ESTUDIO DEMOSTRATIVO QUE JUSTIFICA LA AUTORIZACIÓN PARA LA CREACIÓN DE UNA SOCIEDAD DE ECONOMIA MIXTA MUNICIPAL QUE FUNJA COMO ORGANISMO DE APOYO A LA AUTORIDAD DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DEL MUNICIPIO DE MONTENEGRO - QUINDÍO

MAYO
2025

1. INTRODUCCIÓN.

La Administración municipal de Montenegro- Quindío de conformidad con lo establecido en el artículo 209 de la Constitución Política de Colombia, está al servicio de los intereses generales de los habitantes del municipio y debe desarrollar sus competencias bajo los principios de eficiencia, eficacia, y responsabilidad, entre otros, y una forma de satisfacer tales intereses es a través de la creación de empresas que promuevan el desarrollo de éste ente territorial, lo que conllevará inexorablemente al mejoramiento del área de transporte y movilidad de los habitantes del Municipio, por ello en cumplimiento de lo reglado en el artículo 69 de la ley 489 de 1998, fue desarrollado el presente estudio demostrativo, el que servirá para que la administración municipal presente el proyecto de acuerdo y reciba la autorización, por parte del Honorable Concejo Municipal, para asociarse en una sociedad de economía mixta con una(s) empresa(s) privada(s) con experticia en gestión de servicios de tránsito, para que realicen la inversión que se requiere a todo riesgo, para que dicha empresa se constituya en el organismo de apoyo de la autoridad de tránsito y transporte municipal, que permita mejorar la movilidad, disminuir la accidentabilidad, es decir incrementar la seguridad vial y poner a disposición de la comunidad los diferentes servicios de tránsito y transporte requeridos.

A través de la creación de la sociedad de economía mixta, se establecen las condiciones propicias para ejecutar de manera conjunta y eficiente la prestación de los servicios en materia de tránsito y transporte, ya que, con el aporte económico y la experticia del sector privado, se creará una organización empresarial que apoye el cumplimiento de sus funciones operativas administrativas de conformidad a la legislación vigente.

Igualmente, tenemos que es prioritario para el Municipio de Montenegro - Quindío entre otras actividades, en cumplimiento de la ley 769 de 2002, lograr el cabal cumplimiento a las funciones de Tránsito y Transporte, que en la actualidad no es posible, toda vez que no goza de la infraestructura física necesaria para la adecuada prestación, aunado a la falta de experticia y la imposibilidad económica de adquirir una infraestructura tecnológica, que permitan sistematizar todos los aspectos atinentes al sector de su competencia.

Es por lo anterior, que se presentará por medio del Alcalde Municipal de Montenegro – Quindío, una iniciativa al Concejo Municipal, consistente en recibir autorización para constituir una Sociedad de Economía Mixta, encargada de invertir los recursos necesarios y con la experticia para operar a través de convenios marco, convenios de cooperación y/o de asociación con el municipio o cualquier otro ente territorial, las actividades susceptibles de tercerización y delegación a particulares, según las normas vigentes de tránsito y transporte en Colombia.

2. DIAGNÓSTICO DE LAS ACTIVIDADES DE LA AUTORIDAD DE TRANSITO MUNICIPAL LA MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL EN EL MUNICIPIO DE MONTENEGRO- QUINDÍO

Que corresponde a los Gobernadores y Alcaldes, según lo previsto en los artículos 305 y 315 de la Constitución Política, Numeral 1. Cumplir y hacer cumplir la Constitución, las leyes, los decretos del Gobierno, las ordenanzas de las Asambleas Departamentales y los acuerdos del concejo Municipal, dado que se ha demostrado que los entes territoriales, se encuentran en la incapacidad institucional, presupuestal, técnica y tecnológica para dar cumplimiento al mandato Constitucional y legal frente a las problemáticas de movilidad que en la actualidad se encuentra desbordada, que obedece directamente a la falta de recursos y deficiencias operativas en el control de la misma movilidad, que implican “per se” un riesgo a la seguridad vial de los peatones, los conductores de motocicletas, los conductores de vehículos de servicio público y particular, que residen en el municipio o de simple paso por la jurisdicción del municipio.

Son muchas las situaciones operativas de conflicto que se derivan de la carencia de un organismo de tránsito y transporte municipal, como la que actualmente atraviesa el Municipio de Montenegro - Quindío, imposibilita a la máxima autoridad de tránsito y transporte del municipio a emprender acciones de control, seguimiento y sanción a los diferentes comportamientos que en materia de transito incurre la ciudadanía y en materia de transporte en el que pueden estar incurriendo los diferentes operadores del servicio público de transporte.

En la actualidad en Colombia de los 1.122 municipios con que cuenta Colombia, 641 no cuentan con organismo de tránsito y por ende no pueden realizar o ejercer el control operativo a la informalidad en el transporte, la seguridad vial y sancione a los conductores.

La superintendencia de Transporte, revelo a mediados del 2017, que solamente el 43% es decir 481 municipios, ejercen control operativo a través de estos organismos de transito o convenios con la policía nacional, mientras que el restante 57% (641), no lo hace.

Manifestó el superintendente, *"La responsabilidad del control del Transito de estos 641 municipios, con 9,9 millones de habitantes, no solo recae en las alcaldías como autoridades locales, sino también en las gobernaciones, las cuales deben ayudar a gestionar la solución a esta problemática que genera accidentes e ilegalidad, donde no se respetan las normas"*

Las estadísticas de siniestralidad en la jurisdicción del municipio, en lo que va corrido del año hasta el 30 de marzo de 2025, según los INFORME POLICIALES DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO (IPAT) han reportado por parte de la Policía de Carreteras se ha incrementado a un 100% de los siniestros viales con respecto a la misma fecha del 2024, con un total de seis (6) lesionados, las posibles causas son la imprudencia de los conductores de las motocicletas, que desconocen y no respetan las normas de tránsito, esto aunado a la falta de señalización en materia de tránsito dentro del municipio.

Es por esto que es una obligación constitucional y legal de las autoridades municipales, buscar soluciones a esta falta de control que nos enuncia la Superintendencia y ante la ausencia del apoyo del ente Departamental por la falta de un organismo de tránsito y transporte departamental, el municipio de Montenegro, en procura de realizar los controles permanentes que permitan la disminución de la siniestralidad vial en su jurisdicción y la adecuada prestación de los servicios de tránsito a la comunidad, hace uso de las herramientas que le provee la normatividad vigente en procura de cumplir lo establecido en la ley 769 de 2002.

Por tal motivo, la administración bajo el principio de planeación administrativa, en procura de iniciar de manera eficiente la operación del organismo de tránsito y transporte municipal, se hace necesario desarrollar una alianza público-privada, que se consolidará con la constitución de una sociedad de economía mixta que funja como organismo de apoyo a la autoridad de tránsito, para que brinde el apoyo a las funciones de tránsito que son delegables a terceros, lo cual a juicio de este estudio, es coherente, ya que así se impactará de manera directa la seguridad vial, la movilidad y se desarrollaran proyectos que permitan la consecución de inversión por parte del gobierno nacional, aunado a que el municipio contará con el asocio de un privado, con experticia en el apoyo a la operatividad de las diferentes funciones de tránsito que contempla la ley 769 de 2002 delegables a terceros.

Es indudable la oportunidad que brinda la tecnología y la información, en la mejora de procesos, actividades, y como estos recursos tecnológicos pueden ser utilizados para resolver retos estratégicos de la entidad, todos ellos asociados con la integración funcional, la coordinación, el control de actividades interdependientes y el desarrollo del sentido de pertenencia.

Por medio de la inversión tecnológica, la adquisición de sistemas, la optimización de recursos y la cobertura de las redes físicas y de servicio; en función permanente del principio misional de mejora sistemática de los indicadores de seguridad vial, fueron propuestas herramientas de desarrollo institucional que permitan la aplicación de nuevos y mejores mecanismos de servicio al ciudadano por medio de la aplicación de sistemas tecnológicos especializados.

En ese mismo orden de ideas, el diagnóstico realizado, promueve la adopción de las mejores prácticas, para que el municipio adopte como política pública la prestación óptima de los procesos de atención al usuario y la implementación de una moderna plataforma tecnológica para la operación del organismo de tránsito y transporte, dentro de un único marco de gestión institucional.

