

INFORME DE GERENCIA Y CONSEJO DE ADMINISTRACION A ASAMBLEA GENERAL ORDINARIA AÑO 2021

Ibagué, 5 de marzo de 2021

Señores
ASOCIADOS
ASAMBLEA GENERAL ORDINARIA
COOPERATIVA DE TRANSPORTES VELOTAX LTDA
Ciudad

Respetados Asambleístas:

En esta oportunidad en que, por virtud de exigencia estatutaria y marco legal del sector cooperativo Ley 79 de 1988, nos convoca y en particular a los órganos de administración, en la exigencia de presentarles un informe de la gestión adelantada en el periodo Enero-diciembre de 2020 como también a ilustrarlos respecto de los proyectos y planes a ejecutar en el año 2021, procedo en nombre del Honorable Consejo de Administración y como Gerente, de conformidad y en los siguientes términos:

I. IMPACTO ECONOMICO DE COVID-19

A. DEL COVID-19

Los científicos lo enmarcan como una afectación psicosomática, causada por el virus **SARS-COV-2**, el que, de acuerdo a los organismos y genes humanos, puede ser letal, en el campo científico era de estudio el virus SARS, no así el COV-2, avances que han permitido en poco tiempo estructurar las vacunas que hoy están siendo aplicadas, en la espera contrarrestarlo, y para contenerlo, la OMS y otros organismos, ponderaron lo persuasivo y cultura ciudadana a solicitar el aislamiento de personas enfermas, el distanciamiento, cuarentenas domiciliarias y la de carácter ambiental como el uso de alcohol y tapabocas, lavado de manos y desinfección de superficies, que a pesar de las mismas, nuestro país Colombia durante el periodo de febrero a diciembre reportó 1.626.461 contagios y 42.909 fallecidos.

B. IMPACTO ECONOMICO

El sector productivo de bienes y servicios, con las medidas de aislamiento, confinamiento, y con cierres temporales de plantas, afectó el circuito productivo, cadena de suministro y mercado, impactando en lo financiero con estados de iliquidez, endeudamientos empresariales y las finanzas públicas, con rasgos del fenómeno recesivo, como la disminución del consumo o demanda, inflación con índices descontextualizados, propio del hecho de que por el desempleo, no hay ingresos con niveles desempleo rampantes y por ende ampliación del cordón de pobreza riesgo social e institucional, que conllevó a procesos de insolvencia y liquidatarios, cierre de establecimientos de comercio y la cadena turística que va de la mano del transporte en todas sus modalidades.

C. SECTOR TRANSPORTE

El Gobierno Nacional en la filosofía de mitigar los efectos económicos por la pandemia coronavirus en el sector transporte emite el Decreto 575 del 15 de abril de 2020, dentro del marco de la legislación del estado de emergencia social, económica y ecológica, en el que reconoce los efectos negativos, económicos en el transporte terrestre de pasajeros; como consecuencia de las medidas que adoptó privilegiando la vida, con impacto en reducción de flujos de caja, e incumplimientos en pagos por una operación limitada supeditada a los exceptuados, que por la exigencia de requisitos, originó un desplazamiento al servicio especial e informales sin protocolos, el temor al contagio, los confinamientos, consideró como apoyo financiero de liquidez para los propietarios de automotores, el autorizar utilizar hasta el 85% de los fondos de reposición, dejando de lado la protección de las empresas porque si bien es cierto el auxilio a la nómina del 40% fue acertado para el sector productivo de bienes y comercio, con incidencia en la disminución de costos de producción, situaciones bien diferentes en el transporte de pasajeros, donde el 92% de la nómina es de conductores, con las medidas impuestas su actividad era el estar en casa, incurrió en gasto empresarial del 60% su efecto fue elevar el endeudamiento. Aquí, el gobierno se quedó corto, le faltó análisis frente a la única fuente de ingresos que lo constituye la venta de tiquetes, donde en VELOTAX nuestra Cooperativa, como todas las empresas de transportes, estamos frente a iliquidez, a pesar de la solidez.

II. RELACIONES FUNCIONALES

Se destaca la excelente interrelación y compromiso en los deberes y obligaciones por parte de los integrantes del Consejo de Administración, y Junta de Vigilancia, en el desempeño de sus funciones estatutarias, asistiendo puntualmente a las

sesiones con una activa participación en el análisis que permitieron adelantar proposiciones y aprobarlas, como el identificarse con las propuestas y proyectos de la gerencia, sesiones en las que se contó con la presencia de los profesionales **EDWIN ADAN GUZMAN CASTRO**, Director Financiero y **JOSE EILER RUIZ**, nuestro Revisor Fiscal, es de destacar el direccionamiento y liderazgo del presidente del Consejo de Administración señor **JAIRO PINILLA PEREZ**, como en las celebraciones de reuniones de los comités administrativos, permanentes con los propietarios de automotores, en el logro de implementación de alternativas de operación, cuya logística y planeación fue objeto de ajustes, ara responder a las nuevas realidades enmarcadas dentro de distorsión del mercado por la impredecible aparición del **COVID-19**.

