N 1 8 30 5 1 3 8 / 1

Bucaramanga 19 de marzo de 2019

Señores

HONORABLE CONCEJO DE BUCARAMANGA Att. HONORABLE CONCEJAL WILSON MORA

Presidente Cauded

ASUNTO: RESPUESTA INTERROGANTES SESION PLENARIA DE MARZO 12 DE 2019.

Respetado Señores:

En atención a los interrogantes presentados por los diferentes corporados en la sesión plenaria del pasado miércoles 12 de marzo del corriente, en virtud de la citación que se hiciera a la suscrita para la presentación del informe de gestión correspondiente a la vigencia 2018, me permito dar respuesta a cada uno de los interrogantes manifestados por los Honorables Concejales, de acuerdo al orden de las intervenciones realizadas, en los siguientes términos:

Honorable Concejal PEDRO NILSON

1. Solicita estados financieros con notas contables.

La información solicitada será remitida una vez sea aprobada por la asamblea General de Accionistas de la entidad.

2. Relación de los contratos de los abogados de los últimos 3 años.

			CONTRACT	9070.00				
6- 6-9	POLICE STO	CUATRATISTA	pereto.	PLATE	MAJOR: MAJORA	TECAN DESCRIPTION	PERMA	HITTOU
104	15/01/2016	FREITY FABIAN SUAREZ FLOREZ	PRESTAR SERVICIOS PROHESIONALES COMO ABOGADO À LA SOCIEDAD METROLINEA S.A., BRINDÁNDOLE ASESORÍA JURÍDICA, ROPRESTATÁNDOLA MODECIAL Y/O BETRAUDICIAMENTE Y BRINDANDO ASESORÍA Y ACOMPARAMIENTO AL COMITÉ DE CONCLUACION.	3 Heldit	\$15.729.000,00	18/01/2016	17/04/2016	/ Bus. UNIO
039	05/32/2016	LUIS RALL CARVAIAL ALMERDA	PRESTACIÓN DE SERVICIOS PROFESIONALES PARA BRINDAR ASESORÍA Y APOYO A LA OFICINA ASESORA JURÍDICA DE METROLEMEA S.A., EN LOS ASINTOS JURÍDICOS, LEGALES Y REGULATORIOS QUE LT SEAN FINCONFAIDADOS.	11 PESES	\$71.530.00Q,00	04/02/2016	30/12/2016	FEMALLZACO
oks	17/02/2016	MARISELA QUINTERO PALONINO	PRESTACIÓN DE SERVICIOS PROPESIONALES DE UN ABOGADO PARA EL AROYO Y ACOMPARAMENTO JURÍDICO A LA GESTIÓN DE LA SECRETARIA GOVERAL Y OFICINA ASESORA JURÍDICA DE METROLINEA S.A.	3 HESES	\$4.000,000,00	23/02/3016	22/05/2016	FIKALIZACO

Area: Secretaria General / Metrolinea S.A. Radicado: 639 Folos: 33 Anexos: 2

echa: 2019-03-19 15.12:31

metrolínea

NIL830.507.387-3

068	18/04/2016	ROMAN ANDRES VELASQUEZ CALDIRON	PRESTAR SERVICIOS PROFESIONALES CDMO ABOGADO A LA SOCIEDAD METROLINEA S.A. BRINDÁNDOLE ASESORÍA XIRÍDICA, RIPIRISENTÁNDOLA XIOÍCIAL Y/O DITRAJUNICIAMENTE Y BRINDÁNDO ASESORÍA Y/I ACOMPAÑANDENTO AL COMUTÉ DE CONCILLACIÓN	I MESES Y	\$50.600.000,00	21/04/2016	30/12/2016	FINALIZADO
093	18/05/2016	IVAN ANDRES VEGA MOLINA	DE UN ABOAGDO ESPECIALIZADO RARA EL APOYO Y ACOMPAÑAMIDISTO JURIDIOD A LO GESTION DE LA SECRETARIA GENERAL Y LA OPICINA ASEOSRA JURIDICA DE METROLINEA S.A.	3 Mous.	\$15,000,000,00	19/05/2016	18/98/2016	RIMALLENDO
			CONTRATOS NO	47				
Mr.	PECHA	COATRATUTÁ	DELETO	PLACE OF THE PARTY	Dilita	PROME	PECHA PENAL	ESTREO
001	19/01/2017	ROMAN ANDRES VELASQUEZ CALDERÓN	MISSING IDS SERVICIDE MOTHODIALES COMO AROGADO PARA REPRESENTAS ALOCCAS Y EXTRALIGICALMENTS A PETROLINAS SI	31685	\$18,000,000,00	20/01/2017	19/04/2017	FORALIDIDO
004	25/01/2017	LAURA HATHALIA PALACIOS JUEDA	PRESTAR LOS SERVICIOS PROPESCIVALES BRIHONNOS APOYO Y ACOMPAÑAMIENTO JURIDICO A LA GESTION DE LA OIRECCIÓN TECHICA DE OPERACIONES DE METROLINEA S.A.	J MESSS	\$6,480,000,00	27/01/2017	27/04/2017	FINALIZADO
046	21/04/2017	ROMAN ANDRÉS VELASQUEZ CALDERON	PRESTAR LOS SERVICIOS PROFESIONALES CONO ABOGADO PARA REPRESENTAR XUDICIAL V EXTRADUDICIALMENTE A METROLÍNEA S.A.	# HISES Y LO DEAS	\$50,000,000,00	24/04/2017	31/12/2017	FINALIZADO
81	27/04/2017	LAURA HATHALIA PALACIOS RUEDA	PRESTAR LOS SERVICIOS PROFESIONALES BRINDANDO APOYO Y ACONPAÑAMIENTO JURIDICO A LA GESTIÓN DE LA DIRECCIÓN TECNICA DE OPERACIONES DE METROLINEA S.A.	3 HESES-	\$6,480,000,00	62/05/2017	01/08/2017	FINALIZADO
118	25/00/7017	CARLOS MANUEL ALFARO FONSECA	PRESTAR LOS SERVICIOS PROFESIONALES COMO ABOGADO PARA REPRESENTAR ALDICIAL. Y EXTRALIOICIALMENTE A METROLINEA S.A. EN PROCESOS ARISDICCIONALES, ADMINISTRATIVOS Y CONSTITUCIONALES ADQUANTADOS EN CONTRA DE LA ENTIDAD.	4 HESES Y 10 DIAS	\$ 35,000,000,00	78/98/2017	31/12/2017	FINALIZADO
126	02/11/2017	CARLOS EDUARDO AFANADOR ARTEAGA	CONTRATAS US SERVICIOS PROFESCIBALES US UN ASSIANDO ESPECIALIDADO NAMA EL MOYO Y ACOMPAÑAMENTO JURISEOS UA GESTIGO DE LA SECUETARIA CEMERA, Y OFICINA ROLSCIA TURISCICA DE METROLINEA SA.	3140505	\$ 8,400,000,09	07/11/2017	31/12/2017	FINALIZADO
131	07/11/2017	HUBER ARLEY COHOA BARAJAS	CONTRATAL LIS SONICIOS PROFESIONALIS- DE LIN ARDEADO ESPECIALIDADO RADA EL APQUO Y ACCIONAMANEDATO DA LICE PROCESCIS DE CONTRATACIÓN, AGI COMO LA ASSOCIA JURÍCICA EN LOS INSENTES QUE LE SENA ENCONTRADACIOS POR LA CERRACIA E LA OFFICINA REESCRIA FURIÓNICA DE METROLINEA SA.	24 (2045)	\$3.640.000,00	07/12/2017	31/12/2017	PINALI ZADO
			coefficitos 20					
či.	FEGA	CONTRACTOR	CACSTO	PLAZO DISCOAL	INCCOM.	PRICIAL INTERA	FROM FIAR.	287530
801	0401/7018	HUBER ARLEY OCHOA BARAJAS	CONTRAPAN LOS SERVICIOS PROFESONNAES DE UN ABOGADO ESPICIALIZADO PARA EL APOYO Y ACOMPAÑAMIENTO EN LOS PROCESOS DE CONTRATAZION, ASÍ COMO LA ASESONÍA JURIDICA EN LOS ASURTOS QUE LE SEAM ENCOMENOMOS POR LA GERENCIA Y LA OFECINA ASESORA JURÍDICA DE METRICLIMEA SA.	S MESES Y 3\$ DUAS	\$27.000.000,00	06/01/2018	30/06/2018	HINLEROO



H-830.507.387-3

180	03/07/3019	ROHAN ANDRES VELASQUEZ CALDERON	PRESTAR LOS SERVICIOS PROFESIONALES COMO ABOCADO FARA REFRESBITAR JUDICIAL Y ESTRADOXILA PRIFIC A NETROLINEA S.A. Y BRIADAR ASESCRÍA JURIDIZA FILLOS ASUNTOS QUE LE SEAN ENCONENDADOS	1) HESES Y 21 DIAS	00,204.020.4218	04/01/2010	30/12/2019	ENCOCCOM ENCOCCOM	
002	0%01/2014	HUSER ARUEY OCHOA BARANAS	COMO ASCOGOO ESPECIALIZADO PARA EL APONO Y ACOMANAMIENTO PALOS PROCESOS CONTRACTAMES QUE REALIZE LA LHERESA. ASÍ COMO BI ACOMPAÑAMIENTO DERÍODIO BILLOS ASJATOS QUE 11 SEMI (INCOMPAÑAMOS POR LA GHRACIA Y LA OFICINA JESORA JULIO PARA LA OFICINA JESORA JULIO PARA LA OFICINA JESORA DE LOS ASJATOS QUE 11 SEMI (INCOMPAÑAMOS POR LA GHRACIA Y LA OFICINA JESORA JULIO PARA LA PROCESORA DE LOS ASJATOS DE LOS ASJATOS QUE 11 SEMI (INCOMPAÑAMOS POR LA GHRACIA Y LA OFICINA JESORA DE LOS ASJATOS D	TO MESER	\$47.960,000,00	19/01/2019	09/11/2019	TERMINACIO N AMTECIFADA POR NULLUO ACUTROO	
72 010	1501A 150	DOM: NATIONAL	distrib	MAJORIO DICCATO	VALUE INTERA	Makes bear the thirty	FEDERAL PLANTS	ASTREO	
	3 191		TON THAT IS 30	10	11110000				
ton	56/10/5038	ALBA MARIA RUEDA VASQUEZ	PRESTACION DE SERVICIOS PROFESIALLES MARA BRIRDAR EL ACOMPAÑAMEDATO Y ASSORÍA JURÍDICA EN LOS ASUATOS QUE ASARCACIONADOS CON LAS IMPLICACIONES QUE ACARREA PARA METROLINEA S.A., ENTRAR EN CALISAL DE 0150ULCIÓN Y A PROCESO DE LEY 550 DE 1999, Y ANÁLISIS DE LOS PRECANISMOS DE SOLUCIÓN POR PARTE DE LA INTERNA	2 MESES	\$78.993.560,CO	29/10/2018	28/12/2018	FINALIZACO	
141	1045945018	CESAR AUGUSTO ARIAS JEREZ	PREST WITH DE SERVICIOS PROFFSIONALES DE APOYO À LA GESTIÓN ADMINISTRATIVA, DARA BRIRORE LA ASSOCIÁA PROFESIONAL Y REPRESENTACIÓN JURÍDICA Y ENTRADIDICIA, ASÍ COMO LA ASESORÍA EN LOS ASUNTOS QUE LE SEAN DINCOMPINOADOS POR LA GERENICIA Y LA OFICINA JURÍDICA DE METROLINEA S.A.	3 MESES Y 20 DIAS	\$29,333,000,00	12/09/20:8	31/15/2018	PINALIZACO	Area: Secretaria Radicado: 639 F.
201	01/06/3018	HLBER ARLEY CO10A BARAJAS	PRESTINATION DE SERVICIOS PROFESCANALIS DE UM ABOGADO ESPECIALIZADO PARA EL APOYO Y ACOMMARAMIENTO EN LOS PROCESOS DE CONTRATACIÓN, ASÍ COMO LA ASSOCIA JURÍDICA EN LOS ASUNTOS QUE LE SEAM EMICOMENDADOS POR LA GUERNICIA Y LA DIFICTIMA ASESORA JURÍDICA DE METROLINEA S.A.	4 MESES Y 29 DIAS	\$73.250.000,00	G5V6A5018	31/12/2018	FIHALLZARO	iria General / Metrolinea 9 Folos: 33 Anexos: 2
1913	• 04/07/2018	MARIA EUGENEA ALBA CASTELLANOS	CONTRATAR LOS SENVICIOS PROFISICA-ALES ALTAMENTE CALENCADOS COMO LUGGADO EN ARAS DE PODER DEFINER EFGAINENTE LAS ACTUALIZACIONES JURIDICAS NECESARIAS Y VIABLES PARA CONSOLIDAR LA DITEGRACION DEL TRANSPONTE PUBLICO COLECTIVO — TPC — AL SISTEMA ENTEGRADO DE TRANSPORTE MASTYO SITM.	3.9005	\$71,400,000,000	30/07/2018	69/12/2018	FINALIZADO	Minea S.A. s: 2
657	25/01/2018	SEASTIAN VELABORA DAVEA	CONTRATIO LOS SERVICIOS MOFCISIDALES HARA EL ARCIVO Y ACCUMINAMENTO 10 XIRÓDICO A LA CIETTÓN CIE LA SECRETIREA GENERAL DE METROLIDAS S.A.	6.46565	\$12.000.000,00	decocount	Injulyates	PINALIZADO (TERMENACIO N ANTICIPADA)	
(100	16/01/2018	ALBA MARINA LOZANO RAMINEZ	PRESTAR 108 SERVICIOS MONTGORALES BRIDOMEDO APONO Y ACOMMANMENTO SURÍSSICO A LA SERVICIO DE LA DIRECCIÓN DE OPRIACIONES DE METRIZIDES SU	5 HESES Y 12 DEAS	\$13.176.000,00	(9/01/2018	30/06/2018	FINALIZADO	
008	11/01/2018	ROMAN AVERES VELASQUEZ CALDERON	PRESTAR LOS SERVICIOS PROFESIÓNALES COMO ABOGADO PARA REPRESENTAR JUDICIAL Y EXTRAUDICIALMENTE A METROLINEA S.A. EN PROCESOS JARISOCCEDINALES, ADMINISTRATIVOS Y CONSTITUCIONALES ADELANTACOS EN CONTRA Y POR LA ENTIDAD.	30 DIVE 11 NESES A	\$278.339.00	12/01/3018	31/12/2018		-

H





N-t.830.507.387-3

0))	28/01/2019	MARIA FUGENIA ALBA CASTELLANOS	SERVICIOS PROFESIONALES COMO ABOGADO EN ARAS DE PODER DEFINIRE LEGALMENTIL LAS ACTUACIONES JURIDICAS NECESARIAS Y MABLES PARA CONSOLIDAR LA INTEGRACIO DEL TRANSPORTE PUBLICO COLECTIVO TRC AL SISTEMA LYTEGRACIO DE TRANSPORTE MASINO SITM HASTA SU IMPLEMENTACION Y ASESONIA JURIDICA EN TUDOS LOS TEMAS RELACIONADOS CON LOS CONTRATOS DE CONCESION SUSCICIOS ENTRE METROLIDEA S.A. CON LOS OPERADORES Y EL REGAJDADOR DEI STITM.	9 MESES	\$132,606,936,00	30/01/2019	29/10/2019	ESECONCION
o)_r	15,01/1019	CLSAR AUCUSTO ARIAS JUREZ	ALLE DE SE CIOS ROFESIONALES OMO APOGAÇORA EL APOTO EN LA CORRODO EN LA CONTRO POR LE CONTRO EN LA CONTRO EN	LINESES	166.000.000,00	(1/05/3019	31/12/2019	ETECNCION

3. ¿Cuáles son los fenómenos que generan la disminución recurrente de pasajeros, que alternativas se tienen diseñadas para solucionar esta situación?, si la tendencia de disminución de pasajeros persiste, ¿Cuánto aguantaría el sistema?

La disminución de pasajeros se ha venido presentado por diversas circunstancias externas que afectan al sistema, entre otras por vacaciones y paro de estudiantes de la UIS, en las que se ha presentado una disminución de aproximadamente 3.500 validaciones diarias, al igual que otros factores como el uso de la moto como principal medio de transporte o al menos el que prefieren los ciudadanos según la encuesta de percepción en Bucaramanga Metropolitana, versión 2018 y el aumento del transporte ilegal en la ciudad y Área Metropolitana.

En la actualidad y sobre la base de los acuerdos metropolitanos 030/2017 y 006/2018 Metrolínea S.A. y el Área Metropolitana de Bucaramanga están construyendo un nuevo esquema operacional que permita entregar una solución definitiva para los habitantes del Área Metropolitana de Bucaramanga en la relacionado con transporte público, esto implicara la modificación de los actuales contratos de concesión.

4. De conformidad con la complementariedad de los buses del TPC como "alimentadores de Metrolínea", explique porque el bus del TPC que recoge pasajeros de Morrorico hace recorridos que no están dentro del contrato... esos "pasajeros" tenían que ir de Morrorico a la estación de San Mateo... y llega a la estación de Provenza o de Diamante.

¿Quién hace el segulmiento al flujo de caja de estos recorridos (del TPC), quien controla esa plata?... el bus no entregó dentro de la subestación, que se bajaran los pasajeros, ingresaran a la subestación para que pudieran seguir su servicio, los dejó fuera... ¿quién controla esa plata, ese es el control que ustedes llevan?

Sobre la presentación del video de vehículos de la empresa Unitransa que prestan el servicio de rutas complementarias para Metrolínea S.A me permito hacer las siguientes precisiones:

Fecha: 2019-03-19 15,12-31
Avaa: Sacretgria General / Metrolinea S. A.
Redicado, 639 Pétios: 33 Anexos: 2
Usuario; Vivianne Nazhafie Trisna Castellanos



Nr.830.507.387-3

- Dentro del esquema de rutas complementarias no quedó establecido que los vehículos que presten una ruta sean exclusivos para esa ruta; esto en función de que de acuerdo a los planes de rodamiento de la Empresa Unitransa, los vehículos son rotados de manera permanente entre todas las rutas que tiene asignadas.
- En la actualidad la Empresa Unitransa tiene convenio de cooperación empresarial para prestar las rutas complementarias:
 - COM 5 Modeio Campo hermoso Centro UIS Centro Campo hermoso -Modeio (con integración en San Mateo).
 - COM 6 Morrorico Crr 33 Provenza Crr 33 Morrorico (con integración en Provenza Occidental y Oriental).
 - COM 7 Provenza Aiares Provenza (con integración en Provenza oriental).
 - COM 8 La Feria Centro La Victoria Centro La Feria (con integración en San Mateo).
- Para poder prestar este servicio la autoridad de transporte suspendió temporalmente rutas del transporte convencional para poder liberar el parque automotor.
- Adicionalmente el Área Metropolitana de Bucaramanga tiene autorizado a esta empresa la Ruta Convencional que atiende el sector de Morrorico al centro de Bucaramanga, para posteriormente atender el sector de la Ciudadela Real de Minas, llegando hasta el retorno del colegio INEM en Provenza donde retoma hasta el sector de Morrorico.
- En ese orden de ideas no es cierto que los buses de la ruta (Morrorico Centro Ciudadela Provenza) una vez pasan por el centro de Bucaramanga (San Mateo) toman el carril exclusivo y se dirigen hasta Provenza occidental en un solo recorrido.

A nuestro modo de ver esa imagen corresponde a la operación de tres rutas diferentes, todas prestadas por la empresa Unitransa pero en momentos o días diferentes.

5. Respecto a los kliómetros recorridos (comparativo años 2015 y 2016), los kilómetros recorridos se mantienen en una variación de cero negativo, en una variación de -0.67% y en 2018 en -0,64%, es decir, menos KMS recorridos con las mismas rutas y recorridos, ¿qué pasa ahí, se están disminuyendo los recorridos o las rutas?

La disminución de Kilómetros obedece a la optimización de la operación y mejor prestación del servicio para todos los usuarios del SITM del Área Metropolitana de Bucaramanga, en virtud de esto las rutas se mantienen de la siguiente manera:





Nt.830.507.387-3

TIPOLOGIA	RUTA	
	Ť-	
TROPICAL (3 Roces)	12	
	H	
	12	
	- 44	
POR BUILDING IN LOS	160 P10	
	P13	
	PIS	
	N/1	
	N1	4854
	CUENCA PIECECURSTA	APOA APOA
		APTON
		AP07
	CLIBICA FLORENSLANCA	AF1
	TUNCA CAÑAVERAL	AC4
Service of the service		383
Continues to the same	CUENCA PROVENDA DRIGATAL	APP
		ASS
		48.5
	CORRES MEDITIFICA COLDERTIAL	-83
		167.
		460
		ABL
	DURNEX BUDANINAMOS	AFQ
		AMS

6. ¿Hoy se encuentran al día en el pago de operadores, o los transportadores están trabajando al fiado? ¿Por qué las cuentas se están demorando hasta seis meses aproximadamente para el pago?

A fecha de 18 de marzo de 2019 se ha pagado a los operadores al corte de 14 de octubre de 2018. Este proceso contempla la conciliación con los operadores tanto para el recaudo como la imposición de los niveles de desempeño. Igualmente, el pago de las catorcenas depende de la disponibilidad de los recursos en Corficolombiana por las validaciones en el recaudo del transporte.

7. Estado del pago de las catorcenas a los operadores ¿qué se ha hecho frente al pago de las condenas?

A fecha de 18 de marzo se ha pagado a los operadores al corte de 14 de octubre de 2018. El sistema Metrolinea le debe 10 catorcenas a todo el beneficiario, incluido Metrolinea S.A. Es importante señalar que el ordenador para el pago de las catorcenas está en cabeza del recaudador de los recursos del Sistema, Transporte Inteligente S.A. TISA.

Frente al pago de las condenas se está ejecutando el proceso de negociación con los acreedores y buscando los recursos que pueda solventar una propuesta de pago. Es importante señalar que Metrolinea S.A. cuenta con el 1.87% del recaudo de pasajeros con el fin de llegar a negociaciones con los acreedores para lo cual la Gerencia ha sido autorizada

Fecha: 2019-03-19 15,12:31 Area: Secretana General / Metrolinas S.A. Radicado: 639 Folice; 33 Amerios: 2



N1.830.507.387-3

por la Junta Directiva para hacer propuestas de pago, las cuales ya se le presentaron a los acreedores y nos encontramos en espera de una respuesta.

