

4
Años



Informe de Gestión
conjunto de la
Junta Directiva
y la Gerencia



2015



2014



2013

Suma
2016

- Bogotá D.C., 24 de marzo de 2017 -

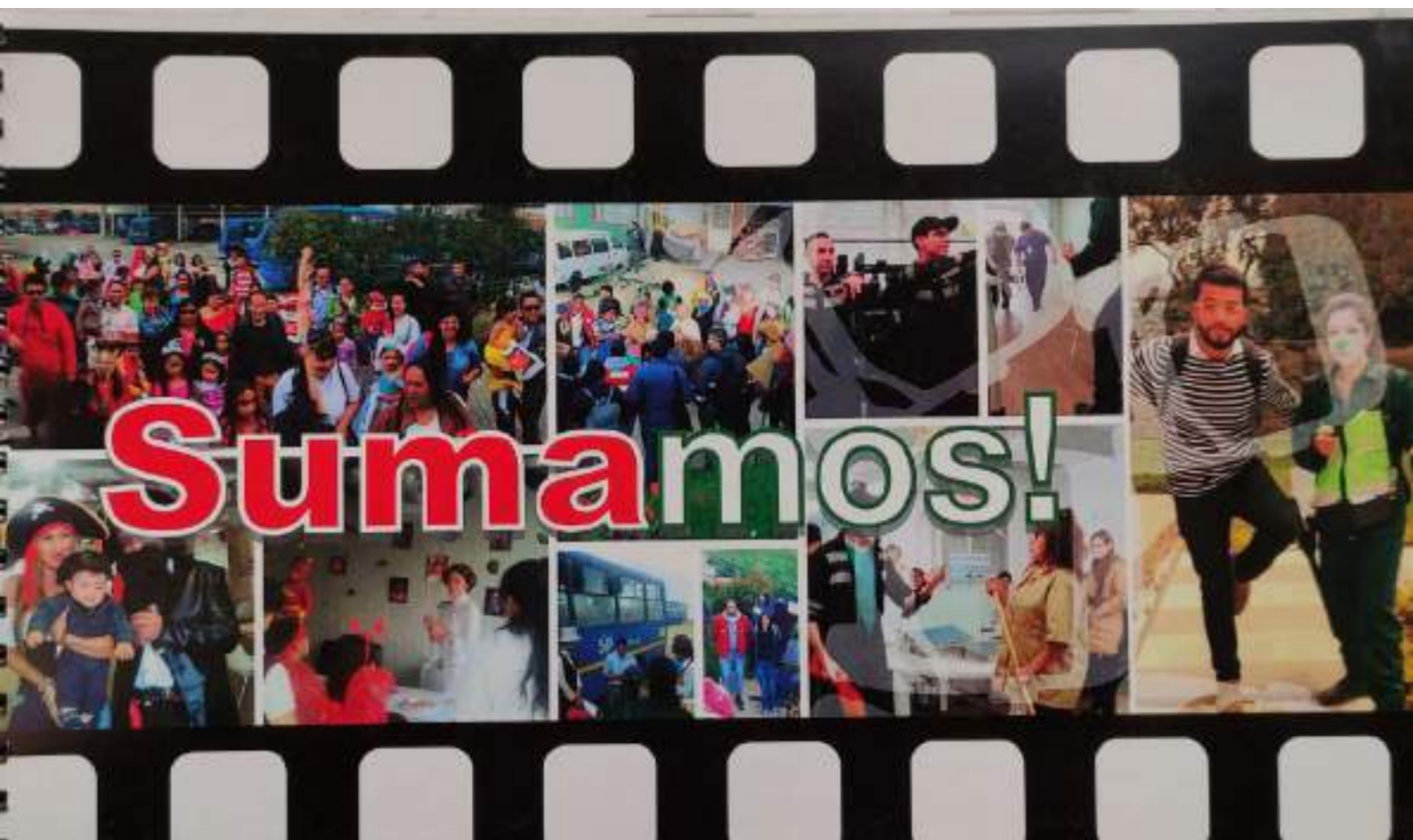


¡Aquí, siempre

¡Bienvenidos a Casa!

FELIZ HALLOWEEN

Escuela Primaria
de Ping Pong



Sumamos!



4 Años Suma 2016

Apreciados Socios de Suma, reciban en nombre de la Junta Directiva y de la Gerencia General, nuestro saludo y cordial bienvenida a esta asamblea de socios, correspondiente al periodo que comprende desde el 01 de enero de 2016 hasta el 31 de diciembre de 2016.

Durante este periodo se cumplió el 4 año de operación ininterrumpida, la cual arrancó en octubre de 2012, dicha operación se vio empañada en grandes dificultades operacionales y financieras lo que ha afectado la operación regular del Contrato No 10 de 2010 suscrito con Transmilenio.

En la actualidad se encuentran funcionando 26 rutas zonales y 13 alimentadoras, asociadas al contrato No. 010 de 2010; de las cuales 8 no se encontraban dentro del sistema de rutas contratado, pero fueron definidas como prioritarias para la ciudad, por Transmilenio S.A.; del total de las 54 rutas zonales adjudicadas a Suma en la licitación solo el 44% han iniciado operación en algún momento y de estas el 33% no se encontraban dentro del esquema ofertado para la zona, además 5 rutas que iniciaron operación fueron suspendidas debido a la baja demanda.

La no implementación del total de las rutas tiene varias causas:

Diseño de rutas con baja demanda: Basado en los parámetros de diseño, se planteó un sistema integrado, pero al no poder hacer la implementación de la manera planeada, siguieron existiendo rutas tradicionales que cubrían la demanda de rutas del SITP; las cuales se vieron afectadas por tener baja demanda y no se lograron implementar de la manera diseñada.

Prioridad de rutas adicionales a operar: Al iniciar la operación, se generó la necesidad de implementación de nuevas rutas, y rutas alimentadoras que no estaban dentro del esquema inicial de contratación.

Demora en la implantación de infraestructura del Sistema: El incumplimiento en la entrega de los patios definitivos, el retraso en la implementación del componente de recaudo y la integración del Sistema, han ocasionado sobrecostos en la operación.

Duplicidad de rutas en la implementación: La Administración tomó la decisión de mantener rutas del transporte tradicional con recorridos similares y/o paralelos a los puestos en operación por los Concesionarios del SITP.

Creación del Sistema provisional: La Administración Distrital con su decisión de generar el sistema provisional creó una competencia claramente desigual para el SITP. Esta competencia impidió que las rutas concesionadas no alcanzarán la demanda esperada.

Baja demanda de pasajeros: En el comienzo de la implementación, al no tener todas las condiciones planeadas para el Sistema Integrado, como: Disponibilidad de síos de recarga y adquisición de tarjetas, baja pedagogía dada a los pasajeros, presencia del sistema tradicional operando en paralelo, no permitió que los pasajeros proyectados se hubiesen cumplidos.

Afectación por la operación de EGOBUS y COOBUS: EGOBUS Y COOBUS, por condiciones financieras, operativas y de negocio no lograron entrar a operar de la manera prevista, lo que trajo a los operadores que tenían rutas compartidas con estas empresas una dificultad en la operación y la atención de la demanda, y sobre todo en el proceso de implementación del sistema. El 39% de las rutas del diseño original de Suma son compartidas con estos Concesionarios. Cabe resaltar que a la fecha no se han implementado, por parte del Distrito y

Transmilenio S.A., las medidas correspondientes que permitan, efectivamente el inicio de la operación integrada del 100% del transporte público en la ciudad, como lo establece el Decreto 309 de 2009.

Como resultado de lo expuesto anteriormente, Suma ha presentado unas pérdidas acumuladas desde el inicio de operación hasta diciembre de 2016 de \$143.882 millones, teniendo en cuenta los gastos preoperativos y los intangibles, y ha dejado de recibir más de \$165.000 millones de pesos de flujo de Caja Libre en el mismo período de tiempo, los cuales están siendo reclamados a TMSA en el Tribunal de Arbitramento.

