

Santiago de Cali, septiembre de 2024

Doctor

OSCAR EDGAR BORJA SOTO

Magistrado

Tribunal Contencioso Administrativo del Valle del Cauca

rpmemorialestadmvc Cauca@cendoj.ramajudicial.gov.co

Presente

ASUNTO: CONTESTACIÓN REFORMA A LA DEMANDA CON LLAMAMIENTO EN GARANTIA

MEDIO DE CONTROL DE NULIDAD Y RESTABLECIMIENTO DEL DERECHO – CONTROVERSIA CONTRACTUALES

PROCESO: 76001 23 33 000 2023 00568 00

DEMANDANTE: GRUPO INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. - GIT MASIVO y BLANCO & NEGRO MASIVO S.A.

DEMANDADO: SANTIAGO DE CALI, DISTRITO ESPECIAL, CULTURAL, TURÍSTICO, EMPRESARIAL Y DE SERVICIOS Y METRO CALI S.A.

WILSON RUIZ OREJUELA, mayor de edad, vecino de Cali, identificado con la cédula de ciudadanía No.16.739.501 de Cali, Abogado titulado y en ejercicio, portador de la Tarjeta Profesional No.77.723 del Consejo Superior de la Judicatura, con dirección de domicilio profesional ubicado en la carrera 13 No.93-68 Oficina 301 Edificio Rivera del Parque 93 de la ciudad de Bogotá o en carrera 4No.12-41 Oficina 309 del Edificio Seguros Bolívar de la ciudad de Cali, Celular: 3154602583 y correo electrónico: ruizwilson1@hotmail.com, actuando en mi calidad de Apoderado Judicial de la entidad demandada SANTIAGO DE CALI, DISTRITO ESPECIAL, CULTURAL, TURÍSTICO, EMPRESARIAL Y DE SERVICIOS con NIT.890.399.011-3, conforme al poder que me ha conferido

la Doctora MARIA XIMENA ROMAN GARCIA, en su calidad de Directora del Departamento Administrativo de Gestión Jurídica del Distrito de Santiago de Cali, de acuerdo al poder general otorgado por el Dr. ALVARO ALEJANDRO EDER GARCES, Alcalde Distrital y que adjunto, estando dentro del término legal doy **CONTESTACIÓN REFORMA A LA DEMANDA** del asunto en los siguientes términos.

ENTIDAD DEMANDADA

SANTIAGO DE CALI, DISTRITO ESPECIAL, CULTURAL, TURÍSTICO, EMPRESARIAL Y DE SERVICIOS, con NIT. 890.399.011-3, representada legalmente por el señor alcalde, Doctor ÁLVARO ALEJANDRO EDER GARCÉS, identificado con la cédula de ciudadanía No.94.453.964.

A LOS HECHOS

- AL 1.- No es un hecho**, se trata de un concepto de la parte actora que carece de fundamento jurídico; en el Documento Técnico – Revisión de Parámetros Operacionales del MIO elaborado en el año 2006, se expresa la necesidad de ir reduciendo la capacidad transportadora del Transporte Colectivo Público (TPC) de acuerdo con la implementación de cada fase y el cumplimiento de la cobertura por parte del MIO.
- AL 2.- No es un hecho**, se trata de una interpretación de los demandantes que carece de veracidad como se demostrara en el transcurso del proceso.
- AL 3.- No es un hecho**, se trata de una hipótesis fundamentada en la interpretación equivocada sobre los actos administrativos acusados.
- AL 4.- No es un hecho**, es una interpretación básica de lo dispuesto en el artículo 365 de la Carta Política.

AL 5.- No es un hecho, es una deducción a la que llega la parte actora en relación con el artículo 3° de la Ley 80 de 1993 "Estatuto General de Contratación Pública".

AL 6.- No es un hecho, se trata de una afirmación que realizan los demandantes con fundamento en normas como el artículo 5° de la Ley 336 de diciembre 20 de 1996 "Por la cual se adopta el Estatuto nacional del Transporte que dispone:

ARTÍCULO 5-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.

AL 7.- No es un hecho, se trata de la transcripción literal del artículo 1° de la Ley 86 de diciembre 29 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 funcionamiento".

AL 8.- No es un hecho, se trata de la transcripción literal del artículo 2.2.1.2.1.2 del Decreto 1079 de mayo 26 de 2016 "Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte."

AL 9.- No es un hecho, se trata de la afirmación que se hace del contenido de un párrafo del artículo 3° de la Ley 105 de diciembre 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".

AL 10.- No es un hecho, se trata de la transcripción literal del inciso inicial del artículo 5° de la Ley 336 de diciembre 20 de 1996 "Por la cual se adopta el estatuto nacional de transporte", norma a la que se le hace un resaltado que no contiene la original.

- AL 11.- No es un hecho**, se trata de la transcripción parcial del artículo 3º de la Ley 105 de diciembre 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”.
- AL 12.- No es un hecho**, se trata de la transcripción de apartes del artículo 3º de la Ley 105 de diciembre de 1993.
- AL 13.- No es un hecho**, se trata de consideraciones subjetivas de la parte actora sobre un pronunciamiento del Consejo de Estado.
- AL 14.- No es un hecho** y no es cierto que el documento del Consejo Nacional de Política Económica y Social - CONPES 3166 sobre “El sistema Integrado de Transporte Masivo de Pasajeros para Santiago de Cali – Seguimiento” de mayo 23 de 2002 tenga en su contenido el párrafo transcrito en este punto.
- AL 15.- No es un hecho** y no es cierto que el documento del Consejo Nacional de Política Económica y Social CONPES 3166 sobre “El sistema Integrado de Transporte Masivo de Pasajeros para Santiago de Cali – Seguimiento” de mayo 23 de 2002 tenga en su contenido el párrafo transcrito en este punto.
- AL 16.- No es un hecho** se trata de la transcripción de apartes del documento del Consejo Nacional de Política Económica y Social - CONPES 3369 de agosto 01 de 2005, alterados en cuanto le resaltan apartes de este.
- AL 17.- No es un hecho** se trata de la transcripción de unos apartes del documento emanado del Consejo Nacional de Política Económica y Social - CONPES 3369 de agosto 01 de 2005.
- AL 18.- Es cierto**, en cuanto a que posterior a la suscripción de los contratos se expidió la Ley 1955 de mayo 25 de 2019 “Por el cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad”. Lo demás es la transcripción de un aparte mínimo de lo dispuesto en el artículo 99 de dicha Ley.

AL 19.- No es un hecho, se trata de la opinión subjetiva de la parte demandante sobre la Ley 1955 de mayo 25 de 2019.

SOBRE EL CONVENIO INTERADMINISTRATIVO

AL 20.- Es cierto, en cuanto a que el día 11 de febrero de 2003 se suscribió el Convenio Interadministrativo de utilización de vías y operación del Sistema Integrado de Transporte Masivo de Cali entre la Secretaría de Tránsito y Transporte de Cali y la Sociedad por Acciones constituida entre entidades públicas del orden municipal denominada METROCALI, el cual a través de estos veintiún (21) años ha tenido algunas modificaciones por acuerdo entre las partes.

AL 21.- Es parcialmente cierto, la Clausula Quinta del Convenio Interadministrativo de Utilización de Vías y Operación del Sistema Integrado de Transporte Masivo de Cali, consagra la exclusividad que posee METROCALI sobre el Sistema Integrado de Transporte Masivo de Cali – SITM encaminada al uso único de los corredores viales descritos en los anexos, sobre cualquier otra modalidad de transporte.

AL 22.- No es un hecho, se trata de la transcripción parcial de una Cláusula del Convenio Interadministrativo citado y que tiene relación con objetivo del Régimen Transicional.

AL 23.- Por tener dos afirmaciones se contesta así:

No es cierto, que se pruebe. El Convenio Interadministrativo de Utilización de Vías y Operación del Sistema Integrado de Transporte Masivo de Cali no tiene Anexo 4.

No es un hecho, se trata de la manifestación subjetiva de la parte actora en relación con un párrafo que transcribe y que al parecer es de su propia creación.