8. Informar detalladamente las deudas, pasivos judiciales.

DEMANDANT	CAUSA	VALOR CONDENA	
XIE S.A.	Diferencias contractuales surgidas durante la ejecución de los Contratos No. 006 y 007 de 2006	8,435,307,178	
CONSORCIO CONCOL CROMAS	Diferencias contractuales surgidas durante la ejecución del Contrato No. 001 de 2006	2,071,068,248	
CONSORCIO CONCOL CROMAS	Diferencias contractuales surgidas durante la ejecución del Contrato No. 005 de 2006	695,732,484	
ESTACIONES METROLINEA	Diferencies contractuales surgidas durante la ejecución del Contrato de concesión construcción estación de cabecera, patios, talleres de Floridablanca	143,417,270,871	
ESTACIONES METROLINEA	Auto que libra mandamiento ejecutivo Honorarios y gastos del 1,420,85 Tribunal de Arbitramento pagados por Estaciones Metrolinea.		
UNION TEMPORAL PUENTES 1	Acción Contractual ante el Tribunal Administrativo de Santander Radicado 680012331000-2011-00728-00 (NuAdad Res 1\$1 1,238,400,00 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0		

9. ¿Desde la entrada del SITM al Área Metropolitana de Bucaramanga ha aumentado la piratería, que acciones han tomado para disminuirla?

Estas acciones de control corresponden a las autoridades de tránsito y al Área Metropolitana como autoridad de transporte, frente a las cuales se ha requerido en varias oportunidades dadas las afectaciones que presentan para el Sistema.

En la actualidad y sobre la base de los acuerdos metropolitanos 030/2017 y 006/2018 Metrolínea S.A. y el Área Metropolitana de 8ucaramanga están construyendo un nuevo esquema operacional que permita entregar una solución definitiva para los habitantes del Área Metropolitana de 8ucaramanga en la relacionado con transporte público, esto implicara la modificación de los actuales contratos de concesión.

Honorable Concejal NANCY LORA

1. ¿Cómo se ha llevado la continuidad o el empalme de los proyectos (infraestructura) que se venían desarrollando en la vigencia 2018?, para proseguir con su normal avance y continuidad durante esta vigencia.

Los proyectos de infraestructura (portal de Piedecuesta, portal del Norte y obras complementarias portal Girón) se vienen ejecutando cumpliendo el cronograma establecido en los contratos de obra, a los cuales se les hace seguimiento periódico a través de los comités semanaies de obra que se adeiantan entre la interventoría, contratista de obra y personal de Metrolínea S.A.

Fechal 2019-03-19 15:12:31
Area: Secretaria General / Metroknea S.A. Redicedo: 639 Folios: 33 Anexos: 2
Usuario, Vivienne Nathohe Trigna Castellano





Nrt.830.507.387-3

2. Quisiera saber en cuanto al plan de desarrollo 2016-2019, por que la meta a gestionar el trámite contractual para la construcción del portal del norte se encuentra con un porcentaje de avance muy irrisorio, correspondiente a un 29.6%, cuanto se pretende avanzar de acuerdo con este proyecto para la presente vigencia, teniendo en cuenta el poco tiempo que falta para que culmine el cuatrienio?, además, según el contrato 132 de 2017, esta obra debería entregarse el 15 de septiembre del 2019?, la misma pregunta la dirijo a los proyectos portales de Piedecuesta, Girón que de igual manera necesitan consolidar su terminación en esta vigencia, ya que con una suma urgencia las comunidades de estos sectores lo necesitan... muchas personas deben pagar 2 hasta 3 buses (ida – regreso). ¿Qué se va a entregar, que no se va a entregar?

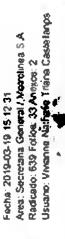
Las obras del Portal Norte a la fecha se encuentran en un porcentaje de avance del 48.5%, la fecha estimada de finalización de la obra es para el 15 de septiembre de 2019 y a la fecha no se ha contemplado ampliar el plazo de terminación. Actualmente el proyecto presenta un avance acorde a lo programado.

Para el Portal de Piedecuesta el avance de las obras es del 44.7% y se tiene como fecha estimada para terminación el 13 de septiembre de 2019 y a la fecha no se ha contemplado ampliar el plazo de terminación de la obra. Actualmente el proyecto presenta un avance acorde a lo programado.

El Portal de Girón fue terminado el 12 de mayo de 2018, las correcciones por defectos de obra fueron recibidas por la entidad el 20 de noviembre de 2018, las demoras en la entrega y posterior recibo por parte de la entidad se debieron al sellamiento parcial de la obra, el cual fue levantado por la Inspección de Control Urbano del Municipio de Girón el día 12 de diciembre de 2018. En la actualidad se adelantan las gestiones para el contrato de las obras complementarias (carril de aceleración), obras que no hacen parte del alcance del contrato No. 113 de 2015 cuyo objeto es "Construcción del Portal de Girón perteneciente al SITM — Metrolínea S.A." y las cuales permitirán garantizar una operación más segura para la puesta en marcha del Portal de Girón.

Concejal DIONICIO CARRERO

 Relación y justificación de los contratos de Maria Eugenia Alba, Cesar Arias y Juan Carlos Melo, Juan José Virviescas y Alba Maria Rueda.





NIL830.507.387-3

An-	PECKA	DOMINATION &	insigns .	methodalis
985	04/83/2018	NARIA EJGEMA ALDA CASTELLANOS	CONTRATAR LOS SERVICIOS PROFESIONALES ALTAMENTE CALIFICACIOS CÓMO ABOGADO EN ARAS DE PODER DEFINIR LEGALMENTE LAS ACTUALIZACIONES XABOCAS NECESARIAS Y VIABLES PARA CONSOLIDAR LA DITEGRACION DEL TRANSPORTE FUBLICO COLECTIVO — TPC — AL SISTEMA INTECHADO DE TRANSPORTE MASINO SITM.	los continatos de concesión, actualmente Metrolinos S.A., no cuerta con apoyo térmico y profesional especialdo suframta, por la que fue nacesario contintor los servicios de una genera especializado en temas de derecho administrativo y contratación astarist, con cinhara sin
034	\$8/01/3019	L. CARLOS MILO	CONTRATAR LOS SERVICIOS PROFESIONALES COMO ASESOR (INANCIERO QUE ESTRUCTURE UN MODELO ECONÓMICO Y FINANCIERO A LOS CONTRATOS DE CONCESIÓN CON LOS OPERADORES Y EL RECUDUADOR DEL SEIN DE BUCARANANGA Y ASESORIA TÍCNICA EN 1000 LOS TEMAS RELACIONADOS CON LOS MISMOS.	En aras de dat dumprimiento e lo ordenoso en el Acuerdo metropolitano ho 005 de 26 de Junio de 2018, en incanal a las actividades que dobe llevar a cabo NETROLINEA S.A. conforme al crandoprimo de trabajo dispuesto en el ecsendo, la entidad requiere neel acri un Biogrópico de trabajo de social un de los contratos de concesión, actualmente Metrolinea S.A., no cienta con acros con partiente per la que ha nexa profesiónal especialmente suprimiente, por la que ha nexa profesiónal especialmente de un profesiónal especialmente on finanzas, con amplia esperimente en operación de sacremas de transporte Miseria, plamación Estadópica y financiara, testerería y cartera, para lograr estaffecer estrebajas entrómicas para la resistructuración de los concretos de concesión en di componente. Inanciero, necesanas y violes para concesitar la integración del transporte público colectivo (TPC) al settera tricogrado de transporte matino (SEIM). Definendo financieremente los setupiconem necesarias y violásis cara la socialmentadad del como operador y violásia cara la socialmentadad del como operador (TPC) al Sistema Integración del Transporte Público Colectivo (TPC) al Sistema Integración del Transporte Público Colectivo (TPC) al Sistema Integración del Transporte Público Colectivo (TPC) al Sistema Integración del Transporte Pático Colectivo (TPC) al Sistema Integración del Transporte Público Colectivo (TPC) al Sistema (TPC) del Transporte Público (TPC) del Tra
נסג	10/03/2018	CISAR AUCLISTO ARLAS XEREZ	PRESTATION DE SERVICIOS PROFESIONALES DE APONO A LA GESTIÉM AINEMESTRATIVA, PARA BRINDAR LA ASSORÍA PROFESIONAL Y REPRESENTACIÓN UNIÓDEA Y DISRAUDICIAL ASÍ COMO LA ASESORÍA EN- LOS ASUNTOS QUE LE SPAN ENCONENDADOS POLLA GERENICIA Y LA OFICINA JURIDICA DE METROLINDA S.A.	por Linar apoyo o la gestion administrativa brindendo descoria (Linario) a sea distintais deprintendas de METROLINEA S.A., tumbro, licuar cobo la representación judicial y extrajuscial de la entidad, en las processos on los cuales noturera adelantar las accones pertinentes para garanturar la efectivadad de sua derechia el móreirá en particular lo refrente a las accones de repetición, acción en huidad y restablectmento del perecho contra el Hinstrin del Trabajo y de la Protección Social, apoyo en los procesos disciplinantos Internos y resresentación en parmites y actuaciones judiciales y extrajudiciales de tos antidiados de que hacen parta los lesbajadores de METROLINGA S.A.
304	E1-007-18	Juan José Viratscas	COMITRATAR LOS SERVICCOS DE APONO EN LA GESTIÓN EN LA DIRÉCCIÓN DE ENFRASTRUCTURA EN LOS FROCESOS DE ACONDICIOMANCENTO ACÚSTICO, ELECTRO ACÚSTICO Y DE VIDEO QUE METROLÍNEA REQUIERE PARA EL ACONDICIONAMIENTO DEI ALDITORRO, EN EL MARCO DE LA DIVU,GACIÓN, PROMOCIÓN Y SOCIALIZACIÓN DEL SISTEMA METROLÍNEA	En la actualista Metrolinea S.A., quenta con un auditorio en el Sétano del Portido Administracivo utilicada en la Estación de Transferrer la de Proventa Cicidental el qual carrie de un acondicionymento acirilico, electrocolerico y de verco. Per lo antensa y con el fin de maramizar la utituación de la infraestructura de METROLITICA S.A., la entenad requiere realizar "In diseño junto con les esperitireziones térmizas y el presupuesto del sistema acústicos, electrocaciónico y de vecos, así como del hail de entrada y vestibulo para den el vido absoluado y rabelario al auditorio en servicidos para di personal de la entidad como al servicio de otras encedes a nuel utilizar y social. Tenimos en cuorira que actualmente Metrolinos S.A., co cuenta con pusonal de actualmente actualmente de actualmente auditural de processos recesarios para di actualmente auditural cuentral actualmente a

Fecha: 2019-03-19 15 12:31

Aves. Secretaria General / Matrotinos S.A.
Radicado: 639 Felios: 33 Anexos: 2
Usulano I. v. anne Malnevie Triane Cas e binos







Nit.830.507.387-3

				transcription de la condicionamiento acidade, electroacilistico y de vicco para el auditorio de la entidad.
108	54.10,5018	ALBA MARIA RUEDA VASQUEZ	PRESTACION DE SERVICIOS PROFESIONALES PARA REINGAR 2: ACOMPARAMENTO Y ASESCRÍA DIFIDICA EN LOS ASINTOS QUE LE SEAN REJACIONADOS CUM LAS IMPLICACIONES QUE ACARREA PARA METROLINEA S.A., ENTRAR EN CAUSAL DE DESCLUCIÓN Y A PROCESCI DE LEY 550 DR 1999, Y ANÁLSIS DE LOS MECANISMOS DE SOLUCIÓN POR PARTE DE LA ENTIDAD.	La contratación de manero externa de un profesional del Descrito que apoye a la criona jurídica, secretaria Ceneral y Generas para el acompañamento y asesoria jurídica en los asuntos logales de la omerena relacionado con las empleaciones que acames el entrar mi causal de cinclución y a pricimo de Les 550 de 1999 en quanto a su contenido legal, tócnico y financiero, que la permita tomar die isignas, acertadas a la entidad frente al tema referido.

2. ¿Qué tipo de iliquidez tiene o qué tipo de problemas financieros tiene Metroiínea? si ustedes están contratando y contratando personal que realmente no se necesita. Contratos rebuscados.

La situación financiera que presenta Metrolínea obedece principalmente al nivel de endeudamiento por la condenas, ya que no cuenta con los recursos para el cumplimiento de estas obligaciones, toda vez el 04 de septiembre de 2018 en Asamblea General de Accionistas se aprobaron los estados financieros con corte a 31 de diciembre de 2017, tomando la decisión "Aplicar la opción 3 de la contaduría General de la Nación" y contabilizar en el pasivo la totalidad de la deuda por condenas a partir de septiembre de 2018. Es importante señalar que Metrolínea S.A. cuenta con el 1.87% del recaudo de pasajeros con el fin de llegar a negociaciones con los acreedores para lo cual la Gerencia ha sido autorizada por la Junta Directiva, para hacer propuestas de pago, las cuales ya se le presentaron a los acreedores y nos encontramos en espera de una respuesta.

3. Si ustedes tienen departamento jurídico, ¿ustedes jurídicamente son incapaces de llevar estos proyectos u objetos de contrato tan sencillos que no ameritan tanto gasto de dinero? ¿Por qué contratan tanto abogado externo?

Durante la Vigencia 2018, se contó con el jefe de la oficina Jurídica hasta el mes de julio de 2018, y solo se contaba con dos abogados en la planta de personal de la oficina jurídica, por lo que se requirió reforzar la defensa jurídica en la entidad, al igual que contar con un soporte jurídico en lo que respecta al desarrollo del nuevo esquema operativo para la materialización de la integración del sistema y un profesional del Derecho que apoye a la oficina jurídica, secretaria General y Gerencia en temas referentes al acompañamiento y asesoría jurídica en los asuntos legales de la empresa relacionado con las implicaciones que acarrea el entrar en causal de disolución y a proceso de Ley 550 de 1999.

4. ¿Qué paso con los buses que se quemaron, la responsabilidad a quién va?... ¿el trabajo que tenía cada uno de ellos, la vigilancia, el control?, ¿Cómo actuaron inmediatamente o porque no actuaron inmediatamente en evitar este incendio colectivo?

El pasado 3 de marzo en las instalaciones del Patio Taller Provisional localizado en el antilo vial donde operan los dos concesionarios de operación (Metro Cinco Plus y Movilizamos) se

Fecha, 2019-03-19 15 12 31
Area: Secretaria General / Metrolinea S.A.
Radicado: 639 Folios: 33 Anexos. 2
Jsusnic: Vivianno Nathalio Triana Cas ellanos



NHL830.507_387-3

presentó un incendio que afecto totalmente un (1) bus Articulado y cinco (5) buses alimentadores y parcialmente otros tres (3) buses alimentadores todos de la operadora Metro Cinco Plus.

El incidente fue atendido por el personal de las dos operadoras que se encontraban en el patio y se contó con la colaboración del Cuerpo de Bomberos de Floridablanca que atendieron el incidente de manera oportuna.

Es importante dejar claro que la flota de los dos operadores se encuentra asegurada totalmente y en estos momentos Metro Cinco Plus está adelantando la respectiva reclamación.

Anexamos comunicación enviada por Metro Cinco Pius sobre el incidente.

Honorable Concejal SONIA NAVAS

1. ¿Qué implementación hay referente a la parte de la resolución 1665... cómo está establecido el plan de seguridad vial en Metrolinea... por el incendio del bus? ¿Qué parte de gestión en la parte de gestión institucional tiene referente al plan de seguridad vial?

En cuanto a los concesionarios de Trasporte (Metrocinco Plus S.A y Movilizamos S.A Operadoras de Transporte) están obligadas a elaborar el Plan Estratégico de Seguridad Vial, toda vez que así lo estipula la Ley 1503 de 2011, En su CAPÍTULO III Lineamientos para el Sector Privado en Seguridad Vial Artículo 12. Reglamentado por el art. 1, Decreto Nacional 2851 de 2013. Toda entidad, organización o empresa del sector público o privado que para cumplir sus fines misionales o en el desarrollo de sus actividades posea, fabrique, ensamble, comercialice, contrate, o administre flotas de vehículos automotores o no automotores superiores a diez (10) unidades, o contrate o administre personal de conductores, contribuirán al objeto de la presente ley...."

Metrolínea S.A, como ente Gestor y cumpliendo con la Res 1565 hace seguimiento a los PESV de cada concesionario (Metrocinco Pius S.A y Movilizamos S.A Operadoras de Transporte), respecto a las líneas de acción, fortalecimiento de la gestión institucional, comportamiento humano, vehículos seguros, infraestructura segura y atención víctimas.

2. ¿en la parte de gestión humana quisiera saber si los conductores les ha hecho los respectivos exámenes Psicosensométricos, les han hecho esos exámenes y si ya están cumpliendo esa regiamentación? que es el deber, que es ley que se debe aplicar. A los conductores cuando se les hace el examen de ingreso, ¿les hacen sus cursos y también el examen Psicosensométrico?, si tiene en la parte de vehículos seguro que es el mantenimiento preventivo y correctivo? Por quejas recibidas de conductores que manifiestan que Metrolínea no está haciendo los

Fecha: 2019-03-19 15.12.31

Ara: Secretaria General / Metrolinea S.A.
Radicado; 639 Folios; 33 Anaxos. 2
Usuario: Vivienne Nelhafe Trana Castel anos



Nt.830.507.387-3

respectivos mantenimientos... no se les hacen los mantenimientos preventivos y correctivos y esa pudo ser la causa del incendio de los articulados.

Los concesionarios para dar cumplimiento a la resolución 2346 de 2007 y decreto 1918 de 2009, dentro de la prueba de ingreso de conductores, contemplan varios requisitos, entre los cuales es realizar los exámenes Psicosensometricos que contemplan:

- Prueba de oersonalidad
- Percepción de velocidad
- Reacciones múltiples
- Exámenes médicos
- Prueba Practica
- Prueba sobre normas y señales de transito
- Prueba de frenado
- Concentración
- Coordinación

A parte de estos exámenes, los concesionarios realizan exámenes médicos de ingreso, egreso y periódicos, estudio del estado general de salud, dentro de los exámenes médicos ocupacionales contempla:

- Examen médico pre ocupacional ingreso, periódicos, egreso,
- Audiometría
- Visiometria
- Examen de psicologia
- Rx de columna lumbo sacra
- Optometria
- Giicemia

Por otro lado, Metrolinea S.A, solicita a los concesionarios que para cumplir con los requisitos de ser ingresados en el sistema de planeación y análisis (SPA), deben ser capacitados en ios Módulos Concesionario (impartido por la Empresa empleadora), Modulo TISA (Impartida por trasporte inteligente, sobre el uso de equipos a bordo) y Modulo Metrolínea (impartida por Metrolínea S.A, sobre el conocimiento y funcionamiento del SITM Metrolínea, obligaciones contractuales y trato al usuario).

Una vez contratados los operadores, cada concesionario debe realizar por medio de entidades certificadas, capacitaciones en manejo defensivo, seguridad viai, primeros auxilios, relaciones humanas, de iguai manera cada empresa capacitaciones para cumplir con las 146 horas exigidas en el contrato.

3. Plan de seguridad vial de Metrolínea... habla de las rutas internas y externas ¿Qué otogramas tienen para cada ruta y que riesgo asociado tiene para esos otogramas de esas rutas? Fecha: 2019-03-19 15,12-31 Avai: Secretaria General / Metrolnea S.A. Radicado: 839 Fotos. 33 Anexos: 2 Usuano: Vivianne Namilie Trians Casile lanos



Fecha: 2019-03-19 15.12-31
Area: Secretaria General / Metrolinaa S.A.
Radicado: 639 Fokos. 33 Anexos: 2
Usuerio: Vivianne Nathalie Triana Caste (9.nos



Nrt.830.507.387-3

Metrolínea S.A tiene contemplado las rutas internas y externas las cuales son transitadas por los conductores (3) vinculados en la planta de personal, ya sea trayectos misionales o initinere.

Respecto, a cada concesionario tiene contempiado en su línea de acción Infraestructura segura del PESV las rutas internas y externas, las cuales incluyen mejoramiento y prevención en el manejo vial, puntos críticos de accidentalidad entre otros.

4. ¿Qué atención se les da a las víctimas en caso de accidente? ¿Qué programa tienen ustedes establecido... en caso de que se presenten accidentes o se presente algún siniestro, que atropellen a una persona, que la mataron...

Metrolínea S.A, es responsable de la atención a los usuarios frente a cualquier incidente que se presente dentro de las estaciones del SITM Metrolínea, mediante un seguro contra todo riesgo con la empresa MAPRE, ahora, en cuanto a los accidentes de tránsito Metrolínea S.A cuenta con un manual de atención a víctimas el cual contempla los procedimientos a realizar.

Una vez evidenciado el incidente o el usuario manifieste haber alguna afectación, caída, golpe, deberá informar mediante la_línea de atención al usuario la novedad presentada, esta información será remitida a Centro de Control el cual reportará al supervisor de plataforma mediante radio o celular el evento ocurrido y este se dirigirá al sitio donde prestará la atención médica según corresponda.

En caso de que el usuario requiera traslado a un centro hospitalario por la gravedad de sus lesiones, se solicita apoyo a Metromonitor de la policía ubicada en Centro de Control.

Metrolínea S.A cuenta con un Manual Básico de Atención el cual contempla para cada posible caso:

LESIONES A TERCEROS EN VÍA PÚBLICA

Colisión compleja en la cual se ve afectada la integridad física de un sujeto o más, cuando a raíz de esta se presentan lesiones a terceros en la vía pública, sea por una maniobra culposa del Operador de bus o una maniobra culposa de otro conductor, independientemente de quien sea la responsabilidad, en donde se requiere la presencia de las autoridades. Los tesionados pueden ser ocupantes de otros vehículos, del vehículo del SITM o terceros no ocupantes.

Para su atención se debe tener en cuenta los siguientes pasos:

a. Las autoridades hacen presencia en el lugar de los hechos para elaborar un informe de accidente que se constituye como prueba dentro de un proceso contravencional, es decir, un proceso de tránsito, para determinar la responsabilidad de los hechos en cabeza de cuál de los actores de la collsión recae.



Nrt.830.507.387-3

- b. Centro de control de Metrolínea solicita el desplazamiento al Supervisor de Plataforma al lugar de los hechos para apoyar la novedad y diligenciar el formato de reporte de accidentes código 90-114.0.2.F1
- Las autoridades deben prestar la atención básica a los implicados que resulten lesionados, por medio de la Ambulancia o Bomberos, la cual se solicita a la línea única de atención de emergencias.
- d. Las autoridades de tránsito hacen el procedimiento respectivo.
- e. El Operador del vehículo del SITM involucrado queda a disposición de las autoridades competentes para realizar la prueba de embriaquez y demás fines que dispongan.
- f. Se realiza una Inspección Pericial a los vehículos para determinar si estos se encuentran en condiciones aptas para su circulación y movilidad por las vías. En caso de accidente del bus, este pericial se realiza en las instalaciones de tránsito del AMB o donde se acuerde con el Agente de Tránsito, de modo que no congestione las vías del sistema.

MUERTE A TERCERO EN VÍA PÚBLICA

Colisión en la cual se ve afectada la vida de una o más personas a raíz de un siniestro complejo que representa la muerte de una o más personas en la via pública, sea por una maniobra culposa del Operador de bus, o una maniobra culposa de otro conductor involucrado, independientemente de quién sea la responsabilidad, debe existir siempre la presencia de las autoridades; debe tenerse en cuenta que pueden ser los occisos ocupantes de los vehículos involucrados o peatones, motociclistas u otros rodantes.

