

5
años

**Informe de Gestión de la Junta Directiva y la Gerencia para
Organización Suma S.A.S. 2017**

- Bogotá D.C., 22 de marzo de 2018 -



Cinco años transportando la



Fuerza laboral de Bogotá



Apreciados Socios de Suma, reciban en nombre de la Junta Directiva y de la Cerecia General, nuestro saludo y cordial bienvenida a esta asamblea de socios, correspondiente al periodo que comprende desde el 01 de enero hasta el 31 de diciembre de 2017. En este periodo se completó el quinto aniversario de operación ininterrumpida, la cual tuvo su inicio en octubre de 2012, dicha operación se vio ermarcada 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 25 rutas zonales y 12 alimentadoras de las asociadas al contrato No. 010 de 2010 llevándonos al 52% de cumplimiento sobre lo adjudicado al componente zonal y al 100% en alimentación.

La implementación de la totalidad de las rutas no ha sido posible debido a:

- **Desequilibrio económico:** Hasta la fecha los ingresos de la empresa no alcanzan a cubrir los costos de la misma, generando un déficit mensual el cual ha sido cubierto durante este quinquenio con los recursos de los accionistas que originalmente estaban destinados a la compra de flota nueva.

- **Diseño de rutas con baja demanda:** Hace cinco años el equipo de Transmilenio inició el sistema con las rutas que había abandonado el sistema tradicional, al fin de evitar un conflicto mayor. Hoy muchas de esas rutas continúan sirviéndose a pesar de su pobre demanda. Basado en los parámetros de diseño, se planteó un sistema integrado, pero al no poder hacer la implantación de la manera planeada, siguieron existiendo rutas tradicionales que cubren la demanda de rutas del SITP.

- **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.

Adicional a esto, no han sido entregados en su totalidad los paraderos.

- **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, en cabeza del Dr. Gustavo Petro creó una competencia desleal al SITP, a través del SITP Provisional. Esta competencia impide que las rutas concesionadas alcancen la demanda esperada.

- **Incumplimiento por parte del concesionario de recaudador:** Una de las grandes debilidades del sistema ha sido la escasez de sitios para comprar, recargar y personalizar la tarjeta TULLAVE, existiendo lugares en donde ni siquiera llega la señal de celular requerida para que los equipos funcionen. La consecuencia obvia de esta deficiencia ha sido que se mantenga la baja demanda trasladando estos pasajeros al sistema provisional o a la piratería. Se suma a este fenómeno la falta de pedagogía en el uso del sistema hacia los pasajeros, así como los altos niveles de evasión en razón a la falta de control en las estaciones y en los puntos de parada.

- **Afectación por la inoperatividad de ECOBUS y COOBUS:** Organización Suma compraría el 39% de las rutas del diseño original con estos concesionarios, el hecho de que ambos no estén en funcionamiento ha agudizado las condiciones operativas y financieras a la compañía.

Resaltamos 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.

Suma presenta unas pérdidas acumuladas, desde el inicio de operación hasta diciembre de 2017, de \$143,914 millones y ha dejado de recibir más de \$165.000 millones de pesos de flujo de Caja Libre, los cuales están siendo reclamados a TMSA a través del Tribunal de Arbitramento. Para el año 2017 la compañía tuvo unos ingresos operacionales de \$117,166 millones con un EBITDA, de \$7.417 millones. La pérdida neta, sin embargo, fue \$32.170 millones, explicado principalmente por intereses financieros por valor de \$23.211 millones y por depreciaciones y amortizaciones por valor de \$20.252 millones.

- **Diálogo, una alternativa de solución:** Suma ha venido liderando desde su presidencia los diálogos con el Sr. alcalde Enrique Peñalosa en busca de soluciones estructurales para el sistema y la participación desde inicio de 2017 y hasta la fecha en mesas continuas de negociación con Transmilenio para este mismo fin.

ENTORNO ECONÓMICO

La economía colombiana en el 2017 tuvo un desempeño por debajo de 2%; Los síntomas como la reducción de la inflación, las tasas de interés fijadas por el Banco de la República, el recaudo tributario del Gobierno Nacional y el bajo nivel de las exportaciones, demostró la vulnerabilidad de nuestro crecimiento frente a los vaivenes internacionales. La demanda interna se vio seriamente afectada por los precios del petróleo y el peso se revaluó porcentualmente en un 0,34%, según el Banco de la República.

En 2017 la demanda interna creció poco debido al aumento de la tasa general del IVA, el bajo crecimiento del ingreso de los hogares y la incertidumbre política la cual hizo que la confianza del consumidor se mantuviera en terreno negativo, lo que dio como resultado que dejara de comprar bienes durables como carros y se dedicara a buscar productos más baratos en el mercado. Esto afectó el valor de las ventas de muchas compañías, desvalorizando mercados y frenando la economía.

Por su parte, el petróleo logró una producción promedio anual de 854.121 barriles crudo por día durante el 2017, nivel que se mantuvo por encima de la estimación del marco fiscal de mediano plazo, establecida en 840.000 barriles de crudo por día. Sin embargo, esta cifra representa una variación negativa de 3,4% frente al promedio de producción de 2016, que fue de 885.000 barriles diarios. Es decir, 30.879 barriles menos.

La inflación total de 2017 cerró en 4,09%, los mayores aportes a la variación anual se registraron en los grupos de: vivienda, transporte y alimentos, los cuales en conjunto

contribuyeron con 2,59 puntos porcentuales al acumulado anual.

Según las entidades bancarias - área de estudios macroeconómicos - el crecimiento se acelera de 1,6% en 2017 a 2,5% en 2018. Los catalizadores de esta dinámica, entre los que se cuentan un entorno global más favorable, una reactivación de la inversión productiva, una inflación controlada, una política monetaria más acomodaticia y un impulso creciente de la infraestructura, ganarán fuerza paulatinamente y se afianzarán una vez que concluya el proceso electoral. Gracias a ello, la recuperación continuará en los años siguientes.

En materia de precios, se espera que en la primera mitad de 2018 la moderación en la variación de los precios persista, de forma que esta se ubicará durante 2018 en la mitad superior del objetivo de política. Sin embargo, dicha corrección estaría limitada por la persistencia de la inflación básica. Así, mantenemos nuestra estimación de 3,5% para diciembre de 2018.

En el frente externo, a pesar de que el déficit en cuenta corriente seguirá corrigiéndose, su margen de ajuste será más limitado que el de los dos años previos. Esto se debe a que las exportaciones crecerán a una tasa más moderada, en tanto que las importaciones tenderán a acelerarse por la recuperación en la demanda interna.

En el mediano plazo, se estimará que en promedio el déficit en cuenta corriente será 3,7% del PIB, nivel superior al promedio de los países con similar calificación de riesgo. Esta vulnerabilidad remanente, sumada a que la brecha de productividad del país con respecto al mundo desarrollado

se mantendrá; con esto llevarán a que en el mediano plazo el peso colombiano muestre una tendencia de moderada depreciación. Finalmente, si bien en el corto plazo el panorama fiscal está despejado, a partir de 2019 las perspectivas para las finanzas públicas se tomarán más retadoras. De este modo, para garantizar el cumplimiento de las metas previstas en la regla fiscal será necesario implementar una ambiciosa agenda de reformas, cuyo diseño y adopción le corresponderá liderar al próximo gobierno. (Proyecciones Económicas 2018, 2017).