III. AFECTACION OPERACIÓN Y AGENTES

A. DE LA OPERACIÓN

El parque automotor durante el año 2020, permanencia intacto o sea sin disminución ni incrementos, en un numero de 614 de los que, 129 son buses, 131 microbuses y 354 del grupo A (Autos y Camionetas), que en la programación del rodamiento y despachos, proyección de transporte de pasajeros en las diferentes rutas correspondió a lo planeado hasta el mes de febrero, presentando una distorsión y por ende mengua en la primera quincena de marzo, y con ocasión al decreto de emergencia social, económica y ecológica en este mes, a partir del 20 de marzo, se distorsionó el mercado con una parálisis en 100% durante dos (2) meses, y una cuasi-reactivación para los exceptuados cuyo segmento poblacional no era representativo, a lo que se sumó la obligatoriedad de transportar solo el 50% de la capacidad en sillas de los rodantes, con un rodamiento y despachos del orden del 3% de los normales y en días intercalados o sea una inoperatividad.

B. PROPIETARIOS

Por la inoperatividad imperante, los automotores se inmovilizaron, incurriendo en gastos de parqueaderos, el tener que continuar con las obligaciones por seguros, prestaciones sociales, salarios en un 60%, que, sin ingresos, conllevo causaciones en contra y por parte de la empresa atenderlos afectando la liquidez de la Cooperativa, obligada en el cumplimiento, para blindarse de investigaciones y sanciones pecuniarias.

C. CONDUCTORES

Este pilar importantísimo de la operación igualmente sintió los coletazos de las decisiones gubernamentales, por cuanto por la actividad exclusiva en la conducción sin las opciones de alternancias (Trabajo en casa, por jornadas y otras), los conminó el estar inactivos en el compromiso funcional contractual.

IV. GOBIERNO

El 2020 fue un año atípico, en el que, por primera vez en la historia de **VELOTAX**, con actuaciones y pretensiones de activación de dignidades de Consejeros, perdidas en el año 2011, como consecuencia de tales calidades, decisión tomada en la sesión de Asamblea General Extraordinaria celebrada el 3 de diciembre de 2011, acta No.069, donde entre otras causas fue el acto de conspiración contra el extinto gerente y fundador de la Cooperativa don **PEDRO PABLO CONTRERAS**, acta en particular cuyo registro cameral no se materializó por decisión revocatoria de la Superintendencia de Industria y Comercio, por el hecho de no haber contenido el Extracto de Acta la fecha de convocatoria, omisión de una formalidad, pero fue subsanada como lo reconoció y no haber contenido el listado de elegidos no era objeto de registro, subsistiendo la decisión de su no registro lo que a voces de unos ex asociados y terceros cooperativistas con ambición de poder, a quienes se les sumo ex trabajadores, dos (2) líderes sindicales y unos asociados, decidieron impedir el acceso a las oficinas, situación que persistió por aproximadamente tres meses y hasta el 5 de diciembre, cuando un operador judicial amparo vía tutela el derecho al trabajo y otros, terminando el hecho desestabilizador, lo que causo trauma en ciertas dependencias, pero se aclara y precisa, la gobernanza y autoridad del Consejo de Administración y Gerencia, se preservó, en el entendido que un espacio físico, no era el determinante para el cabal ejercicio de las funciones estatutarias sin desconocer que se causó afectación a la imagen empresarial, deteriorando relaciones comerciales con los proveedores, sector financiero y el incurrió en costos adicionales no contemplados presupuestalmente como lo fue el utilizar oficinas de terceros.

Para dar claridad a las diferentes acusaciones de los manifestantes, la gerencia pidió a la Superintendencia de Transportes realizar una visita a las instalaciones de la empresa, el 17 de septiembre se recibió comisión de la Superintendencia de Transportes, la cual fue fallida, dado que los manifestantes no permitieron el ingreso de los funcionarios, ni el ingreso de empleados para entregar la información solicitada, el 14 de diciembre nuevamente se recibió visita y se atendió por cuatro (4) días a una comisión de tres (3) funcionarios de la Superintendencia, quienes

pidieron información detallada y soportada de los últimos cinco (5) años, correspondiente a: Aspectos Societarios y Administrativos, Aspectos Contables y Financieros, Aspectos Relacionados con el Fondo de Reposición, y Aspectos Operativos, toda la información solicitada les fue entregada.

En el afán desestabilizador, incursionaron como se encajona en el argot del litigio; legulelladamente; en acciones de tutelas de todo orden, intervinientes en procesos civiles en curso, con resultado adversos, no contentos acudieron a la Superintendencia de Transportes, peticionando activara la dignidad de Consejeros de actuales ex asociados sin vínculo alguno con la Cooperativa, que perdieron en el año 2011, la Acta No.069, con una decisión de operancia de caducidad y prescripción, impugnada con pronunciamiento confirmatorio del recurso de reposición y en curso el de apelación. En el interés de afectar la gobernabilidad, hasta ahora incólume, están pretendiendo sanciones a los directivos, por interpretaciones del existir y actuaciones enmarcada, en disposición de inmuebles en contravía con prohibición en **“estado de Sometimiento a Control”** al extremo y como un esperpento jurídico, presentaron una acción de cumplimiento pretendiendo se ordene a la Supertransportes a sancionar, donde el Juzgado 53 Administrativo con sentencia del 1 de febrero de 2021, desató negativamente esta pretensión.