Siempre que se involucra la vida de un tercero o del propio Operador de bus, se lleva a cabo un trámite de inmovilización del vehículo, es decir, este queda a disposición de un fiscal quien dependiendo de las condiciones del hecho hará la entrega del vehículo o generará una audiencia ante el Juez de Garantías.

Para la intención de dicha novedad se realizan los pasos a, b, c, d, mencionados anteriormente y el bus queda a disposición de la autoridad competente.

5. La Inversión y los adicionales de las estaciones de la 27 y la 33... (estaciones de puerta derecha) esas estaciones no se están utilizando, están vacías, ¿que está pasando con estaciones no se están utilizando, están vacías, ¿que está pasando con estaciones recursos, si esa plata se hubiera invertido en arreglar los articulados no estaciones viendo lo que está pasando ahora.

Los recursos utilizados para la construcción de las estaciones de puerta derecha localizadas sobre la Cr 27 y 33 son producto del convenio de cofinanciación y fueron autorizados por el Ministerio de Transporte y el Banco Mundial.

Las estaciones en estos momentos están siendo utilizadas para la operación de las rutas. Pre Troncales y Alimentadoras que utilizan estos corredores viales.

Fecha: 2019-03-19 15 12:31
Area: Secretaria General / Metrolinea S.A.
Radicado: 639 Folios: 33 Anexos: 2
Usuario: Vivianne Nahalie Triana Castol anos



NIL830.507.387-3

Estos recursos del proyecto Metrolínea no están disponibles para la operación y mantenimiento de flota, lo cual es responsabilidad de los concesionarios de operación.

6. ¿Esos articulados los quemaron para cobrar el seguro?, que seguro tiene esos articulados? ¿Qué póliza o seguro de responsabilidad contractual y civil extracontractual tlenen estos vehículos y cuál cree que fue la causa? de acuerdo a la investigación que se debió haber hecho o que se está haciendo de que estos vehículos se hallan incendiado.

Contractualmente los concesionarios de operación están obligados a mantener vigentes a favor Metrolínea pólizas de responsabilidad civil extracontractual en el caso de Metro Cinco plus la póliza es de U\$ 3.500.000 y para el caso de Movilizamos es de U\$ 2.400.000.

Adicionalmente toda la flota de los dos operadores cuentan con pólizas de seguro que cubren daños y pérdida total.

Por el momento no existe una versión oficial de las causas del incendio que se presentó en el Patio Taller provisional el pasado 3 de marzo; se anexa comunicación enviada por Metro Cinco Plus sobre el particular.

Honorable Concejal JAVIER AYALA

1. Existe una sentencia de desalojo del inmueble en el que se encuentra el patio taller de Metrolínea, ¿Qué ha pensado Metrolínea frente a esta situación del desalojo que está pendiente... que plensa hacer Metrolínea para el cumplimiento de la sentencia en cuanto a su pago y la consecuencia de conseguir otro lote para suplir esta necesidad, ya que Metrolínea se queda sin su patio taller.?

La Entidad tiene contemplada como prioridad suscribir el contrato de arrendamiento respectivo con la sociedad ASINCO SAS propietaria del predio donde hoy funciona el Pabo Taller del SITM, teniendo en cuenta que se requiere contar con el predio para la continuidad de la prestación del servicio público de transporte masivo del Área Metropolita de Bucaramanga, conforme al esquema actual de operación del sistema.

Actualmente se están adelantado las gestiones de negociación de las condiciones contractuales con el propietario del predio para materializar el contrato referido.

2. Existe un plan piloto de rutas complementarias... ¿Qué está pasando con este dinero, lo están recibiendo directamente ellos (los del tpc) ese dinero no entra a Metrolínea, tengo entendido, porque no está entrando este dinero a Metrolínea?, ¿Qué medida se piensan tomar para evitar la fuga de estos dineros que se causan para no perjudicar a Metrolínea? Se está perdiendo ese dinero, está entrando a los dueños o propietarios de los buses que están sirviendo como alimentadores.

Fecha: 2019-03-19 15:12:31
Area: Secretaria General / Metrotinea S.A.
Radicado: 639 Fotos: 33 Anexos: 2
Ususrio: Viviative Nathate Triana Cas etanos





Nr.830.507.387-3

La remuneración que se definió para las rutas pilotos o complementarias está bajo el esquema que los conductores cobran al usuario en el momento del ingreso al bus dentro del esquema de alimentación al sistema y están obligados a prestar el servicio en la des alimentación sin cobro alguno para el usuario.

Actualmente Metrolínea S.A está definiendo un nuevo esquema operacional el cual contempla la utilización de buses del transporte convencional, para lo cual se hace necesario un proceso de modificación de los actuales contratos de concesión existentes; este nuevo esquema esta soportado por las circulares conjuntas del Ministerio de Transporte donde se definieron tres pilares básicos que son el Control Operacional, El Seguimiento a la operación y la unificación de medio de pago (recaudo) para asegurar que los usuarios con el pago de un solo pasaje se pueda mover por todo el sistema.

3. ¿Qué medidas piensa tomar Metrolínea para cancelar las obligaciones por concepto de demandas y no causar perjuicio a la entidad?.

Mediante oficio No. 20182300020741 de fecha 2 de abril de 2018 la Contaduría General de la Nación otorga respuesta a la entidad en los siguientes términos:

"Establece que es indispensable que conjuntamente la empresa y la entidad territorial definan la intención de las partes, el alcance de lo pactado y las obligaciones complementarias asumidas en cada caso las condiciones y alcance de las obligaciones frente al contrato de concesión, la responsabilidad de ambas partes con el tercero, entre otros, de tal manera que se puede determinar cuái de las siguientes situaciones se configura:

- Que los flujos erogaran directamente del ente territorial, sin afectar a la empresa, en cuyo caso esta última no reconocerá cuenta por pagar alguna.
- Oue los flujos afectaran la empresa, pero el ente territorial reembolsará a esta, caso en ej cual la empresa deberá reconocer una cuenta por pagar frente al demandante y una cuenta por cobrar a la entidad territorial.
- Que los flujos estén a cargo de la empresa, sin que exista derecho a reembolso con cargo. al ente territorial, situación que conileva únicamente ai reconocimiento de la cuenta por pagar en la contabilidad de la empresa."

En atención ai concepto emitido por la Contaduría General de la Nación, los representantes del Municipio de Bucaramanga, Floridablança, Piedecuesta y Girón en Asamblea General de Accionistas desarrollada el 4 de septiembre de 2018, aprueban aplicar la opción 3 propuesta por la Contaduría General de la Nación, que corresponde a: "Que los flujos estén a cargo de la empresa, sin que exista derecho a reembolso con cargo al ente territorial, situación que conlleva únicamente al reconocimiento de la cuenta por pagar en la contabilidad de la empresa.", donde Metrolínea debe asumir el pago de las condenas con los recursos propios y

Areo Secretana General / Metrainea S.A. Radicado: 639 Fotios. 33 Anexos: 2 Usuano Vivanne Nathalie Triana Ces etlanos Focha: 2019-03-19 15 12 31





Nt.830.507.387-3

los recursos que tiene disponible en el porcentaje del 1.87% fondo para contingencias judiciales, para lo cual se presentó una propuesta de negociación interna de pasivo, sobre la que se ordenó estructurar un procedimiento de negociación, el cual se someterá a aprobación en la próxima Asamblea General de Accionistas que se realice.

La administración recomienda que la negociación con los acreedores se sujete ai escenario 3, solo capital, teniendo en cuenta que el pago de intereses ocasiona un detrimento patrimonial para la entidad como lo establece el art. 6 de la ley 610 de 2000.

En sesión 026 de Asamblea General de Accionistas de Metrolínea S.A. realizada el 29-oct-18, se determinó que de conformidad con las facultades establecidas en los estatutos sociales, corresponde a la Junta Directiva considerar la aprobación de dicho procedimiento y adicionalmente determinó solicitar acompañamiento de la Superintendencia de Puertos y Transportes, Ministerio de Transporte y Procuraduría General de la Nación en el trámite que se adelante para lievar a cabo la negociación interna de los pasivos judiciales dada las implicaciones que esta conlleva para la situación financiera de la entidad.

La administración estructuró el procedimiento interno de negociación de pasivos judiciales con base en las recomendaciones dadas por la asesora externa Dra. Alba Maria Rueda.

Conforme a lo ordenado por la Asambiea General de Accionistas se solicitó acompañamiento en la negociación de pasivos judiciales a la Superintendencia de Puertos y Transportes, Ministerio de Transporte y Procuraduría General de la Nación, donde a la fecha se ha recibido respuesta del Ministerio de transporte y de la Procuraduría General de la Nación, indicando que no está dentro de su competencia brindar el acompañamiento solicitado.

Se requirió concepto jurídico a la asesora externa Dra. Maria Eugenia Alba, en el cual se concluye lo siguiente: "es válido la decisión que se contiene en sesión 093 de Junta Directiva de la entidad, por la cual del 11.75% liberado del confrato de concesión suscrito con Estaciones Metrolínea Lida., se asignó el 1.87% de estos recursos para el pago de contingencias judiciales, las que se encuentran presupuestalmente previstas como gastos de funcionamiento, recursos que son provenientes vía tarifa y cuya destinación es viable para funcionamiento, bajo el contexto del Documento CONPES 3260 de 2003"

En sesión de Junta Directiva 105 del 20-feb-19 se aprobó por parte de la Junta Directiva el procedimiento para la negociación de los pasivos judiciales, el cual se encuentra en ejecución.

El pasado 13 de marzo, se realizó una reunión con cada uno de los acreedores para explicarse la situación financiera de la entidad y presentarles una propuesta de pago, quienes se comprometieron a revisarla y estudiarla para enviarnos su respuesta antes de finalizar este mes.





Nrt.830,507,387-3

Por otra parte se gestionó solicitud de crédito a Findeter para el pago de las condenas, donde se realizó reunión con la Directora Comercial de Findeter en Metrolínea S.A, con el fin de buscar apoyo por parte de dicha entidad para conseguir recursos que permitan negociar las condenas y lograr acuerdos de pago sostenibles con los acreedores. Metrolínea dispone de los ingresos por el 1,87% de la boisa para pagar el crédito, solicitud a la cual no se ha emitido respuesta.

No obstante lo anterior, es importante tener presente que Metrolínea no tiene los recursos suficientes para cumplir con el pago de los procesos judiciales sentenciados en su contra en un corto plazo, haciéndose necesario la consecución de estos recursos para dar cumplimiento a las sentencias, frente a los cuales se requerirá aporte de los municipios, que permitan aliviar la carga de las condenas judiciales en contra de Metrolínea S.A., circunstancia que será puesta en conocimiento de los Accionistas en Asamblea Ordinaria programada para el próximo 29-mar-19

Honorable Concejal WILSON RAMÍREZ

1. En relación con PQP, laudo arbitral, ¿frente a esta problemática que estrategia está implementando Metrolínea para cumplir a cabalidad con sus obligaciones? ¿Cuál es el procedimiento, que estrategia se tiene para pagar eso?

Debido a las controversias surgidas en el registro del Laudo Arbitral de Estaciones Metrolínea Ltda., principalmente en el registro de los intereses se eleva consulta a la Contaduría General de la Nación mediante radicado 1824 de octubre 3 de 2017, atendiendo que los litigios y demandas y laudos arbitrales que se hayan impetrado en contra de Metrolínea S.A. debe estar a cargo de los municiplos conforme a lo aprobado en el documento CONPES 3298 del 26 de julio de 2005, donde indica que..."Además de los aportes presentados en el cuadro 4, los costos de operación del ente gestor, los riesgos financieros, las coberturas y los sobrecostos estarán, en su totalidad, a cargo de los municipios del Área Metropolitana."

Mediante oficio No. 20182300020741 de fecha 2 de abril de 2018 la Contaduría General de la Nación otorga respuesta a la entidad en los siguientes términos:

"Establece que es indispensable que conjuntamente la empresa y la entidad territorial definan la intención de las partes, el alcance de lo pactado y las obligaciones complementarias asumidas en cada caso las condiciones y alcance de las obligaciones frente al contrato de concesión, la responsabilidad de ambas partes con el tercero, entre otros, de tal manera que se puede determinar cuál de las siguientes situaciones se configura:

Que los flujos erogaran directamente del ente territorial, sin afectar a la empresa, en cuyo
caso esta última no reconocerá cuenta por pagar alguna.

Fecha: 2019-03-19 15:12:31 Area: Secretaria General / Metrolinea S.A. Radicado, 639 Folios, 33 Anexos, 2 Usuario: Vivianne Nathalio Tnana Cas ellanos



Nrt.830.507.387-3

- Que los flujos afectaran la empresa, pero el ente territorial reembolsará a esta, caso en el cual la empresa deberá reconocer una cuenta por pagar frente al demandante y una cuenta por cobrar a la entidad territorial.
- Que los flujos estén a cargo de la empresa, sin que exista derecho a reembolso con cargo al ente territorial, situación que conlleva únicamente al reconocimiento de la cuenta por pagar en la contabilidad de la empresa."

En atención al concepto emitido por la Contaduría General de la Nación, los representantes del Municipio de Bucaramanga, Floridablanca, Piedecuesta y Girón en Asamblea General de Accionistas desarrollada el 4 de septiembre de 2018, aprueban aplicar la opción 3 propuesta por la Contaduría General de la Nación, que corresponde a: "Que los flujos estén a cargo de la empresa, sin que exista derecho a reembolso con cargo al ente territorial, situación que conlleva únicamente al reconocimiento de la cuenta por pagar en la contabilidad de la empresa.", donde Metrolínea debe asumir el pago de las condenas con los recursos propios y los recursos que tiene disponible en el porcentaje del 1.87% fondo para contingencias judiciales, para lo cual se presentó una propuesta de negociación interna de pasivo, sobre la que se ordenó estructurar un procedimiento de negociación, el cual se someterá a aprobación en la próxima Asamblea General de Accionistas que se realice.

La administración recomienda que la negociación con los acreedores se sujete al esconario 3, solo capital, teniendo en cuenta que el pago de intereses ocasiona un detrimento patrimonial para la entidad como lo establece el art. 6 de la ley 610 de 2000.

En sesión 026 de Asamblea General de Accionistas de Metrolínea S.A. realizada el 29-oct-18, se determinó que de conformidad con las facultades establecidas en los estatutos sociales, corresponde a la Junta Directiva considerar la aprobación de dicho procedimiento y adicionalmente determinó solicitar acompañamiento de la Superintendencia de Puertos y Transportes, Ministerio de Transporte y Procuraduría General de la Nación en el trámite que se adelante para llevar a cabo la negociación interna de los pasivos judiciales dada las implicaciones que esta conlleva para la situación financiera de la entidad.

La administración estructuró el procedimiento interno de negociación de pasivos judiciales con base en las recomendaciones dadas por la asesora externa Dra. Alba Maria Rueda.

Conforme a lo ordenado por la Asamblea General de Accionistas se solicitó acompañamiento en la negociación de pasivos judiciales a la Superintendencia de Puertos y Transportes, Ministerio de Transporte y Procuraduría General de la Nación, donde a la fecha se ha recibido respuesta del Ministerio de transporte y de la Procuraduría General de la Nación, indicando que no está dentro de su competencia brindar el acompañamiento solicitado.

Fochs: 2019-03-19 15-12:31
Ares: Secretana General / Matroknea S.A.
Radicado: 639 Folios: 33 Anexos: 2
Usuario: Wylanne Nathalia Triana Castellanos





NIL830.507.387-3

Se requirió concepto jurídico a la asesora externa Dra. Maria Eugenia Alba, en el cual se concluye lo siguiente: "es válido la decisión que se contiene en sesión 093 de Junta Directiva de la entidad, por la cual del 11.75% liberado del contrato de concesión suscrito con Estaciones Metrolínea Ltda., se asignó el 1.87% de estos recursos para el pago de contingencias judiciales, las que se encuentran presupuestalmente previstas como gastos de funcionamiento, recursos que son provenientes vía tarifa y cuya destinación es viable para funcionamiento, bajo el contexto del Documento CONPES 3260 de 2003"

En sesión de Junta Directiva 105 del 20-feb-19 se aprobó por parte de la Junta Directiva el procedimiento para la negociación de los pasivos judiciales, el cual se encuentra en ejecución.

El pasado 13 de marzo, se realizó una reunión con cada uno de los acreedores para explicarse la situación financiera de la entidad y presentarles una propuesta de pago, quienes se comprometieron a revisaria y estudiaria para enviamos su respuesta antes de finalizar este mes.

Por otra parte se gestionó solicitud de crédito a Findeter para el pago de las condenas, donde se realizó reunión con la Directora Comercial de Findeter en Metrolinea S.A, con el fin de buscar apoyo por parte de dicha entidad para conseguir recursos que permitan negociar las condenas y lograr acuerdos de pago sostenibles con los acreedores. Metrolínea dispone de los ingresos por el 1,87% de la bolsa para pagar el crédito, solicitud a la cual no se ha emitido respuesta.

No obstante lo anterior, es importante tener presente que Metrolínea no tiene los recursos suficientes para cumplir con el pago de los procesos judiciales sentenciados en su contra en un corto plazo, haciéndose necesario la consecución de estos recursos para dar cumplimiento a las sentencias, frente a los cuales se requerirá aporte de los municipios, que permitan aliviar la carga de las condenas judiciales en contra de Metrolinea S.A., circunstancia que será puesta en conocimiento de los Accionistas en Asamblea Ordinaria programada para el próximo 29-mar-19.

2. ¿Cuáles son las soluciones que se van a llevar a cabo para superar el déficit financiero que actualmente padece Metrolínea?

La propuesta es buscar recursos a nível municipal y nacional, con el propósito de compensar el déficit y terminar la infraestructura para mejorar el servicio y cumplir con el objetivo de llevar el SITM a todo Bucaramanga y su área metropolitana

3. ¿Cuánto es la deuda que le deben a los que están operando el servicio? ¿Cuándo van a tener los recursos para poderios cancelar y ponerse al día y si efectivamente vale la pena que Metrolinea siga funcionando con todo ese déficit financiero que tiene.

Fecha: 2019-03-19 15 12-31 Araa: Secretaria General / Metrolinea S.A. Radicado: 639 Felios: 33 Anexos: 2 Usuarto: Vivlanne Nathalle Triana Cas ellanos



Nit.830.507.387-3

A fecha de 18 de marzo se ha pagado a los operadores al corte de 14 de octubre de 2018. Este proceso contempla la conciliación con los operadores tanto para el recaudo como la imposición de los niveles de desempeño. Igualmente, el pago de las catorcenas depende de la disponibilidad de los recursos en Corficolombiana por las validaciones en el recaudo del transporte.

La propuesta es buscar recursos a nivel municipal y nacional, con el propósito de compensar el déficit y terminar la infraestructura para mejorar el servicio y cumplir con el objetivo de llevar el SITM a todo Bucaramanga y su área metropolitana.

Metrolínea S.A., como sociedad anónima, constituida mediante acuerdo 037 de 2002 del Concejo Municipal de Bucaramanga, asimilada a una empresa industrial y comercial del estado con capital 100% público, del orden descentralizado territorial, el cual planea, gestiona, organiza, dirige y controla el Sistema Integrado de Transporte Masivo –SITM- de pasajeros en Bucaramanga y su Área Metropolitana, además de que, en el ejercicio de sus labores, transporta, a través de los contratos de concesión suscritos con los operadores, menores de edad, mujeres embarazadas, población en situación de discapacidad y mayores de 60 años, y de los cuales muchos utilizan el servicio para ir a tratamientos médicos, reclamar medicamentos, asistir a clases a las escuelas de primaria, bachillerato y superior, asistir a cumplir obligaciones laborales, etc., de manera que presta un SERVICIO PÚBLICO ESENCIAL, de gran interés para la comunidad, cuya interrupción pone en riesgo el ejercicio de varios derechos fundamentales y, especialmente, la movilidad, la saiud y la vida de la población.

4. ¿Cómo están funcionando los buses de Metrolinea frente a la contaminación? Lo referente al "combustible" euro 4.

En la actualidad la flota de buses del sistema está compuesta por 28 Articulados de los cuales siete (7) cumplen la Norma EURO III y los restantes veinte uno (21) cumplen la normatividad EURO IV

En lo referente a los buses de la tipología Padrón el sistema cuenta con 100 vehículos de los cuales 19 cumplen con la normatividad EURO III y el restante 81 vehículos cumplen con la normatividad EURO IV.

En lo referente a los buses de la tipología Alimentadores el sistema cuenta con 106 vehículos de los cuales 69 cumpien con la normatividad EURO III y el restante 37 vehículos cumplen con la normatividad EURO IV.

Estos vehículos consumen BIO DIESEL como combustible y utilizan aditivos ADBLUE para cumplir con la normatividad ambiental EURO III y EURO IV

5. ¿con que combustible están funcionando hoy los padrones, alimentadores y articulados?

El combustible utilizado por la flota del SITM es biodiesel (ACPM).



Feche: 2019-03-19 15, 12:31

Arex Secretaria General / Metroinnes S.A. Radicado: 639 Folios: 33 Anexos 2
Usuario: Vivianne Nathatie Tnana Castel anos



Mt.830.507.387-3

Honorable Conceja! CLIOMEDES BELLO

1. ¿Cuál es o cual va a ser la transformación o que es lo que va a hacer para que Metrolínea sea la que nosotros siempre queremos?

En la actualidad y sobre la base de los acuerdos metropolitanos 030/2017 y 006/2018 Metrolinea S.A. y el Area Metropolitana de Bucaramanga están construyendo un nuevo esquema operacional que permita entregar una solución definitiva para los habitantes del Area Metropolitana de Bucaramanga en la relacionado con transporte público, esto implicara la modificación de los actuales contratos de concesión.

2. ¿Qué van a hacer con el lote de PQP?

La entidad ya cuenta con los diseños correspondientes para adelantar la obra, sin embargo como esta obra no se incluyó dentro de los recursos de cofinanciación, sino que su financiación fue dada vía tanía, la entidad dentro de los recursos de cofinanciación no cuenta con lo suficiente para financiar este proyecto, por lo que se hace necesario adelantar gestión de nuevos recursos con el Gobierno Nacional (Mintransporte) dentro de un nuevo convenio de cofinanciación para utilizar y terminar operativamente la obra.

Honorable Concejai NELSON MANTILLA

1. ¿qué va a pasar con las condenas?

Debido a las controversias surgidas en el registro del Laudo Arbitral de Estaciones Metrolínea Ltda., principalmente en el registro de los intereses se eleva consulta a la Contaduría General de la Nación mediante radicado 1824 de octubre 3 de 2017, atendiendo que los litigios y demandas y laudos arbitrales que se hayan impetrado en contra de Metrolínea 5.A. debe estar a cargo de los municipios conforme a lo aprobado en el documento CONPES 3298 del 26 de julio de 2005, donde indica que..."Además de los aportes presentados en el cuadro 4, los costos de operación del ente gestor, los riesgos financieros, las coberturas y los sobrecostos estarán, en su totalidad, a cargo de los municipios del Área Metropolitana."

