saldo.

(viii) Si transcurridos 24 meses de la entrada en vigencia del otrosí, METRO CALI no ha adjudicado a un nuevo concesionario la operación de la flota adicional, no aplicará el esquema previsto aquí descrito, y se obliga a culminar el Esquema Crediticio DEBCA es decir a lograr el segundo desembolso por parte de los acreedores del crédito DEBCA, yal no haberlo logrado, satisfacer la obligación mediante el pago del valor que le correspondería a GIT MASIVO.

Hechas las consideraciones anteriores:

Si con la expedición de los actos administrativos demandados no operaría la compensación de los 707 vehículos, y por lo tanto, procedería el reembolso ya anunciado, el cual me permito reiterar:

COT	CANT. DE CERTIFICADOS DE REDUCCIÓN DE OFERTA (RO) PENDIENTES	VR. UNITARIO PORRO	VR. RO PENDIENTES
GIT	216	$ 63.659.937,78	$ 13.750.546.561

BNM	232	$ 63.659.937,78	$ 14.769.105.565
ETM	220		
UNM	39		
TOTAL	**707**		**$ 28.519.652.126**

VIII. PRUEBAS (CPACA, Art. 162, Num. 5º y CGP, Art. 82 Num. 6º)

8.1. Declaraciones de parte

De conformidad con lo dispuesto en los artículos 191, 198 y siguientes del Código General del Proceso solicito decretar y practicar la declaración de la Convocante, para que absuelva el cuestionario que le formularé.

8.2. Informe Juramentado

Sírvase ordenar practicar el informe juramentado de que trata el artículo 195 del Código General del Proceso[26] y 217 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo[27] con el fin de que el representante legal de METRO CALI o quien haga sus veces, responda el cuestionario que allegaré dentro de la oportunidad que se señale.

8.3. Documentales

Las que se encuentran en el siguiente enlace:

---

[26] *"Artículo 195. Declaraciones de los representantes de personas jurídicas de derecho público. No valdrá la confesión de los representantes de las entidades públicas cualquiera que sea el orden al que pertenezcan o el régimen jurídico al que estén sometidas.*
Sin embargo, podrá pedirse que el representante administrativo de la entidad rinda informe escrito bajo juramento, sobre los hechos debatidos que a ella conciernan, determinados en la solicitud. El juez ordenará rendir informe dentro del término que señale, con la advertencia de que si no se remite en oportunidad sin motivo justificado o no se rinde en forma explícita, se impondrá al responsable una multa de cinco (5) a diez (10) salarios mínimos mensuales legales vigentes (smlmv)."

[27] *"Artículo 217. Declaración de representantes de las entidades públicas. No valdrá la confesión de los representantes de las entidades públicas cualquiera que sea el orden al que pertenezcan o el régimen jurídico al que estén sometidas.*
Sin embargo, podrá pedirse que el representante administrativo de la entidad rinda informe escrito bajo juramento, sobre los hechos debatidos que a ella conciernan, determinados en la solicitud. El Juez ordenará rendir informe dentro del término que señale, con la advertencia de que si no se remite en oportunidad sin motivo justificado o no se rinde en forma explícita, se impondrá al responsable una multa de cinco (5) a diez (10) salarios mínimos mensuales legales vigentes."

https://faurabogados-my.sharepoint.com/:f:/p/daraque/Er1Xj6EY5JlLl-SLxudI3w8BllTXqP4jwlM0iE1Fwt2k8w?e=D44RGi

8.3.1. Copia de los actos acusados.
8.3.2. Pliego de condiciones (incluye Preguntas y respuestas)
8.3.3. Reformas de las demandas arbitrales
8.3.4. Autos de instalación y competencia dentro de los arbitrajes
8.3.5. Convenio Interadministrativo y sus modificaciones
8.3.6. Contratos de concesión No. 001 y 002 de 2006 y sus modificaciones
8.3.7. Laudo arbitral
8.3.8. Decreto 332 de 2019

8.4. Dictamen pericial

De conformidad con lo dispuesto en los artículos 227 y demás concordantes del Código General del Proceso, anuncio los siguientes peritajes orientados a la demostración de los perjuicios, su causación y cuantificaciones de que son objeto las pretensiones de la demanda, para lo cual solicito que en su oportunidad se cite a declarar al perito respectivo.

No.	Peritaje	Objeto (Resumen)
7.6.1.	Financiero y contable	Cuantificación del restablecimiento

Adviértasele al Distrito y a METRO CALI su deber legal de colaboración con la práctica de las pruebas so pena de las consecuencias legales.

8.5. Pruebas trasladadas

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 174 del Código General del Proceso, solicito el traslado de:

8.5.1. La totalidad del expediente contentivo del arbitraje promovido por GRUPO INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. y METRO CALI S.A. (integrado por los doctores Antonio Pabón Santander (Presidente), Adriana Polanía Polanía, José Vicente Guzmán) Para el efecto, sírvase oficiar al Centro de Arbitraje y Conciliación de la Cámara de Comercio de Cali.

8.5.2. La totalidad del expediente contentivo del arbitraje promovido por GRUPO INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. y METRO CALI S.A. (Rad. A20220802/0867 integrado por los doctores César Torrente Bayona (Presidente), Weiner Ariza Moreno, Felipe de Vivero Arciniegas) Para el efecto, sírvase oficiar al Centro de Arbitraje y Conciliación de la Cámara de Comercio de Cali.