Para el año 2016 la compañía tuvo unos ingresos operacionales de \$112.510 millones con un EBITDA de \$7.281 millones y una utilidad neta de -\$23.692 millones, explicado principalmente por intereses financieros por valor de -\$22.540 millones y por depreciaciones y amortizaciones por valor de \$23.000 millones y otros ingresos por valor de \$12.641 millones, los cuales corresponden principalmente a la reclamación por accesibilidad.

El comportamiento descrito se explica por el no cumplimiento de las expectativas de ingresos de la compañía, principalmente por la inferior demanda que se ha presentado frente a la esperada, a una remuneración de los costos directos deficitaria y a la no remuneración completa de la inversión de los vehículos usados.

Para constatar el comportamiento operacional del sistema y la falta de atención acertada por parte de Transmilenio S.A, Suma junto con los otros concesionarios del SITP han contratado al Exministro de Hacienda, Rudolf Hommes, como representante del grupo para encontrar salidas de corto plazo y salidas estructurales; adicionalmente se ha participado en mesas técnicas de negociación que le permitieron plantear directamente al Alcalde Mayor de Bogotá, Dr. Enrique Peñalosa, en tres reuniones su punto de vista del origen de los problemas y sus posibles soluciones.

Judicialmente, durante el año 2016 la actuación de Suma se enfocó, a la contestación de la demanda de reconvención de Transmilenio S.A y a la reforma de la demanda instaurada en contra de la entidad antes mencionada, en el Centro de arbitraje y Conciliación de la Cámara de Comercio de Bogotá.

Entorno Económico

En un ambiente de contracción de América Latina, Colombia creció un 2% liderado principalmente por los sectores de establecimientos financieros, construcción y servicios sociales que, los cuales aportaron el 85% del crecimiento mencionado, aunque cabe mencionar que el sector industrial mantuvo un crecimiento continuo y aportó con un crecimiento propio del 3%, lo cual se puede explicar con la reapertura de Reficar. En cuanto a los sectores con comportamiento negativo se destaca el sector de minas y carbón el cual se contrajo en 6,5%.

En cuanto los indicadores macroeconómicos del País su comportamiento fue el siguiente. Se presentó una inflación anual del 5,75%. Dicho comportamiento puede tener un impacto de \$6.050 millones

adicionales a los costos y gastos del 2017 por la indexación que se realiza a comienzo de año por los proveedores de repuestos y servicios, cabe resaltar que el incremento autorizado para el salario mínimo fue del 7%.

La Tasa Representativa del Mercado tuvo una revaluación del 4,7%, el promedio del año fue de \$3.040 frente a una tasa de diciembre de \$3.140 y el total de empresas en dólares durante el año fue de USD 1.379.689 utilizando la tasa promedio del año el efecto de la revaluación fue una disminución

del costo en \$1.509 millones.

La DTE esta se incrementó en un 31,4%, lo que implicó un sobre costo de \$2.562 millones en los intereses financieros del crédito sindicado.

En cuanto a combustibles al ACPM el valor por galón pagó por la organización de enero a diciembre presentó un incremento del 0,32%, cabe decir que el promedio mensual fue de \$6.830 lo que permitió un ahorro de \$371 millones en el año.



Convergencia a Normas Internacionales de Información Financiera

De conformidad con lo previsto en la Ley 1314 de 2009 compilada el Decreto Único Reglamentario 2420 de 2015, Decreto 3022 y 3023 de 2013 de la Compañía pertenece al Grupo 2 de preparadores de la información financiera. El período obligatorio de transición comienza el 1 de enero de 2015 y la emisión de los primeros estados financieros comparativos bajo Normas Internacionales de Información Financiera para Pequeñas y Medianas Entidades (PYMES) será al 31 de diciembre de 2016.

El primer impacto de dicha convergencia fue en el Estado Financiero de Apertura con corte a 1 de enero de 2015 por valor de -\$3,9 millones, afectando el

patrimonio en la cuenta de adopción por primera vez; entre los aspectos más importantes a tener en cuenta para la presentación de los estados financieros encontramos entre otros, los siguientes:

1. Medición permanente de los elementos del Estado de Situación Financiera vía revaluación o deterioro.

2. Definir una metodología para la valoración de las contingencias y diseñar un plan de trabajo para revisar continuamente dichas contingencias, evitando efectos onerosos futuros.

Reforma Tributaria

A finales del año 2016 quedó en firme la reforma tributaria propuesta por el Gobierno Nacional, a continuación se destacan los aspectos más importantes:

• Impuesto de renta:

o A partir del 2019 solo existirá el impuesto de renta. Se eliminó el CREE, la sobretasa al CREE y el impuesto a la riqueza.

o La reforma armoniza el sistema tributario con las nuevas normas contables aplicables a todas las empresas (Normas Internacionales de Información Financiera - NIIF).

o Las sociedades tendrán a partir de 2019 una tarifa única del 33%.

o Durante el 2017 la tarifa será del 34% más 6% de sobretasa, y para el 2018 del 33% más 4% de sobretasa. La sobretasa solo aplica a las empresas que tengan utilidades mayores a \$800 millones.

o Las sociedades podrán deducir del impuesto sobre la renta el IVA sobre los bienes de capital utilizados en procesos productivos, es decir, los que compran para expandirse, mejorar los negocios e invertir (maquinarias,

fábricas, nuevas tecnologías, entre otras).

• Impuestos verdes: Con el propósito de proteger el medio ambiente, la reforma creó un impuesto sobre las emisiones de carbono de todos los combustibles fósiles. Por otro lado, la reforma creó un impuesto al consumo de bolsas plásticas para estimular el uso de bolsas reutilizables y biodegradables.

• Cambios en el IVA:

o Alimentos básicos de la canasta familiar sin IVA. No tendrán IVA la leche, los huevos, el queso, las carnes, los cereales, las frutas y las verduras, la educación, los servicios médicos y medicamentos, ni el transporte público.

o Se estableció una tarifa general del IVA del 19%.

o Los estratos 1, 2 y 3 no pagarán IVA en servicios de internet ni en computadores hasta de \$1,5 millones, ni en celulares y tabletas hasta de \$650 mil.

o Toallas higiénicas, bicicletas y carros eléctricos, que estaban gravados al 16%, quedaron con un IVA preferencial del 5%.

Principales Impactos

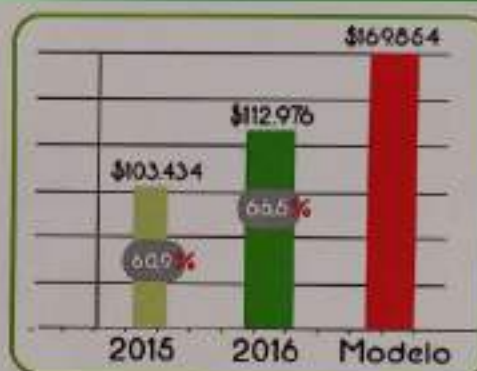
En cuanto al combustible se estima un incremento por el IVA del 19% en \$2.539 millones y por el impuesto verde de \$426 millones para el año 2017; para repuestos y servicios se espera un incremento de \$600 millones por el aumento del IVA.

4
Años
Suma 2016

Ingresos



**Cifras expresadas en millones*



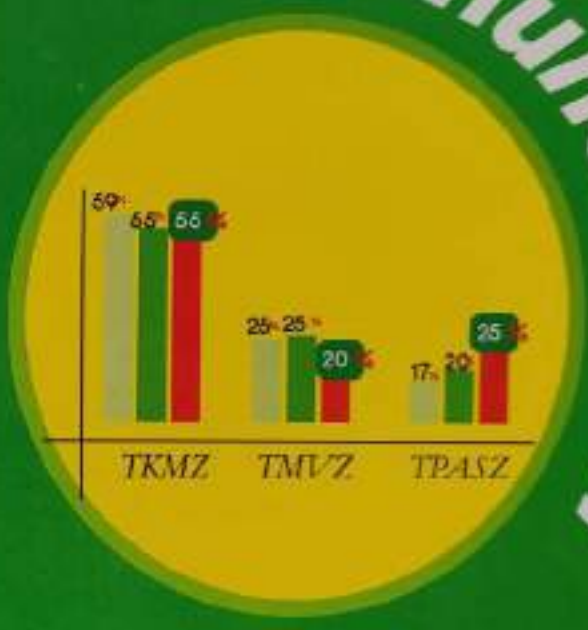
Ingresos totales

Los ingresos totales en 2016 aumentaron un 9.22% en comparación al año 2015, lo que corresponde a 795 millones más recibidos en promedio mensual, el mes de mayo de 2016 presentó el mayor ingreso en la historia de la Organización llegando a 9,800 millones.