Si bien es cierto estos últimos acontecimientos corresponden al año 2021 por la trascendencia, y a efectos de tranquilidad y confianza, se consideró oportuno por el tema que se aborda, traerlos a colación.

V. GESTION ADMINISTRATIVA

A. EN LO GENERAL

La Gerencia con el concurso de los honorables Consejeros y el seguimiento efectuado por la Junta de Vigilancia, estructuraron el plan estratégico año 2020, orientado a incursionar en nuevos nichos de mercado y aumento de pasajeros a transportar direccionados a convenios inter empresariales con incentivos a sus empleados mediante el fortalecimiento de la fuerza comercial en políticas de ventas y atención al cliente dotados de brochure institucional, con visitas a los Departamentos de bienestar social de las empresas e instituciones identificados con flujos constantes de desplazamiento a destinos y orígenes de nuestras rutas, de la mano de campañas publicitarias en los diferentes medios y en grandes superficies

comerciales, políticas acompañadas del componente tecnológico en punta al mercado on line, instrumentado con las APP, con el acompañamiento de pasarelas de pago, plan frustrado y en statu-quo, por el desestabilizador estructural a todos los niveles y sectores productivos, COVID-19 que esperamos se contenga y cese en sus efectos mortales contra la salud, vida, estancamiento depresivos en la economía nacional y mundial.

Las proyecciones presupuestales no se cumplieron, primó la iliquidez, el endeudamiento, pero que, aun así, con satisfacción gracias a las estrategias financieras y de dirección, se cumplió con las obligaciones de toda índole, sin malestar social ni de terceros, muy a pesar de ocho (8) meses sin el logro del equilibrio económico y con solo setenta y cinco (75) días en plenitud de operaciones.

B. PARTICULARIDADES

- **Accidentalidad.** En el año 2020 a pesar de la mínima actividad operacional, se registraron seis (6) accidentes con cinco (5) lesionados y un homicidio de un ciclista en Lérida.
- **Protocolos de Bioseguridad.** Se estructuraron documentalmente, los que fueron aprobados por las autoridades Territoriales y Nacionales, en su implementación se adquirieron los elementos de bioseguridad, fumigaciones y demarcaciones de sillas en los automotores, complementariamente se instruyó a todos los conductores sobre los mismos, el tamizaje y requisitos para los exceptuados, como las prohibiciones y consecuencias penales, civiles y disciplinarias, por el recoger y dejar usuarios en vía.
- **Mensajería y Paqueteo.** Al igual que la actividad de transporte de pasajeros, no correspondió a lo proyectado con ingresos de \$360 millones frente a \$580 del año 2019.
- **Gestion Documental.** Su proceso de implementación está en curso.
- **Protección de Datos Personales.** Nos acogimos a la política de tratamiento, protección y reserva de datos personales, al amparo Ley 1581 de 2012 y decreto reglamentario 1377 de 2013; garantizado la privacidad

informativa, suministrable solamente a instancia del interesado o a entes del estado y operadores judiciales.

- **Derechos de Autor y Propiedad Intelectual.** La Cooperativa ha cumplido con las normas que la regulan Ley 603 y/o permisos de los Software y aplicativos, dentro de lo tecnológico de acuerdo dictados Ley 222 de 1995.
- **Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo.** Se ha continuado en el cumplimiento de los estándares mínimos de acuerdo con la Resolución No.0312 del 2019, se contó con la colaboración de la ARL Positiva, en el tema de Bioseguridad.

VI. FONDO DE REPOSICION AUTOMOTOR

El artículo 7° de la ley 105 de 1993, estableció la obligatoriedad por parte de las empresas de transporte de ofrecer a los propietarios de vehículos programas de reposición y establecer y reglamentar fondos que garanticen la reposición gradual del parque automotor, la Cooperativa de Transportes Velotax, dando cumplimiento a lo anterior, en el año 2018 creo un programa para reposición de vehículos, haciendo uso de los recursos del fondo de reposición, durante el funcionamiento de este programa, se atendieron 55 créditos por 6.204 millones.

El gobierno nacional como medida para ayudar a mitigar el efecto de la pandemia al sector transporte, emitió el decreto 575 de 2020, mediante el cual permitía a los propietarios de los vehículos retirar hasta el 85% de los recursos aportados a los programas periódicos de reposición, a esa fecha los recursos ahorrados por los propietarios de los vehículos ascendían a la suma de 6.098 millones, lo cuales estaban representados en 4.786 millones en cartera de créditos y el restante en CDT'S y cuentas de ahorros.

A raíz de este decreto se recibieron solicitudes de 513 vehículos, por valor de 4.173 millones, de los cuales al 31 de diciembre estaba pendiente por devolver 226 millones.

Al 31 de diciembre el fondo de reposición asciende a la suma de 2.018 millones de pesos, de los cuales en cuentas bancarias y CDT'S había 134 millones y en cartera de créditos pendiente por recaudar 3.496 millones, lo que suma 3.630 millones, lo que arroja una diferencia de 1.612 millones que salieron del flujo ordinario de

Velotax para cubrir estas solicitudes, esto quiere decir que el fondo de reposición al 31 de diciembre le debía a Velotax 1.612 millones.