8.5.3. La totalidad del expediente contentivo del arbitraje promovido por BLANCO Y NEGRO MASIVO S.A. y METRO CALI S.A. (A-20151222/0652 integrado por los doctores William Barrera Muñoz (Presidente), Luis Miguel Montalvo Pontón y William Namen Vargas). Para el efecto, sírvase oficiar al Centro de Arbitraje y Conciliación de la Cámara de Comercio de Cali.

IX. OPORTUNIDAD

Concurro dentro del término previsto en los artículos 138 inciso 2º y 164 numeral 2º literal d) del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

X. SOLICITUD DE MEDIDA CAUTELAR PREVIA DE URGENCIA – SUSPENSIÓN PROVISIONAL DE LOS ACTOS ADMINISTRATIVOS DEMANDADOS

Solicito la suspensión provisional de los Decretos habida cuenta de la violación de las disposiciones invocadas en la presente demanda como se comprueba claramente al analizar dichos decretos y confrontarlos con las normas superiores invocadas como violadas, para lo cual me remito a lo mencionado en los acápites:

A. Los Decretos y la Modificación No. 7 son nulos o ineficaces por cuanto fueron expedidos para alterar las resultas de los arbitrajes en curso, y las entidades no tienen competencia

B. Los Decretos y la Modificación No. 07 violan las normas en materia de transporte masivo y su prelación sobre el Transporte Público Colectivo (TPC)

C. Los Decretos y la Modificación No. 07 constituyen una condición meramente potestativa para el pago de la remuneración de los concesionarios

D. Los Decretos violan el debido proceso y el Laudo Arbitral

E. Los Decretos y la Modificación No. 07 pretenden modificar unilateral e ilegalmente los contratos de concesión

Lo anterior de conformidad con lo dispuesto en el artículo 231 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, para lo cual me remito a la estimación de los perjuicios.

No se requiere caución en aplicación de lo dispuesto en el artículo 232 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

De entrada, los actos administrativos demandados tienen la potencialidad de afectar las resultas de los arbitrajes convocados con anterioridad a su expedición.

Es importante mencionar que la demanda se encuentra fundada en derecho, que los demandantes han demostrado la titularidad del derecho a la exclusividad del transporte masivo en tanto son concesionarios de este servicio público, el cual se vería gravemente afectado por la incorporación del Transporte Público Colectivo (TPC), así como la falta de presupuesto y pago de la remuneración.

Así mismo, si de no concederse la suspensión provisional solicitada, se generaría un perjuicio irremediable al Sistema MIO y a su operación, de modo que los efectos de la sentencia declaratoria de la nulidad serían nugatorios.

Sírvase adoptar el trámite de medidas cautelares de urgencia de conformidad con lo dispuesto en el artículo 234 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

XI. REQUISITO DE PROCEDIBILIDAD (CPACA, Art. 161, Num. 1º)

Habida cuenta de la medida cautelar solicitada, no resulta necesario promover el requisito de procedibilidad de que trata el artículo 161 numeral 1º del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

XII. COMPETENCIA Y CUANTÍA (CGP, Art. 82, Num. 9º)

Los Decretos fueron expedidos en el Distrito de Cali, y a su turno, el Otrosí que de ellos depende fue suscrito por el Distrito y METRO CALI, en los términos del artículo

156 numeral 2º del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

El restablecimiento pretendido es superior a la cuantía de quinientos salarios mínimos legales mensuales vigentes (500 smlmv) de conformidad con lo dispuesto en los artículos 152 numeral 2º y 157 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

Por lo tanto, resulta la presente demanda resulta de su competencia en razón del territorio y la cuantía.

XIII. ANEXOS (CPACA, Art. 166 y CGP, Art. 84)

13.1. Poderes para actuar.

13.2. Certificados de existencia y representación legal de las demandantes

13.3. No se requiere prueba de la existencia del Distrito de conformidad con lo dispuesto en el artículo 166 numeral 4º del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

13.4. Las pruebas mencionadas en el acápite de documentales.

XIV. NOTIFICACIONES Y CANALES DIGITALES (CPACA, Art. 162, Num. 7º y CGP, Art. 82 Num. 10º)

14.1. Demandantes

GRUPO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. - GIT MASIVO S.A.: Carrera 109 N°26-19 B/. Bochalema en la ciudad de Cali Valle del Cauca y el correo electrónico: gerencia@gitmasivo.com, info@gitmasivo.com.

BLANCO Y NEGRO MASIVO: Carrera 36 No. 16 – 32 Acopi – Yumbo y el correo electrónico: notificaciones@bynmasivo.com e info@blancoynegromasivo.com.co.

El suscrito apoderado recibe notificaciones en la Carrera 9 No. 70A – 35 Piso 8º de Bogotá y en el correo electrónico: hfalla@faurabogados.com.

14.2. Demandados

El Distrito, en el Centro Administrativo Municipal (CAM) Avenida 2 Norte No. 10-70 de Cali, y en el correo electrónico notificacionesjudiciales@cali.gov.co.

METRO CALI: Av. Vásquez Cobo Nº 23 N – 59 de Cali y en el correo electrónico judiciales@metrocali.gov.co.

Me relevo de remitir copia de la demanda y sus anexos a las entidades demandadas, habida cuenta de la medida cautelar previa solicitada de conformidad con lo dispuesto en el artículo 162 inciso 1º del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

Del Magistrado Sustanciador y de la Sala, con todo respeto.

HÉCTOR FALLA URBINA
C.C. 79.486.123 de Bogotá
T.P. 80.431 del C. S. de la J.