Mediante oficio No. 20182300020741 de fecha 2 de abril de 2018 la Contaduría General de la Nación otorga respuesta a la entidad en los siguientes términos:

"Establece que es indispensable que conjuntamente la empresa y la entidad territorial definan la intención de las partes, el alcance de lo pactado y las obligaciones complementarias asumidas en cada caso las condiciones y alcance de las obligaciones frente al contrato de concesión, la responsabilidad de ambas partes con el tercero, entre otros, de tal manera que se puede determinar cuál de las siguientes situaciones se configura:

 Que los flujos erogaran directamente del ente territorial, sin afectar a la empresa, en cuyo caso esta última no reconocerá cuenta por pagar alguna. Fochs: 2019-03-19 15:12:31 Ava: Secretara General I Metotines S.A. Radicado: 639 Fotos: 33 Anexos: 2 Usuario Vivierne Nathalie Triana Castelanos



Nt.830.507.387-3

- Que los flujos afectaran la empresa, pero el ente territorial reembolsará a esta, caso en el cual la empresa deberá reconocer una cuenta por pagar frente al demandante y una cuenta por cobrar a la entidad territorial.
- Que los flujos estén a cargo de la empresa, sin que exista derecho a reembolso con cargo al ente territorial, situación que conileva únicamente al reconocimiento de la cuenta por pagar en la contabilidad de la empresa."

En atención al concepto emitido por la Contaduría General de la Nación, los representantes del Municipio de Bucaramanga, Fioridabianca, Piedecuesta y Girón en Asamblea General de Accionistas desarrollada el 4 de septiembre de 2018, aprueban aplicar la opción 3 propuesta por la Contaduría General de la Nación, que corresponde a: "Que los flujos estén a cargo de la empresa, sin que exista derecho a reembolso con cargo al ente territorial, situación que conlleva únicamente al reconocimiento de la cuenta por pagar en la contabilidad de la empresa.", donde Metrolinea debe asumir el pago de las condenas con los recursos propios y los recursos que tiene disponible en el porcentaje del 1.87% fondo para contingencias judiciales, para lo cual se presentó una propuesta de negociación interna de pasivo, sobre la que se ordenó estructurar un procedimiento de negociación, el cual se someterá a aprobación en la próxima Asamblea General de Accionistas que se realice.

La administración recomienda que la negociación con los acreedores se sujete al escenario 3, solo capital, teniendo en cuenta que el pago de intereses ocasiona un detrimento patrimonial para la entidad como lo establece el art. 6 de la ley 610 de 2000.

En sesión 026 de Asamblea General de Accionistas de Metrolínea S.A. realizada el 29-oct-18, se determinó que de conformidad con las facultades establecidas en los estatutos sociales, corresponde a la Junta Directiva considerar la aprobación de dicho procedimiento y adicionalmente determinó solicitar acompañamiento de la Superintendencia de Puertos y Transportes, Ministerio de Transporte y Procuraduría General de la Nación en el trámite que se adelante para llevar a cabo la negociación interna de los pasivos judiciales dada las implicaciones que esta conlleva para la situación financiera de la entidad.

La administración estructuró el procedimiento interno de negociación de pasivos judiciales con base en las recomendaciones dadas por la asesora externa Dra. Alba Maria Rueda.

Conforme a lo ordenado por la Asamblea General de Accionistas se solicitó acompañamiento en la negociación de pasivos judiciales a la Superintendencia de Puertos y Transportes, Ministerio de Transporte y Procuraduría General de la Nación, donde a la fecha se ha recibido respuesta del Ministerio de transporte y de la Procuraduría General de la Nación, indicando que no está dentro de su competencia brindar el acompañamiento solicitado.

Fechs: 2019-03-19-15,12:31
Area: Secretaria General / Metrolinea S.A.
Radicado: 639 Forios: 33 Anexos: 2
Usuerio Vinanne Nathale Thana Castellanos





Nil.830.507.387-3

Se requirió concepto jurídico a la asesora externa Dra. Maria Eugenia Alba, en el cual se concluye lo siguiente: "es válido la decisión que se contiene en sesión 093 de Junta Directiva de la entidad, por la cual del 11.75% liberado del contrato de concesión suscrito con Estaciones Metrolínea Ltda., se asignó el 1.87% de estos recursos para el pago de contingencias judiciales, las que se encuentran presupuestalmente previstas como gastos de funcionamiento, recursos que son provenientes vía tarifa y cuya destinación es viable para funcionamiento, bajo el contexto del Documento CONPES 3260 de 2003"

En sesión de Junta Directiva 105 del 20-feb-19 se aprobó por parte de la Junta Directiva el procedimiento para la negociación de los pasivos judiciales, el cual se encuentra en ejecución.

El pasado 13 de marzo, se realizó una reunión con cada uno de los acreedores para explicarse la situación financiera de la entidad y presentarles una propuesta de pago, quienes se comprometieron a revisarla y estudiaria para enviarnos su respuesta antes de finalizar este mes.

Por otra parte se gestionó solicitud de crédito a Findeter para el pago de las condenas, donde se realizó reunión con la Directora Comercial de Findeter en Metrolinea S.A, con el fin de buscar apoyo por parte de dicha entidad para conseguir recursos que permitan negociar las condenas y lograr acuerdos de pago sostenibles con los acreedores. Metrolínea dispone de los ingresos por el 1,87% de la bolsa para pagar el crédito, solicitud a la cual no se ha emitido respuesta.

No obstante lo anterior, es importante tener presente que Metrolínea no tiene los recursos suficientes para cumplir con el pago de los procesos judiciales sentenciados en su contra en un corto plazo, haciéndose necesario la consecución de estos recursos para dar cumplimiento a las sentencias, frente a los cuales se requerirá aporte de los municipios, que permitan aliviar la carga de las condenas judiciales en contra de Metrolínea S.A., circunstancia que será puesta en conocimiento de los Accionistas en Asamblea Ordinaria programada para el próximo 29-mar-19

2. ¿qué combustible se está usando?

El combustible utilizado por la flota del SITM es biodiesel (ACPM).

3. Educación a los conductores (exceso de velocidad)

De manera permanente los concesionarios de operación (Metro Cinco Plus y Movilizamos) realizan proceso de capacitación a sus conductores en temas como Manejo Defensivo, Primeros Auxilios, Seguridad Vial y Atención al Usuario Metrolinea S.A en su condición de ente gestor del sistema verifica que estos procesos de capacitación se realizen.

4. ¿qué gestiones a nivel nacional se han dado para salvar a Metrolínea?

Fecha: 2019-02-19 15,12-31 Area: Secretaria General / Metrolinea S.A. Radicado: 639 Fotos: 33 Anexos: 2 Usuerio: Vivianne Natholie Triana Casie tanos





NIL830.507.387-3

El Ministerio de Hacienda y Ministerio de Transporte participan en la asamblea General de Accionistas en virtud del contrato de usufructo suscrito entre la nación y los entes territorial, donde han conocido de primera mano la situación de Metrolínea y se han presentado las distintas alternativas para sacar adeiante el Sistema.

El Gobierno Nacional consiente de las dificultades y la necesidad de abordar los Sistemas de Transporte Masivo de las ciudades, ha propuesto en el Plan Nacional de Desarrollo los siguientes aspectos:

ARTÍCULO 14. SOSTENIBILIDAD DE SISTEMAS DE TRANSPORTE. Los sistemas de transporte colectivo y masivo deben ser sostenibles. Para ello las tarifas que se cobren por la prestación del servicio, sumadas a otras fuentes de pago de origen territorial si las hubiere, deberán ser suficientes para cubrir los costos de operación, administración, mantenimiento, y reposición de los equipos. En ningún caso el Gobierno nacional podrá realizar transferencias para cubrir estos costos.

Los contratos de concesión y operación deben contemplar el concepto de sostenibilidad, y para el efecto se podrán realizar las modificaciones contractuales a que haya lugar.

ARTÍCULO 74º. OTRAS FUENTES DE FINANCIACIÓN PARA LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE. Modifiquese el artículo 33 de la Ley 1753 de 2015, el cual quedará así:

ARTÍCULO 33. OTRAS FUENTES DE PAGO PARA LA OPERACIÓN DE SISTEMAS DE TRANSPORTE PÚBLICO Y TRANSPORTE NO MOTORIZADO. Con el objeto de contribuir a la sostenibilidad de los sistemas de transporte y contar con mecanismos de gestión de la demanda, las entidades territoriales podrán establecer recursos complementarios a la tarifa al usuario, que deberán ser canalizados a través de fondos de estabilización y subvención y que cuenten con concepto del CONFIS territorial, y sean previstos en el Marco de Gasto de Mediano Piazo territorial. Las fuentes podrán ser las siguientes.

- 1. Recursos propios territoriales. Las autoridades de los municipios, distritos o áreas metropolitanas, podrán destinar recursos propios, incluyendo rentas y recursos de capital, que cubran el diferencial entre la tarifa técnica y la tarifa al usuario. La decisión anterior se adoptará mediante decreto municipal, distrital o mediante acuerdo metropolitano, el cuai deberá contener como mínimo la destinación de los recursos, la fuente presupuestal y la garantía de la permanencia en el tiempo de los recursos, con criterios de sostenibilidad fiscal.
- 2. Contribución por el servicio de parqueadero o de estacionamiento en vía. Las autoridades territoriales podrán establecer una contribución a las tarifas al usuario de parqueaderos o estacionamientos. Serán sujetos activos los municipios, distritos y áreas metropolitanas. Serán sujetos pasivos los usuarios del servicio de estacionamiento.

El valor aplicable a los servicios de estacionamiento gravados será de hasta 0,2 veces la tarifa por el servicio de estacionamiento; estas tarifas serán calculadas multiplicando por factores



25

Nit.830.507.387-3

inferiores a uno (1) en función de la localización de los estacionamientos en zonas diferenciadas por el nivel de atracción de viajes en el territorio, así:

- a) Zona 1 « Centro urbano o histórico en los términos de la Ley 388 de 1997: Hasta 1,0
- b) Zona 2 De alta atracción de viajes con usos comerciales, mixtos o de servicios: Hasta 0,7
- c) Zona 3 De menor atracción de viajes: Hasta 0,5

Deberá cobrarse a todos los usuarios, con excepción de las bicicletas, vehículos para atención de emergencias, vehículos operativos de las empresas de servicios públicos y vehículos oficiales.

3. Cobros por congestión. Las autoridades que hayan adoptado pian de movilidad podrán establecer precios públicos diferentes a los peajes establecidos en la Ley 105 de 1993, por acceso a áreas de alta congestión o uso de infraestructura de transporte construida para minimizar la congestión.

El precio será fijado teniendo en cuenta el tipo de via o zona; los meses, días u horas determinadas de uso; y el tipo de servicio del vehículo, el número de pasajeros o el tipo de vehículo.

Deberá cobrarse con excepción de las bicicletas, vehículos de sistemas de transporte masivo y colectivo, vehículos para atención de emergencias, vehículos operativos de las empresas de servicios públicos y vehículos oficiales.

- 4. Las entidades territoriales podrán destinar un porcentaje no mayor al 60% del recaudo por concepto de muitas de tránsito para el funcionamiento sostenible de sus sistemas de transporte público masivo y colectivo o transporte no motorizado. Dicho porcentaje deberá ser definido y soportado por un análisis técnico que identifique los costos y gastos financiados por el concepto de muitas, los programas y proyectos que se pueden financiar y los indicadores de seguimiento a los objetivos de seguridad vial.
- 5. Derecho real de superficie en infraestructura de transporte. Una entidad pública denominada superficiante, titular de un inmueble de Infraestructura de Transporte, podrá otorgar el derecho real de superficie de origen contractual, enajenable y oneroso, a un tercero denominado superficiario, por un plazo máximo de treinta (30) años incluidas prórrogas. El superficiario tendrá la facultad de realizar y explotar por su exclusiva cuenta y riesgo, construcciones o edificaciones en áreas libres aprovechables con todos sus atributos, sin afectar el uso público, la prestación del servicio de transporte, ni restringir la propiedad del inmueble base del superficiante.

El derecho reai de superficie se constituye mediante contratos elevados a escritura pública suscritos entre el titular dei inmuebie base y los terceros que serán superficiarios, los cuales contendrán la delimitación del área aprovechable, el plazo de otorgamiento del derecho, las condiciones de reversión de las construcciones, las obligaciones de las partes y la retribución

Fecha: 2019-03-19 15 12:31
Area: Socretarla General / Metrolinea S.A.
Radicado: 639 Folica: 33 Anexos: 2
Usuanio: Widanne Nathalie Triana Cas elisinos





metrolinea

Nit 830.507.387-3

que corresponde al superficiante, deblendo además Inscribirse ante la Oficina de Registro de Instrumentos Públicos con el fin de dar lugar a la apertura de un folio de matrícula inmobiliaria de carácter temporal que identificará al área conferida al superficiario, a las construcciones y registrará los actos jurídicos que se efectúen sobre las mismas.

- 6. Las autoridades territoriales podrán modificar las tarifas de los servicios de transporte público colectivo a partir de la aplicación de factores tarifarios que permitirán obtener recursos para la sostenibilidad de otros servicios colectivos o masivos que operen en su jurisdicción.
- Además de las anterjores fuentes de financiación y pago, se podrán utilizar otras fuentes como valor residual de concesiones, valorización, subasta de norma urbanística, herramientas de captura del valor del suelo, y cobro o aportes por edificabilidad adicional, así como recursos obtenidos a través de ingresos no operacionales.

ARTÍCULO 20. COFINANCIACIÓN DE SISTEMAS DE TRANSPORTE. La Nación y sus entidades descentralizadas podrán realizar inversiones dentro del Marco Fiscal de Mediano Plazo hasta por un 70% en proyectos de sistemas de transporte público cojectivo o masjvo, con dinero a través de una fiducia, o en especie de acuerdo con la reglamentación que para el efecto expida el Ministerio de Transporte.

Las inversiones financiables podrán ser el servicio de deuda; infraestructura física; sistemas inteligentes de transporte; y adquisición inicial total o parcial de vehículos nuevos o material rodante nuevo con estándares de bajas o cero emisiones, sin afectar el monto de los recursos aprobados en el CONPES de cada proyecto; que garanticen accesibilidad para población en condición de discapacidad o movilidad reducida. La adquisición, operación y mantenimiento de los activos cofinanciados son responsabilidad del ente territorial o de guien este delegue. Las disposiciones de este artículo tendrán vocación de permanencia en el tiempo.

El Ministerio de Transporte verifica el cumplimiento de los siguientes requisitos:

- Que exista o se constituya una sociedad titular de carácter público que se encarque de 1) la gestión del sistema de transporte. Esta sociedad deberá implementar los lineamientos de gobierno corporativo emitidos por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público para tal fin.
- Que el proyecto respectivo tenga estudios de factibilidad técnica, ambiental, legales y 2) financieros, aprobados por la entidad territorial que soporten, para las fases de planeación, construcción, operación y sequimiento, lo siguiente:
- Definición del esquema operacional y financiero a.
- b. Definición del esquema institucional
- Aplicación de medidas para controlar y minimizar la ilegalidad C.
- Evaluación social y económica d.
- Definición de estrategias para su sostenibilidad, mantenimiento y actualización 9



Nit.830.507.387-3

- f. Identificación de fuentes de pago para alimentar el fondo de estabilización tarifaria
- g. Análisis de la viabilidad fiscai
- 3) Que el proyecto respectivo cuente con un documento CONPES, que defina el sistema de transporte, así como las entidades encargadas de su diseño, construcción y operación con el cronograma respectivo, a partir del cual se autorizarán los desembolsos de manera progresiva de acuerdo con las necesidades y logros del proyecto, en especial aquellos hitos relacionados con la sostenibilidad operacional del sistema.
- 4) Que el sistema de transporte sea coherente con los objetivos del plan de movilidad adoptado en los casos ordenados por la ley, el plan de ordenamiento territorial y el plan de desarrollo territorial.
- 5) Que el proyecto propuesto esté debidamente registrado en el Banco de Proyectos de Inversión Nacional, y cumpla los requisitos establecidos en las disposiciones vigentes sobre la materia.
- 6) Que esté formalmente constituida una autoridad de transporte del sistema de transporte propuesto.

PARÁGRAFO. Los estudios ambientales, técnicos, legales o financieros que sean realizados por parte de las entidades territoriales o quien estas deleguen hacen parte de su autonomía territorial; el Gobierno nacional, brindará el acompañamiento técnico necesario sin que esto implique su validación o aprobación a los estudios realizados.

5. El operador que tienen de cobro, de recaudo TI5A ¿Cuánto gana por cada pasajero y cuánto le queda a Metrolinea por cada pasajero?.

Dentro de la Bolsa de recursos de sistema que se nutre de las recargas que hacen los usuarios del sistema el concesionario de Control y Recaudo TISA S.A recibe el 13.5% del valor de la tarifa al usuario por cada utilización (Uso).

Para el caso del Ente Gestor Metrolínea S.A. recibe el 6.85% del valor de la tarifa al usuario por cada utilización (Uso) para gastos de funcionamiento; adicionalmente recibe un 4.79% del valor de la tarifa al usuario por cada utilización (Uso) para mantenimiento de la infraestructura y el 1.87% del valor de la tarifa al usuario por cada utilización (Uso) para nutrir el fondo de contingencias judiciales.

Honorable Concejal HENRY GAMBOA

1. En un informe entregado por parte de la contraloría municipal se habló acerca de un presunto daño fiscal cercano que por hoy estaría en el orden de los \$15'000.000.000 millones de pesos, por el pago de los pasajeros de la integración del transporte convencional, que no se recibe no un solo peso y si le toca pagar a TISA el valor del recaudo del pasaje, qué ha pasado con eso?.

Fecha: 2019-03-19 15,12;31
Avaa: Secretaria General/ Metrolinea S.A.
Radicado: 639 Fotios: 33 Anexos: 2
Usuaño: Vivianne Nalhaire Trians Castellanos





Nt.830.507.387-3

Metrolínea S.A. realizó un análisis y estudio frente a las consideraciones dadas por la Contraloría Municipal de Bucaramanga y solicitó concepto jurídico a la Dra. Maria Eugenia Alba, por medio del cual se establece el marco legal que soporta la procedencia de las rutas complementarias que se encuentran prestando servicio al sistema, el cual se adjunta.

2. ¿qué pasó con el fallo judicial de desalojo del patio taller, como están las cuentas con el propietario del importante lote donde funciona el patio taller?.

La Entidad tiene contemplada como prioridad suscribir el contrato de arrendamiento respectivo con la sociedad ASINCO SAS propletaria del predio donde hoy funciona el Patio Taller del SITM, teniendo en cuenta que se requiere contar con el predio para la continuidad de la prestación del servicio público de transporte masivo del Área Metropolita de Bucaramanga, conforme al esquema actual de operación del sistema.

Actualmente se están adeiantado las gestiones de negociación de las condiciones contractuales con el propietario del predio para materializar el contrato referido.

3. Comportamiento de las validaciones y los kilómetros recorridos, se han perdido cerca de 7 millones de pasajeros con respecto al 2015, se han perdido cerca del 18% de las validaciones, ¿cómo se encuentra hoy la situación de Metrolínea con esa pérdida de validaciones, si hoy es rentable o no es rentable?, porque no encuentro un informe que hable de las pérdidas o ganancias, no hay un informe financiero de eso.

Hay que partir de la base de que Metrolínea constitucionalmente presta un servicio esencial (transporte), en ese orden ideas como entidad púbica lo que pretende es satisfacer los fines esenciales del Estado, es así, que la meta es proporcionar un servicio eficiente a los usuarlos del SITM más no lucrarse, por lo tanto, Metrolínea hace los ajustes necesarios presupuestalmente, para poder responder ante las necesidades del servicio, por lo que el comportamiento de las validaciones no incide negativamente en la entidad al punto de generar una crisis financiera lo configurar una causal de disolución.

4. ¿cuántos kms se han recorrido a 31 diciembre de 2018? las validaciones respecto a los kms recorridos se tiene que por cada km recorrido arroja una relación de 2.32 validaciones por kilómetro, ¿Cuánto vale un kilómetro recorrido al sistema? Y si esa relación es favorable.

No se puede afirmar que hay una relación directamente proporcional entre los Kilómetros recorridos y las validaciones, teniendo en cuenta que el valor del kilómetro se establece dependiendo de la tipología de vehículo (Articulados que no tienen validador, padrones y





Nt.830.507.387-3

alimentadores) el cuál se actualiza cada seis meses por una fórmula estipulada en los contratos de concesión.

RECAUCO Y CONTROL DE FLOTA	TISA S.A.	13,32%	VALIDACIONES QUE GENERAN PAGO	
ENTE GESTOR	METROLINEA S.A.	6,89%	VALIDACIONES QUE GENERAN PAGO	
MAAITENIMIENTO INFRAESTRUCTURA	METROLINEA S.A	4,79%	VALIDACIONES QUE GENERAN PAGO	
CONTINGENCIAS JUDICIALES	METROLINEA S.A.	1,87%	VALIDACIONES QUE GENERAN PAGO	
AUTORIDAD DE TRANSPORTE	AHA	15	VALIDACIONES QUE GENERAN	
	METRO CINCO		TARIFA POR KM RECORRIDO POR	
OPERACIÓN DEL SISTEMA	MOVILIZAMOS		TIPOLOGIA DE VEHICUO LICITADO	
			ARTICULADO	5.990,11
			PACRICAL	4.154,83
			ALIPIENTADOR	3.835.62
El valor del kilómetro por apología contra	ocusimente se das	ea mint	dos veces al alio	

5. Indicadores de desempeño de los concesionarios, explicar.

A continuación se presenta una breve explicación de las condiciones para la aplicación de indicadores de calidad y desempeño a los concesionarios, donde se aplica un determinado nivel de servicio de acuerdo al porcentaje de cantidad de indicadores aplicados, teniendo en cuenta los índices o causas de conformidad con lo establecido en los contratos.