- AL 24.- No es un hecho**, se trata de la transcripción aislada de un aparte del Otrosí No.3 que busca confundir al despacho, pues no transcribe las condiciones para cumplir ese compromiso.
- AL 25.- Es parcialmente cierto**, en cuanto a que los firmantes del Convenio, en este caso mi representado el Distrito de Cali y METROCALI suscribieron el Otrosí No.4 en el que se dispuso diseñar un cronograma para el retiro definitivo del Transporte Público Colectivo **Provisional** previo cumplimiento de algunos requerimientos, como el ingreso primero de los buses del MIO.
- AL 26.- Es cierto** en cuanto a que las partes del Convenio consagraron en el Otrosí No.1 del Convenio Interadministrativo una Cláusula sobre el respeto a la tarifa prevista en los Contratos de Concesión para la operación SITM que corresponde a lo transcrito en este numeral.
- AL 27.- Es parcialmente cierto**, en cuanto a que en el Otrosí No.4 del Convenio Interadministrativo el Municipio se obligó a disponer de los recursos económicos apropiados en el presupuesto para cada vigencia fiscal, pero para atender el Plan de Acción para la Estabilización y Sostenibilidad del SITM- MIO.

LA LICITACIÓN PÚBLICA PREGUNTAS Y RESPUESTAS Y LA ADJUDICACIÓN DE LOS CONTRATOS DE CONCESIÓN

- AL 28.- Es cierto**, METROCALI mediante Resolución No.205 de junio 21 de 2006 convocó a Licitación Pública No. HE-DT-001 01 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 del Servicio Troncal, Auxiliar y Administrador”
- AL 29.- Es cierto** en cuanto a que, en la etapa de preguntas y respuestas, METROCALI mediante Oficio No. DT E113-2016 de julio 07 de 2006 dio repuesta a una de las preguntas expresando textualmente que: “Consideremos 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 otorga en concesión”.

- AL 30.- Es cierto** en cuanto a que mediante Oficio No. DT-E121-2006 del 11 de julio de 2006 METROCALI dio respuesta a una serie de preguntas, sin embargo, me atengo a lo que se demuestre en este punto en el proceso.
- AL 31.- Es cierto** en cuanto a la respuesta mediante comunicación No.DTE-171 de agosto 18 de 2006 sobre la coexistencia del MIO con otros servicios de transporte público haciendo claridad que dicha exclusividad tiene que ver es con el uso de vías y los derechos de paso.
- AL 32.- No es un hecho**, se trata de la interpretación subjetiva que hace la parte actora sobre el contenido del acta, pues en esta se manifiesta que la Secretaría de Tránsito como autoridad del transporte debe realizar una restructuración que garantice la estabilidad financiera del Sistema MIO.
- AL 33.- Es cierto**, en cuanto a que en el Convenio Interadministrativo de utilización de vías y operaciones del Sistema Integrado de Transporte Masivo de Cali se dispuso en la Cláusula Primera algunas definiciones sobre temas o palabras a utilizar en dicho convenio, entre los cuales está la de “Régimen de Transición” en los siguientes términos:

“**Régimen de Transición**: Es el esquema contenido en el Anexo No.[1] con arreglo al cual la Secretaría y METROCALI, 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**”. (negrilla para resaltar)

- AL 34.- Es cierto**, la Licitación Pública No.MC-DT-001-2006 fue adjudicada mediante Resolución No.415 de noviembre 16 de 2006 a los concesionarios citados en este punto.
- AL 35.- Es cierto**, en cuanto a la transcripción parcial del contenido de la CLÁUSULA 1 – OBJETO DEL CONTRATO DE CONCESIÓN, el resto es un comentario subjetivo de la parte actora.
- AL 36.- No es un hecho**, se trata de una deducción simple a la que llega la parte actora en forma errada.
- AL 37.- Es parcialmente cierto**, en cuanto a que los concesionarios no tienen exclusividad respecto de otros Concesionarios de Transporte Masivo en su respectiva fase, y a la exclusividad sobre el Transporte Público Colecto (TPC) pues esto último estaba supeditado a otras situaciones como la implementación de la flota de autobuses por parte de los Concesionarios.
- AL 38.- No me consta**, me atengo a lo que se pruebe en el proceso por cuanto dentro de los documentos aportados como prueba no se encuentra el denominado Plan Integral de Movilidad Urbana (PIMU).
- AL 39.- Es cierto** en cuanto al contenido del punto 7.45 del Otrosí Número.8 del Contrato de Concesión Número 1 entre METROCALI S.A. Y Grupo Integrado de Transporte Masivo S.A. suscrito el día 27 de diciembre de 2018.
- AL 40.- No me consta**, me atengo a lo que se pruebe en el proceso.

EL LAUDO ARBITRAL

- AL 41.- No es un hecho**, se trata de la interpretación subjetiva a la que llega la parte actora sobre un aparte del laudo arbitral que transcribe.

TRIBUNALES DE ARBITRAJE EN CURSO

AL 42.- Por tener varias afirmaciones se contesta así:

Es cierto que los concesionarios Grupo Integrado de Transporte Masivo S.A. y Blanco y Negro Masivo S.A. promovieron laudos arbitrales, habiéndose decidido a la fecha el laudo interpuesto por Blanco y Negro Masivo S.A.

No me consta, me atengo a lo que se pruebe sobre la existencia de graves incumplimientos por parte de METROCALI.

AL 43.- Por tener varias afirmaciones se contesta así:

No es un hecho, se trata de la transcripción parcial y no literal de apartes de las pretensiones contenidas en la demanda arbitral presentada por el Grupo Integrado de Transporte Masivo S.A. radicada bajo el No. A20220832/0867.

No es cierto, que se pruebe que con los actos administrativos demandados se pretende alterar las pretensiones de la demanda de laudo arbitral.

AL 44.- **No es un hecho**, se trata de una hipótesis de la parte actora que sobre los actos administrativos demandados que carecen de fundamentos facticos y jurídicos.

AL 45.- **No es un hecho**, se trata de una apreciación ligera y sin ningún rigor jurídico que hacen los demandantes sobre el contenido de los Decretos demandados.

AL 46.- **No es un hecho**, se trata de una apreciación ligera y sin ningún rigor jurídico que hace la parte actora sobre el contenido y fin de los actos acusados.

AL 47.- **No es un hecho**, se trata de una apreciación ligera y sin ningún rigor jurídico que hace la parte actora sobre el contenido y fin de los actos acusados.

- AL 48.- Es parcialmente cierto**, en cuanto a que los Decretos No.4112.010.20.0159 de abril 18 de 2023 y No.4112.010.20.0579 de julio 14 de 2023 son parte de los fundamentos para la suscripción de la Modificación No.07 del Convenio Interadministrativo, pero existen muchas más razones, las cuales están plasmadas en los considerandos de la modificación citada.
- AL 49.- Es parcialmente cierto**, en cuanto a que los Decretos No.4112.010.20.0159 de abril 18 de 2023 y No.4112.010.20.0579 de julio 14 de 2023 son parte de los fundamentos para la suscripción de la Modificación No.07 del Convenio Interadministrativo, pero existen muchas más razones, las cuales están plasmadas en los considerandos de la modificación citada.
- AL 50.- Es parcialmente cierto**, reitero que los Decretos acusados hacen parte de las consideraciones tenidas en cuenta para expedir el Modificadorio No.7 al Convenio Interadministrativo de utilización de vías, no son el único motivo.
- AL 51.- No es un hecho**, se trata del entendimiento subjetivo que hace la parte actora sobre el documento denominado Modificadorio No.8 al Convenio Interadministrativo de Utilización de Vías suscrito entre METROCALI y la Secretaría de Tránsito.
- AL 52.- No es un hecho**, se trata del entendimiento subjetivo que hace la parte actora sobre el documento denominado Modificadorio No.7 al Convenio Interadministrativo de Utilización de Vías suscrito entre METROCALI y la Secretaría de Tránsito.
- AL 53.- No es un hecho**, se trata de la calificación sin fundamento fáctico o jurídico que realiza la parte actora sobre los fines de los actos administrativos acusados.
- AL 54.- No es un hecho**, se trata de la apreciación subjetiva y sin ningún fundamento fáctico o jurídico que lo sustente.