Para la ejecución de las actividades misionales que tienen la autoridad de tránsito, actualmente en cabeza del alcalde municipal, se debe contar con las condiciones físicas, tecnológicas y el recurso humano con la mejor experticia en gestión y estructuración de estrategias que permitan la prestación de los servicios, el control de la movilidad, el control al cumplimiento de las normas de tránsito y transporte en el casco urbano la disminución de los siniestros viales, atención al usuario y las demás actividades propias de este tipo de servicios, para lo cual el municipio no cuenta con el presupuesto financiero necesario y mucho menos con la experticia requerida. Es por esta razón y aunado a la necesidad de no perder autonomía jurisdiccional, sea hace necesario asociarse con una(s) persona(s) jurídica(s) o particular(es), que realicen la mayor parte de la inversión necesaria y cuenten con la experticia en el apoyo a las funciones de tránsito que se requieren, para cumplir con éxito las actividades misionales o funciones de la autoridad de tránsito en la jurisdicción del municipio.

El mismo gobierno nacional, dentro del modelo de gestión (ALINAZAS PUBLICO PRIVADAS), en los diferentes sectores, tránsito y transporte, salud, educación, servicios públicos, ha podido ver con éxito que se cumple con la obligación o funciones legales que competen a la administración pública, sin que se deba contar con inversiones cuantiosas por parte del publico y contar con la eficiencia en el manejo de los recursos que aportan los privados con experiencia. Es claro que a nivel nacional existen empresas de economía mixta, que dan resultados de eficiencia en la prestación de estos servicios y otros, cuando el estado acude a el asocio privado, le genera menos gastos y maximiza la eficiencia de la funciones administrativas dirigidas a la población, en procura de su seguridad,

servicio, la planificación y desarrollo de los diferentes programas, campañas e inversiones establecidas en el Código Nacional de Transito (Ley 769 de 2002), lo cual le permite a la autoridad de tránsito y transporte concentrar sus esfuerzos operativos en procura de lograr mejorar la movilidad, la satisfacción de la población y la generación de recursos de capital.

3.CONCEPTO OPERATIVO Y RECURSOS NECESARIOS

La autoridad de Tránsito de Montenegro - Quindío, tiene delegada la función de organizar y dirigir lo relacionado con el tránsito y transporte en su respectiva jurisdicción, de conformidad con lo establecido en el artículo 6 de la Ley 769 de 2002 o Código Nacional de Tránsito.
Con miras al cumplimiento de las funciones de tránsito, se debe fijar como uno de los objetivos de la gestión a desarrollar, contar con la herramientas tecnológicas, que permitan una mejor y expedita prestación de los servicios, buscando con ello la optimización de los recursos y una mejor atención a los usuarios, así como fortalecer la calidad y confianza en los servicios institucionales, conduciendo estratégicamente el desarrollo del talento humano, los procesos y la tecnología de información para el apoyo de las decisiones organizacionales, con el fin de incrementar la capacidad administrativa y la productividad de los servicios en beneficio de la comunidad.

3.1 MODELO DE GESTIÓN ÓPTIMO

Para fortalecer la prestación de servicios relacionados con el registro y administración de la información asociada a las funciones de tránsito y transporte, a desarrollar en el municipio, debe iniciar de la mano con el nuevo modelo de gestión (ALIANZAS PUBLICO PRIVADAS), en donde primen los objetivos relacionados con el servicio, operación y tecnología, enmarcados en políticas de reingeniería de procesos, calidad total y mejoramiento continuo. En el logro de este propósito, debe implementarse la automatización de los registros y autorizaciones de los trámites asociados a tránsito y transporte, manteniendo un control adecuado de las transacciones realizadas, ampliación de la base de usuarios, actualización, atención rápida y efectiva de las solicitudes de los usuarios del sistema, aplicando la filosofía de servicio al cliente y no la de atención de trámites.

3.2 CONCEPTO ADMINISTRATIVO

La prestación del servicio debe ser acorde con la experticia del privado que debe superar el que ha venido recibiendo la comunidad de Montenegro - Quindío, a partir de un modelo más amplio y robusto que incluya la modernización en el trámite de los registros de automotores (RNA), conductores (RNC), empresas y vehículos de transporte público (RNT) y lo que esto implica como son la expedición de licencias de tránsito, licencias de conducción, tarjetas de operación, registro de infracciones de tránsito, además, la auditoría operativa y financiera de los ingresos por servicio de patios y grúas, la instrumentación en el cobro coactivo, la gestión de los procedimientos y administración de la información correspondiente a la parte destinada al municipio de los derechos de tránsito de los vehículos, servicios a cargo de la entidad, los cuales de manera imprescindible deben asumirse con el liderazgo tecnológico disponible en el mercado para estos efectos.
El modelo de gestión debe contar con el más eficiente y efectivo sistema para el manejo integral de organismos de tránsito, soportados con tecnologías de punta y con las más modernas aplicaciones informáticas para el manejo de datos e imágenes y servicios IP. Igualmente, debe privilegiar temas como la transferencia de datos en favor del municipio y todas las variables de soporte técnico requerido para el funcionamiento de los sistemas, los que deben contar con la capacidad de integrar los servicios e información de todas las áreas de la gestión de tránsito.

Los elementos que dentro del análisis a los requerimientos con que se debe contar en el municipio de Montenegro – Quindío, para la adecuada prestación de los servicios son:

3.2.1 LOS ASPECTOS IMPRESCINDIBLES DEL MODELO DE GESTIÓN

- Disposición de la infraestructura de software, hardware y comunicaciones necesaria para realizar la operación sistematizada del registro de las actividades de tránsito en la jurisdicción de Montenegro – Quindío.

- Empleo para la operación de equipos con especificaciones actualizadas.

- Mantenimiento permanente de comunicación con todos los usuarios de los servicios por los que debe responder el sistema.

- Disponer de toda la información técnica relativa a los sistemas, software, programación y operación de equipos.

- Cumplir con todas las normas de salud ocupacional establecidas por las normas vigentes

para el personal que se dedique a este tipo de labores.

- Mantener actualizada la información general y estadística de los registros automotores, del registro de conductores, del registro de tarjetas de operación, del registro de infracciones de tránsito, del registro de grúas y patios, y demás registros realizados de manera directa.

3.3 SOLUCIÓN TECNOLÓGICA

La solución que se implante debe basarse en una infraestructura robusta, de última generación y multicapa, que esté integrada en el sistema operativo de la sociedad de economía mixta a constituir.
La solución tecnológica ideal, teniendo en cuenta la información de servicios y procedimientos de tránsito, se presenta de lo general a lo particular, y se consideran inicialmente los aspectos técnicos de un Datacenter, donde se abordan los ambientes, esquemas de servidores, almacenamiento, respaldos, red interna y las especificaciones generales de esos componentes. Asimismo, se analiza el tema de comunicaciones como elemento angular de la solución, en donde se indicará la topología de red, tecnología ofrecida, esquemas de redundancia, anchos de banda ofrecidos, niveles de servicio de los proveedores e indicadores de gestión de la red WAN o WLAN. Luego se describen las políticas de seguridad que se ofrecen adoptar y finalmente, se abordan los servicios de IT que consideran opciones de mesas de ayuda y programas de mantenimiento.
Las variables básicas de una solución para el modelo de gestión de tránsito por medio de sistemas que deben contemplarse entre otras son:

- Datacenter / centro de cómputo
- Comunicaciones externas al Datacenter
- Comunicaciones internas Datacenter
- Infraestructura detallada de servidores
- Cluster servidor base datos
- Cluster servidor aplicaciones y web server
- Servidor autenticación y file server
- Servidor DHCP, DNS, correo y helpdesk
- Servidor back up y aplicaciones de apoyo
- Datacenter de respaldo / infraestructura contingencia
- Comunicaciones externas Datacenter respaldo
- Comunicaciones internas Datacenter respaldo
- Servidor para Datawarehouse
- Comunicaciones y conectividad
- Ancho de banda por demanda
- Reportes avanzados de tráfico
- Niveles de servicio (ISA)
- Topología de red
- Internet
- Plataforma de servicios
- Canales de comunicaciones
- Red otros actores
- Alta disponibilidad de las VPN
- Conexión lógica
- Redundancia en conectividad
- Obras civiles de enlaces WAN
- Seguridad informática

- Seguridad de datos (acceso a aplicativos, firewalls, etcétera) y de personal (estudio de seguridad, niveles de acceso a información y archivos)
- Política de seguridad de la información
- Organización de la seguridad de la información
- Gestión de activos
- Seguridad de los recursos humanos
- Seguridad física y del entorno
- Gestión de las comunicaciones y operaciones
- Administración y seguridad en red
- Seguridad interna
- Sistema antivirus
- Auditoria informática
- Servicios de IT
- Centro de llamadas / call center
- Mesa de servicios
- Informes y reportes
- Acuerdo niveles de servicio (SLA)
- Soporte y mantenimiento
- Logística

La operación de una plataforma de datos de las características mínimas que se han previsto requiere de un alto grado de especialización por parte de quien tenga esa responsabilidad, siendo necesario realizar importantes inversiones para conseguir un sistema de estas prestaciones en servicio e interconectado con la plataforma SIMIT y en lo posible con la R.U.N.T, de no ser posible que la solución aborde todos y cada unos de los tramites que se generan o gestionan a través de la plataforma antes mencionada.