INDICADORES DE CALIDAD DE DESEMPEÑO CONSECIONARIOS DE OPERACIÓN I INSTITUTO METROCINCO PLUS Y MOVILIZAMOS S.A

Los inveies de servicios se establecen conforme à los rangos establecedos en el Anexo 2 del contrato de concesión de la siguiente manera:

Mivel de servicio	Rango de SCD
A	ED 8 90%
8	98% a 100 o 10%
С	40% ± 10D = 95%
D	91% & ICD = 90%
	ED = 91%

Parámetros para Índices de Calidad de Dasempeño del Concesionacio ICD

Indiqua	Codigo	Periodo os oveluncios (Borrera)	Pands	-
Contractor	10	1	75	15%
listado de Autobuses	200		Po .	15%
Istado de Autobises	184	2	Py	3%

ICD: indice de calidad de desempeño

Fecha 2019-43-19 15 12:31 Araa Socretana Genaral / Medelmaa S.A. Radicado, 839 Folios: 33 Anexos; 2



NR.830.507.387-3

INDICADORES DE CALIDAD DE DESEMPEÑO CONSECIONARIO DE RECAUDO Y CONTROL TRANSPORTE INTELIGENTE S.A (TISA)

metrolnea

Los riveles de servicios se establican conforma a los rangus establecidos en el Aneixo 6 del contrato de concesión de la siguiente manera:

Nivel de servicio	Rango de ICD
4	ICO ≥ 97%
	99% £ 100 < 97%
- 6	93% ≤ KD < 95%
D	94% & 1033 of 93%
	KD < 91%

Los parámetros para Índicas de Calidad de Desempeño del Concesionario ICD se establecen para sistema especializado del sistema SIMLINEA

	SISTEMAS ESPECIALIZADOS
Ī	Satema de Comunicaciones
Ī	Sistema de Recaudo
ī	Sistema de Gestim y Control de Fota
ŧ.	Sistema de Moritotes de Imágenes
k	Sistema de Atencon al Usuario
ţ.	Sistema de Infonnación al Usuario

ICO: indice de calidad de desempero

6. En relación con el recaudo cuando se presentan cortes de energía porque no se tiene una UPS en cada estación como medida de contingencia, ¿qué control se tiene en el recaudo cuando esto pasa?.

Cuando se presentan esta dase de situaciones, de manera conjunta Metrolínea S.A. y el concesionario de recaudo y control Transporte Inteligente S.A. establecieron el *Plan de contingencia del sistema de recaudo para estaciones troncales del SITM,* el cual se adjunta.

7. Las dos ejecuciones presupuestales del ente gestor y el presupuesto de inversión dentro del sistema.

2666	HMCUR	PRINCIPLESIO POSSERVO	Comproposes (ACAO	Carrentinees H1984D	10746 Carpt	PRESERVENTO POR EXPLUSAR	No.
CAN PULCON OCTANICALIS POTROPERLE I	\$5,110,000,000	de la	ALM SEN		54		-
No. of the last of	Reflored CO	1940,000,000		80	10	PHOC. INT. 500	N.
Complete Colle	\$500,000,000	\$140,001,000	10	90	30	(504,404,010	100
1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1	54,900,000,000	\$4,000,000,000	10	\$0	20	34 (21) (34)	100
CONSTRUCCION CINSTALACION DE ESPIRADADE ELIMINALES	110mments	4.75,000	\$14.00pm,400	100	fit, exception	16070000000	100
Na (1 4)	100 HA-12779	Transfel Chr.	18,756,577,750	10	#20 PM	\$4,700,000,000	100
No. 11 December 2	\$4,524,435,58E	55 Edg., 15, 300.	140			\$5,334,135,300	COS
t and the tree shares	CALLS COLUMN	\$10,000,000,000	141	10	10	Salatin Angliggi	ON
b mary that the Gorge	\$623,607,000	\$123,027,030	50	10	10	9111,117,000	
The same form of	\$45,500,000,000	\$4,044,944,950	167	10	100	THE R. P. LEWIS CO., LANSING, MICH.	100
Company of Completering	\$3,000,756,635	\$3700 \$50,000	10	. 54	M	STATE THE GOLD	155
Generalism in Section (C)	pullicus He	54,556,U02,740	18,164,165,790	50	30,336,300,310	\$0	1000
PAYIMINTOS DE VIAS AUMENTADORAS	White Billians	The order of the	H	179	- 14	TE. 42 / Com	100
V> == 1 × 1	\$9,109,000,000	91,109,009,000			10	25,749,249,240	175
HOLESCION PAROLOS TO THOUGHT INTERNAL III	BASSINE.	\$10,000,000.	16.	100	14.	\$2 Table 1.8 Vil	100
Managem de Basin samurgo	18,5433	\$30,041,635	50	50	16	\$30,341,425	191
WHENCH STRUCTURE PRECIONALLY AND	BUILDING	100/16/00	75	30	15	343434100	10
OCEN-2007	2003303.000	MINORE	Şaj.	. 19	10	\$4.53,522,000	100
Contamon Large	\$1,500,000,000	MANUAL PROPERTY.	50	100	- 3	\$3,300,000,000	

Feche 2018-03-19 15:12:31
Area: Secretaria General! Metrofinea S.A.
Redicado: 639 Folios: 33 Anexos: 2
499 10:0081 Usuano Vivenne Nethelie Triana Caste la





NA.830.507.387-3

COMPORTAMIENTO GASTOS 28/FEBRERO/19



Question	PRODUCESTO PROJE	ORSUNUQIN Crawing	Carpotése MAIO	Compression PRE-NICKU	TOTAL Compression	POR EJICUTAR	M. Care
PERSONAL GRANT TERRANCE	\$4,000,000,000	\$450,510,00	*	-	-	M. BILLION, NO.	9%
Section Selfer	\$554,521,000	2004,043,000	8	56	10	\$184,543,000	486
Reciti Machinera	53,500,000,000	\$1,000,000,000	4.1		500	\$1,500 (TO)(80)	- 6%
INTERVENITORIA DE CREA	MARL TILLIAM	\$1,000,000,400	1 Training \$12	50	\$7,01,011,522	\$1.07%,000,100	Brs.
Bollet 1879	14,700,000,600	22 1270 12 411	3774 172	† J1	C. 52	211.902	40
Barton in England St.	1243 3 44311	\$547ameten	40	în.	100	\$ 100,000,000	174
MEST TEC COMPLEM DE	\$361,814,044	\$243,618,016	\$0	_ \$0	100	\$303,633,600	014
e actuality	Steakhot	្ទាយមេខាយ	450	12	20	NU tunggo	99
Make a Corpe geograph In	CALALFORE	\$41,615,049	76	50	504	501 = 5040	GH
MANUTAMENTO PUMANOS	- 4	- Train	20	\$0	The second second	H	994-
Vinte (iii) de Baransesassa	56	51.	50	6311	2.1	55	. 09
CHÂO I MULIMINTACION PLANTS	D.			- 10	10	- 11	9%
Marioo de Bulgamente	14	11.	50	541		- 10	12%
CUBICAS POR PAGES VICENCIA SELS	- 50	411397,515,185	\$14,207,211,188	500	\$10,237,121,366	M	100K
total disease with the	100,000,000,000	A REAL PROPERTY.	SIZ HIGHLING	54	STAR BEAR	See the last like	100

Los compromisos en invorsión del Sistema Integrado de Transporte Masivo en la presente vigencia ascienden a la suma de \$52,538 millones, equivalentes al 49% de lo presupuestedo. Estos compromisos fueron adquiridos en vigencias pasadas mediante el mecanismo de Vigencia Futuras al suscribirse los contratos de obra e interventoria para la construcción de los portales del Rorte y Piedecuesta, y cuentas por pagar a 31 de diciembre de 2018.

8. El excedente financiero de 7 mil millones (superávit) se está invirtiendo en obras?, que se piensa hacer con este?

Los recursos destinados para las obras de infraestructura se ejecutan de acuerdo a un plan operativo de adquisiciones POA, el cual es avalado por el Ministerio de Transporte y tiene un clerre financiero que no permite superávits al cierre del ejercicio financiero el cual se conduye en el año 2020.

9. Análisis de la ejecución presupuestal

El análisis de la ejecución presupuestal a diciembre 31 de 2018 es el siguiente:

- El recaudo de la participación del Ente Gestor en la tarifa dei 6.85% es de \$5.598 Millones, el 94% de lo proyectado y representa el 33% del recaudo total del Ente Gestor que alcanzo un recaudo de 94% del total presupuestado, es decir la suma de \$16.899 millones.
- Del total recaudo de ingresos del Ente Gestor (\$16.899 millones), se comprometieron \$9.136 millones equivalente al 54%.
- Se aplazó la suma de \$179.815 millones destinados al pago de las Sentencia y Conciliaciones, hasta tanto no se reciban efectivamente los recursos.
- Los gastos del Ente Gestor los compromisos adquiridos ascienden a la suma de \$9.136 millones, equivalente al 54% del presupuesto definitivo.

Fecha: 2019-03-19 15:12:31

Area Secretaria General / Metrolinea S.A.

Radicator, 639 Folios: 37 Anaxos: 2





NII.830.507.387-3

- Se aplazó la suma de \$179.815 millones destinados al pago de las sentencias y conciliaciones.
- El recaudo de los aportes al SITM en virtud del convenio de cofinanciación asciende a la suma de \$ 66.834 millones. Se encuentra pendiente de pago los siguientes aportes:

Nación - Birf \$29.383 Millones Municipio de Bucaramanga \$ 3.402 Millones Municipio de Piedecuesta 305 Millones

- Los compromisos en inversión para la construcción del SITM, en este periodo ascienden a la suma de \$61.822 millones, equivalente al 60% del presupuesto.
- Los compromisos a la fecha corresponden principalmente a los adquiridos mediante vigencias futuras en la vigencia 2017, en los contratos de construcción de los portales del Norte de Bucaramanga, Girón y Piedecuesta

10.Aportes convenio de cofinanciación.

Aportes en miles de pesos:

MORTS	PROYECTO (Otro SI 10j	APORTES RECAUDADOS A DIC 31/18	CONVENDIDE CONNACHOOM (OTRO SILE)	SALDO POR COBRAR DIC 31/18	SALOD POR COBRAR VIGENCIA 2019
NACION BIRE	388,573,777	164,571,277	- 1	. 0	0
NACION BIRF 8063	84,335,622	35,018,221	49,317,401	29,343,000	19,234,401
NACION DIFFERENTES	118.180.776	118,180,776	0		0
RUCHRAMMINA	96,382,845	92,980,099	3,402,746	3,410,746	. 0
GRON	12,121,022	12,121,622	-/-0		
HONDAILANCA	24,453,700	17,543,272	6,510,428		3,207,108
PROFCIESTA	12,277,996	12,472,123	301.313	105,717	
COSENIACION	13,312,209	18,112,105	- 0	- 6	
AREA METROPOLITISA	2,267,448	2,297,448	0	- 0	
Total	532,205,331	472,689,543	59,515,788	33,890,959	23,141,509

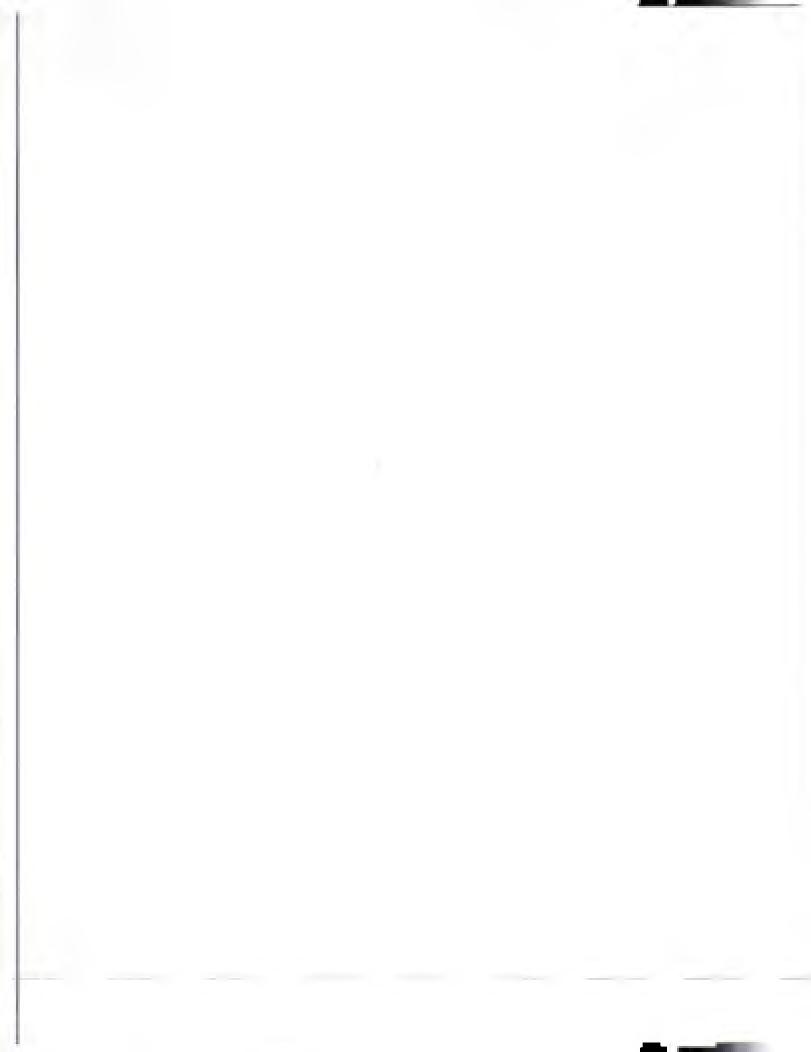
Quedamos atentos a cualquier requerimiento adicional.

Cordialmente,

MBALLERO

Gerente Suplente Metrolinea S.A.





SISTEMA DE GESTIÓN DE CALIDAD

PROCESO RECAUDO

TRANSPORTE INTELIGENTE S.A.

DOCUMENTO CONTROLADO

Este documenta para a la cardo, ostribuido, modificado, ni prestado en tedo o en parte sin previo putivir a la la impreto

ELABORO	REVISION AND SO	HEIM III APRIBACIÓN:
Coord medians del \$800.	Gerente Administrativa	14/04/2016

ne (2015-25-20 (1957-3) ne Sembers Caveral Metomatis & make 1952 have a Newson

1 OBJETIVO

Describir el pian de contingencia del Sistema de Recaudo de las estaciones troncales del SITM.

2. ALCANCE

Aplica a las actividades realizadas por los departamentos de operaciones, Mantenimiento y Telecomunicaciones, Tecnologia e informática y personal administrativo de Transporte inteligente S.A. en reorganización.

3 DEFINICIONES

- 3.1. Plan de Contingencia: es un instrumento de gestión de la operación, que contiene las medias necesarias para dar solución a los usuarios que salititan ingresar a las estaciones del ISITM.
- 3.2. Terfeta integraciones: Es una tàrjeta que tiene el nombre de integraciones ya que se utatra para pasar a los usuarios en los vahículos que se deban realizar integraciones cuando hay problema de comunicación en el sistema.
- 3.3. Tarjeta Contingencias: es una terjeta con saido precargado.
- 3.4. Personal de apoyo. Son el personal de aficina, taquilleros, CAE o supervisores que ilegan a realizar apoyo en las estaciones para realizar las validaciones de los usuarios cuando se presente un problema de comunicación falta de anergia en las estaciones.
- 3.5. POS (Point of Sale = Punto de Venta): equipo utilizado para la coalización de venta de tarjetás y recergas de crédites electrónicos para las mismas.
- 3.6. POS PC: computador utilizado para la realización de venta de tarjetas y recargas de crácnos electrônicos para las mismas.
- 3.7. Error 180 o función no encontrada: os un monsajo de error que aparece en los POS o los POS PO cuando no hay comunicación con los servidores. Estos mensajes de error permiten diagnosticar los problemas que puede tener el sistema, y dependiendo del tiempo se puede verificar si tenemos que realizar el plan de contingencia.
- 3.8. UPS: Sistema de alimentación ininterrumpida.
- 3.9. Inversor: Ospositivo eléctrico que convierte corriente continua en alterna.
- 3.10. Corte de energía eléctrica prolongado: corte del sumimistro de energía eléctrica por un período mayor a 6 horas.

4 CONDICIONES GENERALES

- Condiciones mínimas
 - Se desconectarán los equipos de audio y paneles de mensajes variables.
 - La iluminación de cada estación será suministrada por las lámparas de emergenda que se encuentran bajo responsabilidad de Motrolínea.
 - O Ante el torte del fluido-elèttrico cada estación de la ruta troncal cuenta con una UPS e inversor que garantiza el respaldo de energía por 6 horas (literalas 5 y 6 del numeral 3.2.1.2 Equipomiento de estociones, del Anexe 4 de Especificaciones Técnicas del contrato de cuncesión de recaudo y control del sistema.

Fecha: 2016-05-26 (0:57-3) 4-68: Secretaria General / Metrotinea S.A. Radizado, 1652 Folios: 8 Arrexos: -Usuano: Nedy Cecila Mareno Gelvez





PLAN DE CONTINGENCIA DEL SISTEMA DE RECAUDO PARA. ESTACIONES DIDOCALES DEL SITM.

metrolinea

(00/00	100.25
30.6500	1000
MAGINA	3 (8.11)

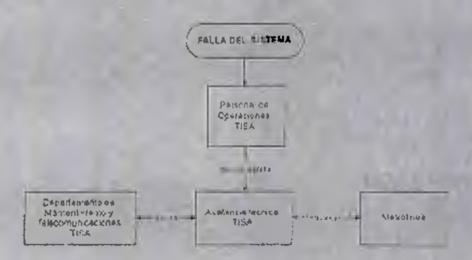
Integrado de transporte masivo de la rea metropolitana de Bucaraminga).

- Plan de comunicaciones que Metrolínea aplicará en conditiones de contingencia (personal a curgo, números de contactu, etc.)
- Se define como calda del sistema fallas en la redide comunicaciones o en el sistema de alimentación de energia eléctrica que afecte el funcionamiento del sistema de recaudó en las estadanes del sistema integrado de transporte másivo Metrolinea. El giam de contingencia se implementa con el fin de tener el protociolo a seguir de accierdo a los procedimientos establecidos, con el fin de continuar proporcionando el servicio a los usuarios del SITM.

S. ACTIVIDADES DEL PROCEDIMIENTO

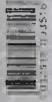
5 1. PLAN DE COMUNICACIONES

El plan de comunicaciones se describe a continuación:



- Cuando sel presenta una falla en el sistema que afecte el procenimiento de recirga y/o validaciones en las estaciones de la ruta troncal, el personal de operacienes se entarga de informar de inmediate al departamento de Exempleja e Informática.
- El départamento de Tecnología e informática notifica ai departamento de Mamenimiento y foi atomunicaciones.
- El departamento de Tecnologia e informática notifica al l'der designado por Metrotinea para este lipo de esentualidades.
- El departamento do Tecnología e Informática en conjunto con el capartamento de Mantenimiento y Telecomunicaciones determinarán el aves de severidad de la falla.
- En cualquier momento de la eventualidad. Transporte inteligente 5 % en reorganización dispatre de los siguientes médios de comúnitación:
 - o Radio simboea: 120.
 - Extensión similnes: 2074.
 - o Celular: 317 510 8321.

Facha: 2016-35.26 *0:57:0 Area: Societara General : Morotinna S.A. Redicado: 1652 Folios: 8 Anexos: -Usuano, Mecy Cecifa Moreno Genez





PLAN DE CONTINGENCIA DEL SISTEMA DE RECAUDO PARA ESTACIONES TRONCALES DEL SITM

metrolinea

C00/00	ALIENS.
PERSONA	100
PAGINA	大概 图

RESPONSABLES

- Personal de Operaciones.
- Personal de Asistencia Técnica.
- Técnicos de mantenimiento.
- Jefe de Tecnologia e informática
- Jefe de Mantenimiento.
- Jefe de Telecomunicaciones

5.2. EJECUCIÓN DEL PLAN

5.2.1 Situación 1: Fallo en el sistema de recargas por falta de energia eléctrica

Este plan de contingencia apiica en los casos en que el suministro de energía eléctrica de respaldo sea menor al tiempo establecido en el literal 6 del numeral 3.2.1.2 Equipamiento de estaciones, del Anexo 4 de Especificaciones. Técnicas del contrato de concesión de recaudo y control del sistema integrado de transporte masivo del área metropolitana de Bucaramanga. Se ejecutarán los siguientes pasos:

- Falla de energia eléctrica en una illustration.
 - Se proceden a activar las baterías de los validadores, torniquetes y equipos de recurga.
 - 2 En caso que el procedimiento indicade en el numeral anterior no responda, Transporte Inteligente S.A. en reorganización cuenta con una planta de energía eléctrica portatil quo puede ser utilizada como respalde.
- Falla de energia eléctrica en múltiples estaciones;
 - Se procede a activar las baterias de los validadores, torn quetes y equipos de recorga (nota interna: Poner en funcionomiento 1 solo PC).
 - 2 Se realizará el procedimiento de venta manual (ver punto \$.2.3). El proceso de validación continuará funcionando normalmente.

5.2.2 Situación 2: Fallo en el sistema de Jecargas por falta de comunicación con el datacentar.

- Los usuarios que cuenten con saldo en su tarjeta pueden continuor realizando el proceso de validación normalmente.
- Se procede a activar los módems 3G en cada taquilla para continuar realizando el proceso de recargas utilizando la Internet.
- En caso de persistir la falla de comunicación con el datacenter, se realizará el procedimiento de venta manual (ver punto 5.2.3).

5.2.3 Procedimiento de venta manual en estaciones de la ruta troncal

Dependiendo de la cantidad de estaciones o la estación que tenga la pérdida de comunicación, se deben realizar los siguientes pasos:

- 1 El Laquillero debe sacar una base por \$350.000 mote, y dejar el dinero sobrante aparte para no confundir los dineros recaudados.
- 2. El taquillero debe sacar los Tickets que están marcados con el nombre de la estación, sello seco de TISA y código de barras. Ver imagen a continuación:

Fecha: 2016-05-26 10-57-31 Area: Secretara General / Metotinea S. Aladeado: 1652 Folios: B Anexoc: -Usuano: Nedy Circlia Morero Gelivez Usuano: Nedy Circlia Morero Gelivez





3. El taquillero debe empezar a realizar la venta de pasajes manual entregando como soporte, al usuario un ticket que le plemitte el ingreso a la estación.

4. En los terniquetes debn haber una persona de apoyo, que temn la tarjeta de contingencia para valual por los usuarios, solicitando el ticket que fue suministrado con anterioridad en la taquilla.

S. En caso de ser una estación donde se realizan integraciones, el personal de apoyo, se entargará de tomar la tarjeta de contingencia y se dirigirá a los vehículos para recibir a los usuarios que Nevan el ticket de integración y para que puedan ingresar. Ver imagen a continuación:



Nota: Los taquilloros que se encuentran realizando la venta de pasajos manualidaben informarle a los usuanos que sobre seto se vende un pasajo debido a que so presentó una falla en el sistema y que con el ticket suministrado pueden ingresar al SITM.

Por otra parte, el taquillero debe illevar un registro de a cantidad de pasajes vendidos de forma manual en el formato, RE-FT-29 CONTROL DE DINERO MANUAL RECAUDADO PLAN DE CONTINGENCIA, pare posteriormente realizar el crintgo y verificar con las ivalidaciones realizadas.