- AL 55.- No es un hecho**, el objetivo de la Modificación No.08 fue establecer las condiciones y el procedimiento para la transferencia de los recursos del “Fondo Cuenta de la Sobretasa a la Gasolina” a METROCALI S.A. y poder materializar el Plan Integral de Movilidad urbana - PIMU así como implementar el Sistema Inteligente e Integrado de Transporte Público - SIITP.
- AL 56.- No me consta**, me atengo a lo que se pruebe en el proceso, pues se trata de una afirmación sobre un hecho que pudo ocurrir en otra entidad demandada.
- AL 57.- Es cierto**, la Secretaria Distrital de Movilidad expidió el día 12 de septiembre la Resolución 4152.010.21.0.1080 de 2023 “Por medio de la cual se ordena acciones necesarias para la implementación del Sistema Inteligente e integrado de Transporte Público de Santiago de Cali – SIITP, adoptado mediante Decreto No.4112.010.20.0579 de 2023”.
- AL 58.- No es un hecho**, se trata un análisis interpretativo que realizó la parte actora.
- AL 59.- Es cierto**, la Secretaria de Movilidad del Distrito de Cali expidió en octubre 20 de 2023 las Resoluciones contenidas entre los números 4152.010.21.1471 a 4152.010.21.1490 (25 actos administrativos) mediante los cuales reestructuró las rutas de las Empresas de Transporte Montebello, Papagayo, Verde Bretaña, Villanueva Belén, Rio Cali, Recreativos, Alameda, Cañaverál, Decepaz y la Ermita, actos administrativos que en su gran mayoría (18) quedaron ejecutoriados el día 06 de diciembre de 2023.
- AL 60.- Es cierto**, el Secretario de Movilidad del Distrito de Santiago de Cali expidió la Resolución 4152.010.21.0003 de enero 05 de 2024 mediante la cual revocó los actos administrativos contenidos en las Resoluciones Nos.4152.010.21.1471 a 4152.010.21.1495 de 2023 con excepción de las contenidas en las Resoluciones 4152.010.21.1474, 4152.010.21.1475, 4152.010.21.1479, 4152.010.21.1481, 4152.010.21.1482 y 4152.010.21.1486.

- AL 61.- No es cierto**, la competencia que fundamenta la expedición de la Resolución No.4152.010.21.00003 no se hizo al amparo de los actos administrativos demandados, igual de ser así, los mismos gozan del principio de legalidad.
- AL 62.- No es cierto** que el Distrito haya reconocido la falta de estudios para la implementación del Sistema Inteligente Integrado de Transporte Público (SIITP), el Distrito tomó la decisión de expedir las Resoluciones mediante las cuales efectuó la reestructuración de rutas con base en los documentos producto de la consultoría realizada con las firma TRANSCONSULT Seccional Colombia y el “Estudio de Modificación Recorridos Actuales de Rutas de Transporte Público Colectivo -TPC en el Distrito Especial de Santiago de Cali”, lo cual no constituye la implementación del Sistema inteligente Integrado de Transporte Público (SIITP).
- AL 63.- No es un hecho**, se trata de una apreciación superflua que hace la parte demandante sobre el contenido del Estudio de TRANSCONSULT.
- AL 64.- No es un hecho**, se trata de una hipótesis que plantea la parte actora sin ningún rigor jurídico sobre el documento entregado por la consultora TRANSCONSULT.
- AL 65.- No es un hecho**, se trata de una propuesta que presenta la Empresa Consultora, lo cual no significa que sea un procedimiento obligatorio de cumplir.
- AL 66.- No es cierto**, me atengo a lo que se pruebe en el proceso, se trata de una conclusión a la que llegan los demandantes que carece de fundamento fáctico o jurídico.

OPOSICIÓN A LAS DECLARACIONES Y CONDENAS

Desde ya me opongo expresamente a la totalidad de pretensiones declaratorias y condenatorias, principales y subsidiarias que enuncia la parte actora en su demanda por carecer de elementos fácticos o jurídicos que las sustenten como se probara en el transcurso del proceso y con base en los argumentos que a continuación se exponen.

RAZONES Y FUNDAMENTOS DE LA DEFENSA

Pretende la parte actora con la presentación de la demanda que se declare la nulidad de los siguientes actos administrativos expedidos por mi representado, el Distrito Especial, Cultural, Turístico, Empresarial y de Servicios de Santiago de Cali, en adelante el Distrito de Cali, los cuales relaciono a continuación:

- Decreto No.4112.010.20.0159 de abril 18 de 2023 “POR EL CUAL SE ACTUALIZA EL PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD URBANA-PIMU ADOPTADO POR EL DECRETO 4112.010.20.0332 DE MAYO 28 DE 2019”
- Decreto No.4112.010.20.0579 de julio 14 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”

De igual forma solicita declarar la nulidad de la Modificatoria No. 07 al Convenio Interadministrativo de Utilización de Vías y Operación del Sistema Integrado de Transporte Masivo de Cali, suscrito el 26 de julio de 2023.

Fundamenta sus pretensiones la parte actora en que los actos demandados “fueron expedidos para alterar los resultados de los arbitrajes en curso...”; “... violan las normas en materia de transporte masivo y su prelación sobre el Transporte Público Colectivo (TPC); “... violan el debido proceso y el laudo arbitral”; “... pretenden modificar unilateral e ilegalmente los Contratos de Concesión”, acusación que busca argumentar transcribiendo literalmente el inciso segundo del artículo 137 de la Ley 1437 de 2011 sobre las causales de anulabilidad de los actos administrativos, los cuales dicho sea de paso no desarrolla.

En cuanto a la primera acusación de la falta de competencia debemos expresar que de conformidad con lo dispuesto en los artículos 315 y 365 de la Carta Política que a la letra dice:

“ARTÍCULO 365. Los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado. Es deber del Estado asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional.

Los servicios públicos estarán sometidos al régimen jurídico que fije la ley, podrán ser prestados por el Estado, directa o indirectamente, por comunidades organizadas, o por particulares. En todo caso, el Estado mantendrá la regulación, el control y la vigilancia de dichos servicios. Si por razones de soberanía o de interés social, el Estado, mediante ley aprobada por la mayoría de los miembros de una y otra cámara, por iniciativa del Gobierno decide reservarse determinadas actividades estratégicas o servicios públicos, deberá indemnizar previa y plenamente a las personas que en virtud de dicha ley, queden privadas del ejercicio de una actividad lícita.”

El servicio público de transporte, por ser un servicio público inherente a la finalidad del Estado, este mantiene sobre el mismo la regulación, el control y la vigilancia, siendo el Distrito de Cali parte y expresión orgánica y funcional de dicho Estado en un área geográfica y sobre una población predeterminada, tiene la atribución y el deber de asegurar una prestación eficiente del servicio.

En lo legal, encontramos la Ley 105 de 1993 que en su artículo 1º consagra como integrantes del Sector y Sistema Nacional de Transporte a los organismos de tránsito y transporte de las entidades territoriales y demás dependencias de los sectores central y descentralizado de cualquier orden que tengan formación y relación con dicha actividad.

Adicional a lo anterior está el artículo 8º de la Ley 336 de 1996 que en forma clara señala las autoridades que conforman el Sistema Nacional de Tránsito y que textualmente dice:

ARTÍCULO 8- Bajo la suprema dirección y tutela administrativa del Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte, las autoridades que conforman el sector y el sistema de transporte serán las encargadas de la organización, vigilancia y control de la actividad transportadora dentro de su jurisdicción y ejercerán sus funciones con base en los criterios de colaboración y armonía propios de su pertenencia al orden estatal. Así mismo el Ministerio de Transporte reglamentará todo lo pertinente al transporte turístico contemplado en la Ley 300 de 1996.

Complementa esta definición el artículo 3º ibidem que manifiesta que la regulación del Transporte Público que las autoridades competentes deben verificar entre otras cosas la eficiente prestación del servicio público de transporte, lo cual corrobora las atribuciones que tiene mi Representado, el Distrito de Santiago de Cali para expedir los actos administrativos demandados en lo relacionado con el Transporte Público en su jurisdicción, así como su participación en la suscripción, adición, modificación del Convenio Interadministrativo de Utilización de vías, suscrito con el ente gestor Municipal METROCALI.