El 55% de los ingresos del 2016 corresponde a remuneración recibida por KM, el 25% por vehículo y el 20% por pasajero.

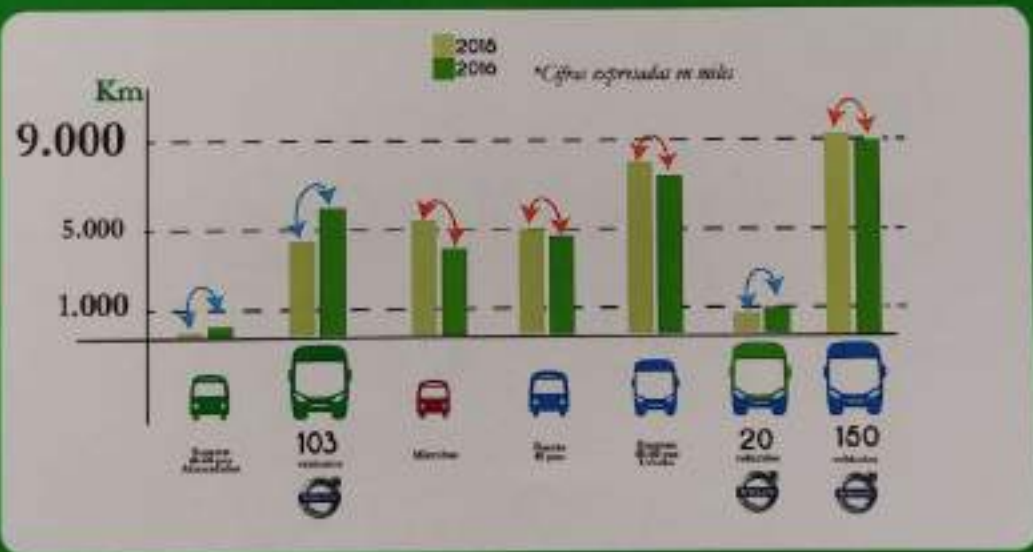
Remuneración

Con respecto al modelo, el 2016 presenta un cumplimiento del 66.51%. Cabe aclarar que el modelo presenta en ingresos una mayor participación del componente pasajero, ya que se esperaba una movilización mayor de personas en Ciudad Bolívar sin dar mayor importancia a los problemas que se tienen actualmente de evasión y piratería presentados a TMSA en varias mesas de trabajo.

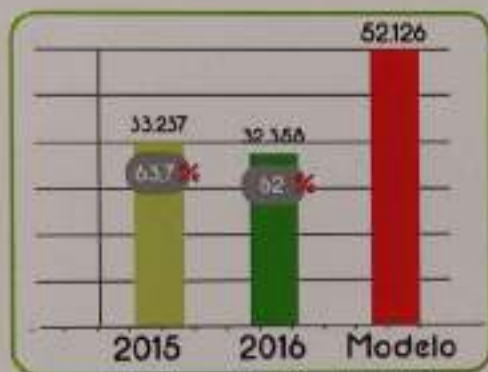


4
Años
Suma 2016

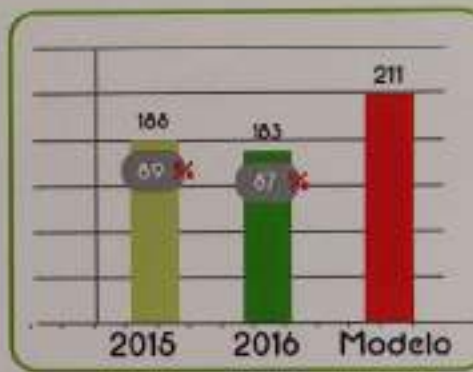
Los kilómetros totales recorridos por la Flota de Santa pizaron de 33,3 millones a 32,3 millones, esto es un decrecimiento del 2,6%, explicado principalmente por los kilómetros de macrobuses que cayeron en un 25% con 1,3 millones de kilómetros menos. Cabe resaltar que los padrones de Alimentación recorrieron un 34% más y los padrones Híbridos un 14% más.



Los kilómetros realizados en el año 2016 tuvieron un cumplimiento frente al modelo del 62,09%, aclarando que para este periodo el modelo incluye un total de 809 vehículos pagados. En cuanto a kilómetros diarios por vehículo, el año 2016 tuvo un cumplimiento de 87% con respecto a la meta con un promedio de 183 kilómetros recorridos por bus diariamente.



Km Anuales
% Cifras expresadas en miles.



Km diarios por bus pagado

La velocidad comercial en promedio de las rutas de SUMA es de 13,9 km/h, la cual es 29,3% inferior a lo esperado de acuerdo a los anexos técnicos suministrados por TMSA, esto debido a una deficiente malla vial, a un deficiente trazo de las rutas, a una mala señalización, al crecimiento importante del parque automotor de la ciudad y a un alargamiento de las rutas dada la necesidad de tener un mayor cobertura. Sobre este último punto se debe decir que las longitudes actuales son un 7,4% superiores a la propuesta inicial.

Ingresos



Vehículos

Durante el año 2016 la flota vinculada en promedio fue superior en 4.9% al 2015, pasando de 649 a 681 vehículos debido a la vinculación total de la flota alimentadora en enero de 2016.

Con corte al año 2016 se tiene pendiente la diarización de 242 vehículos que ascienden a la suma de \$28.186 millones distribuidos por tipología así:

TIPOLOGIA	COMPRA RENTA		VENTA		TOTAL	
	CANT	VALOR	CANT	VALOR	CANT	VALOR
Micro	105	\$ 20.961.121.956	28	\$ 2.516.713.234	133	\$ 23.477.835.190
Buseta	25	\$ 4.190.517.020	20	\$ 2.070.870.678	45	\$ 6.261.387.698
Busetón	40	\$ 7.795.609.867	5	\$ 826.042.927	45	\$ 8.621.652.794
TOTAL	189	\$ 22.952.248.843	53	\$ 5.214.626.839	242	\$ 28.166.875.682

Vehículos Pagados



Para el 2016, el modelo contempla la compra de 94 buses nuevos por una inversión total de \$16.027 millones para completar los vehículos del plan de implementación inicial. Debido a la falta de recursos para dicha compra, el año 2016 presenta un 71.55% de cumplimiento con 579 vehículos pagados en promedio.

Los vehículos pagados en 2016 pasaron de un promedio mensual de 493 a 477 en la operación zonal debido a la resolución 548 donde TMSA desvinculó flota con más de 90 días de inoperatividad y en la operación de alimentación los vehículos pagados pasaron de 98 a 102 gracias al inicio de una nueva ruta alimentadora.

A 2017, la flota pendiente por vincular asciende a 179 vehículos, distribuidos así:

TIPO	CANTIDAD	CHASIS (\$)	CARROCERIA (\$)	TOTAL \$
MICRO	18	96.680.000	45.200.000	2.553.840.000
BUSETA	7	110.000.000	79.900.000	1.329.300.000
BUS	154	110.000.000	79.900.000	29.244.600.000
TOTAL		316.680.000	205.000.000	33.127.740.000

4
Años
Suma 2016

Los pasajeros validados en 2016 se incrementaron el 21% con respecto al 2015, pasando de 55.3 millones a 66.7 millones. La operación zonal creció el 8% y la operación de alimentación creció el 43%. Estos resultados se ven afectados por la evasión que presenta la operación de SUMA en Ciudad Bolívar la cual alcanza un promedio del 30%, para el caso del Poemal Tunal el porcentaje de evasión es del 94%.