En conclusión, si bien subsisten desafíos significativos y la recuperación será menos acelerada que en episodios previos, en el 2018 Colombia disfrutará de un entorno macroeconómico más constructivo, con un crecimiento más balanceado entre los diferentes sectores productivos y con un repunte de la demanda interna que tomará más fuerza en los años subsiguientes.

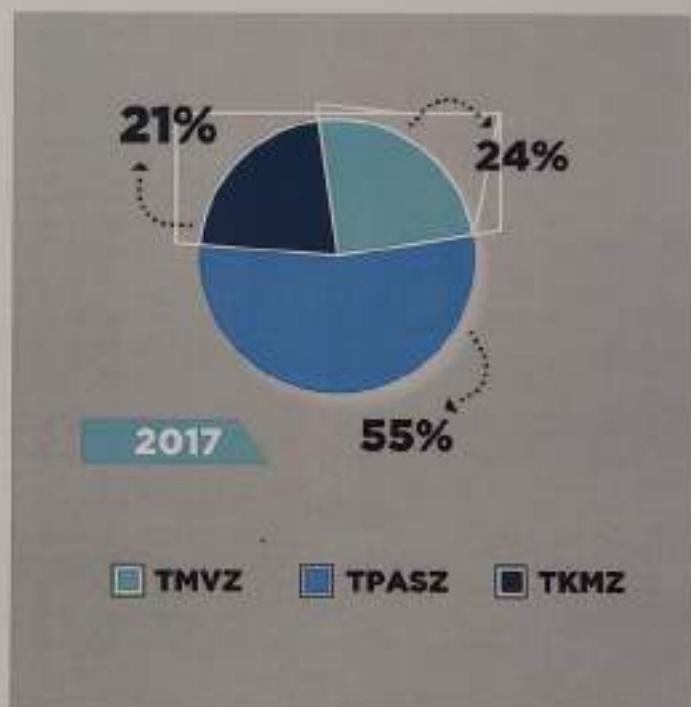
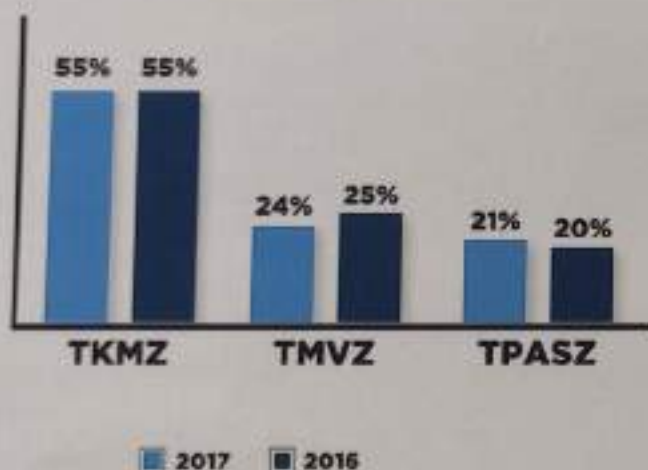
A continuación, se presentará una tabla resumen de las proyecciones dadas por el grupo Bancolombia:

Año	2013	2014	2015	2016	2017py	2018py	2019py	2020py	2021py	2022py
Crecimiento del PIB (var. % anual)	4,87%	4,41%	3,05%	1,96%	1,80%	2,32%	3,20%	3,60%	3,40%	3,40%
Saldo del Gobierno Nacional (NPB)	-2,30%	-2,40%	-3,30%	-4,00%	-3,60%	-3,30%	-2,80%	-2,10%	-1,80%	-1,80%
Saldo en cuenta corriente (% PIB)	-3,30%	-5,20%	-4,40%	-4,40%	-3,90%	-3,70%	-3,80%	-3,90%	-3,60%	-3,50%
Tasa de desempleo urbano (%PEA, promedio año)	10,90%	9,90%	9,80%	9,90%	10,80%	10,99%	10,70%	10,80%	10,60%	10,50%
Inflación al consumidor (var. mensual, fin de año)	1,94%	3,60%	6,77%	5,75%	4,00%	0,50%	3,90%	3,65%	3,35%	3,00%
Tasa de referencia BanRep (% anual, fin de año)	3,25%	4,50%	5,75%	7,50%	6,00%	4,25%	3,25%	5,00%	4,50%	4,00%
GTP 30 días (% anual, fin de año)	4,06%	4,34%	5,25%	6,81%	6,00%	4,00%	5,85%	5,85%	5,40%	4,85%
IBF Overnigh (TSE, fin de año)	3,22%	4,52%	5,79%	7,51%	4,90%	4,20%	5,10%	4,90%	4,40%	4,90%
Tasa de cambio USD/COP (promedio de año)	1869	2000	2741	3052	2940	3004	2990	3063	3118	3183
Tasa de cambio USD/COP (promedio 47)	1913	2173	3058	3016	2960	2995	3000	3080	3130	3170
Devaluación nominal (% promedio año)	3,90%	7,00%	37,00%	11,30%	-3,70%	2,20%	-0,5%	2,40%	4,30%	3,30%
Precio promedio del PIB	97,9	93	48,7	43,5	49,2	45,8	51,5	53,7	55,7	56,6

Tabla resumen de proyecciones 2018 - 2022
Grupo Bancolombia Blauenberg, Banco de la República, DANE.

El total de ingresos operacionales de 2017 tuvo un aumento del 1,85% con respecto al 2016; la participación por componente se muestra a continuación:

INGRESOS



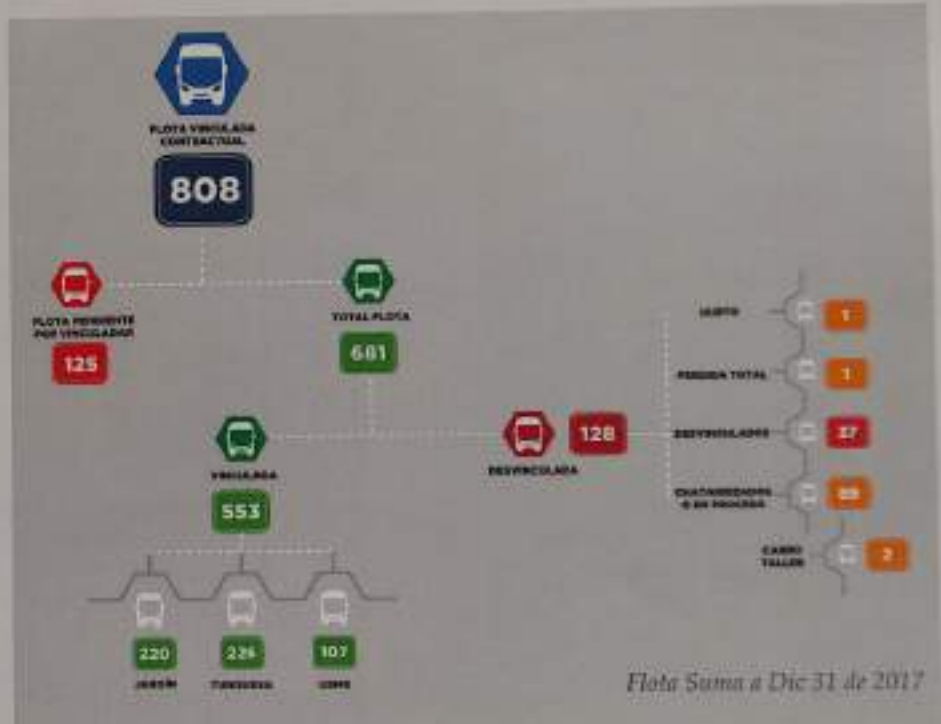
La mayor participación en el ingreso durante el 2017, la registra el componente kilómetro TKMZ con un 55% de los ingresos totales.