VII. ACCIONES ADMINISTRATIVAS Y JUDICIALES

A. ADMINISTRATIVAS

- **Cámara de Comercio.** El registro del **Acta No.083**, correspondiente a la Asamblea General de Asociados del año 2019, está en firme o sea sin novedad.
- **Supertransportes.** Aperturò investigación con ocasión, a quejas por el Fondo de Reposición, no suministro en tiempo de información y otros con imposición de multa de **\$65 Millones de Pesos**, decisión que es objeto de reposición y apelación.

B. JUDICIALES

- Juzgados Civiles del Circuito. En el año 2020 fuimos objeto de sentencias adversas derivadas de pretensiones indemnizatorias por lesiones y homicidios en accidentes de tránsito con ocurrencia en los años 2011, 2013 y 2016 en sumas que superaron los \$1.000 Millones de pesos, las que han sido objeto de impugnaciones, pero que, en el año 2021, exigirán de acuerdos de pago y de pagos inmediatos.
- Juzgados Civiles Municipales. Se acciono vía impugnación Acta de Consejo de Administración por proceso de exclusión del asociado **LUIS ANTONIO ALVARADO GROSSO**, en el que, por medida cautelar, se suspendió el Acta No.761, de fecha 20 de diciembre de 2019, lo que habilito derechos provisionalmente a la espera sentencia.

VIII. RESPONSABILIDADES CON EL ESTADO

- **En lo Tributario.** Por nuestra naturaleza jurídica Ley 79 de 1988, tributó en el impuesto de renta sobre los excedentes a la tarifa única del 20% realizando el pago respectivo, al igual se atendieron los de orden municipales.

- **Seguridad Social.** Se cumplió puntualmente con las obligaciones de los aportes correspondientes.

IX. INFORME FINANCIERO

A. LAS VENTAS



En el 2020, se esperaba vender, 95.736 millones, como consecuencia de las diferentes medidas adoptadas por el Gobierno Nacional para afrontar la pandemia Covid 19, los ingresos por ventas fueron de 47.250 millones, ósea el 49,3% de lo presupuestado, este monto se alcanzó gracias al incremento en el valor del tiquete y haber sido pioneros en la obtención de permisos por cumplimiento de medidas de bioseguridad y venta bajo la plataforma VIP para el transporte de exceptuados.

La línea de color azul en la gráfica muestra las ventas realizadas, se puede observar la reducción significativa de las ventas desde mediados de marzo hasta el mes de agosto.

En septiembre, el Gobierno permiten el transporte de pasajeros sin excepciones con ocupación hasta el 50%, las ventas se reactivaron, pero en noviembre y diciembre se vinieron a pique debido a medidas de confinamiento y toques de queda en las principales ciudades del país, con limitaciones en el ingreso y salida de pasajeros.

B. EXTRATEGIAS ADOPTADAS PARA MITIGAR EL IMPACTO

B.1. EN LO LABORAL

Sin información clara respecto a los aislamientos obligatorios decretados por el Gobierno Nacionales, con prorrogas mensuales, la empresa pago a sus empleados los últimos días del mes de marzo sin la prestación del servicio, en el mes de abril, se otorgaron vacaciones causadas y anticipadas, y por el lapso del mes faltante se dio una suspensión de contratos dentro del contexto de los mecanismos de alternancia planteado por el gobierno para garantizar los puestos de trabajo, para el mes de mayo en concordancia con las políticas de gobierno se levantó la suspensión de contratos, se pagó sin prestación del servicio y se acordó con el personal la disminución del sueldo al salario mínimo legal, a los conductores del grupo de Autos y Camionetas, se les otorgaron préstamos de hasta 500 mil pesos y se les dio bono para mercado, para el mes de junio por continuar con las prórrogas del aislamiento y no haber recursos para seguir pagando nominas sin prestación del servicio se decidió, no renovar contratos, y suspender los demás e ir activando gradualmente de acuerdo a la necesidad del servicio se hizo reestructuración y de 964 empleados terminamos con 897.

B.2. EN LO FINANCIERO

Se hicieron acuerdos con el sector financiero lo que dio como fruto prorrogas para el pago del capital y en algunos casos hasta de los intereses de los créditos.

B.3. CON PROVEEDORES

Con los proveedores se acordó la suspensión de pagos hasta una reactivación visible, se suspendieron contratos de servicios