INFRACCIÓN DE LAS NORMAS EN QUE DEBÍA FUNDARSE

Lo parte actora acusa al Distrito de Santiago de Cali de haber expedido los actos administrativos demandados con infracción de las normas en que debería fundarse, sin embargo, no presentan prueba alguna ni argumento cierto que demuestre tal acusación, pues su contenido se limita a describir en que consiste dicha causal de anulabilidad, pero sin fundamentar la forma en que se configura en la presente demanda.

DESCONOCIMIENTO DEL DERECHO DE AUDIENCIA Y DEFENSA

Se enuncia en el libelo demandatorio esta causal de anulabilidad, sin embargo, no manifiesta en qué sentido se configuró la citada causal, pues a lo largo del escrito demandatorio no explica como supuestamente se trasgredió ese derecho fundamental.

FALSA MOTIVACIÓN

Esta causal enunciada por la parte actora en los fundamentos de la acción y entendida como aquella manifestación de la Administración que sustenta un acto administrativo con fundamentos facticos o jurídicos que no corresponden a la verdad, es un ataque de la parte demandante a unas Resoluciones que le impusieron una multa, la cual no tiene que ver con la litis de esta demanda, hecho que deja sin piso esta acusación.

No obstante, lo anterior, procedemos a manifestar a continuación las razones de defensa en los siguientes términos:

Se duele la parte actora de que con los actos atacados se busca legalizar y volver permanente el Transporte Público Colectivo (T.P.C.), pretendiendo desconocer que desde que se licitó el SITM – MIO se dispuso en todos los documentos tanto precontractuales como contractuales que la desaparición del T.P.C. estaba supeditada a una oferta óptima del Sistema Integrado de Transporte Masivo – SITM a través de una flota adecuada que cumpliera no solo los estándares del servicio sino también y más importante la necesidad del usuario, y sin el cumplimiento de esa condición resolutoria del ingreso de la flota de buses, no podría cancelarse las rutas y desintegrarse el T.P.C.

Desde la suscripción en febrero 11 de 2003 del Convenio Interadministrativo de utilización de vías y operación del Sistema Integrado de Transporte Masivo de Cali entre la Secretaría de Tránsito del Municipio de Cali y METROCALI, en adelante el Convenio, se dispuso taxativamente en el literal c) del artículo 7.1 que el SITM de acuerdo con los estudios elaborados, solo llegaría a satisfacer el setenta y dos por ciento (72 %) de las necesidades de transporte de la población del entonces llamado Municipio de Cali, hecho que impedía la desintegración total del T.P.C., además de otras situaciones como que el SITM no era operable en las laderas, razón por la que no podía acabarse el uso de las llamadas “Gualas” o Camperos que utiliza la comunidad de estas zonas para desplazarse; también hace parte de esas causales que han impedido la desintegración del T.P.C. el hecho de que uno de los aquí demandantes (Concesionario GIT) tiene una flota del T.P.C.,

la cual conforme al laudo arbitral de 2018 está obligado a retirar del servicio, pero a la fecha no lo ha hecho; y por último debo citar el hecho de que algunas rutas remanentes del T.P.C. operan bajo la protección otorgada por Jueces de Constitucionalidad, muchos de ellos sustentados no desde la situación del Operador del T.P.C., sino propiamente de la comunidad afectada de zonas dónde el SITM no ha podido llegar.

Igualmente, ha incidido en ese proceso de resolución de la capacidad transportadora del T.P.C. el deber incumplido de los concesionarios aquí demandantes que de acuerdo con el artículo 58 del Contrato de Concesión tienen la obligación de apoyar la reducción de la oferta del T.P.C. mediante la adquisición o indemnización a los propietarios de los vehículos cuyas rutas se iban cancelando, hecho que a su vez le permitía vincular proporcionalmente al SITM autobuses que captaran el número de pasajeros que se liberaba con la desintegración de los buses del T.P.C.

El Municipio a través del tiempo y antes de la iniciación de operaciones del SITM – MIO pasó de 234 rutas del T.P.C. a 24, es decir, que mediante eliminación o modificación de rutas, congelación de entrada de nuevos vehículos, retiro del servicio el noventa por ciento (90%) de rutas del Transporte Público Colectivo, y en cuanto a vehículos se pasó de 4.942, y para mayo de 2022 solo quedaban 482 con tarjeta de operación vigente, lo cual demuestra que el Distrito de Santiago de Cali a la fecha ha cumplido a la letra con su deber de retiro progresivo del T.P.C.

Ahora bien, esas 24 rutas, no han podido ser canceladas reitero por varias circunstancias como la protección constitucional que mediante tutela han obtenido algunos de ellos, pero fundamentalmente porque los hoy accionantes no han tenido la capacidad comprobada a través del SITM para atender las necesidades de las rutas que siguen vigentes del T.P.C.

Adicional a todo lo anterior, el Distrito a través de la Secretaría de Movilidad expidió la Resolución No.4152.010.21.0.1080 de septiembre 12 de 2023 mediante la cual ordenó acciones como la suspensión de nuevas matriculas del servicio público individual de pasajeros, la reposición de vehículos camparos para transporte mixto y colectivo, permitiendo solo la renovación

o reposición de flota por vencimiento de vida útil para implementar el Sistema Inteligente e Integrado de Transporte Público SIITP del Distrito de Santiago de Cali.

Hasta aquí señor Magistrado, podemos manifestar como conclusiones verificables y demostrables que la incapacidad del SITM entre ellos los demandantes de atender las necesidades de transporte de la comunidad caleña que utiliza las rutas del T.P.C., hace imposible que mi Representado, el Distrito de Santiago de Cali pueda tomar decisiones que afecten los derechos de los pasajeros, retirando licencias y congelando rutas del T.P.C.

En relación con la presunta violación a la exclusividad que pregonan los demandantes de acuerdo con su interpretación, es claro que no pueden exigir exclusividad cuando no han tenido la capacidad de cumplir con sus obligaciones contractuales en detrimento de las necesidades del servicio, afectando sustancialmente la movilidad de los habitantes de la ciudad.

Ahora bien, como elementos normativos encontramos que la famosa exclusividad de la que tanto pregona la parte actora, se encuentra descrita en el punto 5º del Convenio Interadministrativo de utilización de vías y operación del Sistema Integrado de Transporte Masivo de Cali es referido a las rutas relacionadas en los anexos 2 y 5 del Convenio disponiendo que la Secretaria (de Tránsito) se abstendrá de otorgar nuevos permisos de ruta o de operación para cualquier modalidad de transporte terrestre sobre los corredores SITM, lo cual no significa que no pudiera coexistir el T.P.C. por dicha exclusividad.

Todo lo anterior, precisamente llevó al Distrito de Santiago de Cali a generar una reestructuración al Sistema de Transporte Público en el cual prima el interés general sobre el particular y teniendo en cuenta la competencia legal citada al inicio de este ítem se procedió a expedir los actos administrativos demandados, los Decretos No.4112.010.020.0159 de abril 18 de 2023 y No.4112.010.020.0579 de julio 14 de 2023, con fundamento en normas del orden nacional como el artículo 99 de la Ley 1955 de 2019 que taxativamente dispone que:

ARTÍCULO 99. APOYO A LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE.

...

Las autoridades territoriales podrán realizar acciones que conduzcan a la sostenibilidad, calidad y cobertura de los sistemas de transporte público para lo cual pueden recurrir a la complementación, integración y articulación de las diferentes modalidades y servicios autorizados, ...”

Igualmente, la Ley 105 de 1993 que exige a las autoridades competentes el diseño y ejecución de políticas dirigidas a fomentar el uso de los medios de transporte actuales.

Se suma a esta lista de normas que fundamentan la expedición de los actos acusados la Ley 1450 de 2011 que en su artículo 84 define los Sistemas Inteligentes de Tránsito y Transporte (SIT) y en su Parágrafo 1º textualmente demanda que: “Las autoridades de tránsito y transporte en su respectiva jurisdicción, expedirán los actos administrativos correspondientes para garantizar el funcionamiento de los sistemas de gestión de tránsito y transporte de proyectos SIT, de acuerdo con el marco normativo establecido por el Gobierno Nacional. ...”, complementando en el Parágrafo 3º que dice: “El montaje de los sistemas inteligentes de transporte, podrá implicar la concurrencia de más de un operador, lo que significará para el usuario la posibilidad de acceder a diferentes proveedores, en diferentes lugares y tiempo. ...”.