El componente vehículo TMVZ muestra una disminución del 3.5% y el componente kilómetro un aumento del 1.10% con respecto al año 2016. El componente pasajero TPASZ se incrementa un 9.23%, pasando del 20% en 2016 al 22% en 2017.

INGRESO POR VEHICULO TMVZ

La flota solicitada por el plan de implementación inicial fue de 806 vehículos, sin embargo, a diciembre de 2017 solo se han vinculado 681 vehículos (por razones ya expuestas relacionadas con la no integración ni implementación completa del SITP). De estos, 128 fueron desvinculados en su mayoría por terminación de la vida útil estipulada en el contrato de concesión, otros por hurto, y/o pérdida total e inoperatividad mayor a 90 días, según Resolución 548 de TMSA. La flota pendiente por vincular para completar el plan de implementación asciende a 253 vehículos.

Lo anterior hizo que el ingreso promedio por TMVZ en el 2017 presente una reducción del 3.5% con respecto al año inmediatamente anterior, pasando de \$2.346 a \$2.264 millones. Durante 2017 fue imposible reponer flota debido a que la crisis del SITP impidió el acceso a crédito en el sector financiero.





Informe de Gestión **Suma** 2017 de la Junta Directiva y la Gerencia

INGRESO POR KILOMETRO TKMZ

El ingreso promedio mensual por este concepto, durante el periodo de análisis, presenta un incremento del 1.10%, variando de \$5.185 a \$5.242 millones, lo que representa un aumento de \$57 millones con respecto al año inmediatamente anterior. En concordancia con lo descrito en el punto de TMVZ, la empresa mantuvo sus ingresos por kilómetro con menos vehículos en operación, lo cual se debió a la mejora en los kilómetros diarios recorridos por cada vehículo.

Comportamiento por tipología:



GESTIÓN

KBD KILÓMETROS DIARIOS POR BUS

La variación de KBD durante el 2017 se toma con base en los kilómetros pagados sobre los vehículos pagados, para el 2017 se observa los siguientes incrementos:



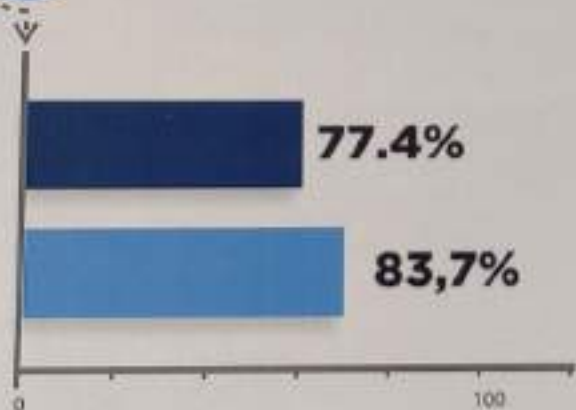
Este indicador se ve afectado por la velocidad comercial de las rutas de Suma, la cual es 29,3% inferior a lo esperado de acuerdo con los anexos técnicos suministrados por TMSA, esto debido a: deficiente malla vial, deficiente trazado de las rutas, mala señalización, modificaciones a la restricción del "Pico y Placa", crecimiento importante del parque automotor de la ciudad y el alargamiento de las rutas dada la necesidad de tener un mayor cubrimiento. Sobre este último punto se debe decir que las longitudes actuales son un 7,4% superiores a la propuesta inicial.

REGULARIDAD CUMPLIMIENTO DE VIAJES PROGRAMADOS

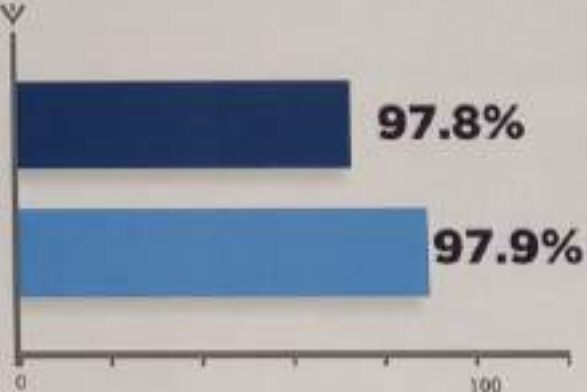
Durante el 2017 se aumentó considerablemente el cumplimiento en viajes programados teniendo una mejora en operación zonal de 8.12% y en operación alimentación del 0.02%.



Zonal



Alimentación



■ 2016

■ 2017

INGRESOS POR PASAJERO TPASZ

El promedio mensual de 2017 fue de \$ 2.057 millones; siendo el mes de marzo el que presenta mayor variación con el aumento del 10.56% con respecto dicho promedio.

El ingreso promedio de 2017 presenta un aumento del 9.23% con respecto al año inmediatamente anterior pasando de \$1.884 a \$2.057 millones mensuales.

TIPOLOGIA	2016	2017	VARIACION
BUSETON 48-60 pax ALIM	11.736	15.215	↑ 29,64%
PADRON ALIM	771.740	999.089	↑ 29,46%
PADRON 80-90 pax	429.691	458.458	↑ 6,69%
PADRON 80-90 pax HIBRIDO	75.247	75.938	↑ 0,92%
BUSETA 40 pax	212.259	203.059	↓ -4,33%
MICROBUS 19 pax	130.099	106.116	↓ -18,43%
BUSETON 48-60 pax	252.803	199.569	↓ -21,06%
TOTAL	1.383.574	2.057.443	↑ 9,23%

*Cifras en miles de pesos.

En resumen, durante 2017 se presentó un incremento en los ingresos, de la siguiente manera:

	2016	% ING	2017	% ING	Variaciones	%
Ingresos Operación						
Ingresos SITP Vehículo	27.845.458.221		27.172.699.773		(672.458.448)	-2,4%
Ingresos SITP Km	62.217.825.040		65.069.243.846		2.851.418.806	4,6%
Ingresos SITP Pasajero	22.597.170.034		24.712.963.815		2.115.793.781	9,4%
Análisis Operativos	342.955.594		55.933.920		(286.021.674)	-83,4%
Cuentas en participación	-		321.583.154		321.583.154	0,0%
Multas	492.804.153		167.422.385		(325.381.768)	-66,0%
Total Ingresos	112.510.604.736		117.166.302.123		4.655.697.387	4,14%

PASAJEROS PAGADOS

Durante el 2017 los pasajeros pagados a la organización muestran un aumento promedio del 3,6% con respecto al año anterior. Teniendo en marzo la mayor variación con respecto al 2016 del 16,69% y un 10,14% con respecto al promedio de 2017.