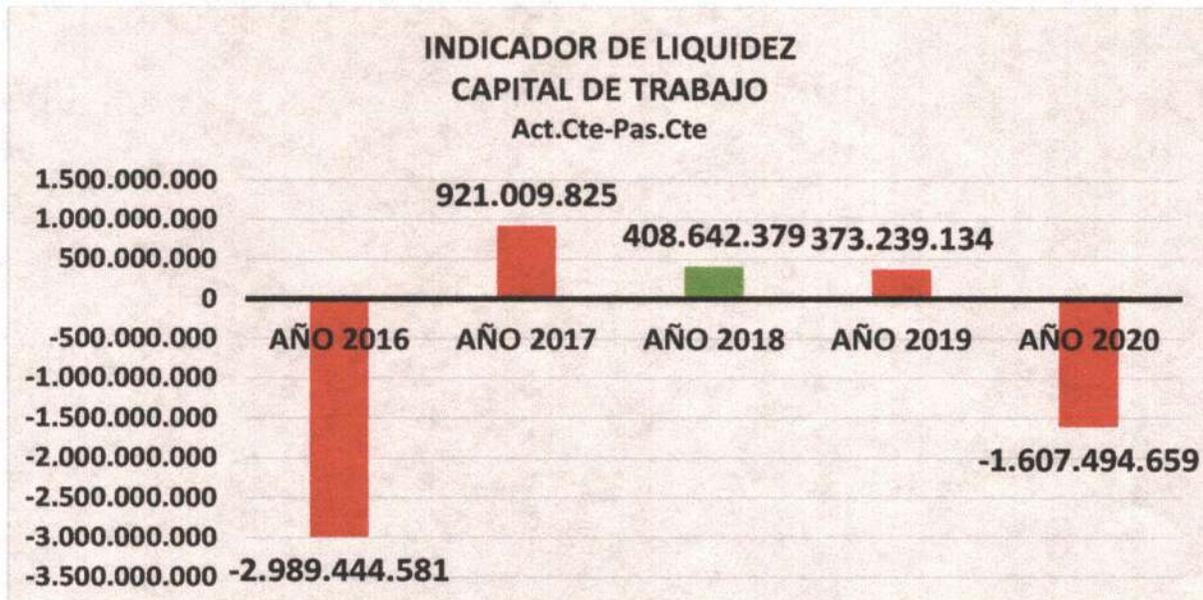
C. FUENTES DE RECURSOS

Para mitigar la falta de liquidez, obtuvimos crédito para pago de nómina por parte del banco de Bogotá por valor de 1.600 millones, el cual fue girado en 4 desembolsos, el primero en abril por valor de 618 millones, el segundo en mayo por 462 millones, el tercero en junio por 390 millones y el último a principios de julio por 130 millones.

Adicionalmente se obtuvo crédito de Bancolombia, con garantía fondo nacional de garantías por valor de 300 millones, los que ayudaron para cubrir costos fijos.

X. INDICADORES FINANCIEROS

A. CAPITAL DE TRABAJO



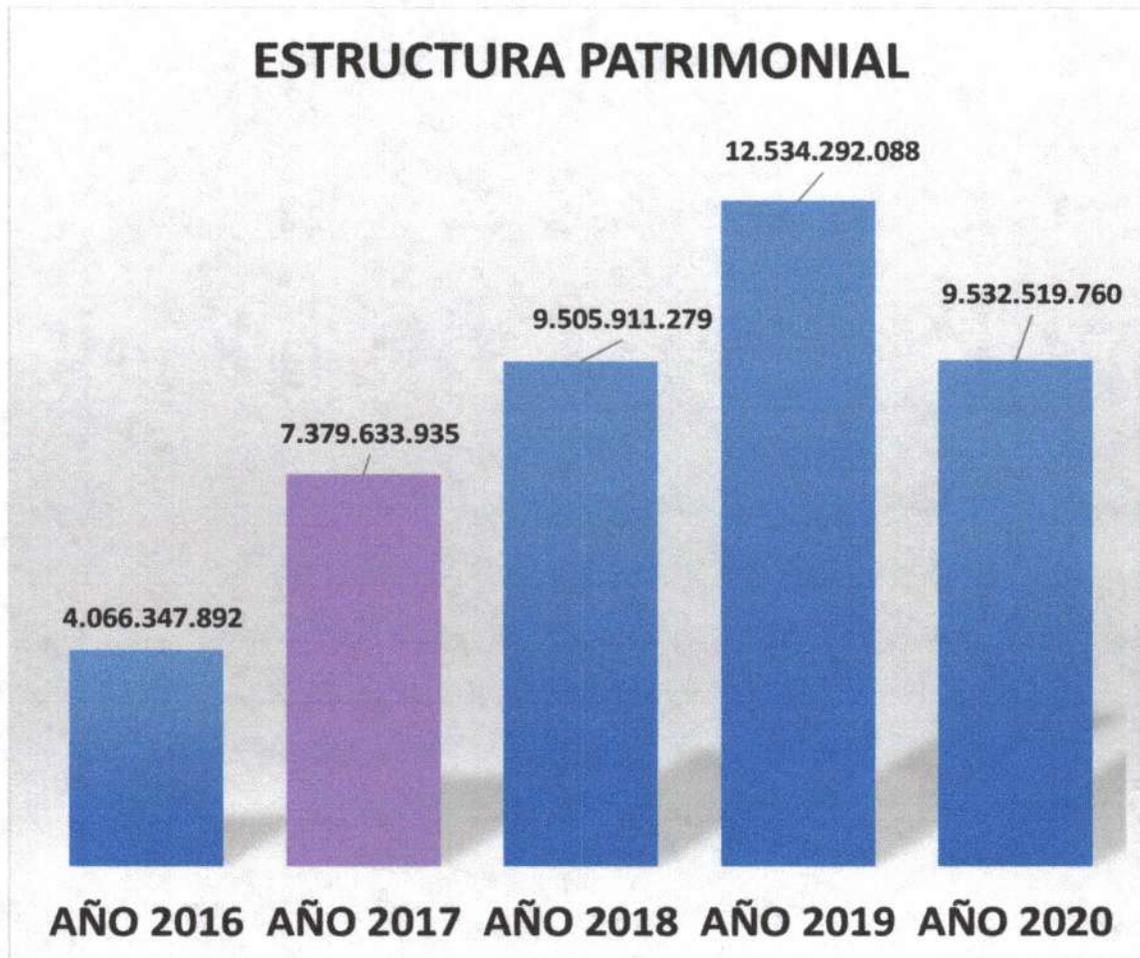
AÑO 2015	AÑO 2016	AÑO 2017	AÑO 2018	AÑO 2019	AÑO 2020
-4.152.184.713	2.989.444.581	921.009.825	408.642.379	373.239.134	-1.607.494.659