En lo local, encontramos el Acuerdo Municipal No.0563 de 2023 “Por el cual se modifican los Acuerdos 0401 de 2016 y 0452 de 2018 y se dictan otras disposiciones.”, que consagra la necesidad de actualizar el Plan Integral de Movilidad Urbana – PIMU para que contemple el Transporte Multimodal y rediseñar e implementar el Sistema de Transporte Público adoptando un modelo inteligente, integrado y sostenible que permita la integración física, operacional o través del Sistema Multimodal y Tarifario del SITM – MIO, con el objetivo de avanzar hacia una movilidad que responda a las necesidades de desplazamiento de sus habitantes.

De acuerdo con lo anterior, señores Magistrados, queda evidenciado que los actos administrativos demandados tienen fundamento en las normas legales tanto nacionales como locales que permiten la complementariedad en el Servicio Público de Transporte Masivo, buscando garantizar la

sostenibilidad, calidad y cobertura del mismos a los habitantes de la ciudad de Cali, a través de la articulación e integración de las diferentes modalidades y servicios autorizados como el T.P.C. y los Camperos o Gualas.

Esta integración entre el SITM – MIO y el T.P.C., se da por la incapacidad logística del SITM – MIO para tener una flota capaz de prestar el servicio eficiente de acuerdo con la demanda proyectada y con estándares de calidad y satisfacción de las necesidades de los usuarios, circunstancias que desde que entró en operación el SITM – MIO no ha logrado cumplir.

Por último, sobre este tema, también carece de sustento la acusación del presunto paralelismo entre SITM – MIO y el T.P.C., pues con el principio de complementariedad, como su nombre lo indica las rutas del T.P.C. fueron reestructuradas para brindar el servicio en zonas donde el SITM – MIO no llega, disponiendo punto de origen y punto de destino diferente a las rutas del SITM -MIO.

En lo referente a la acusación de que el Distrito de Santiago de Cali no situara los recursos necesarios para cubrir la diferencia entre la tarifa al usuario y los costos del Sistema (tarifa técnica, que es igual a la tarifa licitada ajustada) o situarlos solo de forma condicionada, tampoco es de recibo esta acusación puesto que el Distrito de Santiago de Cali se encuentra a paz y salvo con el SITM por esta pretensión, como lo voy a demostrar:

En el inicio del proceso del SITM en la ciudad, se determinó que la financiación del Sistema se haría a través de una correcta implementación del SITM permitiendo captar la mayor porción de la demanda de pasajeros generando por sí mismo ingresos que lo hicieran autosostenible, siendo el papel del Municipio de ese entonces como autoridad Municipal la de fijación mediante acto administrativo de la tarifa al usuario determinada con información suministrada por el ente gestor (METROCALI S.A.), concibiéndose el Sistema como autosostenible y en caso de no hacerlo bajo esos parámetros y por ello se diera la distorsión de los ingresos por la equivocada fijación de la tarifa al usuario, el Distrito de Santiago de Cali debía compensar a los concesionarios los efectos negativos de esa decisiones.

Toda vez que el SITM no cumplía con la captación del número necesario de pasajeros debido a la deficiente prestación del servicio por los Concesionarios, debió hacerse unos ajustes al sistema financiero, variando hacia un esquema sostenible en la que el papel del Distrito es diferente, entrando a subsidiar o subvencionar el Sistema como elemento para contribuir a su rescate y supervivencia.

Lo anterior fundamentado en los artículos 31 y 33 de la Ley 1753 de 2015 que a la letra dicen:

ARTÍCULO 31. *Financiación de sistemas de transporte.* Modifíquese el artículo 14 de la Ley 86 de 1989, el cual quedará así:

“ARTÍCULO 14. *Los sistemas de transporte deben ser sostenibles.* Para ello las tarifas que se cobren por la prestación del servicio de transporte público de pasajeros, sumadas a otras fuentes de financiación de origen territorial si las hubiere, deberán ser suficientes para cubrir los costos de operación, administración, mantenimiento, y reposición de los equipos. En ningún caso el Gobierno nacional podrá realizar transferencias para cubrir estos costos. Lo anterior, sin perjuicio de que las entidades territoriales y/o el Gobierno nacional, dentro del Marco de Gasto de Mediano Plazo, en los casos en que cofinancie estos sistemas, puedan realizar inversiones en la etapa preoperativa en infraestructura física y adquisición inicial total o parcial de material rodante de sistemas de metro o de transporte férreo interurbano de pasajeros incentivando la incorporación de tecnologías limpias y la accesibilidad a los vehículos para personas con movilidad reducida, estrategias de articulación y fomento de la movilidad en medios no motorizados, así como implementación de sistemas de recaudo, información y control de flota que garanticen la sostenibilidad del Sistema”.

Para el caso de cofinanciación de sistemas de metro, el Confis podrá autorizar vigencias futuras hasta por el plazo del servicio de la deuda del proyecto de conformidad con la Ley 310 de 1996, dentro del límite anual de autorizaciones para comprometer vigencias futuras establecidas en el artículo 26 de la Ley 1508 de 2012.

...

ARTÍCULO 33. OTRAS FUENTES DE FINANCIACIÓN PARA LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE. Las entidades territoriales o administrativas podrán establecer recursos complementarios a los ingresos por recaudo de la tarifa al usuario, los cuales serán canalizados a través de los fondos de estabilización y subvención tarifaria.

Estos fondos se adoptarán mediante acto administrativo, el cual deberá señalar las fuentes de los recursos que lo financiarán con criterios de sostenibilidad fiscal de la entidad territorial y/o administrativa.

Las fuentes alternativas de financiación para la obtención de los recursos complementarios podrán ser las siguientes:

1. Recursos territoriales. Las autoridades de los departamentos, municipios, distritos o áreas metropolitanas podrán aportar recursos propios y recursos de capital para la sostenibilidad de los sistemas de transporte público. Para estos efectos las entidades territoriales podrán comprometer un porcentaje del recaudo del impuesto predial unificado para la sostenibilidad de su sistema de transporte público.
2. Contribución por el servicio de parqueadero o de estacionamiento en vía. Los órganos territoriales podrán establecer una contribución a las tarifas al usuario de parqueaderos fuera de vía o estacionamientos en vía y podrán destinar recursos obtenidos por esta fuente para la sostenibilidad y calidad de sus sistemas de transporte. El hecho generador del tributo corresponde al uso del servicio de parqueaderos fuera de vía o estacionamiento en vía, los sujetos activos serán los municipios o distritos. Serán sujetos pasivos los usuarios del servicio gravado.

Corresponderá a los concejos pertinentes definir los elementos del tributo y el sistema y método para definir los costos, y los responsables del cobro, declaración y consignación de los recursos recaudados, de manera que el tributo se ajuste a las condiciones locales.

Deberá cobrarse a todos aquellos usuarios que los estudios técnicos recomienden, considerando las vulnerabilidades de siniestralidad vial y la promoción de energéticos y tecnologías de cero o bajas emisiones.

3. Estacionamiento en vía pública. Las autoridades territoriales podrán cobrar contraprestaciones económicas por el estacionamiento de vehículos o zonas de estacionamiento regulado o denominadas zonas azules o espacio público habilitados para ello, sin perjuicio de que con anterioridad a la entrada en vigencia de la presente disposición hayan implementado el cobro por el estacionamiento en vía en aplicación del artículo 28 de la Ley 105 de 1993. Si así fuere, podrán modificar el marco regulatorio al de la contraprestación, para regirse por lo dispuesto en este numeral.
4. Contraprestación por el acceso a zonas con infraestructuras que reducen la congestión. Las autoridades territoriales que adopten Plan de Movilidad Sostenible y Segura podrán establecer precios públicos diferenciales por acceso a zonas con infraestructuras de transporte construida para minimizar la congestión, cuyo cobro podrá realizarse a través de Sistemas Inteligentes de Transporte, pórticos o servicios de recaudo electrónico vehicular -REV- u otros.

El precio será fijado teniendo en cuenta el tipo de vía o zona; los meses, días u horas determinadas de uso; y el tipo de servicio del vehículo, el número de pasajeros o el tipo de vehículo. Deberá cobrarse a todos aquellos usuarios que los estudios técnicos recomienden, considerando la seguridad vial y la promoción de energéticos y tecnologías de cero o bajas emisiones.