Además de la implementación inicial, la eficiencia del sistema está dada por el soporte permanente que se aplique a la plataforma de datos, a los accesos de usuario según atributos que se otorguen, al mantenimiento de los equipos hardware donde sea alimentada, procesada, reportada y resguardada la información de trabajo.

Los antecedentes de operación en sistemas similares que actualmente funcionan en el país, indican que, para conseguir logros importantes con la aplicación de modelos de gestión automatizada de tránsito, será valiosa la participación de entidades con experticia en apoyo y acompañamiento a secretarias o entidades de tránsito, a través de sociedades de economía mixta. La implementación de un servicio automatizado, con todas las prestaciones de integridad y seguridad de la información, requiere como mínimo los siguientes elementos básicos:

- Adecuaciones físicas de infraestructura, para atención a usuarios con adecuada implementación de red estructurada de datos.

- Software especializado y licenciamiento de la plataforma de base de datos y sistemas operativos para administración de la información.

- Soporte técnico en la implementación del software y del proceso de migración requerido, para lo cual se dará como valor agregado las gestiones con el SIMIT y el RUNT.

- Equipos complementarios para la plataforma de datos, back up, redundancia y atención al público con servidores autónomos.

- VPNs

En lo que tiene que ver con recursos físicos, el sistema debe tener las instalaciones adecuadas para la atención al ciudadano, instalaciones para el personal operativo y de administración de los procesos y proponer espacios para la capacitación e incremento del personal de guardia

con que el municipio consiga importantes niveles de crecimiento en la eficacia de la autoridad de tránsito y la eficiencia en sus funciones como autoridad, sean o no ejecutadas de manera directa o delegada.

El manejo de la información impacta sustancialmente en la eficacia (relación positiva entre metas y logros), en la efectividad organizacional, por otra parte, es el elemento más importante para conducir la evaluación de la gestión de la organización, lo que a su vez permite el mejoramiento continuo de ésta, lo cual en el área de tránsito y transporte es de vital importancia.

La estimación de las inversiones necesarias para la adecuada prestación de los servicios, en función de la eficiencia y eficacia; además de las inversiones a realizar para la implementación u operación entre otros de los servicios de patios, grúas, la instalación y mantenimiento de semáforos (de ser necesarios), adquisición de equipos de monitoreo y control al cumplimiento a las normas de tránsito y transporte, es de un mil cuatrocientos treinta millones de pesos M/L ($1.430.000.000), valores y ponderaciones que se detallará en los anexos de la convocatoria, en observancia del principio de transparencia.

Para lograr la completa implementación del sistema de gestión de las funciones de Tránsito y Transporte, que se requiere en el municipio de Montenegro - Quindío, se debe acudir a una herramienta asociativa que, responda a la necesidad de la ciudadanía en la implementación, administración, operación y mantenimiento (AOM) del Sistema de Gestión de Tránsito Municipal, apoye la gestión de imposición de infracciones (comparenderas y otros)y su recaudo por medio de sistemas tecnológicos, gestione la creación y administre zonas de parqueo en vía, responda por el mantenimiento y ampliación de la cobertura de la señalización en la malla vial del municipio, administre las instalaciones y sistemas de traslado de patios para vehículos inmovilizados, responda por la implementación y operación del centro de control de tráfico del municipio (de ser necesario), coordine, ejecute, contrate y supervise la utilización de los ingresos percibidos, siempre en el marco de lo establecido en la ley 769 de 2002 y cualquier norma que lo reglamente o modifique y en general, apoye a la autoridad de tránsito municipal en todas las funciones que la ley le permita, sin que se piense en que esta remplazará a la autoridad de tránsito que para el municipio de Montenegro - Quindío, es el Alcalde Municipal, la secretaria de tránsito y transporte que por delegación se les asigno dicha función al momento de crearse.

3.4 MATRIZ DE PRIORIDADES

La implementación de un sistema de información gerencial, como lo es el de un Sistema de Gestión de Tránsito, para los servicios de tránsito que se prestarán en el municipio de Montenegro - Quindío, que debe prever la sucesiva realización de actividades –unas consecuentes y otras simultáneas– que dentro de la planeación general del proyecto, permitan encadenar los suministros, revisión y puesta a punto de obras civiles en campo, revisión de las redes de alimentación eléctrica y cajas de control, adecuación física del recinto donde funcionará la sociedad de economía mixta que fungirá como organismo de apoyo en la jurisdicción de Montenegro - Quindío, en su sede administrativa y sede operativa, instalación de hardware, configuración de software; al igual que las labores de mantenimiento de dispositivos en vía, instalación de dispositivos para modernización de la red y establecimiento de la red óptima de comunicación.
Para efecto de la puesta en marcha de un proyecto técnico como el que soportará la sociedad de economía mixta que fungirá como organismo de apoyo a la autoridad de tránsito y transporte de Montenegro - Quindío, es de vital importancia determinar la prioridad máxima en que deben ser ejecutadas las tareas propias del mismo, en función de la consecución y/o administración adecuada de los recursos disponibles; las variables logísticas de adquisición, transporte y disposición de los equipos a instalar; los trabajos especializados en vía y las pruebas de funcionamiento previas a la puesta en servicio de la plataforma lógica propia a este complejo sistema. Sin perjuicio de lo anterior la prioridad es la atención inmediata, adecuada y de calidad y será el socio con la experticia, quien, con su conocimiento, determine junto a la administración la priorización de las inversiones para la adecuada prestación y operación de las funciones que corresponden a la autoridad de tránsito.

4. LOS FUNDAMENTOS JURÍDICOS QUE SOPORTAN LA CONSTITUCIÓN DE LA SOCIEDAD.

El artículo 313 de la Constitución Política de Colombia, así como el artículo 92 del decreto 1333 de 1986, facultan a los Concejos Municipales, expedir los Acuerdos respectivos que "autoricen" al alcalde para la creación de sociedades de economía mixta, tales artículos señalan:

> *"**Art 313 C.Pol.:6.** Determinar la estructura de la administración municipal y las funciones de sus dependencias; las escalas de remuneración correspondientes a las distintas categorías de empleos; crear, a iniciativa del alcalde,*

establecimientos públicos y empresas industriales o comerciales ***y autorizar la constitución de sociedades de economía mixta."***

"Art 92 Decreto 1333 de 1986"

ARTICULO 92.<Ver Notas del Editor> ***Son atribuciones de los Concejos****, que ejercerán conforme a la ley, las siguientes:*
4a. ***Crear, a iniciativa del alcalde****, los establecimientos públicos,* ***sociedades de economía mixta*** *y empresas industriales y comerciales, conforme a las normas que determine la ley;*

Así, expedido el respectivo Acuerdo conforme a las normas citadas, para la creación de la Sociedad de Economía Mixta, esta debe sujetarse a las prescripciones normativas que la regulan, las cuales se encuentran contenidas **en la ley 489 de 1998**, artículos 97 al 102, que rezan de la siguiente manera:

"Artículo 97*: Las sociedades de economía mixta son organismos autorizados por la ley, constituidos bajo la forma de sociedades comerciales con aportes estatales y de capital privado, que desarrollan actividades de naturaleza industrial o comercial conforme a las reglas de Derecho Privado, salvo las excepciones que consagra la ley.*

Las inversiones temporales de carácter financiero no afectan su naturaleza jurídica ni su régimen.

Parágrafo.- *Los regímenes de las actividades y de los servidores de las sociedades de economía mixta en las cuales el aporte de la Nación, de entidades territoriales y de entidades descentralizadas, sea igual o superior al noventa (90%) del capital social es el de las empresas industriales y comerciales del Estado.*
Artículo 98º*.- Condiciones de participación de las entidades públicas. En el acto de constitución de toda sociedad de economía mixta se señalarán las condiciones para la participación del Estado que contenga la disposición que autorice su creación, el carácter nacional, departamental, distrital municipal de la sociedad; así como su vinculación a los distintos organismos para efectos del control que ha de ejercerse sobre ella.*
Artículo 99º*.- Representación de las acciones de la Nación y de las entidades públicas. La representación de las acciones que posean las entidades públicas o la Nación en una Sociedad de Economía Mixta corresponde al Ministro o Jefe de Departamento Administrativo a cuyo despacho se halle vinculada dicha Sociedad.*

Lo anterior no se aplicará cuando se trate de inversiones temporales de carácter financiero en el mercado bursátil.