La participación por operación se muestra a continuación:

OPERACIÓN	2016	2017	VARIACIÓN
ZONAL	3.252.588	2.924.941	↓ -10,07%
ALIMENTACIÓN	2.316.188	2.844.644	↑ 22,81%
TOTAL	5.568.776	5.769.585	↑ 3,60%

Este ítem registra una disminución en pasajeros promedio transportados durante el 2017 en la operación zonal del 10,07% y un aumento en pasajeros promedio transportados del 22,81% en la operación de alimentación.

IPK (Índice de Pasajeros por Kilómetro)

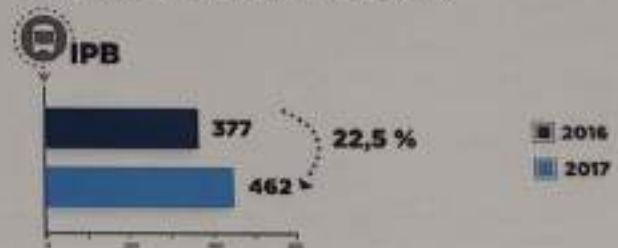
La variación de IPK durante el 2017 se toma con base en los pasajeros pagados sobre los kilómetros pagados, mostrando una reducción en el componente zonal del 4,07% y un aumento en el componente alimentador del 21,07%.

Estos resultados se ven afectados por la evasión que presenta la operación de SUMA en Ciudad Bolívar la cual alcanza un promedio del 36%, además de la coexistencia con el SITP provisional y múltiples servicios ilegales que operan en Ciudad Bolívar.



IPB (Índice de Pasajeros por Bus)

En cuanto al IPB, tomado con base en pasajeros pagados entre la flota pagada, con un factor diario de 25,5, se tienen durante el 2017 las siguientes mejoras:



Con un aumento promedio mensual del 22,5 % en 2017 con respecto al 2016.

Debido al bajo IPK de las rutas zonales en la zona adjudicada y al bajo cumplimiento en servicios programados, se solicitó durante el año 2017 más de 15 cambios y eliminaciones de rutas a TMSA, pero el ente gestor solo aplicó tres (3) de los cambios solicitados.

GESTIÓN

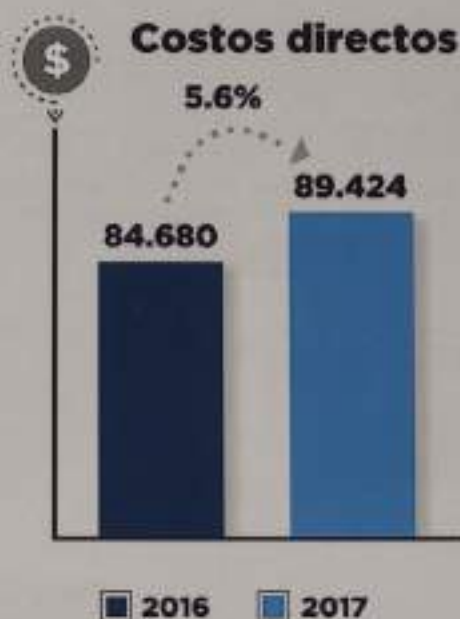
COSTOS DIRECTOS

Para lograr el sostenimiento de los ingresos y los incrementos en productividad descritos, fue necesario reforzar aspectos como el número de operadores y técnicos de mantenimiento.

Los costos directos de la organización aumentaron un 5.6% con respecto al año 2016; las variaciones entre los rubros de la canasta de costos se muestran a continuación:

TIPO	2016	% CO	% ING	2017	% CO	% ING	VARIACION
OPERADORES	28.236	33%	25%	28.891	32%	25%	↓ 2.32%
COMBUSTIBLE	22.694	27%	20%	24.874	28%	22%	↓ 9.61%
MANTENIMIENTO	22.503	27%	20%	23.431	26%	20%	↓ 4.12%
MANO DE OBRA DF	5.298	6%	5%	6.308	7%	5%	↓ 19.06%
LAVADOS	3.301	4%	3%	3.479	4%	3%	↓ 5.37%
MANO DE OBRA CCZ	2.647	3%	2%	2.441	3%	2%	↑ 7.80%
TOTAL SEM	84.680	100%	75%	89.424	100%	78%	↑ 5.60%

*Cifras en pesos





Costo KM total

Durante el 2017 el costo directo represento un 78% del ingreso, el rubro más representativo corresponde al costo de mano de obra por operadores (32%).

El aumento general de la mano de obra de Disponibilidad de Flota se explica en la contratación de Técnicos de mantenimiento para las actividades de alistamiento nocturno, labor que realizaban los proveedores de carrocería y que permitió aumentar la regularidad de la flota en vía.

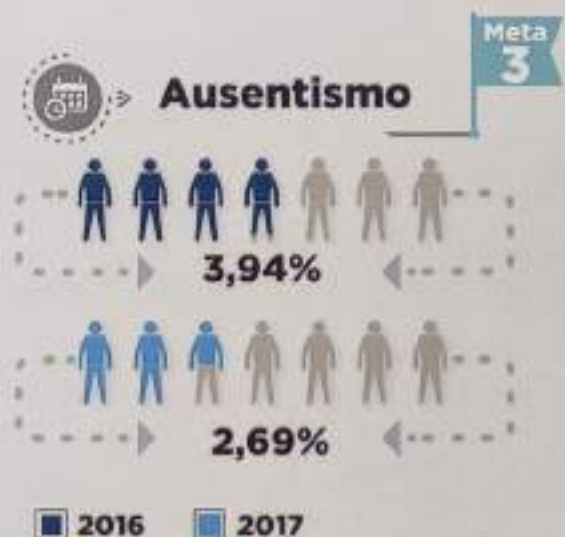
El costo total directo por kilómetro aumentó de la siguiente manera:





AUSENTISMO

Este factor se comportó de la siguiente manera:



Esta mejora en el ausentismo durante 2017 obedece a la implementación de estrategias como la afectación de la bonificación, el descuento día no laborado, campañas de comunicación, mejoras en el sistema SICO, y agilización de los procesos disciplinarios.

ROTACION

Este factor se comportó de la siguiente manera:



Disminución del índice en un 31%, debido a acciones en aspectos como la modalidad de contratación, centro de soluciones, entrega de dotaciones, procesos de reclutamiento y selección, bienestar, programación de turnos y otros.

INDICE DE CONDUCTORES POR BUS

El ICB (índice de conductores por bus) se toma con base en los operadores contratados en el mes sobre los vehículos programados; el 2017 muestra un mayor índice en la operación alimentación y zonal a los presentados en 2016. Los índices de Suma en este aspecto durante 2017 son similares a los de los demás operadores del SITP, y permitieron reducciones significativas en las vueltas perdidas y los efectos asociados a las mismas.



DESINCENTIVOS POR VUELTAS PERDIDAS

El valor por desincentivos en vueltas perdidas en 2017 disminuyó notablemente en 32.38% con respecto a 2016, pasando de \$1.519 millones a \$1.027 millones en promedio mensual.