Puede ucurrir que el usuario ingresa a la estación a validar y tiene saldo negativo para poder coalizar la integración virtual por questiene saldo negativo En estos casos no se recibe el dinero, y se debe hacer una anotación en el formato RE-FT-29 CONTROL DE DINERO MANUAL RECAUDADO PLAN DE CONTINGENCIA. Y se valida el pasaje sin cancelar ningón valor porque está realizando una integración.

Feche. 2018-05-25 ft. 5 - 2
Area Secretara Gene al Inventorio Radioado: 1652 Fotos al Inventorio Ususità, Niedy Ce al Illinora General



\$30 DO

#8-F-65

- Personal de Operaciones.
- Personal de Asistencia Técnica.
- Técnicos de mantenimiento.
- Jefe de Tecnología e informática
- · Jefe de Mantenimiento.
- Jefe de Telecomunicaciones.

DOCUMENTOS

RC-FT-29 Control De Dinero Manual Recaudado Plan De Contingencia.

5.2.3.1 OISTRIBUCIÓN DEL PERSONAL

El Coordinador de Operaciones debe dar la orden de venta manual a los supervisores y ellos a su vez deben informar a los taquilleros para empezar a realizar el procedimiento.

El coordinador de Operaciones debe proceder a liamar al personal de apoyo para que realicen el soporte como corresponde on cada estación. Este personal se encargará de estár en los torniquetes recibiendo los ticket y dando acceso a los usuarlos en los torniquetes

RESPONSABLE

- Ceordinador de Operaciones.
- Supervisores.
- · Taquilleros.
- · Personal de Control de Evasión.

5.2.3.2 CUADRE OF CAJA

Quando el sistema soa restablecido, sé debe recargar la tarjeta de contingonora de la estación y luego validar los pasajos en los terrifiquetes de las estaciones.

RESPONSABLE

- Taquilleros
- Supervisores

DOCUMENTOS

RE-FT-29 Control De Dinero Manual Recaudado Plan De Contingencia.

5.3 EJECUCIÓN DEL PLAN ANTE CORTE DE ENERGÍA ELECTRICA PROLONGADO

Teniendo en quenta que Transporte Inteligente S.A. en rebiganización cumplió con su obligación contractual según el literal 6 del numeral 3.2.1.2 Equipomiento de estociones, del Anexo 4 de Específicaciones Técnicas del contrato de concesión de recaudo y control del sistema integrado de transporte masivo del área metropolitana de 8ucaramanga, Metrolínea comunicará a Transporte Inteligente S.A. en reorganización el procedimiento a seguir en este tipo de eventualidades.

DOCUMENTOS DE REFERENÇIA

NTC ISO 9001:2008

-echa: 2016:05.26 10:57:31
Arian Segmann Gurnerst / Metrolines S.
Rucicado, 1652 Fotios: 8 Arrexce Jauano Nedy Coalla Monero Cehnz





PLAN DE CONTINGENCIA DEL SEPTIMA DE RECAUDO FARIA. ESTACIONES TRONCALES DEL S TM

A Commenced	00000	ST-P-OF
metrolinea	708904	40.00
NAME OF TAXABLE PARTY.	TAGINA	247

1000	
Marricon De Sacces Implementación De Slatenia De Referencia Del Sisteres De Recours Co. Sacces De La Rota Francai	PARCO STATE OF THE PARCON OF T
Sosema de Respublio de Energia en estaciones	1 ³ du
Managemento de 025, are incres y barea de totolas	25 860
Jungssfundonalis	adisc in the second sec
Sigema de Resurdancia	50 dia2
Littlibagement	5035
Cortical	10-45m
Implantation	JOHAN HATTER AND ADDRESS OF THE PARTY OF THE
Aveba Centrales	

Factor 2016-05-46 10:97:01 Arest Seuretra General (Matrointea S.A. Radicado, 1652 Febra, 9 America. Legaret Nedy Cacl & Monthu Selvez.



Bucaramanga, 31 de Octubre de 2018.

Doctora. **LAURA ISABEL RODRÍGUEZ CARDOZO.**Gerente METROLINEA S.A.

Ciudad.

REF. ALCANCE LEGAL DE LAS MESAS DE TRABAJO, EN ARAS DE LA COMPLEMENTARIEDAD DEL TPC AL SITMM.

Respetada ingeniera Laura:

Corresponde establecer el marco normativo y los fundamentos fácticos a considerar frente a los escenarios a ser cubiertos por Metrolínea S.A y que corresponden a: i) Definición del modeio operativo y financiero en aras de la complementariedad entre el colectivo y el SITM; ii) Definido este marco o escenario, se debe entrar a revisar en primera instancia de manera concertada entre la entidad gestora del sistema – Metrolínea S.A-, el Área Metropolitana de Bucaramanga como autoridad de transporte y cada uno de los concesionarios de la operación y recaudo las modificaciones que correspondan al negocio inicial o vigente en armonía con el nuevo modelo operativo y financiero, invitando a ser partícipes al igual a la UMUT y a los alcaldes de cada uno de los municipios que hacen parte del convenio de cofinanciación del SITMM; y iii) Las decisiones de orden unilateral que correspondan a Metrolínea S.A., en el caso en que no se ilegue a un común acuerdo entre los operadores, buscando la debida y eficiente prestación del servicio público de transporte.

- Normas de orden Constitucional y legal que fundamentan la competencia de los diferentes actores en el proceso de complementariedad entre el transporte colectivo y los sistemas masivos, en aras de la continúa y eficiente prestación del servicio:
- ✓ Artículo 2 y 365 de la Constitución Nacional, le corresponde al Estado promover la prosperidad general, asegurar el cumplimiento de sus deberes y el de los particulares y la prestación eficiente de los servicios públicos, directa o indirectamente, por comunidades organizadas, o cor particulares. En todo caso, el Estado mantendrá la regulación, el control y la vigilancia de dichos servicios.
- ✓ Artículo 311 C.N. Ai municipio como entidad fundamental de la división político administrativa del Estado le corresponde prestar los servicios públicos que determine la ley, construir las obras que demande el progreso local, ordenar el desarrollo de su territorio, promover la participación comunitaria, el mejoramiento social y cultural de sus habitantes y cumplir las demás funciones que le asignen la Constitución y las leyes.
- ✓ La Ley 336 de 1996, en sus artículos 2º., 3º. 5º. 6º. 8º. 17º., 18º., dispone: i) la seguridad relacionada con la protección de los usuarios, constituye prioridad esencial en la actividad dei sector; ii) las autoridades competentes deben verificar las condiciones de

seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas para garantizarle a los habitantes la eficiente prestación dei servicio básico y de los demás niveles que se establezcan al interior de cada modo, dándole la prioridad a la utilización de medios de transporte masivo; iii) el carácter de servicio público esencial, bajo la regulación del Estado, que se ie otorga a la operación de las empresas de transporte público implica la prevalencia del interés general sobre el particular, especialmente en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el reglamento para cada modo.; iv) Art. 6º. "Por actividad transportadora se entiende un conjunto organizado de operaciones tendientes a ejecutar ei traslado de personas o cosas, separada o conjuntamente, de un iugar a otro, utilizando uno o varios modos, de conformidad con las autorizaciones expedidas por las autoridades competentes basadas en los regiamentos del Gobierno Nacionai. v) "las autoridades que conforman el sector y el sistema de transporte serán las encargadas de la organización, vigilancia y control de la actividad transportadora dentro de su jurisdicción". En ese contexto las Áreas Metropolitanas debe aplicar las restricciones a la iniciativa privada establecidas en la Ley a fin de garantizar la eficiencia del sistema, la apiicación de los principios que la informan y la prevalencia del interés general, conforme lo dispuesto en el Estatuto de Transporte.; vi) "...en el transporte de pasajeros será la autoridad competente ia que determine la demanda existente o potencial, según el caso para adoptar las medidas conducentes a satisfacer las necesidades de movilización."; vii) el permiso para prestar el servicio público de transporte es revocable, y obliga a su beneficiarlo a cumplir io autorizado bajo las condiciones en éi establecidas; a su vez, conforme al numeral 5º del artículo 3 de la Ley 105 de 1993, el otorgamiento de permisos o contratos de concesión a operadores de transporte público, no genera derechos especiales diferentes a los estipulados en dichos contratos o permisos.

- ✓ El art. 2 de la Ley 105 de 1993, establece como uno de los principios rectores del transporte, la intervención dei Estado en la planeación, control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas. De otro lado en su artículo 3º. Se regula el principio de accesibilidad, siendo el deber ser de las autoridades competentes el diseño y ejecución de políticas dirigidas a fomentar el uso de los medios de transporte. De otro lado, en su artículo 3º. Dispone que el transporte es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarlos, correspondiendo al Estado la regulación y vigilancia de la industria del transporte. Adicionalmente se resalta lo dispuesto en el inciso 2 del numeral 5, que señala que el otorgamiento de permisos o contratos de concesión a operadores de transporte público a particulares, no generan derechos especiales diferentes a los estipuiados en dichos contratos o servicios.
- ✓ El Decreto Nacional 170 de 2001, reglamentario del transporte público terrestre colectivo en el radio de acción distritai, municipai y metropolitano, señaia en su artículo 10º como autoridad de transporte Metropolitano, a las Áreas Metropolitanas.
- ✓ Acuerdo Metropolitano (Junta AMB) No. 00B de 2003 "Por el cual se aclara el acuerdo metropolitano No. 009 del 24 de octubre de 2001; se constituye, se organiza y se reglamenta la Autoridad de Transporte Masivo Metropolitano; se apruebo la estructura, funciones y asignaciones saloriales paro el funcionamiento de las Autoridades, Pública de Transporte Metropolitano y de Transparte Masivo Metropolitano; y se dictan atras disposiciones sobre el servicio Publico de Transporte Terrestre Automotor Masivo de Pasajeros en el Área Metropolitano de Bucaramanga", que dentro de sus consideraciones entre otras, señaló: "(...). 5. Que en concepto MT-7160-20023204 del 25 de agosto de 2000 emitido por el Subdirector operativo de Transporte Autamotor del Ministerio de Transporte,

dice: "Así las cosas en las términos del artículo 2º. De la Ley 128 de febrero 23 de 1994, las Áreas Metropolitanas están dotadas de personería jurídica, autonomía administrativa, patrimonio propio, autoridades y régimen especial; es decir que el servicio pública de transporte en la jurisdicción del Área Metropolitana de Bucaramanga constituye un hecha metropolitana y por ello la prestación en camún de dicho servicio lo determino la Junta Metropolitana, para io cual na se requiere la intervención del ministerio de transporte" (...) 10. Que el municipio de Bucaramanga y el Área Metropolitana de Bucaramanga, adelantaran el prayecto del sistema integrado de transporte masivo para las municipios que integran el Área Metropolitana de Bucaramanga y con el que se busca promover la transformación del transporte público hacía un sistema eficiente, seguro y de calidad, mantener y/o mejorar la accesibilidad por transparte público colectivo que se constituya en elemento estructurador de desarrollo, crecimiento y recuperación urbanística de Bucaramanga y su Área Metropolitana y promover una dinámica empresarial e institucional en lo prestación del servicio pública.(...)*. Resalto fuera de texto.

Acuerdo Metropolitano 008 de 2003, el cual otorga al AMB, la función de organizar, planear, inspeccionar, controlar y vigilar en su calidad de Autoridad de Transporte Masivo en los Municipios que la integran, por lo que en su artículo 5º dispone la conformación del Comité Asesor de Transporte Masivo y al tenor literal señala: "COMITÉ ASESOR DE TRANSPORTE MASIVO. Estará integrado osi: un representante par cada una de las oficinas de tránsito de los municiplos que Integran el AMB; un representante por cada una de las oficinos de pioneación de los municipios integrados ol AMB, el Gerente de METROLINEA S.A. o su delegada, el Director del AMB o su delegado quien lo presidiró. Este comité sesionará al menos una vez al mes y en este se analizarán y debatirán las políticas y directrices que en materia de Transparte Publico y coma coordinador en la implantoción del SITM, conjuntamente con METROLINEA S.A (Decreto 3109 de 1996) se deban implementar en los municipios integrados al AMB, así como las problemáticas que en esa materia surjan en ellas y frente a las cuales el Área Metropolitano de Bucaramango deba actuar en calidad de Autoridad de Transporte Pública Metropolitano y Autoridad de Transporte Masivo". Resalto fuera de texto.

- ✓ Ley 1625 de 2013, que dispone en su artículo 20. "OBJETO DE LAS ÁREAS METROPOLITANAS. Las Áreas Metropolitanas son entidades administrativas de derecho público, formadas por un conjunto de dos o más municipios integrados alrededor de un municipia núclea, vinculados entre si por dinámicas e interrelaciones territoriales, ambientoles, económicas, socioles, demográficas, culturales y tecnológicas que para la programación y coordinación de su desarrallo sustentable, desarrolla humano, ordenamiento territorial y racional prestación de servicias públicos requieren una administración coordinada" e igualmente en su artículo 60. "COMPETENCIAS DE LAS ÁREAS METROPOLITANAS. Son competencias de las Áreas Metropolitanos sobre el territorio puesto bajo su jurisdicción, odemás de los que les confieran otros disposiciones legales, las siguientes:
- a) Programar y coordinar el desarrollo ormónico, integrada y sustentoble de los municipios que la conforman;
- b) Racionalizar la prestación de servicios públicos a cargo de las municipios que la integran, y si es del cosa, prestor en camún algunos de ellas; podrá participar en su prestación de manera subsidiaria, cuanda na existo un régimen legal que regule su prestación o cuando existienda tal regulación, se ocepte que el órea metrapalitana sea un prestador aficial o autorizado;(...)".

De igual manera la referida ley, en su artículo 7º, literal n) establece como función de las Áreas Metropolitanas la de ejercer la autoridad de transporte público en el área de su jurisdicción de acuerdo con la ley, las autorizaciones y aprobaciones otorgadas a ellas. Consecuentemente en el literal p) establece como función de las Áreas Metropolitanas, la de planificar la prestación del servicio de transporte público urbano de pasajeros en lo que sea de su competencia, para la integración física, operacional y tarifaria de los distintos modos de transporte, en coordinación con los diferentes Sistemas de Transporte Masivo, los SIT y los Sistemas Estratégicos de Transporte; asunto que implica que la prestación del servicio satisfaga la demanda insatisfecha, garantice la adecuada cobertura y el acceso al servicio, privilegiando el interés general.

Así mismo, en su artículo 20 literal e) numerales 1 y 3 establece como atribuciones de la Junta Metropolitana, la de adoptar las políticas de movilidad metropolitana <u>y los instrumentos de planificación en materia de transporte metropolitano a las que deben suletarse las áreas respectivas, así como la de determinar la competencia en materia de transporte en coordinación con los diferentes sistemas de transporte masivo.</u>

✓ Artículo 8 de la Ley 1682 de 2013, que establece que la accesibilidad como tal, implica una cobertura que garantice el acceso del usuario al servicio.

✓ Decreto 1079 de 2015. El legislador definió los perímetros del transporte (art. 11 ley 105 de 1993), los que a su vez dieron lugar a la definición del radio de acción de los servicios (2.2.1.1.1.1; 2.2.1.4.5.1 del decreto relacionado), los que se sujetan a un factor territorial que coinciden y fundamentan la definición de competencias en ésta materia. De esta manera, se establece en el artículo 2.2.1.1.2.1 que: "Son autoridades de transporte competentes las siguientes: i) en la jurisdicción Nacional: el Ministerio de Transporte; ti) En la jurisdicción Distrital y Municipal: los Alcaldes Municipales y/o distritales o en los que estos deleguen tal atribución; til) En la Jurisdicción del Área Metropolitana constituida de conformidad con la ley: la autoridad única de transporte metropolitano ó los alcaldes respectivos en forma conjunta, coordinada y concertada"

Norma de la que se resalta igualmente los arts. 2.2.1.1.5.4 "Lictación pública. La autorización para la prestación del servicio público de transporte colectiva de pasajeros del radio de acción metropolitono, distrital y municipal en una ruta o sistema de rutas seró el resultodo de una licitación pública, en la que se garantice la libre concurrencia y la iniciativa privada para la creación de nuevas empresas." [2.2.1.1.7.3: "la autoridad competente podrá en cualquier tiempo, cuanda las necesidades de las usuarios la exijan, reestructurar aficiosamente el servicio, el cual se sustentará en un estudio técnico en condiciones normales de demanda." y 2.2.1.1.8.2 "Convenios de colaboración empresarial. La autoridad competente autarizará Convenios de Colaboración Empresarial bajo las figuras del consorcio, unión temporal a asociación entre empresas habilitadas, encominados a la racionalización del uso del equipa automotor, procuranda una mejor, eficiente, cómada y segura prestación del servicio.

Los convenios se efectuarón exclusivamente sobre servicios previamente autorizados a alguna de las empresas involucradas, quien para todos los efectos será la responsable de la prestación adecuada del servicio.

lgualmente se autorizorán convenias cuonda varias empresas conformen consorcios o saciedades comerciales administradoras y/a aperadoras de sistemas o subsistemas de rutas asignados previamente a ellas.

Parágrafo. En coso de disolución de la unión empresarial, coda empresa cantinuorá prestando la ruta o servicios que tenía autorizado antes de constituiria."

Por lo que de la interpretación armónica de las normas antes reseñadas, el Ministerio de Transporte ha considerado que para la facilitación de los procesos de integración del servicio público de transporte al interior del área Metropolitana, el Distrito o el Municipio, la autoridad de transporte puede vía reestructuración del servicio organizar el transporte colectivo por sistemas de ruta y las empresas autorizadas para prestario constituir un operador de dichos sistemas, de manera que se viabilice gracias a la estructura organizacional de los intervinientes la interacción con los demás modos y modalidades de transporte.¹

Art. 2.2.1.2.1.3.2 "Transferencia y vigilancia de recursos. Cuando la Nación o sus entidades descentralizadas cofinancien o participen con aportes en un sistema de transporte masivo, sus recursos se transferirán a la entidad o empresa encargada de ejecutar el proyecto que haya sido designada por la autoridad territorial. El Ministerio de Transporte vigilará la Inversión de esos recursos."

¹ Circular 20164000391331 de 31-08-2016 Ministerio de Transporte.

- ✓ Documentos CONPES 3167 de 2002, 3260 de 2003 y 3368 de 2005, en los cuales se definen los lineamientos para la participación de la Nación, en los proyectos de transporte público urbano a nivel nacional, entre los cuales se encuentran los mecanismos para el seguimiento a los Sistemas integrales de Transporte Masivo, a través de la verificación al cumplimiento de las obligaciones contractuales de los convenios de cofinanciación suscritos con las entidades territoriales para cofinanciar estos proyectos.
- ✓ Decreto 087 de 2011 "Por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte, y se determinan las funciones de sus dependencias", artículos i) 2: "Funciones. Corresponde al Ministerio de Transporte cumplir, además de las funciones que determina el artículo 59 de la Ley 489 de 1998, las siguientes: 2.1. Participar en la formulación de la política, planes y programas de desarrollo económico y social del país. 2.2. Formular las políticas del Gobierno Nacional en materia de transporte, tránsito y la infraestructura de los modos de su competencia. (...) 2.6. Establecer las disposiciones que propendan por la integración y el fortalecimiento de los servicios de transporte. (...) 2.12. Coordinar, promover, vigilar y evaluar las políticas del Gobierno Nacional en materia de tránsito, transporte e infraestructura de los modos de su competencia. (...)". ii) Art. 13, numeral 13.3: "Artículo 13. Despacho del Viceministro de Transporte. Son funciones del Despacho del Viceministro de Transporte además de las que determina el artículo 62 de la Ley 489 de 1998, las siguientes: (...)13.3. Coordinar las relaciones del Ministerio con las entidades territoriales y el sector privado en lo relacionado con los servicios de transporte y tránsito, la logística, la seguridad vial y los sistemas inteligentes de transporte."
- ✓ Resolución No. 269 de 2012 expedida por el Ministerio de Transporte, por la cual se redefine y reorganiza el grupo interno de trabajo para apoyar los proyectos de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo SITM, Sistemas Estratégicos de Transporte Público SETP cofinanciados por la Nación, así como aquellos proyectos de sistemas de movilidad urbana que liegaren a desarrollarse dentro del marco de la Política Nacional de Movilidad Urbana Sostenible, el cual se denominó grupo "Unidad de Movilidad Urbana Sostenible UMUS", adscrito a la Dirección de Transporte y Tránsito, el cual tiene a su cargo funciones de seguimiento y apoyo para los proyectos y sistemas de transporte público urbano del país en los componentes administrativo, financiero y contable, adquisiciones y seguimiento de obras, seguimiento de políticas de mitigación de cambio climático y calidad ambiental, reasentamientos y gestión social, gestión ambiental, entre otras.
- ✓ Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018 "Todos por un nuevo País", el cual hace parte integral de la Ley 1753 de 2015 dentro del desarrollo de la estrategia transversal denominada Competitividad Estratégica e Infraestructura en el capitulo "Servicios de transporte de calidad para todos" se índica que el "Goblerno Nacional, tenlendo en cuenta que el transporte público es considerado el eje estructurador de la movilidad, tiene a su cargo: "realizar una revisión detallada del estado y condiciones de implementación de los sistemas de transporte que cofinancia, desde el punto de vista de infraestructura, financiero, operacional e institucional, con el objeto de definir para cada uno el plan de acción correspondiente, que logre su operación de manera eficiente y en condiciones adecuadas para los usuarios. En este sentido, para el Gobierno Nacional es de vital importancia consolidar los SITM, los SETP, los SITP y los SITR que se encuentran hoy en operación, implementación o estructuración, definiendo como meta principal la prestación de servicio adecuados para los distintos territorios buscando la integración con modos alternativos no motorizados y con otras modalidades de transporte (...)".
- Ahora bien en su artículo 32 se dispuso: "APOYO A LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE. Modifíquese el artículo 132 de la Ley 1450 de 2011, el cual quedará así:

"Artículo 132. Apoyo a los Sistemas de Transporte. El Gabierno nacional podrá apoyar los SITM, SETP, SITP, SITP que se encuentren en operación, implementación y estructuración, de conformidad con el

Marco Fiscol de Micdiuns Plazo y la establecido en el urtículo 14 de la Ley 56 de 1989 y en lu Ley 310 de 1996. Así mismo, padrá opoyar las soluciones de transporte pública de pasajeros en zonos urbonas, conurbados o regionales que estén integrados $e_{\rm fl}$ el sistema de ciudades que se vienen estructurando, implementando v operando $e_{\rm fl}$ el país, siempre y cuando comprendon acciones orientados o incrementar y regular el uso de modos no motorizados y de energias limpios (entendidos como el viuje a ple, blaidetu o trialmávil, entre otros), integración con otros modos y modalidades, especialmente en zonas de última milla, y medidas cantra la ilegalidad y la informalidad.