Cuando el accionista sea un establecimiento público o una empresa industrial y comercial del Estado, su representación corresponderá al respectivo representante legal, pero podrá ser delegada en los funcionarios que indiquen los estatutos internos.

Artículo 100º*.-Naturaleza de los aportes estatales. En las sociedades de economía mixta los aportes estatales podrán consistir, entre otros, en ventajas financieras o fiscales, garantía de las obligaciones de la sociedad o suscripción de los bonos que la misma emita. El Estado también podrá aportar títulos mineros y aportes para la explotación de recursos naturales de propiedad del Estado.*
El aporte correspondiente se computará a partir del momento en que se realicen de manera efectiva o se contabilicen en los respectivos balances los ingresos representativos.
Artículo 101º*.- Transformación de las sociedades en empresas. Cuando las acciones o cuotas sociales en poder de particulares sean transferidas a una o varias entidades públicas, la sociedad se convertirá, sin necesidad de liquidación previa, en empresa industrial y comercial o Sociedad entre entidades públicas. Los correspondientes órganos directivos de la entidad*

procederán a modificar los estatutos internos en la forma a que hubiere lugar.

***Artículo 102º**.-Inhabilidades e incompatibilidades. Los representantes legales y los miembros de los consejos y juntas directivas de los establecimientos públicos, de las empresas industriales y comerciales del Estado y de las sociedades de economía mixta en las que la Nación o sus entidades posean el noventa por ciento (90%) o más de su capital social y de las empresas oficiales de servicios públicos domiciliarios, estarán sujetos al régimen de inhabilidades, incompatibilidades, y responsabilidades previstas en el Decreto 128 de 1976 y demás normas que lo modifiquen o adicionen."*

Con base en las anteriores normas, puede afirmarse que las sociedades de economía mixta presentan las siguientes características: **i.-)** Son organismos autorizados por la ley en el nivel nacional, y en el nivel seccional y local, por la respectiva ordenanza o acuerdo; **ii.-)** Se constituyen bajo la forma de sociedades comerciales; **iii.-)** Se constituyen con aportes estatales y de capital privado; **iv.-)** Desarrollan actividades de naturaleza industrial o comercial, y **v.-)** Su actividad se sujeta a reglas de derecho privado, salvo las excepciones que consagre la ley.

Además de lo expuesto, debe tenerse en cuenta respecto a la constitución de sociedades de economía mixta que, servirán de apoyo a la autoridad de tránsito y transporte en el ente territorial, que las mismas se crean bajo el parámetro de la autonomía que gozan las entidades territoriales para establecer su estructura administrativa en su respectiva jurisdicción.

Precisado lo anterior, en relación con los citados elementos deben tenerse en cuenta los siguientes aspectos:

A) AUTORIZACIÓN LEGAL: El artículo 150-7 de la Constitución Política consagra como función del Congreso la de crear o autorizar la constitución de empresas industriales y comerciales del Estado y de sociedades de economía mixta. A su vez, los artículos 300-7 y 313-6 de la Carta,

disponen lo propio para las asambleas departamentales y concejos municipales respecto de la creación de este tipo de entidades en el orden departamental y municipal.

En relación con este aspecto, la CORTE CONSTITUCIONAL, en Sentencia C- 357 de 1994, manifestó:

"En la anterior Constitución, el artículo 76, reformado por el 11 del acto legislativo 1º de 1968, asignaba al Congreso, por medio de leyes, la atribución de "expedir los estatutos básicos de las corporaciones autónomas regionales y otros establecimientos públicos, de las sociedades de economía mixta, de las empresas industriales o comerciales del Estado…". Correspondía, pues, al Congreso expedir los estatutos básicos de las sociedades de economía mixta. Estatutos, o reglas, a los cuales deberían someterse los particulares al celebrar, en cada caso, el contrato de sociedad correspondiente.
La actual Constitución vino a morigerar esta exigencia, pues el artículo 150, numeral 7, habla de crear o autorizar la constitución de sociedades de economía mixta. Y hay que entender que siempre la ley, en el fondo, se limitará a autorizar la constitución de la sociedad de economía mixta, pues a ella debe seguir el contrato de sociedad que se celebra con los particulares, pues sin el aporte de estos no puede hablarse de este tipo de sociedad.

Ahora bien: ¿qué clase de ley es la que autoriza la creación de una sociedad de economía mixta? Una ley en sentido formal, pues solo es ley por su origen, y su formación y no por su contenido. Este contenido no es general y abstracto, sino particular y concreto.

Y por ser particular y concreto tiene que referirse a una sociedad determinada, individualizada. Como lo señala el

artículo 8º del decreto 1050 de 1968, en tratándose de sociedades de economía mixta, "el grado de tutela y, en general, las condiciones de la participación del Estado en esta clase de sociedades se determinan en la ley que las crea o autoriza y en el respectivo contrato social".

Tal ley, en consecuencia, debe determinar asuntos como estos: la cuantía de los recursos públicos que se aportarán a la sociedad, su objeto, su domicilio, su duración, la proporción del capital público y privado, lo mismo que el grado de tutela por parte de la administración, y a qué dependencia corresponde ejercerla"[1] (Negrillas fuera del texto)

Con posterioridad, en vigencia de la Ley 489 de 1.998, la CORTE CONSTITUCIONAL consideró, al resolver una demanda de inconstitucionalidad en contra del inciso segundo del artículo 97 de la Ley 489 de 1998 expresó:

"Sentado lo anterior, encuentra, la Corte que efectivamente, como lo asevera el actor y lo afirma el señor Procurador General de la Nación, la Carta Política vigente, en el artículo 150, numeral 7, atribuye al legislador la facultad de "crear o autorizar la constitución" de "sociedadess de economía mixta", al igual que en los artículos 300 numeral 7º y 313 numeral 6 dispone lo propio con respecto a la creación de este tipo de sociedades del orden departamental y municipal, sin que se hubieren señalado porcentajes mínimos de participación de los entes estatales en la composición del capital de tales sociedades. Ello significa entonces, que la existencia de una sociedad de economía mixta, tan solo requiere, conforme a la Carta Magna que surja de la voluntad del legislador, si se trata de una perteneciente a la nación, o por así disponerlo una ordenanza departamental o un acuerdo municipal, si se trata de entidades territoriales, a lo cual ha de agregarse que, lo q ue le da esa categoría de "mixta" es, justamente, que su capital social se forme por aportes del Estado y de los particulares, característica que determina su sujeción a un régimen jurídico que le permita conciliar el interés general que se persigue por el Estado o por sus entidades territoriales, con la especulación económica que, en las actividades mercantiles, se persigue por los particulares" [2]. (Subrayas y Negrilla fuera de texto)

Por su parte, el CONSEJO DE ESTADO, ha indicado:

"1) POR ACTO ESTATAL QUE AUTORIZA SU CREACIÓN.-Esta característica tiene su fuente primigenia en la propia Constitución Política. En efecto, según se dispone en el numeral 7 del artículo 150 corresponde al Congreso "Crear o autorizar la constitución de las empresas industriales y comerciales del Estado y sociedades de economía mixta". De acu erdo al artículo 300 numeral 7 corresponde a las asambleas departamentales "autorizar la formación de so ciedades de economía mixta". En un mismo orden de ideas, ***el artículo 313, numeral 6, atribuye a los Concejos Municipales "Autorizar la constitución de sociedades de economía mixta".***

Lo anterior quiere decir que, en nuestro régimen jurídico, se encuentra la provisión constitucional consistente en que las sociedades de economía mixta solo pueden llegar a ser tales si ha mediado previamente el acto estatal fuente de las mismas, llámese ley, ordenanza o acuerdo que autorice su creación; es un presupuesto necesario para proceder a celebrar luego el acto de constitución o el contrato de sociedad; y ello es lógico; si no media tal previsión, mal podría el Estado justificar tanto su ánimo de asociarse como la participación económica mediante la suscripción de parte del capital social, requisito indispensable para adquirir el carácter de socio o accionista. (…)

---

[1] Cfr. CORTE CONSTITUCIONAL, Sentencia C- 357 de 1994, M.P.: Dr. Jorge Arango Mejía.

[2] Cfr. CORTE CONSTITUCIONAL, Sentencia C- 953 de 1999, M.P.: Dr. Alfredo Beltrán Sierra

> *De todo lo expuesto se concluye entonces que, la sociedad de economía mixta está sometida a un régimen dual; en primer lugar, a las directrices trazadas por la ley que autorizó su creación y a las leyes especiales que rigen cuestiones específicas de su vida social; en segundo lugar, el acto de constitución o contrato social a cuyos términos deben ceñirse las decisiones tomadas por sus organismos de dirección."*[3].(Negrilla fuera de texto).