*Cifras en millones de pesos

GESTIÓN

COSTO POR COMBUSTIBLE

En 2017 se muestra un aumento promedio mensual del 9.61% con respecto al 2016, pasando de \$1.891 a \$2.073 millones mensuales.

TIPOLOGÍA	2016	2017	VARIACION
BUSETA 40 pax	3.124	3.443	+ 10,20%
BUSETON 48-60 pax	3.530	3.238	- 8,28%
BUSETON 48-60 pax ALIM	111	119	+ 6,95%
MICROBUS 19 pax	1.503	1.502	- 0,08%
PADRÓN 80-90 pax	8.126	9.526	+ 17,22%
PADRÓN 80-90 pax HIBRIDO	947	896	- 5,38%
PADRÓN ALIM	5.353	6.152	+ 14,93%
TOTAL	22.694	24.874	+ 9,61%

*Cifras en millones de pesos

Este aumento está afectado en primer lugar por el incremento de precios (en algunos casos llegó al 7%), al igual que por el tanqueo en estaciones externas.

EFICIENCIA ENERGÉTICA

Se observa una disminución promedio entre todas las tipologías del 2.53%, es decir 0.30 km menos por galón, debido a la mayor antigüedad de la flota y las complejidades de operación de la zona.



COSTO POR MANTENIMIENTO

El costo por mantenimiento incluye todos los repuestos despachados a la flota operativa y los servicios tercerizados para la misma.

El costo por mantenimiento de 2017 suma \$23.431 millones siendo superior en un 4.12% con respecto al 2016 que sumó \$22.503 millones.

En cuanto a costo por kilómetro se tiene:

Estos resultados se ven afectados por la edad promedio de la flota usada (microbús, buseta, busetón), que alcanza los 10 años; y el costo por km se incrementó como consecuencia del deterioro de la vida útil de sus componentes, de las altas exigencias operacionales y el pésimo estado de la



Costo por Mantenimiento



malla vial, así como las condiciones topográficas de la zona. De igual forma, las flotas Volvo e Hino acumulan más de tres o cuatro años de antigüedad, lo cual implica la necesidad de mayor mantenimiento en diversos aspectos.



VARADAS

El año 2016 tuvo un promedio de 982 varadas, un 23% menos contra año 2017, donde se presentó un promedio de 1.273 varadas. Caja de velocidad fue la mayor causa de varadas 2016 (20.66%) y 2017 (18.58%), seguido de se apaga y no prende 2016 (12.47%) y 2017 (14.02%).

MOTORES

Durante el año 2017 se presentaron 168 fallas en motor reflejando un incremento en 2 motores comparado contra año 2016.

Los resultados en el año 2017 se vieron afectados debido a la cantidad de garantías presentadas en las reparaciones por terceros, por lo cual se retomaron las reparaciones de motor por personal propio Suma. Durante el segundo semestre de 2017 se evidencia una mejora del 14,28% comparado con el desempeño del primer semestre, generando además un ahorro del 27,5% y disminuyendo las garantías en un 88,9% con respecto a las reparaciones realizadas por terceros.

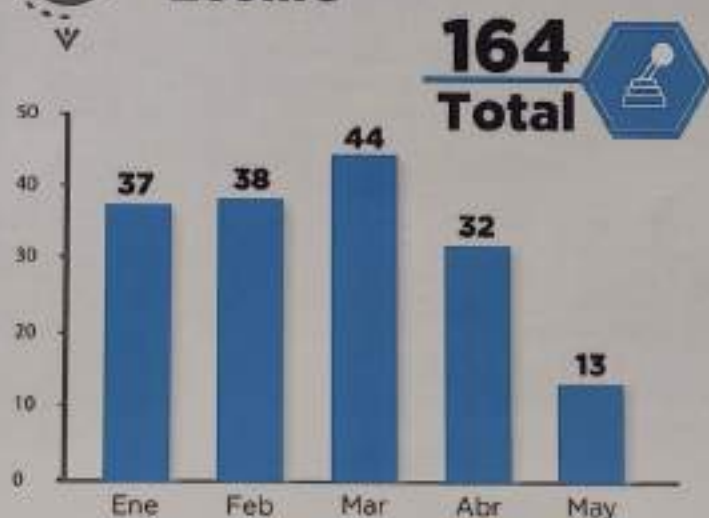
CAJAS

En el año 2017 se culminó la campaña del cambio de transmisiones para la flota padrón Volvo, esta campaña incluyó 253 unidades B7R equipadas con caja de cambios I-Sync, de las cuales 150 unidades pertenecen a la flota

zonal y los 103 restantes pertenecen a la flota alimentación; en esta campaña se realizó el cambio de transmisión por una automática marca ZF Ecolife de 6ta generación y la reparimetrización del motor pasando de 240 hp a 290 hp.



Cambio de cajas Ecolife



COSTOS INDIRECTOS

En 2017 se muestra una disminución del 7.49% con respecto al 2016 pasando de \$1.011 a \$935 millones mensuales en promedio.

RUBRO	2016	% SOBRE INGRESOS 2016	2017	% SOBRE INGRESOS 2017	VARIACIÓN 2016-2017
POLIZAS	3.484	3,08%	4.127	3,60%	18,44%
ARRIENDOS	3.522	3,12%	1.685	1,47%	-52,17%
DOTACION - CT	1.303	1,15%	990	0,86%	-24,04%
SERVICIOS	1.914	1,69%	2.155	1,88%	12,59%
IMPUESTOS	262	0,23%	849	0,74%	223,88%
DIVERSOS	1.089	0,96%	869	0,76%	-20,15%
ADECUACIONES E INSTALACIONES	376	0,33%	493	0,43%	31,15%
MANTENIMIENTO Y REPARACIONES	178	0,16%	55	0,05%	-69,30%
GASTOS LEGALES	1	0,00%	1	0,00%	13,95%
AFILIACIONES Y SOSTENIMIENTO	0	0,00%	-	0,00%	0,00%
GASTOS DE VIAJE	3	0,00%	-	0,00%	-100,00%
TOTAL	12.132	10,74%	11.224	9,78%	-7,49%

*Cifras en millones de pesos

GESTIÓN

COSTO POR NOMINA CENTRO DE CONTROL ZONAL

El 2017 disminuyó en promedio un 7.8% con respecto 2016 pasando de \$221 a \$203 millones mensuales.