PARÁGRRFO 1a. Para efecto de la establecido en el preseme artícula, se entiende como: Sistemas Integradas de Transporte Masivo (SITM) las soluciones de transparte público para municipios o áreas metropolitanas con población superior a las 600.000 hubitantes; Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP), las soluciones de transporte pública para municipios a áreas metropolitanas con población entre los 600.000 y las 250.000 hubitantes; Sistemas Integradas de Transporte Público (SITP), las soluciones de transporte que basacen proporcionar cubertura el 100% de la demanda de transporte urbana para municipios o áreas metropolitanas dande se han implementado las SITM, y como Sistemas integradas de Transporte Regional (SITR), las soluciones de transporte de las aglameraciones urbanas a ciudades funcionales que se encuentran definidas en el documenta Conpes 3819 del 21 de octubre de 2014 y que tienen como objetivo consolidar la conectividad y complementariedad dei mercada l'aboral y de servicios en es ms áreas.

PARÁGRREO 20. (...)

PARÁGRRFO 3o. Es deber de las autoridades locales, entes gestores, concesionarios de operación y de recaudo, así como de las empresas operadoras del servicio de transporte, suministrar cualquier tipo de información solicitada par el Gablema nacional, que permita evaluar las condiciones técnicas, económicas y financieras de los Sistemos cafinanciadas par la Nación.

PARÁGRAFO 40. (...)

PARÁGRAFO 50. Las terminales de transporte hubilitudas por el Ministerio de Transporte serón incluidas en los diseños de los sistemas de transporte de que trota este articula como puntos de integración operacional y articulación del transporte intermunicipal con el transporte urbano. Así mismo, podrán ser las proveedores de la red de estaciones de transferencia y cabecera en los sistemas de transporte previstos en el presente parágrafo. En ningún caso podrá incrementarse la tarifa al usuario de transporte urbano para cubrir cosas par uso de los terminales.

En todo caso, los vehículos de transporte intermunicipal que cubron ruios de medio y lorgio disioncilo deberán iniciar y terminar sus recordidos en las terminales de transporte intermunicipales habilitadas para tal fin.

PARÁGRAFO 60. (...)

PARÁGRRFO 7o. Con el propósito de integrar operacionalmente los SITM, los SITP los SETP con el transporte camplementario de las ciudades y/o el traruparte intermunicipal de pasajeros de carto distancia, las autoridades territoriales, conjuntamente con el Ministerio de Transporte según seo el casa, podrán promover meconismos de organización entre los mismos, o través de instrumentos como los acuerdos comerciales o convenios de colaboración entre empresas que estén debidamente habilitadas". Resolto y subrayas fuera de texto.

• De otro lado el artículo 34 ibidem, por el cual se modificó el art. 134 de la Ley 145b de 2011, dispuso: "Sistemo de Recaudo y Sistemo de Gestión y Control de Ficta de tronsporte. Les sistemus de tronsporte une seon cofinunciados con recursos de la Nación, adoptarán un sistema de recaudo centralizado, así como un sistema de uestión y control de flota, que integran los subsistemas de transporte complementario y de transporte musivo, integrado, estratégico o regional, utilizando mecanismos que así la permitan, en especial en el sistema do recaudo, el mecanismo de pago electrónico unificada y las sistemas de compensación entre operadoree, de asnformidad con lo dispuesto por la autoridad de transporte competente".

- ▶ Baio las anteriores premisas los actos administrativos que se han venido expidiendo y por los cuales se autoriza la complementariedad del SITM METROLINEA con el TPC, por parte de las autoridades competentes, corresponden a:
 - 1. Acuerdos Metropolitanos.
- ✓ Por Acuerdo Metro olítano No. 014 de 31 de a osto de 2012, se autorizó la alimentación del SITM con vehículos convencionales, previo a la entrada en operación de la subetapa II de la Fase I, basado en razones tales como "Que los condiciones de operación durante la transición al Sistema integrado de Tronsporte Público, deben atender a la satisfacción de la demanda de los usuarias, y al nuevo esquema que será implementado en forma paulatina, de forma que se mantengan los servicios prestadas par el transparte colectivo mientras que serán retiradas en farma gradual, coincidiendo con el montaje también gradual, del Skiema Integrado." "Que el Comité Asesor de Transporte Masivo mediante Acta de fecha 30 de Agasta de 2012, recomendó a la Autoridad Único de Transporte Metropolitano, adaptar las medidas que garanticen la continuidad en la prestación del servicio público de transporte terrestre de personas, en el Área Metropolitana de Bucaramanga, aportunidad en la que se acordó conceder un permiso especial y transitoria a las empresas a peradoras concesionarias del SITM, para que vinculen y operen en su totalidad la flota requerida para cumplir can la Estructura Operativa autorizada para la Subetapa II de la Fase I del SITM, sin darle cumplimiento al Compromiso administrativo de reducción de la sabreoferta de transporte, con el fin de superar las alteraciones del servicia público ocasionadas por las empresas de transporte, que en la actualidad afectan la prestación del servicia".
- ✓ Por Acuerdo Metropolitano No. 011 de Agosto 15 de 2017 se dispuso como instrumento de planificación en materia de transporte metropolitano, la Integración física, operacional y tarifaria del transporte público colectivo y el sistema integrado de transporte masivo del Área Metropolitana de Bucaramanga. Acuerdo que adicionalmente se estructura entre otras circunstancias o razones enii i) artículo 2.2.1.1.7.3 del Decreto 1079 de 2015 "la autoridad competente podrá en cualquier tiempo, cuando las necesidades de los usuarios lo exijan, reestructurar oficiosamente el servicio, el cual se sustentará en un estudio técnico en condiciones normales de demanda" il) la autoridad competente podrá aprobar convenios de colaboración empresarial bajo las diferentes figuras de asociación entre empresas habilitadas para su prestación eficiente, la racionalización y modernización del parque automotor en procura de la cómoda, segura y accesible prestación del servicio, tal como lo dispone el artículo 2.2.1.1.8.2 del Decreto 1079 de 2015.; iii) Que el Plan Integral de Desarrollo Metropolitano, Acuerdo No. 033 de 2015, en el Componente 3, Línea Estratégica 7, Programa 25 denominado, Implantación de un sistema integrado de Transporte Público Eficiente y Conflable, incluyó como objetivo elevar la calidad y ampliar la cobertura del servicio de transporte público en todo el territorio metropolitano, garantizando su articulación con los modos de transporte no motorizados. iv) que la implementación del sistema integrado de transporte masivo en la actualidad va en un 47% según información proporcionada por el Ente Gestor, v) que debe propenderse por la satisfacción del 100% de la demanda del servicio de transporte, por lo cual, se puede recurrir a la complementación, integración y articulación de las diferentes modalidades y servicios autorizados.) vi) que la operación conjunta de los dos sistemas de transporte, masivo y colectivo, aunado a la deficiencia de malla vial, ha dificultado la posibilidad de atención eficiente de las intenciones de viaje de los usuarios del transporte público formal.; vii) que el modelo de implementación del sistema de transporte masivo, no garantiza hoy la cobertura geográfica del área metropolitana de

Bucaramanga y el transporte colectivo ha limitado su cobertura, debido a las reestructuraciones.

Acuerdo que hace énfasis en la necesidad de implementación de un instrumento de planificación en materia de transporte metropolitano, por lo que, estableció la integración física, o eracional y tarifaria del Trans-orte Público Colectivo y el Sistema integrado de Transporte Masivo del Área Metropolitana de Bucaramanga, señalando como objetivos, entre otros: i) planificar la prestación del servicio del transporte público de pasajeros basado en el modelo de integración del transporte, coordinando la operación y definiendo aspectos tales como: requerimientos de flota, jerarquización de las rutas de transporte, infraestructura vial, entre otros aspectos relevantes; ii)garantizar la prestación de un servicio ambientalmente sustentable, eficiente, seguro, monitoreado tecnológicamente, con recaudo electrónico, vehículos en óptimo estado y el acceso de todos los usuarios, incluyendo a aquellas personas con movilidad y/o comunicación reducida.; iii) Implementar campañas ciudadanas respecto al uso del transporte público, soportada en las ventajas de la implementación del Sistema Integrado de Transporte Público- SITP, las mejoras en la cobertura y accesibilidad del sistema, la disminución de tiempo de viaje y por consiguiente de los costos generalizados de transporte.; iv) adelantar procesos de reorganización, integración y complementación con otras modalidades de transporte, garantizando la sostenibilidad del sistema y mitigando la sobreoferta del transporte colectivo.

Implementación sujeta a estudio que comprenda la estructuración técnica, administrativa jurídica y financiera del sistema integrado de transporte de pasajeros, en aras de garantizar el acceso al servicio en condiciones de óptima calidad, seguridad, economía y eficiencia.

De otro lado, cabe resaltar que en este acuerdo metropolitano, se dispone que la estructuración del Sistema de Transporte Masivo y el Transporte Público Colectivo, se desarrollará de manera gradual desde el punto de vista físico, operacional y tarifario, para lo que se consideró necesario implementar laboratorios de integración y/o pruebas piloto "en sectores del territorio metropolitano definidos entre las empresas de transporte pública calectivo, habilitadas en el radio de accián metropolitana, Metrolínea S.A. y el Área Metropolitana de Bucaramanga, con acompañamienta del Ministerio de Transporte y las autoridades de tránsito de los municipios de Bucaramanga, Floridablanca, Girón y Piedecuesta, debiendo la operación ser ojustada o las condiciones de seguridad, cobertura, integración, comadidad, occesibilidad, que permitan mejarar la movilidad del territorio y disminuir la contaminación que genera la forma de operación actual del transporte pública".

✓ Por Acuerdo Metropolitano No. 030 de Oldembre 15 de 2017, la Junta Metropolitana, concordante al instrumento adoptado en acuerdo metropolitano No. 011 de 2017, dispuso: "Artículo 1º. ORDENASE la integración del transporte público colectivo-TPC-con el sistemo de transporte masivo-SITM- del área metropolitana de Bucaramango, a través de un esquema de complementación, fijándose la competencia en el Área Metropolitana de Bucaramango como Autoridad de Transporte competente. Parágrafo 1. Para efectos de dar cumplimiento a lo ordenada, se establece un términa de sels (06) meses, para que Metrolínea S.A. y las empresas que prestan el transporte público colectivo formalicen el esquema de rutas complementarias, vencida el cual, la Autoridad de Transporte deberá lievar a cobo la reestructuración de las rutas na integradas en un término na superior a doce (12) meses. Parágrafo 1. Para efectos de dar cumplimiento a lo ordenado, se establece un términa de seis (06) meses, para que Metrolínea S.A. y las empresas que prestan el transporte público colectivo formalicen el esquema de rutas complementarias, vencida el cual, la Autoridad de Transporte deberá llevar a cabo la reestructuración de las rutos no integradas en un término no superlar a doce (12) meses. Parágrafo 2. Corresponde a Metrolínea S.A. establecer el cronograma de gradualidad en la Implementación y lo priorizoción en la prestación del servicio público

de cuencas o zonas de influencia, oplicando los criterios de eficiencia y economía y respetando, en todo caso el término de seis (6) meses estipulado.(...)".

✓ Por acuerdo Metro olitano No. 006 de 2018, se prorrogó el término previsto en el Acuerdo Metropolitano No. 030 de 2017, hasta el treinta (30) de agosto de 2019, conforme a cronograma anexo.

2. De las circulares del Ministerio de Transporte:

✓ Circular Conjunta de 20161010404321 de 30-09-2016, del Ministerio de Transporte, Ministerio de Hacienda y Crédito Público, Superintendencia de Puertos y Transporte, Procuraduría General de la Nación, Departamento Nacional de Planeación, la que se expide en aras de la sostenibilidad de los sistemas de transporte masivo, integrado y estratégico, resaltando la viabilidad jurídica, técnica y operativa en la integración de los servicios de transporte terrestre. Necesidad de la integración de los servicios como condición de propender por la realización del principio de acceso al transporte. Es un hecho notorio que las necesidades de movilización de los usuarios no se satisfacen en todas las ocasiones al interior de una sola modalidad de transporte, requiriendo el mismo, en no pocas oportunidades, la utilización de dos o más modalidades e incluso modos de transporte para alcanzar el destino propuesto y que dio origen a su viaje, por lo cuai conciuyen que sin la integración de los servicios no puede entenderse satisfecho el mencionado principio de acceso al servicio, ni garantizada la accesibilidad al mismo en términos de cobertura. Resalta de iguai manera la necesidad de tener ciaro los contextos espaciales de la integración de servicios, ya que estos pueden ocurrir en un contexto espacial que no desborde la jurisdicción Metropolitana, Distrital o Municipal, o en uno que se desarrolle en la jurisdicción Departamental o Nacional, resaltando la importancia de lo dispuesto en ei artículo 58 de la Ley 2336 de 1996 "Las autoridades locales no podrán autorizar servicios regulares por fuera dei territorio de su jurisdicción, so pena de incurrir en causai de mala conducta". Adicionalmente destaca que si bien las competencias están definidas por el perímetro y radio de acción, no puede pasarse por alto el principio de coordinación al interior dei Sistema Nacional de Transporte, como de manera específica lo dispone el numerai 3º, del artículo 3º. de la Ley 105 de 1993, disponiendo que "Los diferentes organismos del Sistema Nacional de Transporte velorán porque su operación se funde en criterios de coordinación...", lo que en opinión de la Corte Constitucional, "impone que su ejercicia se hago de manera armánica, de modo que la acción de los distintos órganos resulte complementaria y conducente al logra de los fines de la acción estatal. Esa coordinación debe darse desde ei momento mismo de la asignación de competencia y tiene su manifestación más clara en la fase de ejecución de las mismas²², sin olvidar que según lo afirmó la corporación, la "Coordinación implica participación eficaz en la toma de decisiones...*3, y es que finalmente "la autonomía de las entidades territoriales no se configura como poder soberano sino que se explica en un contexta unitario".4 Por lo que, en la elaboración de los planes de desarrollo, las autoridades territoriales, deberán tener en cuenta las políticas y estrategias del plan Nacional de desarrollo para garantizar la coherencia y que "Los planes de las entidades territoriales de las diversos niveles, entre si y can

² Colombia. Corte Constitucionai. Sentencia No. C-149; Expediente D-7828 y D-7843, marzo 04 de 2010. MP: JORGE IVAN PALACIO PALACIO.

¹ Colombia. Corte Constitucional. Sentencia No. C-157; Expediente D-001, septiembre 15 de 1992. MP. CIRO ANGARITA BARÓN.

⁴ Colombia. Corte Constitucionai. Sentencia No. C-535; Expediente D-1239, octubre 16 de 1996. MP: ALEJANDRD MARTÍNEZ CABALLERO.

respecto al Plun Nacional, tendrún en cuenta lus políticas, estrategios y programas que son de interés mutuo y le dan coherencia o las acciones gubernamentoles⁴⁵. Así mismo y en tratándose del l poder discresional del cual gozan las entidades estatales, dispone que éste debe ser en l concordancia con lo dispuesto en el art. 44 de la Ley 1437 de 2011, por lo que el contenido de una decisión debe ser: i) adecuada a los fines de la norma que lo autoriza, ii). debe existir una norma de rango constitucional o legal que la contemple expresamente; ill) su ejercicio debe ser adecuado a los fines de la norma que lo autoriza; (v) la decisión. debe ser proporcional a los hechos que le sirven de causa y frente al tema la Corte Constitucional ⁶ ha considerado: "(...). Ahoro bien, lo exigencia de motivación no se limita a un requisita meromente formol corente de todo cantenida. Lo otenuación en el deber de motivación al ejercer focultades discrecionales no implico que se pueda acudir o expresiones abstractas como "por razones del servicio" o "por necesidades de la fuerza". Este tipo de afirmaciones genéricas no le permiten al administrado conocer si la medida se ajusto a los fines de la narma que consagra la facultad discrecional, ni establecer si aquello es proporcional a los hechos que le sirven de causa. Para so Corte es claro que la calidad del servicio es el fin que justifica la existencia de toda función de la administración. Sin Embargo, cuando las autoridades adopten una decisión que fundamentan en el "mejoramiento del servicia", el requisito de exponer los motivos que sustentan la medida na se agata con la simple enunciación formal" Resalto fuera de texto. Se concluye que los procesos de integración se encuentran viabilizados en el artículo 2,2,1,1,8,1 del Decreto 1078 de 2015, lo que permite una visión integral de los municipios involucrados y la adopción de una decisión igualmente integral de transporte en cuanto <u>a las características de prestación</u> <u>del servicio,</u> de los equipos y el esquema para la fijación de tarifas, <u>se desarrollen con</u> pieno respeto de los derechos de todos los involucrados, sin el sacrificio innecesario de ninguno de ellos y sobre todo, en cuanto propendan por la racionalización de la oferta, la eficiencia operativa y financiera y garanticen una mejora sustancial en la calidad, comodidad y seguridad del servicio al usuario. Resalta que para que la integración pueda lograrse a través de la celebración de conuenios de colaboración empresarial, no es óblice ni impide que la misma pueda igualmente imponerse por ejercicio de autoridad, ya que es una condidón necesaria para gorantizar principios rectores y acceso al servicio, <u>siendo al interés ganeral privilagiado por sobre el interés particular, sobre todo en al</u> caso de los sistemas cofinanciados por la nación, en los que sus sistemas de recaudo y control de flota, deben integrar por disposición del legislador, los subsistemas de transporte complementario y de transporte masivo, integrado, estratégico o regional. Concivye que resulta fundamental entender que la integración no consiste en la creación de una única y nueva modalidad o modo de transporte, la integración no es otra cosa que l la articulación de los modos y modalidades existentes en dirección a garantizar condiciones de acceso adecuado a los usuarios.

✓ <u>Circular conjunta de 20161010404321 de 30-09-2016</u> expedida por el Ministerio de Transporte, Ministerio de Hacienda y Crédito Público, Departamento Nacional de Pianeación, Superintendente de Puertos y Transporte, Procuradora General de la Nación.

Conforme la directrices expuestas en circular antérior y en aras de garantizar el acceso y la calidad del servicio público de transporté terrestre de pasajeros, se considera conveniente y necesario sobre la base de la obligaciones contenidas en los convenios de cofinanciación

⁵ Recuérdese que por principio regror del transporte, según lo dispuesto en el I teral () del numeral 1 del artículo 3 de la Ley 105 de 1993, las autoridades de transporte deberán ejecutar sus políticas "racionalizando los equipas apropiados de acuerdo con la demando", adicionalmente, de conformidad con lo dispuesto en el inciso primero del artículo 71 de la Ley 336 de 1996, "No podró ordenarse la apertura de la licitación pública sin que previamente se haya comprobada la existencia de una demanda insatisfecho de movilización".

⁶ Corte Constitucional, Semencia No. T-265; Expedieme T-3347202, mayo OS de 2013. MP: JORGE IVÁN PALACIO PALACIO.

entre la Nación y las entidades territoriales, que se adelanten mesas de trabajo en las que l se diseñen acciones de mejora. Para los efectos se requiere: a. <u>Evaluación del Servicio</u> a ser llevada a cabo entre el ente gestor (Metrolínea S.A), la autoridad de transporte y las autoridades de tránsito, para el caso de los Municipios que integran el AMB, en aras de l adelantar el seguimiento a la cobertura actual en el SITM, en términos de satisfacción de l la demanda de movilización de los habitantes y <u>definidas sus necesidades</u> pader establecer la manera en que <u>la autoridad considera logrará satisfacerias.</u> Evalvación que conlleva a: 1. Estado actual de los cronogramas de implementación; 2. Estado actual de vinculación de la flota; 3. Nivel de coblettura del Sistema; 4. Estado actual de la etapa de reorganización y cronograma de desmonte de rutas del Transporte Público Colectivo. (TPC); 6. Gestión de la demanda. Aspectos anteriores relevante para llevar a cabo el l diagnóstico del sistema y <u>poder dar ini€io al plan de trabajo encaminado a la generación</u> de medidas que permitan mejorar las condiciones actuales de sostenibilidad del sistema. en el que se pueda definir y generar indicadores frente a las condiciones reales de operación y gestión de la demanda. B. Plan de choque: Buscando atender la demanda insatisfecha, se sugiere llevar a cabo procesos de reorganización, integración y complementación con otras modalidades de transporte, propendiendo, a su vez por la sostenibilidad del sistema y mitigar la sobreoferta de transporte público eolectivo en aspectos tales como: i) la superposicián de rutas (paralelisma), ii) prestación de servicies vi iii) trazados no auterizades, por lo que para efectas de lograr este fin, se sugiere: i): identificar empresas, servicios, corredores y puntos de mayor afectación a efectos de planificar el control operativo; ii) construcción de un modelo de seguimiento, evaluación y operación, iii) Generar un indicador que cuantifique y realice una medición efectiva para : los controles de la informalidad, iv) Revisión sebre el cumplimiento de la normatividad de l las empresas que prestan el servicio de transporte público colectivo, v) elaboración de un dacumento téenico que muestre los resultadas de las operativos, en las euales se identifiquen las empresas y las rutas, vi) identificación de puntos de control y mayor. afectación de la demanda de los SITM por efectos de la llegalidad, enfocado a mitigar la informalidad del transporte público colectivo y/o el uso de otros vehículos no autorizados. para el transporte público de pasajeros. <u>C. Plan de mejoramiento de los sistemas.</u> Se deben evaluar las condiciones para la generación de un nuevo plan de implementación, detallando las acciones necesarias para iniciar las procesos de redefinición de los aspectos. <u>técnicos, operativos, financieros y ide gobierno corporativo, e indicando las condiciones </u> <u>que desde los aspectos legales requieran consideración. Como mínimo los planes de </u> mejoramiento deben contener: i) plan de vinculación de flota, ii) plan y cronograma de implementación de servicios, iii) plan y cronograma de desmonte de las rutas del TPC, en l aras de aumentar la demanda de pasajeros movilizados, iv) plan complementarió con un servicio prestado a través del transporte público convencional, buscando mayores. frecuencias y calidad del servicio., v) plan de seguimiento a la gestión de la demanda. ${f D}_i$ Reestrycturación técnica, legal y financiera. En primera instanela los cambles que se propongan deben ser informades al Gobiernos Nacional, con el fin de mantener una coordinación y colaboración con las entidades del estado. Respecto a las posibles acciones de reestructuración de la operación de los sistemas, <u>se debe procurar hacerlas a</u> l través de procesos concertados para la modificación de los contratos vigentes, sin perjuicio que las nuevas condiciones se impongan unitateralmente por el órgano gestor. en ejercicio de las facultades que le corresponden de conformidad con los artículo 16 y 17 de la Ley 8B de 1993, cuando las negociaciones sean infructuosas y las necesidades. del servielo público esencial así lo impongan.