Como se observa, la jurisprudencia de la CORTE CONSTITUCIONAL y del CONSEJO DE ESTADO es uniforme en manifestar que, conforme a los artículos 150-7, 300 7 y 313-6 de la Constitución Política, para la constitución de sociedades de economía mixta, del orden, nacional, departamental o municipal, es requisito que previamente haya mediado el acto estatal que autorice su creación *"(…) llámese ley, ordenanza o acuerdo".*
En este orden de ideas, el primer requisito necesario para crear una sociedad de economía mixta es que se obtenga una ley, una ordenanza o un acuerdo que autorice expresamente y de forma individual la constitución de dicha sociedad.

B) CONSTITUCIÓN BAJO LA FORMA DE SOCIEDADES COMERCIALES: Además de la autorización legal, las sociedades de economía mixta deben constituirse bajo la forma de sociedades comerciales. Así lo ha expresado la doctrina más autorizada, cuando dice: *"La autorización legal no basta en este caso. En efecto, como se trata de 'organismos constituidos bajo la forma de sociedades comerciales', se requiere, además, la celebración de un contrato de sociedad por parte del Estado, o sus entidades, con los particulares que van a participar en*

la nueva entidad. Este contrato de sociedad se rige por las normas del Código de Comercio y requiere, por consiguiente, la solemnidad de escritura pública o acta

de constitución y el registro de esta en la cámara de comercio del domicilio de la sede social".[4]

En relación con este tema debe tenerse en cuenta adicionalmente que conforme con el artículo 98 del Código de Comercio, a cuyo tener establece:

> *"Por el contrato de sociedad dos o más personas se obligan a hacer un aporte en dinero, en trabajo o en otros bienes apreciables en dinero, con el fin de repartirse entre sí las utilidades obtenidas en la empresa o en la actividad social. La sociedad, una vez constituida legalmente, forma una persona jurídica distinta de los socios individualmente considerados".*

Además de la norma citada, deben tomarse en consideración las demás normas que rigen la formación del contrato de sociedad en el Código de Comercio o la ley, tanto desde el punto de vista general, como para cada tipo de sociedad en particular.
Para la constitución de la sociedad, debe tenerse en cuenta que conforme a los artículos 98 de la Ley 489 de 1998 y artículo 462 del Código de Comercio, *"en el acto de constitución de toda sociedad de economía mixta se señalarán las condiciones que para la participación del Estado contenga la disposición que autorice su creación; el carácter nacional, departamental o municipal de la sociedad…".*
La Constitución de una Sociedad de economía Mixta, **requiere de dos (2) actos jurídicos mínimos para su constitución:** 1. La ley o acto administrativo (Acuerdo) del Honorable Concejo Municipal que lo autoriza, y 2. La constitución mediante acuerdo con los particulares privados y la solemnidad del contrato de sociedad.(acta de constitución o escritura publica)

La ley 1258 de diciembre 5 de 2008, creó las sociedades por Acciones Simplificadas (S.A.S.).

---

[3] CONSEJO DE ESTADO- Sala de Consulta y Servicio Civil, Concepto de 19 de abril de 1993, Rad.:677, C.P.: Dr. Luís Camilo Osório I.

[4] RODRÍGUEZ, LIBARDO. *"Derecho Administrativo – General y Colombiano",* 16ª ed., Bogotá, Editorial:Temis, 2008, p. 131. En mismo sentido puede consultarse a ATEHORTÚA RÍOS, Carlos. *"Naturaleza de las Empresas de Servicios Públicos Mixtas"*, En: Grupo ISA, 2.006, p. 1 y ss.; HOYOS SALAZAR, César. *"Naturaleza Jurídica de las Empresas de Servicios Públicos Mixtas"*, En: Régimen Jurídico de las Empresas de Servicios Públicos Domiciliarios Mixtas, Bogotá: Universidad Externado de Colombia, 2.004, p. 111 y ss.; PALACIO HINCAPIÉ, Juan Ángel. *"Las Empresas Mixtas de Servicios Públicos: Evolución Jurisprudencial"*, En: Régimen Jurídico de las Empresas de Servicios Públicos Domiciliarios Mixtas, Bogotá: Universidad Externado de Colombia, 2.004, p. 129 y ss.

Las sociedades por acciones simplificadas es una sociedad de capitales cuya naturaleza será siempre comercial, para efectos tributarios, la sociedad por Acciones Simplificadas se regirá por las reglas aplicables a las sociedades anónimas.

Es esta la figura jurídica de clase de Sociedad, la que se debe seguir para crear la Sociedad de Economía Mixta.

Además de la constitución de la sociedad por medio de escritura pública que debe cumplir con los requisitos señalados en las normas citadas, de conformidad con los artículos 111 y 112 del Código de Comercio, a excepción de las Sociedades por Acciones Simplificadas para que el contrato de sociedad sea oponible a terceros, copia de la mencionada escritura pública o del documento privado de constitución en las SAS, debe ser inscrita *"en el registro mercantil de la cámara de comercio con jurisdicción en el lugar donde la sociedad establezca su domicilio principal".*
Lo anterior implica que una vez obtenida la autorización individual y expresa por parte de la ley, la ordenanza o el acuerdo, para la constitución de la sociedad de economía mixta, es necesario celebrar un contrato de sociedad, llevarlo a escritura pública o documento privado e inscribir dicha escritura en el registro mercantil.

C) SE CONSTITUYEN CON APORTES ESTATALES Y DE CAPITAL PRIVADO:

Este requisito ha sido explicado por la doctrina así:

> *"(…) los aportes que integran el capital de una sociedad de economía mixta, como los de cualquier sociedad, pueden ser en dinero efectivo o en bienes corporales o incorporales. Pero tratándose de los aportes estatales, estos pueden ser muy variados, ya que según el artículo 100 de la ley 489 de 1998, podrán consistir, entre otros, en ventajas financieras o fiscales, garantía de las*
>
> *obligaciones de la sociedad o suscripción de los bonos que la misma emita, así como títulos mineros y aportes para la explotación de recursos naturales de propiedad del Estado.*
> *En términos semejantes, según el artículo 463 del Código de Comercio dichos aportes pueden consistir entre otros, en ventajas financieras o fiscales, garantía de las obligaciones de la sociedad o suscripción de los bonos que ella emita, auxilios especiales, concesiones, etc.*
> *Por otra parte, se entiende aquí como aporte del Estado, o mejor, estatal, tanto aquel que proviene del Estado propiamente dicho como también de cualquier otra entidad de derecho público o aun de otras sociedades de economía mixta. A este respecto, el artículo 467 del Código de Comercio dispone que "se entienden por aportes estatales los que hace la nación o las entidades territoriales o los organismos descentralizados de las mismas personas. Cuando el aporte lo haga una sociedad de economía mixta, se entiende que hay aporte de capital público en el mismo porcentaje o proporción en que la sociedad aportarte tiene, a su vez, capital público o estatal dentro de su capital social"* [5].

D) ATRIBUCIÓN DE FUNCIONES INDUSTRIALES Y COMERCIALES: Como se expresa en las disposiciones legales que definen la sociedad de economía mixta citadas arriba, ellas desarrollan actividades de naturaleza industrial y comercial. Ello quiere decir que por esencia desarrollan actividades que no son tradicionalmente propias del Estado sino ejercidas por los particulares. Esas actividades de industria y comercio se ejercen, por tanto, con ánimo de lucro y, a semejanza de las sociedades conformadas completamente entre particulares, hay reparto de utilidades o pérdidas. Sin embargo, debe tenerse en cuenta que, según las definiciones legales citadas, a estas sociedades, también puede adscribirles la ley funciones de carácter administrativo, de manera excepcional.

A pesar de la aparente e inmodificable asignación directa de objetos a estas entidades, doctrinalmente encontramos opiniones que aceptan la posibilidad excepcional de que en

el caso de las Sociedades de Economía Mixta, estas puedan además de actividades de

---

Cfr. RODRÍGUEZ, Libardo *"Derecho Administrativo: General y Colombiano", cit., p. 132.*

naturaleza industrial o comercial, ejercer funciones de tipo administrativo, pero en el exclusivo evento en que así la ley las autorice[6], situación particular que también convalida la jurisprudencia de la CORTE CONSTITUCIONAL[7], cuando al momento de efectuar un análisis descriptivo de la norma que consagra el concepto de Sociedad de Economía Mixta en la Ley 489de 1998 recuerda, que si bien es claro que el objeto principal de ésta clase de entidades descentralizadas es el relacionado con el cumplimiento de actividades industriales y comerciales, dicha consideración es perfectamente modificable cuando la propia ley así lo haya dispuesto.