TPOLOGIA	2016	2017	VARIACION
BUSETA 40 pax	364	290	-32.39%
BUSETON 48-60 pax	580	593	0.71%
BUSETON 48-60 pax ALIM	25	25	-12.09%
MICROBUS 19 pax	331	234	-29.11%
PADRON 80-90 pax	734	768	4.61%
PADRON 80-90 pax HIBRIDO	96	84	-14.40%
PADRON ALIM	483	477	-1.27%
TOTAL	2.647	2.441	-7.80%

*Cifras en millones de pesos

COSTO TOTAL DE OPERACIÓN

El costo de operación en sus diferentes componentes tuvo el siguiente comportamiento:

	2016	%	2017	%	Variación	%
Ingresos Operativos						
Ingresos SITP Ventas	27.841.458.207		27.772.984.775		(672.473.432)	-2,4%
Ingresos SITP A/R	82.217.883.960		82.583.241.896		3.665.357.936	4,5%
Ingresos SITP Pasajero	22.387.150.024		23.712.803.879		1.325.653.855	5,9%
Asociación Operativa	340.388.894		34.000.000		(306.388.894)	-89,7%
Cuentas por pagar			32.583.134		32.583.134	100%
Indice	802.094.103		147.422.180		(654.671.923)	-81,6%
Total Ingresos	113.259.965.188		144.219.242.524		30.959.277.336	27,3%
Costos de Operación						
Combustible	10.821.247.024	9,5%	14.913.688.940	10,3%	4.092.441.916	37,8%
Mantenimiento	22.885.315.186	20,1%	23.484.291.388	16,3%	1.598.976.202	7,0%
Salarios	3.300.198.819	2,9%	3.678.748.000	2,5%	378.549.181	11,5%
Pasajes	17.715.215.862	15,6%	16.285.046.200	11,3%	(1.430.169.662)	-8,1%
Impuestos	1.024.390	0,9%		0,0%	(1.024.390)	-100%
Repuestos	382.322.878	0,3%	681.287.128	0,5%	298.964.250	78,2%
Arrendos	1.111.102.478	1,0%	1.084.288.838	0,8%	(26.813.640)	-2,4%
Adquisición y amortización	35.899	0,0%		0,0%	(35.899)	-100%
Deposito	1.884.102.040	1,7%	4.128.689.212	2,9%	2.244.587.172	119,7%
Seguros	1.811.289.412	1,6%	2.788.273.861	1,9%	976.984.449	54,0%
Costos legales	198.527	0,0%	875.828	0,0%	677.301	341,4%
Mantenimiento y reparaciones	718.302.094	0,6%	54.729.480	0,0%	(663.572.614)	-92,4%
Costos de Flete	2.028.387	0,0%		0,0%	(2.028.387)	-100%
Abonamientos e intereses	178.229.120	0,2%	485.158.980	0,3%	306.929.860	172,3%
Costo Deuda	1.085.717.725	0,9%	889.389.827	0,6%	(196.327.898)	-18,1%
Total Costos de Operación	66.812.774.791	59,0%	100.847.286.768	69,9%	34.034.511.977	50,9%

Dentro de lo cual pesan significativamente el incremento en precios de combustible, el pago de impuestos, el incremento en pólizas por la dificultad de este rubro en el SITP, y los refuerzos en planta de conductores y mantenimiento.

GASTOS ADMINISTRATIVOS

Los gastos administrativos de 2017 aumentaron un 5.49% con respecto al 2016 pasando de \$701 a \$739 millones mensuales promedio.

La comparación por tipo de gasto se muestra a continuación:

RUBRO	2016	% SOBRE INGRESOS 2016	2017	% SOBRE INGRESOS 2017	VARIACION 2016-2017
Gasto Personal	\$ 4 492	5,98%	\$ 4 676	4,25%	8,59%
Honorarios	\$ 1 431	1,27%	\$ 1 997	1,74%	39,58%
Servicios	\$ 537	0,48%	\$ 110	0,10%	-79,58%
Impuestos	\$ 1 365	1,21%	\$ 972	0,80%	-29,81%
Diversos	\$ 266	0,24%	\$ 301	0,26%	12,22%
Arrendos	\$ 115	0,10%	\$ 284	0,25%	150,00%
Mantenimiento y reparaciones	\$ 67	0,08%	\$ 220	0,19%	152,62%
Afiliaciones y sostenimiento	\$ 104	0,09%	\$ 104	0,09%	2,61%
Gastos legales	\$ 5	0,00%	\$ 6	0,00%	-11,12%
Adecuaciones e instalaciones	\$ 10	0,01%	\$ 0	0,00%	-99,57%
Gastos de Viaje	\$ 0	0,00%	\$ 0	0,00%	-100,00%
TOTAL	\$ 8 415	7,40%	\$ 8 817	7,34%	5,49%

*Cifras en millones de pesos

Los rubros más significativos que incidieron en el incremento del gasto administrativo fueron:

- 1) honorarios (por el pago de abogados y asesores que representan a Suma ante el Tribunal de Arbitramento);
- 2) mantenimiento y arrendos (sistemas tecnológicos).

SITUACION FINANCIERA

El Ebitda de año 2017 presentó un incremento del 1,86% explicado por un incremento del 4,14% de ingresos operacionales, el 2,69% de costos operacionales incluyendo costos indirectos y el 22,74% de gastos operacionales.

	Año 2017	Año 2016	Variación
EBITDA	7.417	7.262	1,86%
Depreciaciones	15.630	16.312	-4,18%
Amortizaciones	4.623	6.669	-30,89%
Otros Ingresos	20.252	23.001	
Financieros	266	191	39,30%
Dif en cambio	4.593	3.761	22,13%
Otros Ingresos	6.595	12.642	-47,83%
Otros Gastos	11.453	16.593	
Gastos Extraordinarios	2.279	1.164	95,66%
Diversos	1.330	795	67,25%
Perdida Venta Activos Fijos	54	42	28,42%
Diferencia en cambio	3.914	1.970	98,72%
Costos financieros	23.212	20.571	12,84%
	30.788	24.543	
UTILIDAD NETA	(32.170)	(23.592)	35,78%

El año 2017 la compañía registró una pérdida neta por \$32.170 millones, incrementándose en un 35,78% con respecto al año anterior. Este comportamiento se explica principalmente por los gastos financieros por concepto de intereses del crédito sindicado y Arrendamiento mercantil.

*Cifras en millones de pesos

Activos	2017	2016	Δ\$	%
Efectivo y equivalentes en efectivo	3.527.980	4.079.662	-1.301.689	-32%
Cuentas comerciales por cobrar y otras cuentas por cobrar inventarios	10.871.089	41.654.336	-30.783.247	-74%
Total activos corrientes	16.087.373	49.221.407	-33.134.034	-67%
Equipo	131.745.670	154.433.665	-22.688.045	-15%
Activos intangibles	125.715.270	99.630.276	25.694.879	26%
Impuestos diferidos	0	51.399	-51.399	-100%
Total activos no corrientes	286.960.875	254.078.540	7.882.335	3%
Total activos	273.048.248	303.300.247	-30.251.999	-10%
Pasivos	2017	2016	Δ\$	Δ%
Obligaciones financieras instrumentos financieros	44.582.219	22.925.633	21.671.386	96%
Proveedores Nacionales	12.684.923	16.702.627	-4.017.704	-24%
Cuentas comerciales por pagar	13.174.240	24.174.504	-10.898.334	-45%
Cuentas comerciales Otras Cuentas por pagar	3.115.596	6.725.434	-3.609.838	-54%
Impuestos	451.910	454.673	-2.763	-1%
Beneficios a empleados	4.199.254	3.138.640	1.060.574	34%
Total pasivos corrientes	78.423.122	71.146.541	4.236.581	6%
Obligaciones financieras instrumentos financieros	195.817.741	196.638.690	-820.952	0%
Cuentas comerciales por pagar	20.534.991	21.902.711	-1.367.720	-6%
Otros pasivos	9.200	138.636	-129.436	-93%
Total pasivos no corrientes	216.361.932	218.680.107	-2.318.175	-1%
Total pasivos	294.785.054	292.866.648	1.918.406	1%
PATRIMONIO NETO	2017	2016	Δ\$	Δ%
Capital Social	54.710.159	54.710.159	0	0%
Pérdida Neta del Año	-32.170.404	-23.692.363	-8.478.051	36%
Pérdida de Años Anteriores	-44.272.625	-20.580.271	-23.692.354	115%
Convergencia NIIF	-3.936	-3.936	0	0%
Total patrimonio neto	-21.736.806	10.433.599	-32.170.405	-306%
Total pasivos y patrimonio	273.048.248	303.300.247	-30.251.999	-10%

ESTADO DE SITUACION FINANCIERA

Los activos totales del año 2017 alcanzaron \$273.048 millones de pesos. Esto representa un decrecimiento del 10% frente al 2016, explicado principalmente por el gasto de depreciación de propiedad planta y equipo.