5. Contraprestación por acceso a áreas con restricción vehicular o por circulación en el territorio. Las autoridades territoriales podrán incluir como mecanismo de gestión de la demanda y circulación vehicular, contraprestaciones por circulación plena en el territorio o definir áreas de congestión en las que sea necesario condicionar o restringir espacial o temporalmente el tránsito vehicular. La circulación en el territorio o el acceso a estas áreas podrá generar contraprestaciones o precios públicos a favor de la entidad territorial, quien definirá su valor y condiciones con base en estudios técnicos, según el tipo de medida, con fundamento en el avalúo del vehículo, impactos en materia ambiental y seguridad vial, tipo de vía o zona; los meses, días u horas determinadas de uso; y el tipo de servicio del vehículo, el número de pasajeros o el tipo de vehículo, entre otros.

En las áreas metropolitanas, la región metropolitana o donde haya autoridades regionales de transporte debidamente conformadas, los alcaldes municipales o distritales podrán, de común acuerdo, establecer áreas con restricción vehicular metropolitanas o regionales, para lo cual podrán ceder directamente los recursos obtenidos por este mecanismo a un fondo metropolitano o supramunicipal para la financiación del transporte público.

6. Multas de tránsito. Las entidades territoriales podrán destinar un porcentaje hasta del 60% del recaudo correspondiente a la entidad territorial por concepto de multas de tránsito para el funcionamiento sostenible de sus sistemas de transporte público masivo y colectivo o transporte no motorizado. Dicho porcentaje deberá ser definido y soportado por un análisis técnico y financiero que identifique los costos y gastos financiados por el concepto de multas, los programas y proyectos que se pueden financiar y los indicadores de seguimiento a los objetivos de seguridad vial.
7. Factor tarifario al transporte público. Las autoridades de transporte podrán modificar las tarifas de los servicios de transporte público colectivo o masivo, a partir de la aplicación de factores tarifarios que permitirán obtener recursos para la sostenibilidad de otros servicios colectivos o masivos que operen en su jurisdicción.

Además de las anteriores fuentes de financiación y pago, se podrán utilizar recursos de otras fuentes como sobretasa a la gasolina o al ACPM, en el porcentaje que le corresponde a la entidad territorial, así como recursos obtenidos a través de ingresos no operacionales.

Los Otrosí No. 3 y 4 suscritos en el 2014 por el Distrito de Santiago de Cali y METROCALI como partes del Convenio de Vías; se creó e implementó el Fondo de Estabilidad y Subsidio a la demanda del SITM "FESDE", Fondo que permite aportar recursos públicos para lograr la estabilización del Sistema.

En línea con el mismo papel de financiación del Sistema vía subsidio o subvención que asumió mi Representado el Distrito de Santiago de Cali, se eliminó su responsabilidad patrimonial frente a METROCALI y/o los

Concesionarios por su rol en la fijación de la tarifa, pues ya se tenía claridad que el problema financiero del SITM era estructural y su sostenibilidad dependía de factores distintos a la eventual fijación de un delta tarifario por la determinación de la tarifa del usuario. Así la responsabilidad del Distrito paso a ser la de apropiar recursos para subsidiar o subvencionar el Sistema.

El Distrito entonces en cumplimiento de lo establecido en la Ley 1753 de 2015 apoya al Sistema con rentas públicas, con las limitaciones propias del principio de legalidad del gasto, el marco fiscal de mediano plazo y el comportamiento del recaudo de las fuentes autorizadas para el efecto, entra a subsidiar el Sistema, pero ya no es garante del diferencial tarifario.

En lo Distrital, los actos acusados tienen respaldo en el Acuerdo 0563 de 2023 expedido por el Concejo Distrital de Santiago de Cali, cuyo objeto fue modificar los Acuerdos 0401 de 2016 y 0452 de 2018, para establecer, modificar y destinar unas rentas con el fin de contribuir a la sostenibilidad de todos los componentes del Sistema Integrado de Transporte Masivo-SITM, con el fin de obtener fuentes de financiación de origen territorial de acuerdo a lo previsto en la Ley 1753 de 2015 y el artículo 97 de la ley 1955 de 2019 (Plan Nacional de Desarrollo) que autorizaron a las entidades territoriales la posibilidad de subvencionar con recursos complementarios a los ingresos por recaudo de la tarifa al usuario, para contribuir a la sostenibilidad de los sistemas de transporte, a la calidad del servicio y de su infraestructura, incrementar la seguridad ciudadana, la atención y protección al usuario, al mejoramiento continuo del sistema y contar con mecanismos de gestión de la demanda.

Este Acuerdo modificó las fuentes de financiación para contribuir a la sostenibilidad de todos los componentes del Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM-MIO, en el marco de lo dispuesto en el artículo 33 de la Ley 1753 de 2015, modificado por el artículo 97 de la Ley 1955 de 2019, en el cual se reorientaron rentas y se modificó la destinación de los recursos de la sobretasa a la gasolina.

El artículo 26 ibidem, estableció la destinación de los recursos de la sobretasa a la gasolina y su distribución en el tiempo de acuerdo con los porcentajes allí determinados, para la financiación de la infraestructura vial, física, tecnológica de recaudo, control y gestión, el material rodante, la seguridad y cultura, así como las demás estrategias que se definan para la sostenibilidad integral del Sistema Integrado de Transporte Masivo-MIO.

Posteriormente y con base en este acuerdo, se suscribió el otro sí No. 07 al convenio de uso de vías (Entre el ente gestor Metro Cali y el Distrito de Santiago de Cali), el otro documento demandado el cual modificó lo referente a los recursos para cubrir el diferencial tarifario, estableciendo cuales serían los recursos de origen Distrital para la Sostenibilidad del SITM – MIO, en armonía con el concepto contenido en la Ley 1955 de 2019, vigente para el momento de la expedición de ese acuerdo, indicando el compromiso del ente territorial de AFORAR los recursos en el presupuesto de cada vigencia fiscal que se proyecten generar con las rentas destinadas en el Acuerdo 0563 de 2023, ya no solamente para cubrir el diferencial tarifario, sino para contribuir en general a la sostenibilidad del sistema, desde luego con sujeción a las disponibilidades presupuestales y al marco fiscal de mediano plazo del Distrito, tal como acontecía con el Otrosí No.04.

Establece dicho modificadorio en su cláusula primera que el Distrito se obliga a aforar en el presupuesto de cada vigencia fiscal los recursos económicos que se proyecten generar con las rentas destinadas para lograr la sostenibilidad del SITM-MIO conforme a los valores viabilizados por el Comité de Movilidad.

El Acuerdo Distrital No 563 de 2023 está vigente y es en este acto en el cual se fundamenta el modificadorio No 7 del que hoy se pretende la nulidad, se estableció que los recursos frente a los cuales el Distrito se obligó a aforar en el presupuesto de cada vigencia que se pretendan generar con las rentas que se recauden (tasa por congestión, contribución por el servicio de parqueaderos, explotación económica en vía pública, renta reorientadas- sobretasas a la gasolina), están destinados a la ejecución de las actividades tales como Plan de Infraestructura COMPES, Adquisición de material rodante, plan de recuperación de flota PPRF, Infraestructura tecnológica de recaudo, control y gestión, Plan de Mejoramiento Malla

vial, construcción y mantenimiento ciclo infraestructura, seguridad y cultura, pago fresa/debca, desintegración física, pago patios y talleres y FESDE , para lograr la sostenibilidad del sistema SITM-MIO, dirigido a todos los agentes del sistema(concesionarios de la operación de transporte, concesionario de recaudo y tecnología, concesionarios de construcción de patios y talleres, el administrador de los recursos, el ente gestor entre otros que se definan por tales por Metro Cali.)

Igualmente, hay que expresarle al Honorable Tribunal en cuanto a la demanda contra el Otrosí No.7 de 2023, que los accionantes no han demostrado ser parte del convenio de utilización de uso de vías suscrito entre la Secretaría de Tránsito y Transporte de Santiago de Cali y Metro Cali S.A., y tampoco han demostrado en su demanda que tengan un interés directo en el mismo, lo que hace improcedente su legitimación por activa en este caso.