5. SUPUESTOS NEGOCIALES DE LA CREACIÓN DE LA FUTURA EMPRESA.

Teniendo en cuenta las consideraciones plasmadas en el primer acápite de este estudio demostrativo, que reportan la necesidad imperiosa de la prestación de los servicios de transito o funciones de transito consagradas en la ley 769 de 2002 y la ley 1310 de 2009, en el Municipio de Montenegro - Quindío, en virtud de la problemática en la movilidad y los índices de accidentabilidad en el municipio, en relación con la situación económica del ente territorial, que impide la destinación de todos los recursos necesarios para la implementación de las herramientas indispensables, que pongan en marcha un mejor funcionamiento en estos aspectos de acuerdo a lo sugerido en el estudio realizado, se requiere IMPLEMENTAR EL ESQUEMA DE ALIANZA PUBLICO PRIVADA, con la creación de una sociedad que se constituya con aportes significativos en experiencia y fortaleza económica del sector privado, para apoyar a la autoridad de Tránsito y Transporte Municipal, a través de la operación de todas aquellas actividades de apoyo que la norma permita puedan ser prestadas por terceros distintos a la autoridad de tránsito y transporte.

Por tanto, se hace necesario, establecer alianzas con particulares, a través de este instrumento societario, que impulsen la iniciativa del Alcalde Municipal, lo cual se concretiza a través de una sociedad de economía mixta, dada la naturaleza jurídica de esta, explicada líneas arribas en este estudio, las cuales se conforman con capital provenientes de entidades públicas y privadas, con una alta expectativa en la misión que tendrá como organismo de apoyo de la Secretaria de Transito y Transporte de Montenegro – Quindío o en su defecto la autoridad de tránsito y transporte.

Así las cosas, resultaría inviable una estructura organizacional que impacte en el beneficio de los habitantes del municipio de Montenegro - Quindío, sin contar el apalancamiento económico y financiero de un particular, pues el Municipio no cuenta con los recursos económicos, tecnológicos, humano y el conocimiento para sustentarla. Con el establecimiento de tales aportes privados, se generarían utilidades tanto para los particulares asociados, como para el ente territorial y se cumpliría con la responsabilidad social de mejorar la movilidad, la inversión en seguridad vial y las demás obligaciones contenidas en la ley con respecto a los servicios de tránsito y transporte en los municipios.

Respecto de la condición del municipio de Montenegro - Quindío como socio con aportes de activos a través de la inversión de dinero o bienes avaluables en éste, la recomendación inicial es que el ente territorial en la etapa primigenia de la constitución de la sociedad realice los aportes de esta índole, en especie por la vía del aporte de los equipamientos, amueblamientos disponibles o bienes inmuebles previa evaluación, avaluó y aprobación del (los) socio (s) estratégico(s) y de requerirse para cumplir con lo que corresponde a su inversión, el municipio la realice en dinero.
Ahora bien, la identificación de la clase de aportes realizado por los futuros socios, en primer término, no puede ser entendido como un esquema rígido, no susceptible de variaciones por parte de sus miembros; mas sin embargo, se recomienda que el mismo se utilice como el derrotero o punto de partida del proceso negocial, habiéndose aclarado en este estudio, que se sugiere una inversión de un mil cuatrocientos treinta millones de pesos M/L ($1.430.000.000) para la conformación de la sociedad, lo cual deberá realizarse de manera imperiosa y de manera coordinada.

Las generalidades anteriormente señaladas deben complementarse con una adecuada

---

[6] Cfr. RODRÍGUEZ, Libardo *"Estructura del Poder Público en Colombia"*. 9ª Edición. Editorial:Temis, p. 113 *"Las sociedades de economía mixta desarrollan normalmente funciones de la misma naturaleza de las Empresas Industriales y Comerciales del Estado, es decir, funciones propias de los particulares, con ánimo de lucro. PERO RECORDEMOS QUE TAMBIÉN PUEDEN EJERCER EXCEPCIONALMENTE FUNCIONES DE TIPO ADMINISTRATIVO CUANDO LA LEY SE LAS CONFIERE. LAS FUNCIONES QUE CORRESPONDE EJERCER A CADA SOCIEDAD ESTARÁN CONSIGNADAS EN LA ESCRITURA PÚBLICA DE CONSTITUCIÓN"*

[7] Sentencia de 2003 " …) Varios son, entonces, los elementos configurativos de la sociedad de economía mixta conforme al desarrollo legal de los mandatos constitucionales: Creación o autorización legal; Carácter de sociedades comerciales; Su objeto SOCIAL [SIC] ES EL CUMPLIMIENTO DE ACTIVIDADES INDUSTRIALES Y COMERCIALES; con sujeción a las reglas de Derecho Privado, SALVO LAS EXCEPCIONES QUE CONSAGRA LA LEY; Capital integrado por aportes del Estado y de particulares; Vinculación a la administración como integrante del sector descentralizado y consecuente sujeción a controles administrativos. (Demandante: Cortés Correa, Hernán; Demandado: Ley 80 de 1993 Art. 2 (parcial); Expediente C-629/03 Notas Declara EXEQUIBLES las expresiones "en que el Estado tenga participación superior al cincuenta por ciento (50%)". Fuente Jurídica Ley 489 de 1998 Art. 97).

identificación de los porcentajes de participación de los asociados, los cuales dicho sea de paso, deben ser directamente proporcionales al monto de sus aportes al capital social como lo establece la norma, que en lo que respecta al privado debe cubrir el monto de las inversiones y gastos necesarios para la puesta en marcha del proyecto y los términos para su pago no podrán superar lo establecido en el artículo 9 de la Ley 1258 de 2008, sin que esto implique que no deba iniciarse operaciones de manera inmediata .

Finalmente, es pertinente recordar que, de acuerdo con lo expuesto por el código de comercio, la distribución de las utilidades sociales se deberá realizar en proporción a la parte pagada del valor nominal de las acciones, cuotas o partes de interés de cada asociado, si en el contrato no se prevé válidamente otra cosa.

Teniendo en cuenta, que esta será una operación a todo riesgo por parte de la (los) accionista(s) privado(s) o particular(es), en la cual deberá invertir unos recursos de manera inicial para el comienzo del ejercicio de su objeto social y a su vez la prestación al apoyo a la autoridad de tránsito sea permanente e ininterrumpida contra una contra prestación porcentual sobre los ingresos proyectados que llegase a lograr el Organismo de Tránsito y Transporte, y como sabemos toda proyección termina siendo incierta y depende para su concreción de diferentes variables, se proyecta que la duración de la sociedad y el convenio o contrato que se realice con la SEM se a largo tiempo con el fin de hacer más atractivo que (los) accionista(s) privado(s) o particular(es)asuman su participación a todo riesgo y que les permita ponderar que la inversión y el riesgo pueden quedar dispersos en el tiempo, aunado a la necesidad de contemplar por parte del municipio asegurar la operatividad administrativa y de servicio al OT.

6. CONDICIONES DE LA FUTURA SOCIEDAD DE ECONOMÍA MIXTA

El ente asociativo que, se constituya debe contar con ciertos requisitos esenciales que por sí mismos revelan la necesidad del Municipio de contar con un soporte que, va más allá de la esfera financiera, que le permitirán resolver la inexistencia de los servicios de tránsito y que asegure una eficiente prestación a nivel operativo, de infraestructura, operacional y equilibrar las cargas económicas que le son imposibles de solventar a la autoridad de tránsito.

De acuerdo con lo anterior, la nueva sociedad entre otras debe reunir las siguientes condiciones las cuales serán especificas en la convocatoria que se realice:

1. ACREDITAR EXPERIENCIA. Debidamente comprobada en este tipo de alianzas o asociaciones publico-privadas de carácter societario es decir sociedades de economía mixta en este sector, factor importante para la elección del socio estratégico, que entre mas experiencia aporte o demuestre, es el factor que prima, para el éxito de lo requerido.

2. CONTAR CON SOPORTE ECONÓMICO, que le permita invertir conforme a las necesidades y obligaciones exigidas por la Leyes de Tránsito y Transporte vigente, las políticas del Ministerio de Transporte y demás normas.

3. SOPORTAR E IMPLEMENTAR UN PROYECTO DE MODERNIZACIÓN INTEGRAL, que permita al Municipio, el mejoramiento en las áreas funcionales, tecnológicas y de infraestructura.

Todas estas características las obtendrá la Sociedad de economía Mixta a través del tercero o terceros, con quien se asocie el municipio.