En cuanto a los pasivos totales, estos sumaron de \$294.785 millones, con un incremento del 1% frente al año anterior. El Patrimonio neto negativo por valor de \$21.736 se ve afectado por la pérdida neta del ejercicio 2017 de \$32.170 millones.

*Cifras en miles de pesos



1. 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: Mientras no sean adjudicadas las rutas en cabeza de COOBUS y EGOBUS, el sistema no podrá tener una integración operativa total.

El paralelismo del sistema tradicional y de rutas piratas hacen imposible el control de los parámetros operativos que sí se le exigen a los concesionarios 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 medio 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.

2. La compañía Liberty Seguros S.A., comunicó el cese de su participación como coasegurador de la póliza de cumplimiento y de responsabilidad civil extracontractual a partir del 10 de octubre de 2017.

HECHOS RELEVANTES

3. La compañía Seguros del Estado S.A., procedió a revocar a partir del 01 de marzo de 2017 las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual, colectiva de automóviles, de equipos electrónicos y la de exceso, situación que fue superada mediante la renovación de la misma a través de la empresa Seguros Mundial S.A.

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

82 prendas aprobadas

1 prenda sin aprobar

DAVIVIENDA 75 vehículos a preñar

BANCOLOMBIA 75 vehiculos a preñar

5. Durante el 2017 la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN) realizó el pago del saldo a favor en Renta a 31 de diciembre de 2015 por valor de \$6.004 millones de pesos, valor reconocido en Títulos de Devolución de Impuestos (TIDIS).

6. Tranzit, luego de pedir a Transmilenio que le terminara el contrato de concesión, fue admitido a la ley de Reorganización Empresarial ante la Superintendencia de Sociedades.

7. 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, fue admitido al proceso de Reorganización Empresarial en la Superintendencia de Sociedades.

8. Al cierre de 2017 la totalidad de los concesionarios SITP habían convocado Tribunales de Arbitramento contra el Ente Gestor.



LEY DE INSOLVENCIA 1116

Como es bien sabido por los directores y los accionistas, Organización Suma se encuentra en una delicada situación financiera debido a múltiples problemas derivados, principalmente, de las demoras en la implementación del SITP, la falta de infraestructura asociada al SITP, la falta de integración de medios de pago y falta de acceso a tarjetas y recargas, los retrasos en el inicio de operación del Sistema y la falta de soluciones definitivas por parte de Transmilenio S.A.

Por este motivo, el pasado 31 de octubre de 2017, previa autorización de la Asamblea General de Accionistas y de la Junta Directiva, la administración de Organización Suma solicitó a la Superintendencia de Sociedades la admisión de la sociedad al Proceso de Reorganización de la Ley 1116 de 2006.

Mediante Oficio No. 400-282444 del 7 de diciembre de 2017, la Superintendencia de Sociedades requirió una información adicional antes de pronunciarse respecto de la solicitud; dicha documentación fue aportada el 28 de diciembre de 2017, estando dentro del término dispuesto para el efecto por el Despacho.

Organización Suma fue admitida al Proceso de Reorganización el 8 de febrero de 2018, mediante Auto No. 400-001745 del 7 del mismo mes y año. La Entidad designó al Dr. César Laureano Negret Mosquera como Promotor. Hasta el momento, estas son las etapas del proceso que se han surtido.

A continuación, la sociedad deberá actualizar el inventario de activos y pasivos con la nueva fecha de corte (6 de febrero de 2018); esta información servirá como base para que el Promotor presente el Proyecto de Calificación y Graduación de Créditos y Determinación de Derechos de Voto.

Una vez el Promotor presente el Proyecto, éste y el Inventario de Bienes de la sociedad serán puestos en conocimiento de los acreedores de la empresa para que presenten objeciones; luego, Organización Suma deberá pronunciarse con respecto de cada una de ellas. Finalizada esta etapa, se dará inicio a una de conciliaciones de dichas objeciones.

Seguidamente, la Superintendencia de Sociedades citará a Organización Suma y a sus acreedores a la Audiencia de Resolución de Objeciones, en la cual, una vez resueltas por el Despacho las objeciones que no lograron ser conciliadas ordenarán ajustar el Proyecto, el cual quedará en firme y esa versión será la final que servirá para determinar la calificación de acreencias y los derechos de voto.

Así mismo, quedará en firme el Inventario de Bienes de la compañía, y empezará a correr el término de 4 meses para la negociación y celebración del Acuerdo de Reorganización. La administración espera lograr prontamente un acuerdo con todos los acreedores de la sociedad que le permita a ésta aliviar sus cargas, continuar atendiendo su operación y llegar a presentar resultados favorables en los próximos ejercicios.

SITUACION JURIDICA

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.

Con referencia a la situación de los procesos judiciales, es pertinente señalar:

Ver ilustración 1 Procesos judiciales 2017

Es importante mencionar que adicional a los procesos referidos existen 19 procesos de distinta clase de conformidad con los registros de la rama judicial de los cuales no se ha surtido notificación.

En el año 2017 fueron radicadas contra Organización Suma trece acciones de tutela de las cuales once fueron favorables al concesionario en la primera y segunda instancia. Dos desfavorables y en segunda instancia una fue revocada a favor de Organización Suma.

Las acciones judiciales que se han dictado contra la sociedad han conllevado a que durante su trámite se hayan dictado medidas cautelares de embargo, o inscripción de demanda, contra activos de la sociedad.