Para el 2016, el IPK presenta un cumplimiento del 87% con respecto al modelo y el IPB un cumplimiento del 75%.

Actualmente en la ciudad hay 148 rutas del SITP provisional de las cuales 15 funcionan con origen en la zona de Ciudad Bolívar generando una oferta paralela que afecta la demanda de las rutas de la Organización, ya que alcanzan a tener trazados similares entre un 40% y un 90%.

Por último, la demanda se ve afectada por servicios ilegales, ya sea por servicios de transporte público colectivo que siguen operando sin autorización (no pertenecen al SITP provisional) o por vehículos particulares que prestan el servicio colectivo dentro de la zona de influencia de SUMA.



En promedio, el costo por kilómetro de mantenimiento fue superior en un 104% al modelo. La tipología que tiene el mayor costo por km frente al modelo es la buseta con el 205%, seguido por la de microbús con el 159% por encima. El costo total de mantenimiento fue de 30.448 millones incrementándose un 33,87% con respecto al año anterior.

Este costo incluye repuestos, mano de obra tercerizada, mano de obra directa DF y mano de obra CCZ

En cuanto a costo por kilómetro, el incremento principal lo presenta el busetón alimentación con un aumento del 132,97%, seguido del costo por kilómetro del patrón zonal con un 86,71%. Es importante tener en cuenta que los busetones de alimentación ya cumplieron su vida útil y todos han tenido reparación mayor de motor (San 5 vehículos).

Por otra parte, la edad promedio de la flota usada (microbús, buseta, busetón) es de 9 años; y el costo por km se incrementó como consecuencia del deterioro de la vida útil de sus componentes, de las

Costos directos por Mantenimiento



Costo por KM





Directos



Costo Km Total

Los costos directos totales esperados del modelo son mayores debido a que para esta fecha los kilómetros recorridos y pagados también debían superar el total del año 2016; aclarando que los kilómetros pagados del 2016 tuvieron un cumplimiento del 62,08% con respecto al modelo.

El costo por km de 2016 superó un 43% al modelo y se incrementó frente al 2015 en un 13,40%.

4
Años
Suma 201

Costos directos por Operador

Costo por KM

En promedio, el costo por kilómetro de operadores superó al modelo en un 10%. La tipología que tiene el mayor costo por kilómetro de operador frente al modelo son los padrones zonales con el 33%, seguido por las buses con el 17%.



0.49%
28,236 Millones 2016

28,099 Millones 2015

El costo total de operadores en 2016 fue de 28.236 millones presentando un incremento del 0.49% con respecto al año anterior, en cuanto a costo por kilómetro, el incremento principal lo presenta el microbús con un aumento del 45.58%, seguido del costo por kilómetro del padrón zonal con un 12.61%.



Durante el año 2016 se presentaron en promedio 982 varadas por mes.

altas exigencias operacionales y el pésimo estado de la mala vial, así como las condiciones topográficas de la zona. Durante el año 2016 se presentaron en promedio 982 varadas por mes.

En el año 2016 se presentaron daños de motor a un total de 163 vehículos (todos pertenecientes a flota usada de la operación de jardín) de éstos se recuperaron 135 móviles durante el año en atención; el 18% restante corresponde a vehículos próximos a cumplir vida útil y móviles de Egobus. La causa raíz del daño de estos motores obedece a: el 34% mala operación, 33% vida útil del equipo, 29% error en mano de obra de mantenimiento, 2% garantía y 2% Egobus.



En el año 2016 se dio inicio a la campaña del cambio de transmisiones para la flota padrón Volvo, esta campaña incluye 253 unidades B7R equipadas con caja de cambios I-Sync, de las cuales 150 unidades pertenecen a la flota social y las 103 restantes pertenecen a la flota alimentación; en esta campaña se está realizando el cambio de transmisión por una automática marca ZF EcoLife de 6ta generación y la reparametrización del motor pasando de 240 hp a 290 hp. En el mes de octubre de 2016 se da inicio al cambio de transmisiones para toda la flota de acuerdo al cronograma establecido. A corte de Diciembre 31 de 2016 se ha cambiado un total de 90 Transmisiones correspondientes al 30% del total de la campaña.



Costos



En cuanto a costos directos el total de año fue de 54,580 millones lo que implica un incremento de 10.41% frente al año anterior. Dicho comportamiento se explica por el incremento en costos de mantenimiento de un 23,87% y un incremento en costo de combustible del 9.66%; se debe aclarar que durante el 2016 se tuvo la totalidad de la flota alimentadora y de la flota híbrida durante todo el año.

Los principales costos de la operación son los operadores, el mantenimiento y el combustible con una participación del 37%, 32% y 27% respectivamente.

Los costos de la operación se ven afectados por una menor velocidad comercial, por el deficiente estado de la malla vial, por el mal trazado de las rutas y por la evasión, ya que se transportan más personas de las que están validando.

Ingresos

Debido al bajo IPK de las rutas zonales en la zona adjudicada con respecto al modelo y al bajo cumplimiento en servicios programados, se solicitó durante el año 2016 a TMSA la eliminación de 16 rutas con EBTIDA negativa, como respuesta TMSA implementó el programa "rutas eficientes", donde sólo se implementó el cambio de tipología en 6 rutas, unificación de tipología en 3 rutas y reducción de oferta en 2 rutas.

El cumplimiento de viajes programados en la operación zonal pasó del 87,3% al 77,2% y la operación alimentadora estuvo en niveles del 97,7%





La rotación en promedio del año 2016 fue superior a la presentada en el 2015, tuvieron 972 desvinculaciones en su mayoría por renuncia voluntaria, sólo en enero y abril se alcanzó el resultado a la meta del indicador.



Ausentismo



Durante el 2016 se desarrollaron estrategias para disminuir el ausentismo de los colaboradores, estas estrategias han incluido la afectación en la bonificación por incumplimientos, la citaciones programadas para la ampliación de lectios y toma de decisiones disciplinarias, el análisis y reporte oportuno de inasistencias injustificadas para descuentos en la norma, la estandarización de aplicativos y reportes de novedades de transmisiones en línea para atención y controles oportunos, además de la verificación y control telefónico de las transmisiones diarias, la inclusión del equipo de trabajo del proceso de valoración y acompañamiento laboral en cada una de las unidades

de negocio, la adecuación de rutas y vehículos por duplas de operadores (Dueño de Bus – prueba piloto ruta 796A) y el fortalecimiento del centro de soluciones para la toma de permisos y licencias solicitadas por los trabajadores por medio de la nueva plataforma digital.

Estas estrategias lograron disminuir en el 2016 el indicador en un 1,48% llegando a resultados hasta de 3,1 con un promedio en el segundo semestre de 3,27 mes.

4 Años Suma 2016

Cabe resaltar que los padrones azules, alimentadores y los padrones híbridos aparecen en estaciones esteras ya que el patio no cuenta con estación de servicio propia, lo cual incrementa el costo por galón en un promedio del 8%.

Eficiencia Energética

	2015	2016	Modelo
	13.15	12.34	13.8
	16.12	15.42	17.5
	9.01	8.63	10.2
	13.53	13.06	14.5

	10.07	-1%	10.18	10.2	
--	-------	-----	-------	------	--

En cuanto a eficiencia energética, el año 2016 estuvo en promedio un 9.92% por debajo del modelo, la tecnología padrón azul presentó la mayor diferencia con el 15.39%.