Analizado este indicador se puede determinar que la empresa en lo relacionado a Capital de Trabajo se encuentra en un nivel de riesgo alto. La Cooperativa no fue ajena a la difícil situación por la que atravesó el país en el año 2020, que conllevó a

que el gobierno decretara la emergencia económica, social y ecológica ocasionada por el COVID-19, ocasionando una disminución en los ingresos del 52%.

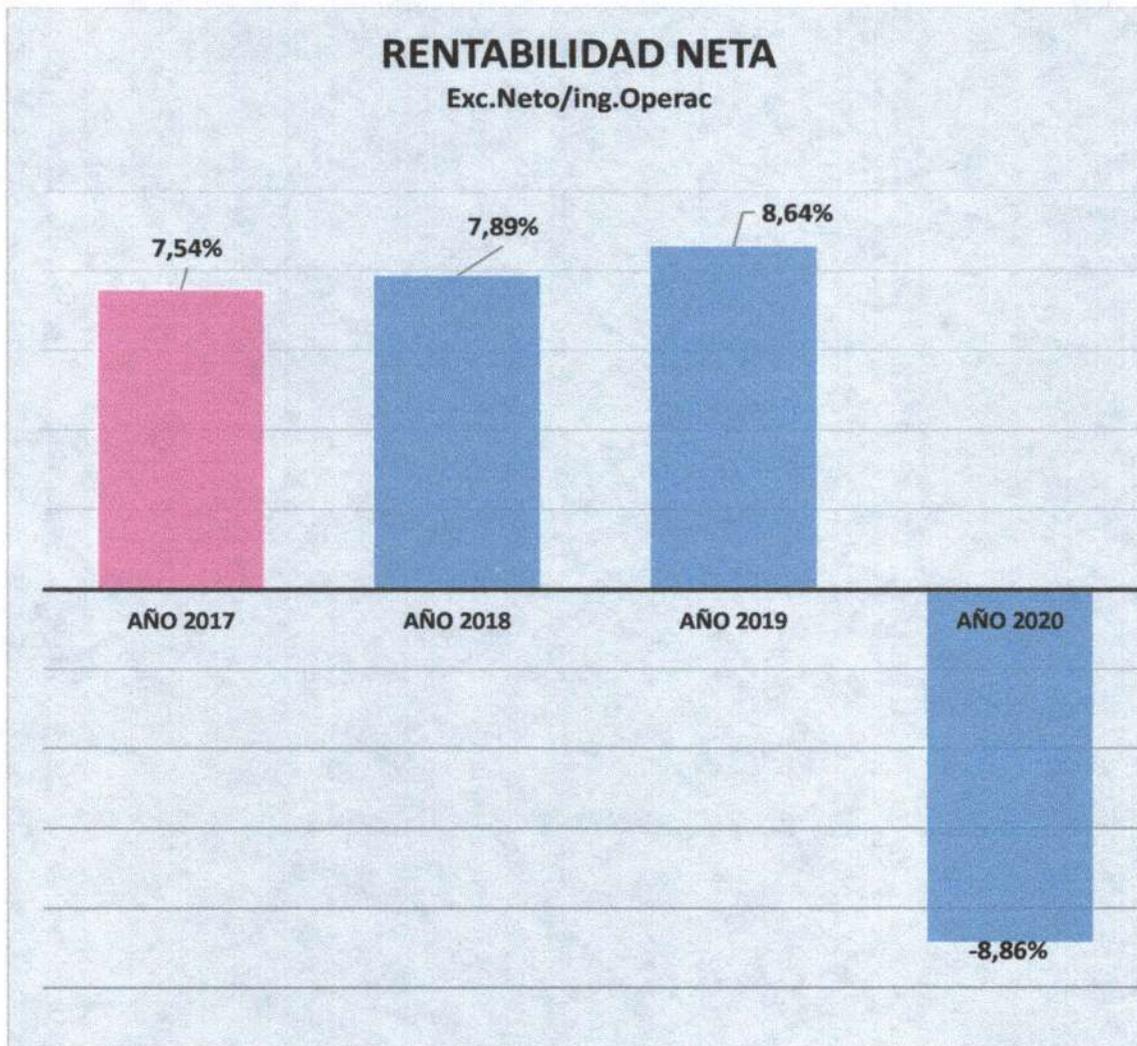
B. PATRIMONIO

ESTRUCTURA PATRIMONIAL



AÑO 2015	AÑO 2016	AÑO 2017	AÑO 2018	AÑO 2019	AÑO 2020
2.501.007.337	4.066.347.892	7.379.633.935	9.505.911.279	12.534.292.088	9.532.519.760