Ilustración 1 Procesos judiciales 2017

#	Proceso	Clase	Demandante	Estado
1	110013130112016000000	Executivo	ARCHIVO PLAZOTE LTDA	Terminado por pago
2	110014000180716152300	Executivo	IMPORTADORA TACC ZEPEDA LTDA	Terminado por pago
3	110014000032011001000	Executivo	ONE SOLUCIONES SAS	Terminado del demandante
4	1100111001120160000001	Executivo	SOCIEDAD QUIMISTAS S.A.S	Hab. del 11/07/17 resolviendo de proceso
5	1100111004420170000000	Ordinaria	MARCA DEL CARIÑO MENDOZA ACUSA	Notificación personal
6	1000191880000110000100	Ordinaria	LOS ALFONSO BARRIOS RAMBOS	Fallo de primera instancia, apelación y recurso de casación
7	1100180000412016001000	Ordinaria	MARIA ANGELOCA BELTRAN BENTON - LEONOR BENTON - ROSALY PAOLA BENTON BENTON	Completado de demanda
8	11001400003220170110000	Ordinaria	JOSÉ ALFREDO GIL FERRAZ GILFERRAZ	Completado de demanda
9	1100135400001600000001	Reparación D	ALBERTO CHEVERRY ALZATE	Completado de demanda
10	1100121000200160000000	Executivo	-CENTROCEL S.A.	Fallo de primera instancia, apelación y recurso de casación. Fallo de primera instancia del 11/07/17
11	2500020000020160250000	Tutela y recursos conexos	Organización Suma SAS	Tutela excepcional
12	1100121001720160000000	Ordinaria	Organización Suma SAS	Resolución de primera instancia
13	110014000030201600000000	Executivo	SARINHO PROTAGON	Procedimiento de embargo
14	1100130020001600000000	Acción Popular	LUIS ALBERTO CABARGO	Fallo de Segunda instancia, apelación
15	1100130000000110011000	Ordinaria Laboral	JORGE BARRIQUE VARGAS	Apelación artículo 201 COP
16	1100121000000170001000	Executivo	A C P M LIMITADA	Apelación artículo 201 COP
17	4403-2017	Admisión	Suma SAS	Proceso para embargo
18	6279-2017	Admisión	Suma SAS	Procedimiento para que se declare el embargo
19	00004807	Administrativa Sancionatoria	Ministerio de Trabajo	Fase de 1ª instancia
20	17000-001217	Responsabilidad Fiscal	Contraloría Distrital	Ejecución proceso
21	360001-2017	Protección al consumidor	Suma SAS	Notificación a la demandada

GESTIÓN

En virtud de la admisión a ley 1116 de 2006, dentro de la oportunidad legal se está surtiendo la notificación a los juzgados donde existen procesos de ejecución para que estos sean remitidos a la Superintendencia de Sociedades.

Es pertinente señalar, que en virtud del proceso que surte SUMA SAS, contra TRANSMILENIO S.A., el trámite el año 2017 cerró con los alegatos de conclusión y se apresta para que durante el primer trimestre del año 2018 haya laudo arbitral.

El Ministerio de Trabajo mediante providencia del año 2015 a partir de una queja anónima inició proceso sancionatorio contra la sociedad ORGANIZACIÓN SUMA SAS, por carencia de permiso otorgado por esa entidad para laborar horas extras.

Surtido el proceso sancionatorio que fue atendido por el abogado William Cruz Suárez la empresa fue objeto de sanción pecuniaria por la suma de \$55.136.320, frente al cual se formularon los recursos de reposición y apelación los cuales fueron resueltos de manera desfavorable al concesionario y por lo tanto esta sanción se encuentra debidamente ejecutoriada desde el 1 de febrero de 2018.

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 tercero de acuerdo a la Ley 603 de 2000.


Conforme al artículo 87 de la Ley 1676 del 20 de agosto de 2013, dejamos constancia que Organización Suma S.A.S, no entorpeció 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 material laboral.

TRIBUNAL DEL ARBITRAMENTO

ORGANIZACIÓN SUMA SAS, en consideración a la operación deficitaria que se ha tenido desde el inicio de ejecución del contrato y en vista de que las obligaciones a cargo del Distrito no se han materializado y por lo tanto se denota un incumplimiento de los compromisos contractuales que han generado desequilibrio económico y deterioro del negocio. Debido a que la Alcaldía Mayor no ha adoptado medidas que modifiquen la estructura del contrato para hacerlo viable, la empresa se vio en 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 mencionadas a continuación:

- 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 Etapa 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-004-2009 desconoce lo dispuesto por el ordenamiento jurídico en lo concerniente a la asignación de riesgos.
- Que se declare que por circunstancias ajenas al contratista que se han presentado durante la ejecución del contrato, se ha alterado la ecuación económica y financiera del mismo.
- 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 razonabilidad y de previsibilidad normal para este contrato, generando consecuencias altamente nocivas a la ecuación contractual.
- 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 cumpliera con el Plan de Implementación inicial; iv) Demás obligaciones incumplidas que se prueben durante el proceso.
- Que como consecuencia del desequilibrio económico y financiero que sufrió SUMA por situaciones ajenas al contratista y por los incumplimientos atribuibles a Transmilenio, unos y otros que se prueben durante el proceso, SE CONDENE a Transmilenio a restablecer la ecuación contractual mediante el pago de la suma de \$ 130.776 millones de pesos 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 Orosí No 5 del Contrato de Concesión y del citado Orosí y que como consecuencia todos los desincentivos queden sin efectos.

Anudado a lo anterior, es necesario señalar que Transmilenio presentó demanda de reconvención contra SUMA SAS, relacionada con las obligaciones originadas en los desincentivos impuestos y no pagados.

Durante el 2017 se surtieron las diversas etapas procesales y el laudo correspondiente está previsto para día 16 de marzo de 2018.



ACONTECIMIENTOS IMPORTANTES DESPUÉS DEL CIERRE

A Corte de febrero de 2018, se presentan los siguientes acontecimientos:

1- La Superintendencia de Sociedades por medio de Auto N°400-001745 del 7 de febrero de 2018, dispuso la admisión de la sociedad Organización Suma SAS, al proceso de reorganización de que trata la Ley 1116 de 2006, que había sido peticionada mediante el memorial N° 2017-01-55930 del 31 de octubre de 2017.

Como consecuencia de lo anterior, la administración de la admitida está siguiendo todas las actuaciones que emanan del acto admisorio y del ordenamiento jurídico.

2- Mediante Resolución No. 62829000965207 del 15 de diciembre de 2017 La Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales DIAN realizó el reconocimiento del saldo a favor en Renta a 31 de diciembre de 2016 por valor de \$3.251 millones de pesos, valor reconocido en Títulos de Devolución de Impuestos (TIDIS).

3- El diecinueve (19) de enero de 2018 se protocolizó la titularidad del patio Jardín ubicado en la Cra. 17 No. 70 31 sur de la ciudad de Bogotá.

4- El veinticinco (25) de enero de 2018 se protocolizó la titularidad del patio TUYO ubicado en la Cra. 115 A Bis No. 60 A 39 hoy Cra. 113 B No. 63 I 39 de la ciudad de Bogotá.

EVOLUCION PREVISIBLE DE LA SOCIEDAD

El 2018 seguirá siendo un año de retos para Organización Suma en el cual 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 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.

Aunado a los esfuerzos anteriores la empresa debe continuar con el desarrollo del proceso de Reorganización Empresarial según lo establece la Ley 1116. Así las cosas, durante el primer semestre del 2018 se debe presentar el Proyecto de Graduación y Calificación de Créditos y Derechos de Voto para ser validado en debida Audiencia y en los siguientes 4 meses presentar el Acuerdo de Pagos firmado por el 50% + 1% del total de Acreedores.

ESTADOS FINANCIEROS


Señores asambleistas, en el CD adjunto encontrarán los estados financieros con corte al 31 de diciembre de 2017, además de los siguientes documentos:


- Dictamen del Revisor Fiscal
- Carta de responsabilidad
- Certificación de los Estados Financieros





- Bogotá D.C., 22 de marzo de 2017 -



 contenidos@sumasas.com.co

 /SumaSTP

 @Sumanda_stp

 /SumaSTP

 @Sumanda_stp