F

4
Años
Suma 2016



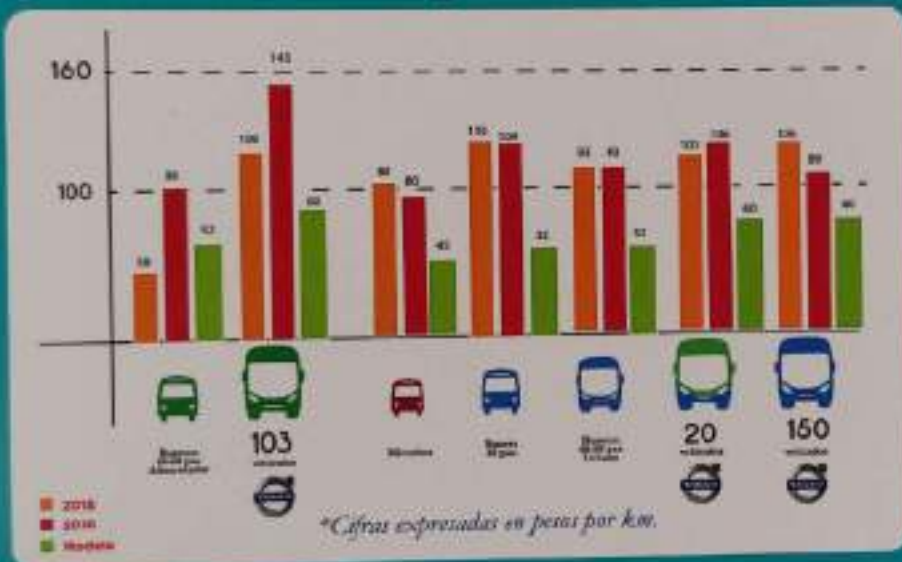
Costos directos por lavado

En promedio, el costo por kilómetro de lavado superó al modelo en un 85%. La tipología que el mayor costo por kilómetro son los padrones de alimentación con el 138%, seguido por los frascos con el 109%.

El costo total de lavados en 2016 fue de 3.301 millones, presentado una disminución del 0,63% con respecto al año anterior; en cuanto a costo por kilómetro, el incremento principal lo presenta el patrón alimentación con un aumento del 126,29%, seguido del costo por kilómetro del patrón alimentación con un 33,07%.

Durante el año 2016 se consiguió el mejoramiento en precios de lavado por vehículo al cambiar de proveedor de lavado para los patos de jardín y Turquesa, demostrando disminución en el costo por km. Sin embargo, el costo aumentó para los vehículos alimentadores que continuaban con el proveedor del año 2015.

Costo por KM



-0.63%

3.301
Millones
2016

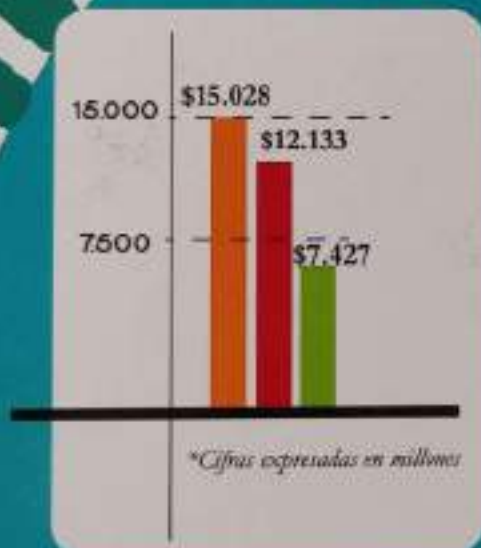
3.322
Millones
2015

4
Años
Suma 2016

Costos



Indirectos



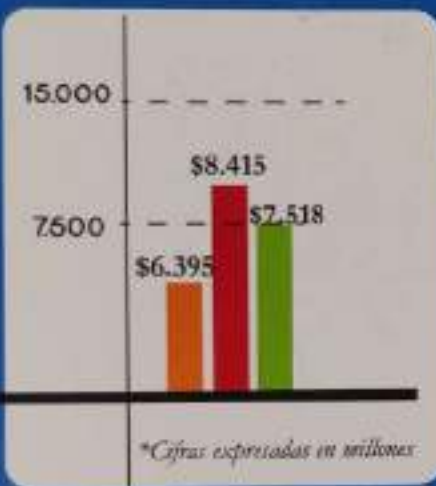
El 2016 superó al modelo en un 63.37%, teniendo en cuenta que para este año, el modelo contempla como costos indirectos sólo el rubro de arriendos, pólizas e impuestos.

Se presenta en 2016 una disminución del 19.26% con respecto al año anterior, donde la participación más alta corresponde a los arriendos y las pólizas con un 29% cada uno sobre el total de los costos indirectos del año, seguido por los servicios públicos con un 16%.



Gastos Administrativos

■ 2015
■ 2016
■ Modelo



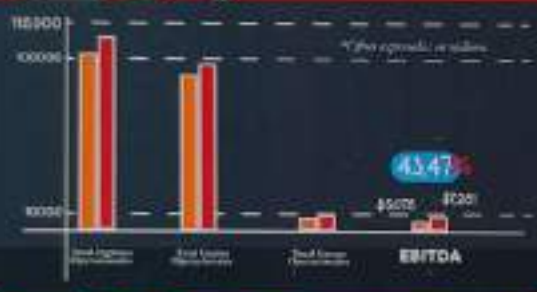
El 2016 superó al modelo en un 12%. La mayor variación la presentan los honorarios con un 34%.



Se presenta en 2016 un aumento del 31,58% con respecto al año anterior, donde la participación más alta corresponde a la nómina administrativa con un 54%, seguido por los honorarios con un 17%.

4
Años
Suma 2016

EBITDA



Los ingresos operacionales incluyen análisis operativos de \$470 millones para 2015 y \$342 millones para 2016; desincentivos por valor de \$1.731 millones en 2015 y \$432 millones en 2016 y ajustes de carta de pago por \$1.102 millones en 2015 y -\$315 millones en 2016. Los costos operacionales de 2016, por normatividad NIIF se aumentaron en \$75 millones para el 2015.

El Ebitda de año 2016 presentó un incremento del 43.47 explicado por un incremento del 8.94% de ingresos operacionales, el 5.45% de costos operacionales incluyendo costos indirectos y el 31.58% de gastos operacionales.

Margen EBITDA

4.91%



\$6,076
2015

6.47%



\$7,201
2016

La utilidad neta del año 2016 fue de -\$23,962 millones esto es un decremento del 92%, este comportamiento se ve explicado principalmente por los gastos financieros del crédito sindicado, la depreciación y la amortización, se debe resaltar que la amortización de los intangibles pre-operativos se empezó en enero.

En cuanto a otros ingresos se tienen ingresos por diferencia en cambio de las facturas causadas de, Arrendamiento Financiero S.A., Volvo Group Colombia S.A.S e IBM de Colombia & CIA, y otros ingresos los cuales están representados principalmente en los ingresos por la reclamación de accesibilidad perfeccionada en el Otrasi no 10 de junio de 2016 del Contrato de concesión.

	2016	2015	%
EBITDA	8,065	7,202	43%
Depreciaciones	1,014	967	26%
Amortizaciones	5	6,690	100%
Total	1,019	7,657	78%
Otros Ingresos			
Intereses	209	19	9%
Diferencia en cambio	17	1,761	200%
Otros ingresos	791	2,642	100%
Total	1,017	2,822	152%
Otros Gastos			
G. Extraordinarios	149	1,364	100%
Diversos	803	22,541	200%
Pérdida Vta. Act. Plus	-	43	-
Costos de venta de activos	436	23	5%
Costos financieros	4,164	22,541	100%
Total Otros Egresos	5,273	24,566	100%
Utilidad Neta	2,800	23,692	90%

Desequilibrio de remuneración (GAP)

Función de Calidad de Servicio

- Toma un valor mínimo de 0.97
- Se basa en cumplimiento de índices de Puntualidad (IP) y Regularidad (IR)

$$f(Q) = \text{Máximo}(0.4) + IR \cdot 0.60 + IP \cdot 0.97$$

$$RZONA = f(Q) \cdot \left[\frac{TMZ_{i,t} + 4ER_{i,t}}{4.3} + \frac{TKMZ_{i,t} \cdot KM_{i,t}}{4.3} + \frac{CE_{i,t} + 4PASZ_{i,t} + 4P_{i,t}}{4.3} + TMZ \right]$$

Remuneración por Vehículo

Corresponde en magnitud a recuperación de inversión en vehículos, impuesto vhs, arrendamiento patios, más una rentabilidad base. Incluye costos financieros. Se considera total flota sin flota de reserva.