7. ASPECTOS CONCERNIENTES A LA SOCIEDAD QUE SE CONSTITUIRÁ.

7.1 OBJETO DE LA SOCIEDAD.

Teniendo en cuenta los parámetros que se han establecido en el presente estudio demostrativo para la constitución de la sociedad de economía mixta, la cual realizará actividades de apoyo a la autoridad de Transito del Municipio de Montenegro- Quindío. Tenemos que el objeto de la sociedad, que por acuerdo municipal se autorice al alcalde, debe orientarse a la operación logística de tránsito y transporte, como organismo de apoyo, en cuanto a las funciones y competencias delegables a terceros, según las normas y jurisprudencia vigentes, y en especial a las siguientes actividades; al aporte de pruebas de infracciones de tránsito, el recaudo de las multas correspondientes, atención al público, instrumentación de las actuaciones administrativas, la tramitación de especies venales, operación de grúas, operación de patios, la planeación, coordinación, ejecución, contratación y supervisión necesaria para la inversión de las rentas percibidas por la operación de la secretaria de tránsito, siempre en el marco de lo establecido en la ley 769 de 2002 y demás norma que la reglamente o modifiquen y el apoyo a la autoridad de tránsito municipal en todas las funciones que la ley le permita y todos los

trámites previstos en las normas legales y reglamentarias.
En ese sentido, la futura sociedad tendrá entre otras dentro del alcance o límite de su objeto, el desarrollo de las siguientes actividades:

a) Prestar los servicios de apoyo a la autoridad de tránsito y transporte del municipio de Montenegro y a cualquier otra autoridad a nivel nacional.

b) Celebrar todos los contratos, acuerdos, convenios y demás actos jurídicos necesarios para el cumplimiento correcto y eficaz de su objeto social.

c) Suscribir convenios para ofrecer y/o recibir cooperación administrativa y técnica de conformidad con las actividades comprendidas dentro del objeto y objetivos de la sociedad, con el fin de lograr la realización de las funciones a su cargo.

d) Participar en sociedades y asociaciones destinadas a cumplir las actividades comprendidas dentro del objeto y objetivos de la sociedad.

e) Celebrar de conformidad con la ley y las normas que la complementan, modifiquen o sustituyan, contratos de asociación con personas naturales o jurídicas privadas o públicas, nacionales o extranjeras para el cumplimiento de su objeto social.

f) Cumplir y hacer cumplir las disposiciones del Código Nacional de Tránsito Terrestre y las establecidas en las normas que lo reglamenten y/o modifiquen y/o subroguen y/o deroguen dentro de la jurisdicción del municipio de Montenegro – Quindío y en la de los entes territoriales que se llegaren a constituir en accionista de esta sociedad o de los que suscriban convenios con ella.

g) Determinar y apoyar el control en las zonas de parqueaderos, zonas de vías peatonales, zonas de cargue y descargue, paradas de buses y terminales de transporte, previo concepto de la autoridad competente, quien verificará su concordancia con los planes viales y planes de tráfico del Plan de Ordenamiento Territorial del municipio.

h) Planificar, coordinar, ejecutar, contratar y supervisar la utilización de las rentas percibidas por la operación de la secretaria de transito, siempre en el marco de lo establecido en la ley 769 de 2002 y cualquier norma que la reglamente o modifique.

i) Realizar la interventoría a cualquier servicio o actividad relacionado a las funciones de la autoridad de transito y/o de la Secretaria de Transito y Transporte, que se encuentre concesionado o contratado.

j) Adoptar las medidas necesarias para la prevención de accidentes de tránsito.

k) Promover y elaborar programas de educación y cultura vial.

l) Otorgar, modificar, cancelar, revalidar, elaborar, personalizar y comercializar toda clase de licencias de conducción, de acuerdo con los procedimientos y requisitos consagrados en el Código Nacional de Tránsito.

m) Entregar, elaborar y comercializar las placas vehiculares de que habla el Código Nacional de Tránsito.

n) Atención de trámite de tránsito y transportes.

o) Custodia de documentos y registros relacionados con el ejercicio de las funciones de la autoridad de tránsito.

p) Apoyo a la aplicación del Código Nacional de Tránsito en lo referente a comparendos, registros de conductores y automotores.

q) Apoyo a la gestión de recaudo de los cobros por comparendos.

r) La adquisición a título oneroso de bienes muebles con destino a arrendarlos; el arrendamiento de estos; el arrendamiento de toda clase de bienes para subarrendarlos, y el subarrendamiento de estos.

s) La adquisición de bienes a título oneroso con destino a enajenarlos en igual forma, y la enajenación de estos.

t) Realizar cualquier actividad lícita de comercio en Colombia o el Exterior conforme a la normatividad vigente.

u) Ejercer todas aquellas labores que impliquen apoyo a las autoridades de tránsito.

v) Y cualquier otra actividad legal.

7.2 ANALISIS FINANCIERO Y DURACIÓN DE LA SOCIEDAD

Se resume el análisis financiero para constituir una Sociedad de Economía Mixta (SEM) en el Municipio de Montenegro, con una duración de 30 años. El accionista privado tendría una participación del 60% y asumiría todos los riesgos operativos y financieros, necesarios para asegurar el apoyo a la prestación de los servicios de tránsito y transporte por parte de la autoridad. El Municipio de Montenegro, no asume riesgo en el sostenimiento de la operación de la SEM a constituir, todo el riesgo es asumido por el (los) socio(s) o accionista(s) privados.

En el siguiente, cuadro se presenta una proyección de ingresos, gastos y utilidad esperada para la SEM a constituir, con base en las proyecciones de ingresos que se realizan para el OT[8], de las cuales el organismo de apoyo recibirá un porcentaje en calidad de retribución:

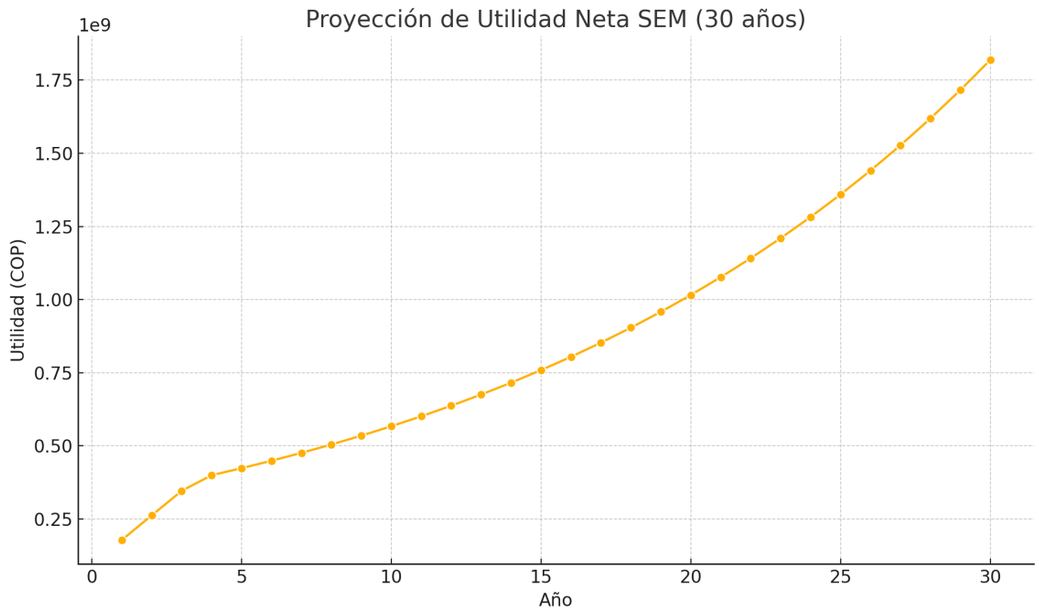
Tabla Resumen de Ingresos, Gastos y Utilidad