Tampoco puede pasar desapercibido para el operador judicial que el mismo contrato de concesión suscrito con cada uno de los demandantes, consagra la cláusula de regulación de riesgos en el punto 89.8 que dispone expresamente que el concesionario asume: “Los efectos favorables y/o desfavorables de los cambios regulatorios, administrativos, legales o constitucionales que afecten al concesionario”.

Como se puede apreciar señores Magistrados, mi representado el Distrito de Santiago de Cali, ha obrado conforme a derecho expidiendo los actos acusados con fundamento en las normas legales vigentes sobre el tema, que permiten por un lado la complementariedad en el servicio de transporte público urbano entre el sistema integrado de transporte masivo y el transporte público colectivo, haciendo prevalecer el interés general de los habitantes de esta Ciudad sobre los intereses particulares y gestionando un sistema financiero sostenible para el SITM, aportando los subsidios o subvenciones que la ley y el presupuesto le permiten, dejando sin fundamento los argumentos expuestos por los demandantes, sobre dichos actos administrativos se expidieron para alterar los resultados de los arbitrajes, razones más que suficientes para solicitar respetuosamente se denieguen las pretensiones de la demanda interpuesta.

EXCEPCIONES PREVIAS

Sin perjuicio de los argumentos anteriores, no están llamadas a prosperar las pretensiones de la demanda con base además en las siguientes excepciones:

1. INEPTITUD SUSTANTIVA DE LA DEMANDA: ACTO ADMINISTRATIVO COMPLEJO.

Honorables Magistrados, nótese que los actos administrativos demandados (Decreto No. 4112.010.20.0159 de abril 18 de 2023 y Decreto No. 4112.010.20.0579 de julio 14 de 2023) no tienen existencia jurídica separada e independiente, toda vez que se expidieron en cumplimiento a lo dispuesto en los artículos 34 y 35 del Acuerdo No. 0563 de febrero 23 de 2023 expedido por el Concejo Municipal de Santiago de Cali, los cuales dispusieron:

“Artículo 34. MODIFICACIÓN DEL PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD URBANA-PIMU. El Alcalde del Distrito de Santiago de Cali deberá expedir dentro de los tres (03) meses siguientes, contados a partir de la publicación del presente Acuerdo, los actos administrativos necesarios para modificar el PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD URBANA-PIMU que permita adecuar el Sistema de Transporte Público a las necesidades del Distrito, de acuerdo a lo establecido en los artículos 98 y 100 de la Ley 1955 de 2019, o la norma que la modifique, adicione o sustituya.

Artículo 35. SISTEMA INTELIGENTE INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO. La Administración Distrital rediseñará e implementará el sistema de transporte público de la ciudad, para adoptar un modelo inteligente, integrado y sostenible, donde converjan la intermodalidad, la integración física, operacional y tarifaria del SITM-MIO, incluyendo el MIO CABLE, el transporte público colectivo tradicional a través de la figura de sistemas de transporte complementario, los camperos y demás modos y modalidades legales de transporte público, que se denominará Sistema Inteligente Integrado de Transporte Público- SIITP.

Lo anterior, con el propósito que Santiago de Cali avance hacia una movilidad que responda a las necesidades de desplazamiento de población, se minimice los efectos negativos del transporte tales como la siniestralidad, la contaminación ambiental y la congestión vehicular.

El Gobierno Distrital gestionará ante el Gobierno Nacional los recursos para garantizar la cofinanciación del Sistema Inteligente e Integrado de Transporte Público - SMTP una vez culmine su implementación de acuerdo con las condiciones establecidas en el Plan Nacional de Desarrollo y en las leyes vigentes para tal efecto”.

Así pues, el accionante debió incluir, además de los actos administrativos demandados, el Acuerdo No. 0563 de febrero 23 de 2023 expedido por el Concejo Municipal de Santiago de Cali, pues se itera, los actos administrativos demandados no tienen existencia jurídica separada e independiente, es decir, se trata de un acto administrativo complejo pues se expidieron con la concurrencia sucesiva de dos voluntades administrativas, esto es, el Concejo Municipal de Santiago de Cali y el Distrito de Santiago de Cali.

Precisamente sobre el acto administrativo complejo, en reciente providencia, el Consejo de Estado puntualizó:

“2.1.1. Características del acto administrativo complejo

Los actos administrativos pueden clasificarse, según el número de órganos que intervienen en su expedición, en simples y complejos. Los primeros son aquellos que se profieren por una sola autoridad, independientemente de que esta sea individual o colegiada, y los segundos son los que se emiten con la concurrencia sucesiva de dos o más voluntades administrativas. Estos últimos, a su vez, se subclasifican, por un lado, en actos complejos propios, en los que intervienen varios órganos diferentes en su expedición. Y por el otro, en complejos impropios, en los que, si bien existe concurrencia de voluntades en su producción, esta se da al interior de una misma entidad, por lo general entre autoridades de distinta jerarquía, como cuando se resuelven los recursos del procedimiento administrativo¹.

¹ Cfr. Luis Enrique Berrocal Guerrero, Manual del acto administrativo, 7.^a ed., Bogotá, Librería Ediciones del Profesional, 2016, p. 173.

En ese sentido, respecto del acto complejo, en sentencia del 15 de octubre de 1964, la Sala Plena de lo Contencioso Administrativo de esta Corporación señaló que, a pesar de que está formado por la concurrencia de diversas voluntades, como este es único, cuando se pretende su nulidad debe acusarse su total complejidad, aunque el vicio solo afecte a uno de los actos que lo integran, ya que²:

«[...] habiendo unidad de contenido y unidad de fin en las diversas voluntades que se unen para producirlo, la serie de actos que lo integran no tiene existencia jurídica separada e independiente. El acto que se firma es un acto único es la voluntad declarada, por la fusión en una sola voluntad de las voluntades de los órganos que concurren en el proceso de formación del acto».

Luego, en sentencia del 27 de octubre de 1972³, la Sala Plena agregó que el acto complejo existe por mandato de la ley⁴ o de manera circunstancial cuando se presentan recursos del procedimiento administrativo⁵. De ese modo, su configuración no depende de la determinación de la autoridad administrativa de caracterizarlo bajo esa forma. Y en sentencia del 14 de febrero de 2012, con base en el anterior criterio jurisprudencial, precisó que «los actos administrativos complejos son aquellos que se forman por la concurrencia de una serie de actos que no tienen existencia jurídica separada e independiente y que provienen de diversas voluntades y autoridades, generándose así una unidad de contenido y de fin, de tal suerte que las diversas voluntades concurren para formar un acto único»⁶.

² Consejo de Estado, Sala Plena de lo Contencioso Administrativo, sentencia del 15 de octubre de 1964, rad. 1015.

³ Cfr. Consejo de Estado, Sala Plena de lo Contencioso Administrativo, sentencia del 27 de octubre de 1972, rad. 023.

⁴ Esto se predica del acto complejo propio.

⁵ Es lo que se da con el acto complejo impropio.

⁶ Consejo de Estado, Sala Plena de lo Contencioso Administrativo, sentencia del 14 de febrero de 2012, rad. 11001-03-26-000-2010-0036-01(IJ).

Así las cosas, es posible evidenciar las características distintivas de los actos administrativos complejos de la siguiente manera⁷:

1. Están constituidos por la concurrencia sucesiva de varias declaraciones de voluntad administrativa en su formación, la cual está mandada por el ordenamiento jurídico superior o por la necesidad de resolver los recursos del procedimiento administrativo.
2. Estas manifestaciones de voluntad han de tener unidad de finalidad u objeto y contenido.
3. Entre ellas se presenta una relación de interdependencia en la que jurídicamente una no existe sin la otra.

Para lo que aquí interesa, como ejemplos comunes de estos actos administrativos complejos en los que han de intervenir distintos órganos en su producción, se tienen, entre otros, los de las ordenanzas de las asambleas departamentales y los acuerdos de los concejos municipales, que para existir requieren de la sanción del gobernador y del alcalde, respectivamente⁸. Los actos de los gerentes de entidades descentralizadas que necesitan de la aprobación de la junta directiva⁹. Los actos del Gobierno Nacional otorgando ascensos militares que demandan aprobación del Senado de la República¹⁰ y, en general, todos aquellos en los que la existencia jurídica de la decisión de un órgano dependa de la aprobación de otro, de igual o superior jerarquía¹¹.