Remuneración por Kilometro

• Corresponde en magnitud a la remuneración de costos variables.

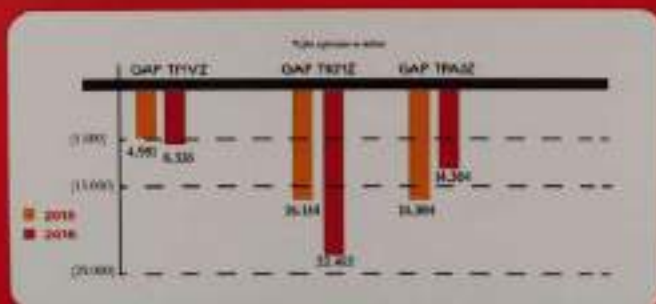
Remuneración por Pasajero

• Corresponde en magnitud a la remuneración por costos fijos no cubiertos por TMZ y TMZ.
• CE es la oferta económica del proponente entre 0.90 y 1.00, se vincula con la rentabilidad deseada.

Ajuste por entrega de terminales a operador

• Corresponde al ajuste a los operadores que no asumen la construcción de los terminales, sino que los reciben para su admon y mantenimiento.

$$PASZ = \frac{4TKMZ_{i,t} + 4TKMZ_{i,t} + 4VM_{i,t}}{4.3 + 4.3}$$



Según el anexo técnico suministrado por TMSA, las tarifas de remuneración deben abarcar una serie de costos que se presentan en la siguiente fórmula:

El año 2016 tuvo un GAP total negativo de \$37.802 millones superando el año 2015 en un 7%.

4
Años
Suma 2016

Estado situación financiera

Los activos totales del año 2016 alcanzaron \$303,300 millones, esto es un decremento del 5% explicado principalmente por la depreciación de propiedad planta de equipo, rubro que se disminuye en un 7%; en cuanto al activo corriente, este tiene un incremento del 11% correspondiente a un incremento en la cuenta de efectivo y equivalentes de efectivo, por los recursos consignados en Fidecavienda en cesión a la remuneración del contrato de concesión de la última semana de 2016 y al remanente de los recursos recibidos por la reclamación por accesibilidad ante Transileno S.A.

En cuanto a los pasivos totales, estos fueron de \$292,867 millones, lo que implica un aumento del 3% frente al año anterior, dicho comportamiento se explica principalmente por un aumento del 4% de la deuda financiera, que corresponde a los intereses causados y no cancelados del crédito Sindicado y del crédito de Arrendamiento mercantil S.A., en una reducción del 30% de las cuentas comerciales por pagar donde se encuentra el pasivo por rentas de la organización, y por un aumento de los proveedores que atienden a operación del

	2015	2016	%
Activo Corriente	44.240	49.221	11%
Activo no Corriente	273.934	254.079	-7%
Total Activo	318.175	303.300	-5%
Pasivo Corriente	46.998	74.187	58%
Pasivo no Corriente	237.051	218.680	-8%
Total Pasivo	284.049	292.867	3%
Patrimonio	34.126	10.434	-69%
Pasivo + Patrimonio	318.175	303.300	-5%

43% correspondiente especialmente a la ampliación del plazo de pago con Terpel, que pasó de 10 a 50 días, y a un aumento de la cartera con Volvo, la cual estaba inmersa en la reclamación realizada por Sama a Volvo por el tema de las cajas, a partir de octubre la facturación corriente quedó establecida a un plazo de 90 días y lo anterior quedó dentro de un acuerdo el estableció una auditoría para determinar el valor de la afectación de las cajas para la organización y de esta forma cruzado con la cartera.

El Patrimonio neto presentó un decremento del 69%, explicado por la pérdida neta del ejercicio de \$23.692 millones.

Crédito sindicado	179.409
Arrendamiento Mercantil	40.155

Causal de Disolución

La Ley 1258 de 2008, "Por la cual se crea la sociedad por acciones simplificada", en los artículos 34, numeral 7 y 35, se señala que una empresa S.A.S. entra en causal de disolución por tener pérdidas que reduzcan el patrimonio neto por debajo del cincuenta por ciento (50%) del capital suscrito, dicha causal debe enervarse dentro de los dieciocho meses (18) siguientes a la fecha en que el máximo órgano social reconozca su ocurrencia. Actualmente el Patrimonio Neto es de \$10.434 millones inferior al 50% del capital suscrito que es de \$27.355 millones.

	2.015	2.016	%
Capital Emitido	54.710	54.710	0%
Resultados de ejercicios anteriores	8.479	20.584	143%
Resultados del ejercicio	12.100	23.692	96%
Convergencia NIIF	-4		-100%
Total Patrimonio	34.126	10.434	-69%

4
Años
Suma 2010

Hechos Relevantes

Hechos relevantes:

1. Mediante acta No 39 de Junta Directiva del 17 de Noviembre de 2016 fue Nominado como gerente a Eduardo Tobar Añez.
2. Se suscribieron el Otros Otrosí no 3 y no 4 al crédito sindicado, mediante los cuales se decidió principalmente: (i) Autorizar un endeudamiento con Arrendamiento Mercantil S.A. por un monto máximo de CUARENTA Y TRES MIL MILLONES DE PESOS M/CTE (\$43.000.000.000) (ii) Ajustar la periodicidad del pago de capital e intereses del Crédito Sindicado, (iii) Ajustar las condiciones de la cuenta de reserva y (iv) modificar los covenants del Crédito Sindicado.

Cabe aclarar que en el segundo semestre de 2016 se realizó un "Stand Still" con los bancos para congelar las obligaciones en espera de un panorama distinto del SITP generado por las acciones del Distrito y Transmilenio S.A.

3. El 10 de junio de 2016 se suscribió el Otrosí no 10 al contrato de concesión no 010 de 2010 estableciendo entre otro lo siguiente: en la cláusula primera se modifica el anexo 2 del Manual de Operaciones para seguir los lineamientos de la Ley 618 de 2013, la cual establece que todos los vehículos que se vinculen al SITP deben incorporar los mecanismos de accesibilidad.

En la cláusula segunda se estableció que Transmilenio remunerará a Sama por valor de \$10.585 millones por los vehículos de accesibilidad instalados en 251 vehículos de tipología padrón, pero descontará \$2.182 millones correspondiente a los cánones de arrendamiento más intereses de mora con iva de los contratos de arrendamiento número 65 y 66.

4. El 20 de septiembre de 2016 se suscribió un acuerdo con Volvo Group Colombia S.A.S mediante el cual se estipuló principalmente que, Volvo asume el 100% del costo de cambio de caja, y asumirá por cuenta de Sama la cantidad de USD 540.000 para abonar a los gastos incurridos en consecuencia de los problemas de la caja; este valor será representado en el suministro de 6 chasis,

y se realizará un proceso de auditoría para el reconocimiento a Sama por parte de Volvo sobre las multas, sanciones e ingresos dejados de recibir como consecuencia de las fallas en la operación de los buses con ocasión de los problemas de caja.

5. Cuentas por pagar

- Se hicieron acuerdos de pago con 29 proveedores por valor de \$4.768 millones, mediante el cual se planteó un pago a 24 meses y una tasa mensual del 0,9% efectivo mensual.
- Con los proveedores que están atendiendo la operación se planteó la figura de pagar lo corriente en máximo 30 días, y congelar la cartera vencida.
- Se terminó de pagar la cartera con Daimler Colombia S.A., Surfiretenes y Rodamientos LTDA y Seguridad Oncor Ltda por valor de, \$1.009 millones, \$1.511 millones, \$812 millones respectivamente.
- Durante el año 2.016 y enero de 2.017 se terminó de pagar a 34 propietarios 25 vehículos entregados en la modalidad en venta para

chartrización, en total se pagaron \$1.815 millones, de los cuales \$51 millones se pagaron en enero del año en curso.

6. La Integración del Sistema no se ha presentado de manera real. Los supuestos del decreto 309 de 2009 no se han cumplido en:

**Integración operativa:* Debido al paralelismo del sistema, representado en la operación de rutas piratas y rutas tradicionales y en el presente rutas provisionales; a las cuales no se les controlan los parámetros operativos, que se le exigen a los operadores del SITP.