Año	Ingresos (COP)	Gastos (COP)	Utilidad (COP)
1	519.662.000	975.000.000	- 455.338.000
2	944.440.400	1.033.500.000	- 89.059.600
3	1.369.582.184	1.095.510.000	274.072.184
4	1.627.620.355	1.161.240.600	466.379.755
5	1.725.277.576	1.230.915.036	494.362.540
6	1.828.794.231	1.304.769.938	524.024.293
7	1.938.521.885	1.383.056.134	555.465.750
8	2.054.833.198	1.466.039.503	588.793.695
9	2.178.123.190	1.554.001.873	624.121.317
10	2.308.810.581	1.647.241.985	661.568.596
11	2.447.339.216	1.746.076.504	701.262.712
12	2.594.179.569	1.850.841.094	743.338.475
13	2.749.830.343	1.961.891.560	787.938.783
14	2.914.820.164	2.079.605.054	835.215.110
15	3.089.709.373	2.204.381.357	885.328.017
16	3.275.091.936	2.336.644.238	938.447.698
17	3.471.597.452	2.476.842.893	994.754.559
18	3.679.893.299	2.625.453.466	1.054.439.833
19	3.900.686.897	2.782.980.674	1.117.706.223
20	4.134.728.111	2.949.959.515	1.184.768.596
21	4.382.811.798	3.126.957.085	1.255.854.712
22	4.645.780.505	3.314.574.511	1.331.205.995
23	4.924.527.336	3.513.448.981	1.411.078.355
24	5.219.998.976	3.724.255.920	1.495.743.056
25	5.533.198.915	3.947.711.275	1.585.487.639
26	5.865.190.849	4.184.573.952	1.680.616.898
27	6.217.102.300	4.435.648.389	1.781.453.911
28	6.590.128.438	4.701.787.292	1.888.341.146
29	6.985.536.145	4.983.894.530	2.001.641.615
30	7.404.668.313	5.282.928.202	2.121.740.112

[8] Archivo en pdf denominado “proyeciones operacion transito y trasnporte.pdf”

Resultados Financieros Proyectados
Utilidad acumulada estimada a 30 años: $29.440.753.976 COP
Valor Presente Neto (VPN): $4.528.883.258 COP (tasa de descuento: 10%)
Periodo de recuperación de la inversión: 5 años

4. Gráfico de Proyección de Utilidad



Riesgos y Justificación del Horizonte de 30 Años
El proyecto opera bajo un esquema de riesgo total para el(los) accionista(s) privado(s). Los ingresos son proyecciones sujetas a variaciones normativas, tráfico vehicular, competencia de municipios vecinos y otros factores externos, lo cual evidencia un riesgo financiero alto para el(los) accionista(s), entendiendo que si no se llegasen a cumplir con los ingresos proyectados el debe asumir los costos operativos de la SEM. El periodo de 30 años permite diluir riesgos y perdidas, consolidar utilidades y justificar la inversión inicial requerida y es el(los) accionista(s) privado(s), quienes deben con su experticia, musculo financiero y con la sinergia operativa con la autoridad de tránsito y transporte lograr los ingresos proyectados.

Aunque la proyección indique que la inversión será recuperada en los 5 primeros años a partir del 3 año, no dejan de ser una proyección la cual se puede ver afectada por las diferentes variables, por tal razón y en pro de hacer atractiva la vinculación como socio estratégico del(los) accionista(s) privado(s), se establecerá que el termino de duración de la sociedad será de treinta (30) años, lo que asegura estabilidad en la prestación de los servicios de tránsito y transporte por parte del municipio y asi como también asegurar ingresos para inversión en seguridad vial, con los que hoy no se cuenta a un riesgo inexistente para el accionista municipio de Montenegro.

El término de duración de la sociedad será de treinta (30) años. En todo caso se disolverá por las siguientes causales:

a) Por vencimiento del término de su duración, si antes no fuere prorrogado válidamente;

b) Por la imposibilidad de desarrollar las actividades previstas en su objeto social;

c) Por las causales que expresa y claramente se estipulen en los estatutos;

d) Por la iniciación del trámite de liquidación judicial;

e) Por decisión de los Accionistas, adoptada en la asamblea;

f) Por decisión de autoridad competente en los casos expresamente previstos en la ley;

g) Por ocurrencia de pérdidas que reduzcan el capital por debajo del cincuenta por ciento (50%) del capital suscrito;

h) Por las demás causales señaladas en la ley.

7.3 NATURALEZA DE LOS OFERENTES.

El propósito del Municipio de Montenegro – Quindío, es el de constituir una sociedad de economía mixta, bajo la forma de sociedad por acciones simplificadas, con un número plural socios, ya sean personas naturales o jurídicas, nacionales o extranjeras, que junto a éste suscriban la Sociedad por acciones simplificadas para el objeto descrito anteriormente. Así mismo, ante la convocatoria pública que se efectúe para seleccionar el socio o los socios que conformen la sociedad de economía mixta, estos podrán presentarse tanto en forma conjunta como individual y bajo cualesquiera de las formas de participación asociativa que contempla la ley y que permitan su selección conjunta por parte de la administración.

7.4 DERECHOS DE LOS ACCIONISTAS.

a) Sin perjuicio de los demás que otorgue la Ley, los estatutos, los socios tendrán los siguientes derechos:

b) Asistir a las asambleas de accionistas.

c) Recibir una parte de los beneficios sociales que muestren los balances de fin de ejercicio, proporcional al valor de las acciones.

d) Negociar sus respectivas acciones, de acuerdo con lo establecido en los estatutos.

e) Recibir, en proporción al valor de las acciones, una parte del activo social, a tiempo de la liquidación y luego de pagado el pasivo externo de la sociedad, según se estipule en los estatutos para sus acciones.

7.5 FUNCIONES DE LA ASAMBLEA GENERAL DE ACCIONISTAS

Son funciones entre otras de la Asamblea General de Accionistas, sin perjuicio de los demás que otorgue la Ley y los estatutos:

a) Estudiar y aprobar las reformas de estatutos;

b) Examinar, aprobar o improbar los balances de fin de ejercicio y las cuentas que deben rendir los administradores;

c) Disponer de las utilidades sociales conforme a lo previsto en el estatuto y en la ley;

d) Elegir al Gerente y su suplente; así como fijar la remuneración del primero;

e) Elegir y fijar remuneración que corresponda a los demás funcionarios de su elección;

f) Considerar los informes que debe presentar el Gerente en las reuniones ordinarias;

g) Constituir las reservas que deba hacer la sociedad e indicar su inversión provisional;

h) Resolver sobre todo lo relativo a la cesión de acciones, así como a la admisión de nuevos socios;

i) Decidir sobre el registro y exclusión de socios;

j) Ordenar las acciones que correspondan contra los administradores de los bienes sociales, el Representante Legal, el Revisor Fiscal, o contra cualquiera otra persona que hubiere incumplido sus obligaciones u ocasionado daños o perjuicios a la sociedad;

k) Autorizar la solicitud de celebración del concordato preventivo potestativo;

l) Constituir apoderados extrajudiciales, precisándoles sus facultades;

m) Disponer que determinada emisión de acciones ordinarias sea colocada sin sujeción al derecho de preferencia, para lo cual se requerirá el voto favorable de no menos la mitad más una de las acciones presentes en la reunión.

n) Fijar el monto del dividendo, así como la forma y plazos en que se pagará.

o) Adoptar todas las medidas que reclamen el cumplimiento de los estatutos y el interés común de los asociados.

p) Las demás que le asignen las leyes.

7.6 FUNCIONES DEL GERENTE

El Gerente será el representante legal de la sociedad, con facultades, por lo tanto, para ejecutar todos los actos y contratos acordes con la naturaleza de su encargo y que se relacionen directamente con el giro ordinario de los negocios sociales, sin que exista límite de cuantía alguna para tales efectos. En especial, el Gerente tendrá las siguientes funciones:

a) Usar la firma o razón social;

b) Designar los empleados que requiera el normal funcionamiento de la compañía y señalarles su remuneración, excepto cuando se trate de aquellos que por ley o por estatutos deban ser designados por la Asamblea de Accionistas;

c) Realizar contratos hasta un monto de 7.000 SMLMV.

d) Presentar un informe de su gestión a la Asamblea de Accionistas en sus reuniones ordinarias y el balance general de fin de ejercicio con un proyecto de distribución de utilidades;

e) Convocar a la Asamblea General de Accionistas a reuniones ordinarias y extraordinarias;

f) Nombrar los árbitros que correspondan a la sociedad en virtud de los compromisos, cuando así lo autorice la Asamblea de Accionistas;

g) Constituir los apoderados judiciales necesarios para la defensa de los intereses sociales previa aprobación de la junta de socios;

h) Representar a la sociedad ante los accionistas, ante terceros y ante toda clase de autoridades del orden administrativo y jurisdiccional.

7.7 CONCLUSIONES

El presente estudio demostrativo da cumplimiento a la obligación prevista en el artículo 69 de la ley 489 de 1.998, para que el Alcalde de Montenegro - Quindío reciba autorización del Honorable Concejo Municipal y realice un procedimiento público al amparo de los principios de la contratación estatal, donde por convocatoria pública escoja a un socio estratégico con el que suscriba la sociedad de economía mixta.

Se hace entrega del estudio demostrativo, los veinticinco (25) días de mayo de 2025.

Elaborado por,

MARCO JOSE YEJAS CAMPO
Consultor en Tránsito y Transporte