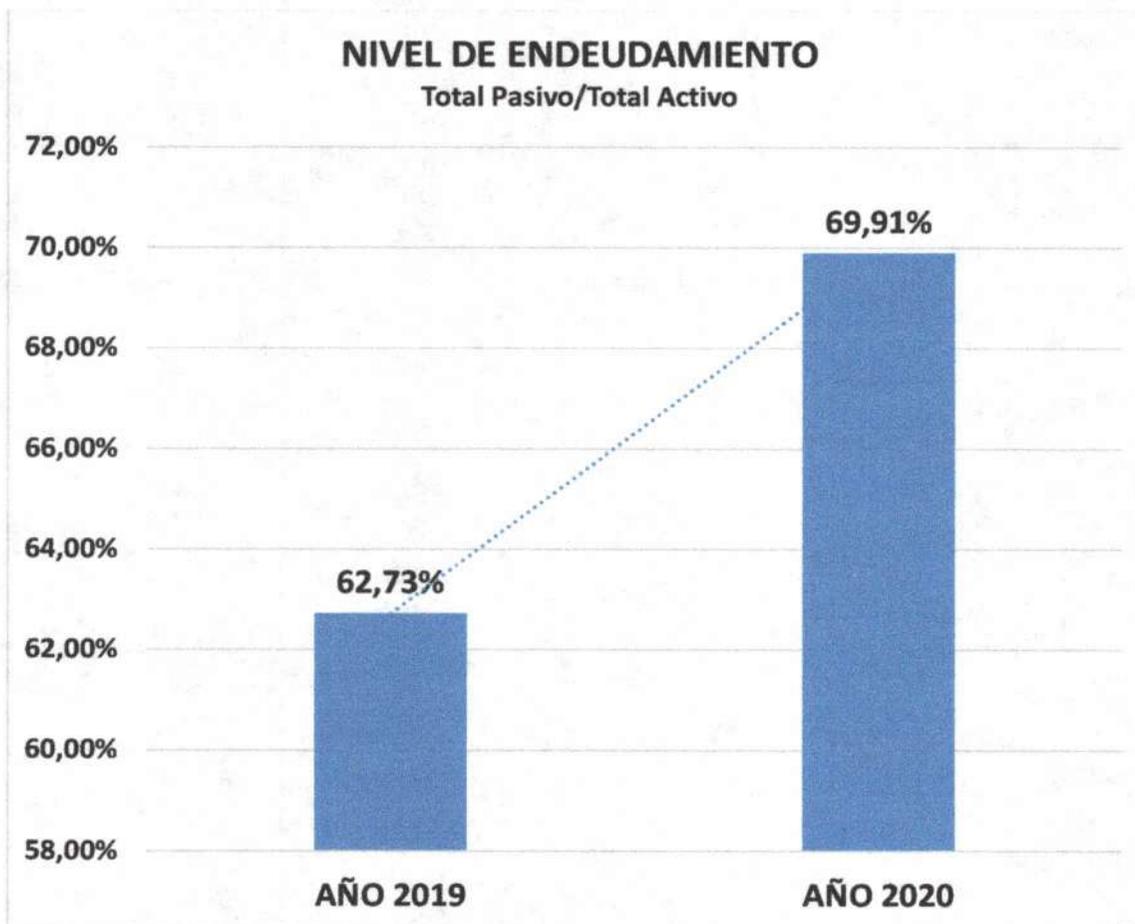
De acuerdo a este indicador, a diciembre de 2020, la Cooperativa, de su patrimonio tiene el 232,39% comprometido con terceros. Presenta un nivel de riesgo Alto.



AÑO 2015	AÑO 2016	AÑO 2017	AÑO 2018	AÑO 2019	AÑO 2020
-2,63%	1,57%	7,54%	7,89%	8,64%	-8,86%

A diciembre de 2020, los rendimientos netos de la operación fueron negativos del -8,86%, es decir, por cada peso que ingresa a la empresa producto del servicio de transporte, se pierde el 8,86% de excedente neto o final. El nivel de riesgo es alto, debido a los efectos económicos devastadores generados por la pandemia Coronavirus Covid-19.