**Integración física:* El esquema de operación del SITP provisional no utiliza los paraderos, que harían posible la integración física con el SITP.

**Integración virtual:* Al tener el SITP provisional, un recaudo tradicional (manual), donde es el conductor el que recibe el valor del pasaje y el control de pago es inexistente, la integración virtual es inexistente.

**Integración del modo de pago:* De la misma manera que la integración virtual, al seguir recibiendo el SITP provisional el pago manual, es imposible la integración de los medios de pago.

**Integración tarifaria:* Por las condiciones de implementación la integración tarifaria es inexistente con el SITP provisional y las rutas tradicionales, al no permitir el cobro diferenciado por transbordo. Por otro lado, la tarifa al usuario, en estos esquemas de transporte, es menor y se mantiene la "negociación" de la misma con el conductor, lo cual es una prueba evidente, de la inexistencia de integración tarifaria, que además pone en desventaja a los operadores del SITP, frente a una competencia desleal.

4
Años
Suma 2016

Bienestar Suma

¡La alegría es Suma!

Durante el 2016 Bienestar se encargó de llevar la alegría como clave estratégica en el desempeño de nuestros colaboradores.

Como parte de los valores agregados a nuestra Organización, dimos inicio a las 'semanas francas' como espacios culturales para reflexionar, hacer un alto en el camino y retornar con mayor fuerza las labores con nuestros operadores y planta administrativa.

Dentro de los eventos que realizamos internamente, la celebración del Día de la Virgen fue una de las que más tuvo acogida por parte de nuestros colaboradores, en la que por medio de pequeñas tarjetas se implementaron 'Los Mandamientos Operacionales Suma' y se premiaron a las mejores flotas decoradas.

Nos podemos dejar por fuera la Semana de la Salud en la que todos recibimos por medio de actividades lúdicas, los mejores consejos y actividades para cuidar de nuestro cuerpo y mente. Desde luego Sumasit nos acompañó en el día de la cordialidad enseñándonos acerca de la prevención de accidentes y actos inseguros de los usuarios en el sistema.

También estuvimos celebrando el Halloween en nuestras instalaciones en donde entre todos nos reunimos y le dimos la mejor celebración a los hijos de todo el personal de nuestra

Organización. La Casa de los Herrones Suma, se llevó los aplausos.

Como parte de la época decembrina, disfrutamos de una maravillosa feria. La Feria del Juguete Santa en la que todos como niños disfrutamos haciendo las compras navideñas y recordamos el sentido de la riñez.

En bienestar buscamos vivir al máximo con espacios culturales y de esparcimiento.



GESTIÓN SOCIAL

Suma dejando huella en Ciudad Bolívar

En el 2016 nuestra Gestión Social se destacó por su entrega con la comunidad. Una vez más se forjaron lazos de amistad y comunicación con una de las localidades más diversas de la ciudad de Bogotá, Ciudad Bolívar.

Gracias a la fuerte gestión se logró realizar un total de 29 talleres en los diferentes colegios del sector con el fin de sensibilizar a nuestros niños sobre el buen trato a los operadores, el uso del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) y los servicios que presta nuestra Organización SUMA en esta bella localidad. Sin embargo, los niños no



fueron nuestros únicos aliados en el proceso de socialización, también contamos con la presencia de nuestros abuelos del grupo de adultos mayores, Las Panchitas, quienes participaron de dos rutas pedagógicas al Parque Simón Bolívar.

Nuestra gran actividad "Corazón de mi ruta", también usó un espacio de gran acogimiento en el que los usuarios y líderes comunitarios expusieron sus dudas sobre nuestro sistema de transporte. Por último, y no menos importante, tuvimos la oportunidad de abrir espacios institucionales con la Casa de la Juventud, el Centro Forjés, la Sadi dirección Local de Integración Social, la Alcaldía Local de Ciudad Bolívar y el Instituto Juan Bosco Obrero, en donde se articularon acciones de mejoras para la colectividad y con el apoyo de la Fundación Violetta se realizaron dos cine-foros en los que tratamos la triste problemática de agresión contra nuestros servidores. Trabajamos día a día por luchar y dar un poco más de Suma al grueso de esta población y queremos que la comunidad sienta que somos una Organización en la que pueden contar siempre.



4
Años
Suma 2016

Infraestructura

La Organización en pro de su política ambiental terminó el proyecto de la planta de tratamiento de agua y la construcción de la pista de lavado evitando así la generación de vertimientos en el patio Turquesa, patio al que la interventoría y la Secretaría de Ambiente dio **pre-aval como patio transitorio.**

Para patio Jardín la Organización realizó las siguientes adecuaciones:

Remoción de piso contaminado en la zona nichos y asfaltado para cierres.

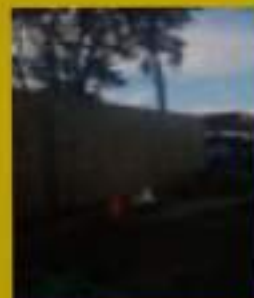


Adecuación Oficinas Mezanine para el traslado del equipo del proceso de Disponibilidad de Flota.

Mejoras en el alumbrado del patio con la instalación de reflectores de alto alcance.

Arreglos muros perimetrales.

Aumento de unidades de seguridad para zonas perimetrales-recorridotes y patios transitorios, reuniones bimestriles reforzando esquemas de seguridad.





El proceso de infraestructura a lo largo del 2016 ha logrado cerrar 110 hallazgos de de los 143 impuestos por interventoría en temas ambientales y operacionales desde el 2014.



4
Años
Sumo 2016

Situación Jurídica

La Sociedad se encuentra vigente de conformidad con las normas legales y estatutarias, cumple con sus obligaciones fiscales, laborales y contractuales y en general la legislación colombiana aplicable a su actividad.

Actualmente no existen decisiones de entidades administrativas o judiciales que impidan operar o administrar nuestra sociedad en la forma y términos en que se ha venido realizando.

Al cierre del ejercicio existían los procesos que se citan a continuación:

Procesos



4

Ordinarias (RC)

11

Ejecutivos

1

Administrativos

2

Laborales

Política de protección de la propiedad intelectual

La empresa verifica permanentemente que cuenta con los derechos de propiedad industrial o intelectual o de autor, sobre las marcas, nombres comerciales, programas de computador que utiliza en sus actividades de negocio para evitar usos no comerciales o afectación a terceros de acuerdo a la Ley 605 de 2000.

Conforme al artículo 87 de la Ley 1676 del 20 de agosto de 2013, declara constancia que Organización Sima S.A.S. no autorizó la libre circulación de las facturas emitidas por los proveedores.

Salarios y Aportes

La empresa cumple con el pago de salarios, prestaciones sociales, aportes parafiscales, aportes al sistema integral de seguridad y en general por todo concepto en materia laboral.



Tribunal de Arbitramento

ORGANIZACIÓN SUMA SAS, en consideración a la operación deficitaria que se ha tenido desde el inicio de ejecución del contrato y en vista a que las obligaciones a cargo del Distrito no se han materializado y por lo tanto se detecta un incumplimiento de los compromisos contractuales que ha generado un desequilibrio económico y un deterioro del negocio, y luego de esperar que la Alcaldía Mayor adoptara las medidas estructurales frente al SITP, que a la fecha no se han tomado, tuvo la necesidad de acudir al Tribunal de Arbitramento de la Cámara de Comercio de Bogotá buscando que el juez del contrato acceda a las pretensiones formuladas.

En la demanda se solicita entre otras pretensiones las siguientes:

Ⓔ Que se declare que las exigencias necesarias para la implementación e integración del SITP no se han cumplido a la fecha por situaciones y circunstancias no atribuibles al contratista.

Ⓕ Que se declare que la Esapa Operativa aún no ha comenzado por no haberse cumplido todos los requisitos, exigencias y presupuestos necesarios para el efecto por situaciones y circunstancias no atribuibles al contratista.