A partir de lo último, es conveniente indicar que no toda actuación convergente entre dos órganos distintos para la producción de un único acto implica la existencia de un acto complejo, pues en ciertos casos

⁷ 29 Cfr. Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Segunda, Subsección A, sentencia del 26 de abril de 2018, rad. 18001-23-31-000-2011-00044-01(1237-16).

⁸ Cfr. Consejo de Estado, Sala de Consulta y Servicio Civil, concepto del 4 de septiembre de 1992, rad. 423.

⁹ Cfr. Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Segunda, sentencia del 16 de diciembre de 1994, rad. 7322

¹⁰ Cfr. Consejo de Estado, Sala de Consulta y Servicio Civil, concepto del 3 de diciembre de 1993, rad. 561.

¹¹ Luis Enrique Berrocal Guerrero, op. cit., p. 178.

una de estas actuaciones puede ser de las que se conocen como preparatorias o de mero trámite en relación con el acto administrativo definitivo, tales como los conceptos, proyectos, las informaciones, proposiciones, etc.¹². En estos eventos, resulta clave reiterar que, ante la ausencia de una de las manifestaciones de voluntad concurrentes, el acto complejo ni siquiera llega a existir y, por lo tanto, a producir efectos; mientras que, si falta un acto preparatorio, el acto definitivo puede existir si la autoridad que lo expide tiene la competencia para expedirlo por sí sola sin necesidad de una posterior aprobación por otra, pudiendo así producir efectos hasta que su presunción de legalidad no sea desvirtuada ante la jurisdicción de lo contencioso administrativo.” Consejo de Estado. Sección Segunda. Sentencia de enero 26 de 2023. Exp. 11001032500020210020900 (1324-2021). Ponente Dr. William Hernández Gómez.

2. INDEBIDA ESCOGENCIA DEL MEDIO DE CONTROL

Si bien lo pretendido por la parte accionante es la reparación de unos perjuicios por la expedición de unos actos administrativos de carácter general que gozan de legalidad, pero que presuntamente afectan los Contratos de Concesión suscritos, lo que generaría una indemnización, debió la parte actora hacer uso de otro medio de control y no del medio de control de nulidad y restablecimiento del derecho.

3. INEXISTENCIA DEL CONCEPTO DE VIOLACIÓN DE LAS SUPUESTAS NORMAS VIOLADAS

Honorables Magistrados, nótese que, si bien la parte accionante señala las normas infringidas con la expedición de los actos administrativos demandados, también lo es que no elabora un razonamiento juicioso que sustente dicha vulneración, incumpliendo de esta forma con el deber que le impone el numeral 4º del artículo 162 del Código de Procedimiento y de lo Contencioso Administrativo.

¹² Cfr. Jacqueline Morand-Deville, Curso de Derecho Administrativo, Zoraida Rincón Ardila y Juan C. Peláez (traductores), Bogotá, Universidad Externado de Colombia, 2010, p. 372.

La satisfacción de este requerimiento legal solo se cumple cuando en el libelo demandatorio se consigna expresamente la invocación normativa y la sustentación de los cargos, actuaciones que en mi consideración omite la parte actora.

4. FALTA DE COMPETENCIA DEL TRIBUNAL CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO DEL VALLE POR EXISTENCIA DE CLAÚSULA COMPROMISORIA.

De la lectura de los hechos y pretensiones del libelo de la demanda se concluye que las pretensiones solicitadas por el accionante se fundamentan en el presunto incumplimiento contractual entre METRO CALI S.A. y el GRUPO DE TRANSPORTE MASIVO S.A. – GIT MASIVO y BLANCO Y NEGRO MASIVO S.A., litigios que actualmente se encuentran en conocimiento del Tribunal de Arbitramento por el ejercicio de la cláusula compromisoria, razón por la cual, mal haría este cuerpo colegiado en pronunciarse sobre pretensiones de índole contractual.

5. INNOMINADA

Solicito al señor Magistrado se sirva declarar oficiosamente al momento de proferir sentencia los hechos exceptivos que sean advertidos y probados en el transcurso del proceso que favorezcan a mi representada.

6. BUENA FE

El Distrito de Santiago de Cali como entidad demandada, en todas sus actuaciones ha obrado de buena fe en el caso que nos ocupa, con base en las pruebas aportadas no existe posibilidad de que la entidad le reconozca sus pretensiones, puesto que mi Representada en cumplimiento a las normas legales expidió actos administrativos de carácter general que gozan de legalidad.

PRUEBAS

Solicito respetuosamente al señor Juez se sirva tener como tales las aportadas debidamente al proceso, además de las siguientes:

DOCUMENTALES

1. Convenio Interadministrativo suscrito entre METROCALI y Secretaría de Tránsito, Modificatorio Convenio Vías No.7 y No.8 y Otrosí Convenio Vías No.1, 2, 3, 4, 5 y 6. (219 folios)
2. Proceso Arbitral – BLANCO Y NEGRO (221 folios)
3. Proceso Arbitral – GIT MASIVO (298 folios)
4. Acuerdo No.0400 de 2016 "Por el cual se autoriza al Alcalde de Santiago de Cali para realizar un aporte al fondo de estabilización y subsidio a la demanda del sistema integrado de transporte masivo de Santiago de Cali -MIO- y se dictan otras disposiciones". (4 folios)
5. Acuerdo No.0452 de 2018 "Por el cual se establecen modifican y destinan unas rentas dirigidas al financiamiento integral del sistema integrado de transporte masivo SITM-MIO, se concede una autorización y se dictan otras disposiciones". (13 folios)
6. Acuerdo No.0563 de 2023 "Por el cual se modifican los Acuerdos 0401 de 2016 y 0452 de 2018 y se dictan otras disposiciones". (19 folios)
7. Decreto 4112.010.20.0693 de octubre 18 de 2022 "Por el cual se dictan directrices administrativas para el mejoramiento del Sistema de Transporte Público del Distrito Especial de Santiago de Cali". (15 folios)
8. Decreto 4112.010.20.0266 de mayo 16 de 2023 "Por el cual se reglamenta el Fondo Cuenta "Sobretasa a la Gasolina" creado mediante el Acuerdo 0563 de 2023 y se dictan otras disposiciones". (11 folios)
9. Laudo Arbitral de noviembre 29 de 2018 - Grupo Integrado De Transporte Masivo S.A. Vs. Metro Cali S.A. (237 folios)
10. Resolución No.4152.010.21.0.1080 de septiembre 12 de 2023 "Por medio de la cual se ordenan acciones necesarias para la implantación del Sistema Inteligente e Integrado de Transporte Público de Santiago de Cali – SIITP – adoptado mediante Decreto 4112.010.20.0579 de 2023". (16 folios)

ANEXOS

- Poder otorgado con sus anexos (31 folios)
- Documentos relacionados en el acápite de pruebas documentales. (1143 folios)

NOTIFICACIONES

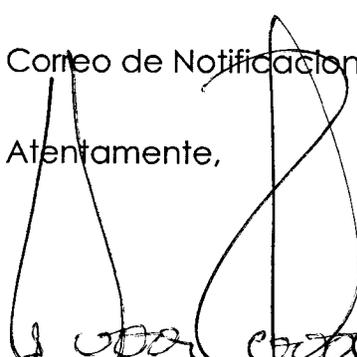
Las personales las recibiré en la Secretaría del Juzgado o en mi domicilio profesional ubicado en la carrera 13 No.93-68 Oficina 301 Edificio Rivera del Parque 93 de la ciudad de Bogotá o en carrera 4 No.12-41 Oficina 309 del Edificio Seguros Bolívar de la ciudad de Cali, Celular: 315460283.

Correo Electrónico: ruizwilson1@hotmail.com

La entidad demandada, SANTIAGO DE CALI, DISTRITO ESPECIAL, CULTURAL, TURÍSTICO, EMPRESARIAL Y DE SERVICIOS las recibirá en el Centro Administrativo Municipal (CAM) Avenida 2 Norte #10 - 70. Santiago de Cali - Valle del Cauca – Teléfono: 6028879020.

Correo de Notificaciones Judiciales: **notificacionesjudiciales@cali.gov.co**

Atentamente,



WILSON RUIZ OREJUELA

C.C. No. 16.739.501 de Cali

T.P. No. 77.723 del C.S. de la J.