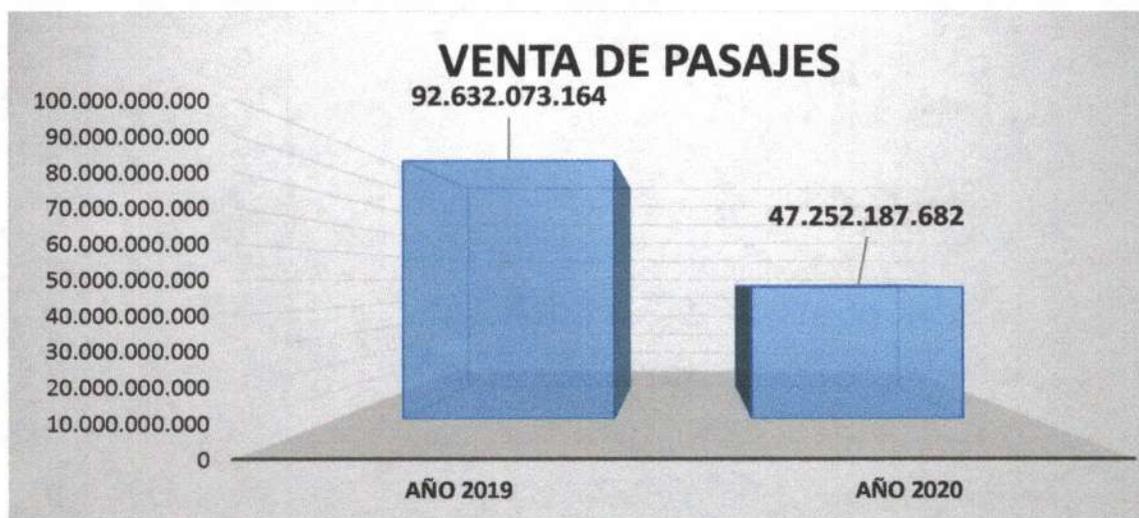
C. NIVEL DE ENDEUDAMIENTO



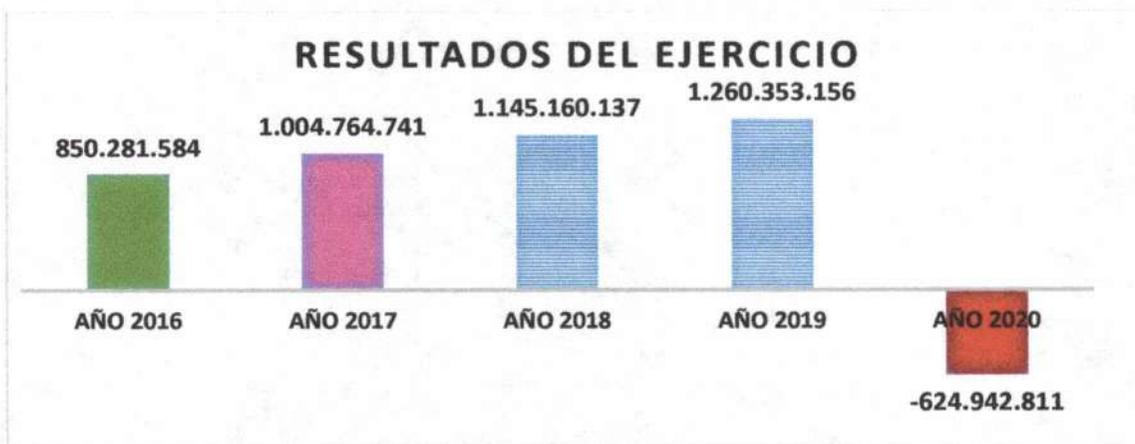
AÑO 2015	AÑO 2016	AÑO 2017	AÑO 2018	AÑO 2019	AÑO 2020
90,00%	82,26%	67,34%	60,98%	62,73%	69,91%

Analizando este indicador se puede establecer que la empresa frente al indicador de Endeudamiento presenta un nivel de riesgo: Moderado, a pesar de que el sector del transporte fue uno de los más afectados por la pandemia del COVID-19, la Cooperativa no fue la excepción y tuvo que recurrir a fuentes de financiación con los bancos para solventar la crisis de los meses de abril, mayo, junio, julio, agosto y septiembre, llegando en ocasiones a disminuir las ventas en un 99%, pero si teniendo que solventar gastos de personal y generales.

D. VENTAS DE PASAJES



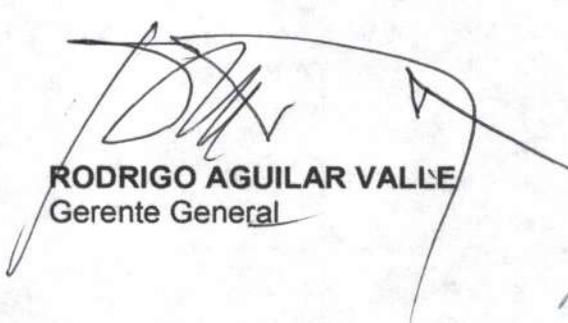
AÑO 2016	AÑO 2017	AÑO 2018	AÑO 2019	AÑO 2020
76.906.317.733	83.754.968.203	90.139.588.961	92.632.073.164	47.252.187.682



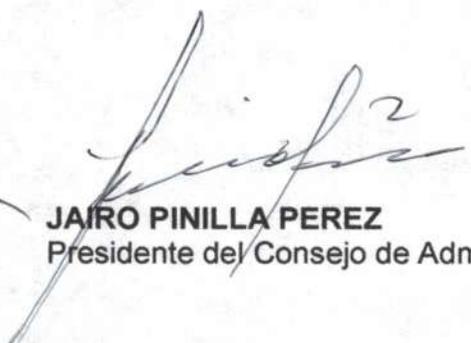
AÑO 2015	AÑO 2016	AÑO 2017	AÑO 2018	AÑO 2019	AÑO 2020
-1.588.174.408	850.281.584	1.004.764.741	1.145.160.137	1.260.353.156	-624.942.811

Es pertinente informar que copia de este informe de gestion, fue entregado oportunamente a la Revisoría Fiscal, como soporte ilustrativo al dictamen fiscal.

La Gerencia y el Consejo de Administración expresamos los agradecimientos por la Confianza depositada a la espera en el año 2021, con la vacunación volvamos a tiempos de normalidad y reencausar el camino con horizonte de prosperidad de una VELOTAX, pujante y fortalecida.



RODRIGO AGUILAR VALLE
Gerente General



JAIRO PINILLA PEREZ
Presidente del Consejo de Administración