Ⓖ Que se declare que la matriz de riesgos contenida en el Anexo 5

del proceso de selección TMSA LP 004 2005 desconoce lo dispuesto por el ordenamiento jurídico en lo concerniente a la asignación de riesgos.

Ⓗ Que se declare que circunstancias ajenas al contratista que se han presentado durante la ejecución del contrato han alterado la ecuación económica y financiera del contrato.

Ⓙ Que para efectos del restablecimiento de la ecuación contractual se adopten las medidas necesarias para mantener durante la ejecución del contrato, las condiciones técnicas, económicas y financieras existentes al momento de proponer.

Ⓚ Que se declare que la magnitud de la evasión real presentada en la ejecución de contrato desborda las condiciones de factibilidad y de previsibilidad normal para este contrato, generando consecuencias altamente nocivas a la ecuación contractual.

4
Años
Suma 2016
Suma 2016

¶ Que se declare que el riesgo de evasión en las condiciones reales de ejecución del contrato, no se encuentra a cargo del Concesionario.

¶ Que se declare que TRANSMILENIO incumplió el contrato de concesión número 10 de 2010 en lo relacionado con (i) Integración del SITP; (ii) Entrega de patios definitivos; (iii) Las condiciones necesarias para que el Concesionario

restablecer la ecuación contractual mediante el pago de la suma de \$ 130,776 millones de pesos (Esta cifra si debe ser válida por don Gustavo) a diciembre 31 de 2015 o la que se pruebe durante el proceso, incluso a otra fecha más próxima.

¶ Que se declare la nulidad absoluta de las cláusulas 121 y 131 introducidas por el Oficio No.5 del Contrato de Concesión y del citado

Tribunal de

cumplir con el Plan de Implementación inicial; (v) Demás obligaciones incumplidas que se prueben durante el proceso.

¶ Que como consecuencia del desequilibrio económico y financiero que sufrió SUMA por situaciones ajenas al contrato y por los incumplimientos atribuibles a Transmilenio, uno y otros que se prueben durante el proceso, SE CONDENE a Transmilenio a

Oficio y que como consecuencia todos los descuentos queden sin efectos.

En iguales condiciones, se peticionaron medidas cautelares, entre las cuales se destacan:

1. Suspender el cumplimiento de la obligación a cargo de SUMA denominada inversión en flota y chatarrización que le replica al concesionario adquirente, a la fecha, 179



brases que representan treinta y tres mil ciento veintinueve millones seiscientos cuarenta mil pesos (\$ 33.127.740.000,00) y chatarrizar 242 vehículos por un valor total de veintiocho mil ciento ochenta y seis millones quinientos treinta y dos mil ciento veintidós pesos (\$38.186.532.122,00).

2. Suspender la operación de las rutas financieramente no viables por hijo

4. Abstenerse de imponer multas y declarar incumplimientos por futura desatención de obligaciones a cargo del concesionario debido a la crisis financiera y a la gran pérdida que está sufriendo SUMA en desarrollo del contrato que puede causar esas desatenciones.

Las medidas cautelares citadas en precedencia fueron negadas por el Tribunal y el proceso en la actualidad está

Arbitramento

demandas y gran erogación de gastos

3. Dejar de aplicar, mientras se profiera laudo arbitral en este trámite, los Desincentivos en cuanto implican mayores erogaciones, menor flujo de caja operacional y mayores y recurrentes pérdidas acumuladas al concesionario por los descuentos que Transarbitramiento efectúa.

en trámite para que Transarbitramiento responda la reforma a la demanda.

Aunado a lo anterior, es necesario señalar que Transarbitramiento presentó demanda de reconvencción contra SUMA SAS, relacionada con las obligaciones originadas en los desincentivos impuestos y no pagados cuya pretensión asciende a la suma de 26 mil millones de pesos.

4
Años
Suma 2016

Acontecimientos importantes después del cierre

Con posterioridad al 31 de diciembre de 2016, han ocurrido hechos y actos que por la trascendencia jurídica y financiera resultan pertinentes señalar:

- 1.- La compañía Liberty Seguros S.A., ha comunicado el cese de su participación como coasegurador de la póliza de cumplimiento y de responsabilidad civil extrcontractual emitida del 10 de octubre de 2017.
- 2.- La compañía Seguros del Estado S.A., procedió a renovar a partir del 01 de marzo de 2017 las pólizas de responsabilidad civil contractual y extrcontractual, colectiva de automotores, de equipos electrónicos y la de exceso, situación que fue superada mediante la renovación de las mismas a través de la empresa seguros Mundial S.A.
- 3.- En virtud del proceso ejecutivo número 2016-0395 que cursa ante el juzgado 13 civil de circuito se han dictado medidas cautelares contra seis (6) vehículos Volvo
- 4.- Transmilenio S.A., autorizó los contratos de prenda y garantía mobiliaria a favor de las entidades financieras Bancolombia y Davivienda al igual que VOLVO GROUP COLOMBIA SAS los cuales están en el siguiente estado:

VOLVO 83 vehículos a preñar

75 prenda aprobadas

5 Prenda Rechazadas por impronta legible

3 Prenda Rechazadas por embargo

DAVIVIENDA 75 vehículos a preñar

72 prenda radicadas y rechazadas por impronta de chasis

3 Prenda Rechazadas por embargo

BANCOLOMBIA 75 vehículos a preñar

El Banco no ha devuelto las prenda firmadas por el Representante Legal

TERPEL 3 vehículos a preñar

Se enviaron los avalúos y está pendiente que ellos elaboren el contrato de prenda para aprobación de TMSA

5.- El Ministerio de Trabajo a través de la dirección Territorial ha iniciado investigación administrativa a los concesionarios

del SITP sobre el presunto incumplimiento en la jornada laboral, la empresa está preparando la información de rigor para presentar los descargos respectivos.

6.-El 26 de enero de 2017 se recopiló toda la información para solicitar la devolución del impuesto sobre la renta a la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN) por un valor de 6.004 millones de pesos.

7.-Tramit, luego de pedir a Transmilenio que le terminara el contrato de concesión, ahora busca en la reorganización empresarial una opción para seguir operando. Su panorama hace parte de la crisis financiera del Sistema Integrado de Transporte. 5 Feb 2017

8.-Masivo Capital, uno de los nueve operadores del Sistema Integrado de Transporte Público, y que presta el servicio en las localidades de Kennedy y Suba, pidió a la Superintendencia de Sociedades ser acogido en ley de quiebras. 8 Mar 2017

Evolución Previsible de la Sociedad

Suma para el año 2017 debe enfocarse en el cumplimiento del Contrato de concesión, en la búsqueda de eficiencias internas tanto económicas como financieras y, en lograr que los acercamientos en mesas de con Transmilenio y el Distrito den frutos para que, se dé el rediseño operacional, necesario para una operación eficiente, y en obtener los incrementos necesarios de los factores de remuneración, que permitan llegar a la organización a su punto de equilibrio en el corto y largo plazo;

lo anterior permitiría completar el plan de implementación, teniendo en cuenta que hace falta una inversión en flota nueva por valor de \$33.127 millones y en chararrización por valor de \$28.186 millones.

Aunado a los esfuerzos anteriores se debe continuar las negociaciones con las entidades financieras para obtener períodos de gracia adicionales y aumentar los plazos de pago a capital, que permitan materializar los esfuerzos operativos y financieros internos y de esta forma disminuir el estrés actual de la compañía. Si no se logran los cambios expuestos, la Organización continuará en un rumbo de utilidades negativas y de deterioro de las relaciones comerciales con proveedores e instituciones financieras que dificultarán cada vez más la operación regular.



En el aspecto jurídico la Organización seguirá adelante con la demanda instaurada en contra de Transmilenio S.A., en el Tribunal de Arbitramento del centro de Arbitraje y Conciliación de la Cámara de Comercio de Bogotá.

4
Años
Suma 2016



Estados
Financieros
con corte a
dic. 31 2016
Suma

- + Dictamen del Revisor Fiscal
- + Carta de Responsabilidad
- + Certificación de los Estados Financieros