✓ <u>Circular del Ministerio de Transporte 28172100298221 de 21-07-2817</u> suscrita por la Coordinadora de la Unidad de Movilidad Urbana Sostenible. Per la eual avala la prueba

plioto de integración del transporte colectivo con el transporte masivo en búsqueda de ofrecer un mejor servicio de transporte con calidad, seguridad y amígable con el ambiente, buscando entre otros objetivos contrarrestar la informalidad; para lo cual deberán guardar coherencia con las políticas de las regiones y desarrollarse con pleno respeto de los derechos de todos los involucrados. Para lo cual debe contarse: i) con un estudio que justifique su viabilidad técnica, legal y financiera, ii) la autorización que se llegue a dar a las empresas de transporte público colectivo, debe ser regulada de manera detallada por la <u>autoridad de transporte de la jurisdicción</u>, III) la prestación del servicio que se autorice a través del o los convenios de colaboración, de be restringirse a empresas que presten su servicio en el transporte público complementario, iv)los vehículos utilizados bajó este esquema, deben corresponder a la tipología homologada para el transporte público colectivo, lo cual excluiría las tipologías del transporte masivo.

- > <u>De las normas de orden legal en materia contractual y relevantes en el proceso de complementariedad que nos ocupa.</u>
- ✓ El artículo 32 de la ley 80 de 1993 en el numeral 4° define de la siguiente forma el contrato de concesión:

"4". Contrato de Concesión. Son contratos de concesión las que celebran los entidodes estotoles con el objeto de atorgor o una persano llomodo concesionario la prestoción, operación, explotación, organización o gestión, total o parcial, de un servicio público, o la construcción, explotación a conservación total a parcial, de una obra o bien destinadas al servicia a usa pública, así camo todas aquellas actividades necesarias para la adecuada prestación a funcianamiento de la abra a servicio por cuenta y riesgo del concesianaria y baja la vigilancia y cantrol de la entidad concedente, a cambio de una remuneración que puede consistir en derechos, tarifas, tosas, valorización, a en la participación que se le otorgue en la explotación del blen, a en una suma periddica, duica a parcentual y, en general, en cualquier atra madalidad de contraprestación que las partes acuerden."

La definición del contrato de concesión comprende las tres modalidades del mismo, <u>la de</u> <u>servicio</u>, la de obra y la de bienes públicos, regulándolas por igual. Hay que destacar dos de los diferentes elementos en esta definición, la entrega u otorgamiento de potestades y el objeto concedido. En cuanto al primero de éstos, el vocablo otorgar empleado por la ley designa dos fenómenos jurídicos especialmente importantes, a saber: de una parte que el Estado siempre mantiene la titularidad del bien, obra o servicio concedido, por lo que sólo entrega su utilización o construcción, lo que implica la temporalidad del contrato; y por otra, que le entrega al concesionario las facultades póblicas inherentes al objeto y necesarias para su desarrollo.

✓ El art. 16 ibidem, dispone:

"Artículo 16. De la modificación unilateral. Si durante la ejecución del contrate y para evitar la paralización o la afectación grave del servicio público que se deba sotisfacer con él, fuere necesario introducir variaciones en el contrato y previamente las partes no llegan al acuerdo respectivo, la entidad en acto administrativo debidamente motivado, lo modificará mediante la supresión e acicién de obras, trabajos, suministros o servicios.

Si las modificaciones alteran el valor del contrato en un veinte por ciento (10%) o más del valor inicial, el contratista podrá renunciar a la cantinuación de la ejecución. En este evento, se ordenará la liquidación del contrato y la entidad adoptam de manera inmediata las medidas que fueren nacesarias pora garantizor la terminación del objeto del mismo.".

El texto subrayado en el Inciso segundo de este artículo fue declarado exequible por la Corte Constitucional, mediante sentencia C 949 del 5 de septiembre de 2001 con ponencia de la Dra. Clara Inés Vargas Hernández. Los fundamentos de la decisión fueron:

- 1. La modificación uniteteral del contrixtx estatal es une feçulted que el legislador le ha attorgedo a la administración cuando ésta actúa como contratante en un negocio jurídico de carácter estatal. Esta medida debe adoptarse solsmente cuando dentro de la ejecución de un cantrato re presenten dircunstancias que puedan paralizar a afectar la prestación de un servicio público que se deba satisfacer con este instrumento.
- 2. Cuando las modificaciones alteran el valor del existrato en un 20% o más del xalor inicial, el artículo 16 permite que el contratista pueda renunciar a la continuación de la ejecución, evento en el cual la entidad contratante debe ordenar la liquidación del contrato y adeptar de manera inmediata las medidas que fueren necesarias para garantizar la terminación del ebjeto contractual, determinación que se juzga razonable si se tiene en cuenta que, de un lada, no parees juste que frente a esta circunstancia se constriba al contratista para que culmine una xibra que pueda acarrearie consecuencias económicas desfavorables.
- 3. En caso de que el contratista haya renunciado a la continuación de la ejecución, las entidades estatales están habilitadas para actuar de manera inmediata tomando las medidas indispensables que aseguren la terminación del objeto del contrato, tante más si retiéne prevente que conforme a lo prescrito en el artículo 14 de la Ley 80 de 1993, ellas tienen a su cargo la dirección general y responsabilidad del ejercer el control y vigilancia de la ejecución del contrato
- 4. Nx fiene fundamento alguno la acusación contra las expresiones demandadas del artículo 1x, toda ver que la facultad de la entidad estatal para tomar posesión de la ebra o continuar inmediatamente la ejecución del xbjetx del contrate a traxés del garante o de xtre contratista una vez sea declarada la caducidad de un contrato, debe someterse a los principlos contenidas en el artícule 2ú9 Superior y en la Ley 80 de 1983. Finalmente, se aclaró que la declaratoria de caducidad, así como las restantes medios que pueden utilizar las ontidados ostatalos para el cumplimiento del objeto contractual, son una herramienta de uso cocepcional cuya finalidad es exitar la paralización e afectación grave del servicie con prevalencia del interés público social, justificación que constitucionalmente co considera razonable y psoporcional". Resa te fuera de textx.

✓ La Ley 1437 de 2011, en su art. 44 respecto a las decisiones discrecionales dispone:

"ARTÍCULO 44. DECISIONES DISCRECIONALES. En la medicia en que el contenido de una deciaión de carácter general o partícular sea discrecional, debe ser adecuada a los fines de la norma que la sutoriza, y propercienal ales hechos que le sirven de causa."

Con relación al tema, el H. Consejo de Estado en Sala de Consulta y Servicio Civil 7, expuso: "En relación con los distintos objetos que pueden ser concedidos, interesa únicamente el caso del *servicia público*, para lo cual acude la Sala a la definición legal contenida en el mismo Estatuto General de Contratación de la Administración Pública, que en el artículo 2°, y con la advertencia de que se aplica "para los solas efectos de esta ley", dice:

"Articulo 2"....

"3" Se denominan servicios públicos: Los que están destinados a satisfacer necesid4des coiecdivas en forma general, permanente y continua, bajo lo dirección, regulación y control del Estado, así como oquellos mediante los cuales el Estado busco preservar el orden y asegurar el cumplimiento de sus fines."

De acuerdo con el artículo 28 de. Código Civil, cuando el legistador haya definido expresamente una palabra para ciertas materias, ea nesesprio atenerse a su significado legal. Existiendo como en este caso una definición del servicie público en el Estatute General de Contratación de la Administración Pública, para tipificar un contrato de concesión como de servicio público, debe emplearse la definición legal que viene de transcribirse.

(..)

Las leyes 105 de 1993 y 336 de 1996. La ley 105 de 1993, define el tranaperte público como "unx industria encaminada a garantizar la movilización de personos o cosas par media de vehículos apropiados a cado una de los infraestracturas del sector", y califica su opgración come "an servicie público, regulado por el Estado y óajo su control y vigilancia en aras de su calidad, aportunidad y

⁷ CP. Enrique José Arboleda Perdomo, Rac. 1957; 13 de agesto de 2009.

seguridad." ⁸ La ley 336 de 1993 establece una especial protección estatal para el transporte; señala que "camo servicio público continúa baja la dirección, regulación y control del Estado"; dispone que el transporte público por "tener el corácter de esencial y regulado, implica la prelación del interés general sobre el particular"; y también define la "actividad transportadoro" como "un conjunto organizado de operaciones" que permite llevar a las personas y a las cosas de un lugar o otro, utilizando une o varios modas y de acuerdo con las regulaciones de las autoridades competentes.⁹

"una mejoro del objeto contratado y una mejor prestación del servicio público encomend×do o la €ntida¢ pública contrat×nte".

[._]

4º. La interpretación del artículo 16 de la ley 80 de 1993.

elce el primer inciso del artícule 16 de la ley 80 de 1993:

"ARTICULO 16. **DE LA MODIFICACION UNILATERAL.** Si durante la ejecución del controto y para evitar la poralización a la afectación grave del servicio pública que se deba satisfacer con él, fuere nesesorio introducir variaciones en el contrata y previamente las partes no ilegan al acuerdo respectivo, la entidad en acta administrativa debidamente mativada, la modificard mediante la supresión a adición de obros, trabajos, suministros o servicios.

* *

Un comentarie inicial de este artícule consiste en distinguiz entre las situaciones que permiten la modificación del contrato y los procedimientos para hacerlo. Las situaciones son la porolización y lo afectación grave del servicio público, y los procedimientos son dos: el común acuerdo, y el acto unilateral si no se obtiene aquel. No existe una reglamentación en la ley paza buses rel socerdo, de manera que las partes pueden convenirlo, blen sea en una cláusula del centrate o cada vez que fuere necesario. Cabe anotas que, a pesar de su clazidad, esta norma generalmente se interpreta y comenta bajo la exclusiva óptica de una potestad excepcional y por lo mismo unilateral, dejando de lado los necesarios análisis de la posibilidad de convenir modificaciones.

Un segundo parecer fermula la Sala a partir del verbe "evitar" utilizado por la norma. Según el Diccionario, significa "apartar algún dalla, peligro o molestia, impidiendo que suceda", lo que permite interpretar que la norma está indicando que la administración debe anticiparse a un resultado posiblemente dallino que puede llegar a suceder más adelante en el tiempe. Es obsurde esperar a la paralizador e a que el servicie público se afecte, hay que hacer lo posible para que esto no ocurra. Este

⁸ Ley 105 de 1993 (diciembre 30), "Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos emze la Nación y las Entidades Territoriales, se zeglamema la planeación en el sectoz transporte y se dictan otras disposiciones." Art. 34. "Principlos del transporte público. El transporte público es una industria encaminada el garantizaz la movilización de personas o cosas por medio de veniculos aprapiados a cada una dellas infraestructuras del sectoz, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarias, sujeta a una cantraprestación econámica y se regirá por los siguientes principios: / 1. Del acceso al transporte.../ 2. Del carácter de servicio público del transporte. / La operación del transporte público en Colambia es un servicio público bajo la regulación del Estada, quien ejercerá el comirol y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación en condiciones de calidad, vigortunidad y seguridad.../[...].

Lev 336 de 1956 (diciembre 2D) "Por la cual ce adopta el estatuto nacional de transporte". Art. 4º. "El transporte gozará de la especial protección estatal y estará sometico a las condiciones y beneficios establecidos por las disposiciones reguladoras de la materia, las que se incluirán en el plan nacional de desarrollo y como servicio público continuará baja la dirección, regulación y control del Estado, sin perfucio de que su prestación pueda serie encomendada a les particulares." Art. 5º. "El carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado que la ley le otorea a la operación de las empresas de transperte público, implicará la prelación de interés general sebre el particular, especialmente, en cuanto a la garantia de la prestación del servicio y a la protección de los usuanos, canforme a los derechos y obligaciones que señale el reglamento para cada modo. / El servicio privado de transporte es aquel que tiende a satisfacez necesidades de movilización de personas o cosas, dentro del ámbito de las actividades exclusivas de las periorias nativiales y/o juridicas. (...)."pirt. 6º. "Por actividad transportadora se entiende un conjumo organizade de operaciones tendientes a ejecutar el traslade de personas o cosas, separada a conjuntamente, de un lugar a otra, utilizanda una o vazios modos, de conformidad con las autorizaciones evoedidas par las autazidades eximpetentes basadas en los reglamentos del Gabiemo Nacional." (Il as medas de transporto corresponde al terrestro, fluvial, marítimo, aóreo, férreo.)

implica una labor de planeación y de prevención necesaria para que la modificación del contrato evite el itecho defino que se enticipa. Se anota que el artículo 18 del mismo Estatuto, al definir las situacienes en las que se puede declaraz la caducidad de un centrato estatal, utiliza el mismo concepto, exigiendo de la administración una actuación preventiva más que sancionadora.

Las expresiones "paralización" y "alectoción grove", corresponden a dos situaciones diferentes que pueden presentarse respecto de la prestación del servicio. La interpretación gramatical de las palabras zsi lo demuestra, pues la primera indica que una actividad, l'uncionamiento o proceso se detienen, se quedan quietos, mientras que la segunda denota continuidad peze alterada, eambiada, menoscabada. En la primera de ellas el servicio se interrumpe, mientras que en la segunda continúa pero afectado, es decir se entrega de mala calidad, sin las cazactezísticas suficientes para que sea exeptado sin reparos por los usuarios o beneficiarios del mismo.

La hipótesis de la afectación grave debe ser interpretada en censonanxiz con los artículos 14 y 2° numeral 3° del mismo Estatuto, pues en el primero de los citados se establece que las finalidades de las potestades de tilrección y control, son las de "evitar lo paralización o lo afectación grave de los servicios públicos o su corgo y asegurar lo inmediato, continua y adecuada prestación"; y la definición de servicio público que trae la segunda norma citada, exige que se preste en "forma general, permonente y continua." De estas regias se desprende con mayor ciaridad que para la ley no se trata de prestar de cualquier manera e servicio, sino de manera adecuada, general, permanente y continua, esto es, de buena calidad.

Exige el artículo 16 que la afectaxión sea grave, es decir que tenga implicacion es de fondo en el servicio público de que se trata. Nuevamente utiliza la ey expresiones de textura abierta, las cuales deben aplicarse prudentemente en cada caso xoncreto. $(...)^n$.

Para la situación que nes ocupa, "tanto la afectación como la mejora del servicio público deben ser realmente sustanciales, que redunde favorablemente en los diferentes aspectos y aircunstancias de la prestación que se le entrega a la comunidad, como la oportunidad, eficacia, costo, general dad, tecnología apropiada, cumpliendo los estándares de calidad generalmente aceptados, etc. La administración debe pondezar los efectos de mantener el servicio en las xondiciones inicialmente xentratadas frente a los que se producirían en caso de modificación, y demostrar que sin la modificación se afectaría gravemente el servicio en un futuro más o menos cercano.

En tanto se reúnan las xondiciones anteriormente expuestas, es xlaro que, cuando exista la necesidad demostrada de modifixar un contrato estatal con mizas a evitar graves afectaciones de servicio por no obtener una mejoría en la prestación a xargo del xoncesionazio, el o puede hacerse dentro del marco del a nículo 16 transcrito, según el cual debe buscarse primero un mutuo acuerdo y si no se obtiene, la administración debezá imponenta mediante acto administrativo debidamente motivado.

Surge como interrogante dilucidar si sería necesario que el hecho que permite la mejora en el servicio e que pudiere afectar el servicio ocurriera con posterioridad a la firma del contrato. Al respecto se observa que el anículo 16 no califica en absoluto las dircunstancias que pueden dar lugar a la parálisis o a la afectación grave del servicio, de manera que es indiferente que fueran conocidas e, si debieron serle, si se previeron y fracasaron los mecanismos para su regulación, etc. En la actualidad, y dada la teoría constitucional que subvace en materia de prestación de servicios públicos a cargo del Estado, la mejor y más eficiente prestación de ellos, aún en caso de error o culpa de la administración, es razón suficiente para su modifixación, como bien lo expresan los profesores ecpañoles Garxía de Enterria y Fernández:

"Elmites en este sentido no existen ni pueden existir, porque las exigencias del Interés público, el servicio o lo comunidad, no pueden quedar comprometidos por el error inicial de la Administración contratante o por un cambio en las circunstancias ariginalmente tenidas en cuenta en el momenta de contratar. El interés general debe prevolecer en toda caso y en cualesquiero circunstancias, porque, de atro modo, seria la propia comunidad la que habría de paciecer las consecuencias. Obligar a la comunidad a soportar una corretera, un pverto a un embalse mal planteados ab initio, inútiles o ineficaces desde su

¹⁶ D.R.A.E. Paralización, paralizar: "Detener, entorpecer, impedir la acción y movimiento de algo". / Afectar: "...5. menoscabar, perjudicar, influir desfavorablemente. / 6. Produxiz alteración e mudanza en algo".

mism**a** concepción, por un simple respeta al contractus lex na tendriu sentido. Al servicio del interés público y de sus concretos e insosiayables exigencias, el lus variandi de la Administración controtonte es ilimitado en extensión a intensidad, yo que el interés público prima sobre cualquier otra consideración. ¹⁷⁷¹⁷.

- De las cláusulas relevantes en cada uno de los contratos de concesión suscritos por Metrolínea S.A y cada uno de los concesionarios.
- ✓ Contrato de Concesión Uno y Dos de la Operación, suscrito entre METROCINCO PLUS S.A. y MOVILIZAMOS S.A., con METROLINEA S.A.

Cláusula 3: "Otorgar en cancesión no exclusiva, canjunta y simultóneo can atros concesionarios y exclusivo con respecto o operadores autorizadas de transporre público calectiva, solvo en lo prevista por los derechos de pasa, de la expletación del servicio público de transporte masivo del Sistema Metralinea, al concesionario, por su cuenta y riesga, en los términos, baja las candiciones y con las limitaciones previstas en el contrata.

Dicha concesión otorgará al consesionario: (i) el derecho a la explotación del servicio pública de transporte masiva en l'm rutas trancales, las rutus pretrancales y en lus rutos alimentadoras del Sistema Metralinea pura las fuses 1 y 2, a través de la participación del concesionaria por la prestación del servicia y (ii) el permiso de operación al concesionaria poro la prestación del servicia pública de transporte masivo, previo trámito ante oi Área Motropolitana de Bucaramango."

Cláusula 4. Régimen Aplicable. "El presente controto de consesión instrumenta lo relación de carácter contractual que vinculará a Metrolineti S.A. y al cancesianaria ti partir de la fechti de inicia de vigencia, como portes que son del cantroto. Dicha relación contractual estaró sometida a las disposiciones, reglas y principios que rigen los cantrotos selebrados por entidades públicas, particulturmente en aquellas aspectos que se encuentron expresamente regulados por la ley 88 de 1993 aplicables til contrato de concesión, y los demás normas que iti sustituyan, desarrollen o regiomentente los demás aspectos se regirá por los normas de derecho privado".

Cláusula 5. Naturaleza del Servicio. "El concesionarie expresamente declara y acepta que el servicia que presta tiene el carácter de servicio pública para todas las efectas legales y can las consecuencias que de su naturaleza se deriven.".

Cláusula 122. Modificación Unilateral. "Si durante la ejecución del presente contrato, para evitar la paralización o la afectoción grave en la operación del Sistema Metrolinea fuese necesario introducir variaciones en el contrato, y previamente las partes na llegaran al acuerdo respectivo, Metrolinea S.A., mediante acto administrativo debidamente metivado, podrá modificor de munero unilateral el presente contrato, por las causales y en los condiciones previstas en la ley 80 de 1993, e en las normas que la adicionen, madifiquen o sustituyan".

Clávsula 156. Relaciones entre las partes. "...b) Ninguno de las portes tendrá derecho, facultad a compramisa alguna, in pura actuar en nombre de litratm porte, ni para ser su agente a representante, ni para comprometerla en farmo alguna. Ninguna de los clávsulas de este contrata podrá interpretorse en el sentido de crear una relación distinta entre las partes a la de una concesión en las términas de este contrato. Las partes no protenden crear ningún derecha ni atorgar ninguna acción o ningún tercer beneficiaria de este contrato. e) Este contrato na podrá ser modificado sina par acuerdo escrito debidamente firmado par los representantes autorizados de los partes. Sin perjuicio de lo establecida respecto a in modificación aniinteral en la cláasula"., (...) e) ra falta o demora de cualquiera de las partes en ejercer cualquiera de las facultades o derechos consagrados en este contrato, o a exigir su camplimienta, no se interpreturá como una renuncia a dichos derechos o facultades, ni afectará la validez total o parcial del Contrato, ni el derecha de los respectivos partes de ejercer posteriormente

[□] Eduardo Garda de Enterria y Tomás-Ramón Fernánder, "Curso do Derecho Administrativa D. Edición.

Duodécima, Ed. Civitas. Madrid 2004, Pág 745.

^U Consejo de Estado. Saia de Consulta y Servicio Civil. CP Enrique José grboleda Perdomo. Rad.1952. 13. de agosto de 2009.

tales facultades o derechos, solvo en el caso de términos preclusivos establecidas en el contrato dentro de las procedimientos que rigen los diferentes actuaciones de las partes."

Clávsula 171. Modificación del contrato: "Salvo por los derechos de modificación otorgodos a Metrolínca S.A. en el presente contrato, éste solomente podrá ser modificado per medio de documento escrito debidamente suscrito por representantes cutorizados de cada una de los partes.".

✓ Contrato de Concesión del Sistema de Recaudo y Control del Sistema integrado de Transporte Masivo del Área Metropolitana de Bucaramanga, suscrito por Metrolínea .S.A y Transporte inteligente S.A. "T.I.S.A".

Cláusula 1º:: "Cl presente contrato de concesión, sus cláusulas y las demás documentos que hagan parte de él, debesón interpretarse conforme a la noturaleso y alcance del mismo. En tado caso, los términos que se incluyan en las cidusulas y anexos del presente contrato, se entenderán según su sentido natural y abvia, salvo el caso de las palabras que se definen en el presente contrato o en el pliego de candiciones al que se encontró sometido el proceso de selección que dio origen al contrato, las que para tados los efectos legales se entenderón según el alcance y significada que alli se les otorga. Harán parte del presente contrato y de sus anexas, para efectos de interpretación y alcance de los derechos y obligaciones, el pliega de condiciones y la propuesta presentada par el concetionario. En caso de discrepancio entre el presente contrato y el Anexo No. 3 de la licitación pública M-LP-002-2007 prevalecerán las ciáusulas contenidos en el primero."

Clávsula 3º:: "Otorgor en concesión el Sistemo de Recoudo y Control del Sistema Integrado de Transparte Masivo del Áreo Metropolitana de oucaramango, sobre la operación y a opción exclusiva de Metrolinea S.A. sobre las expansiones de la misma.

El cancesionario realizará los siguientes otalvidodes descritos de monera generol, por su cuenta y riesgo, bajo la vigilancia y control de Metreilheo S.A., de acuerdo con los alcances previstos en el presente contrata de concesión, en tus anexos y en los documentos que forman parte del mismo:

- e) El diseño, el suministro, la implantación, las pruebas, la integración tecnológica de los sistemas de eumunicaciones, de recoudo, de cantrol y gestión, de manitoreo de imágenes, de información y de atencian al usuerla dentro del Sistema Similnea del Sistema Metrolínea.
- b) La puesta en marcho de los sistemos de comunicaciones, de recaudo, de contral y gestión, de monitorea de imágenes, de información y de otención al usuaria dentro del Sistemo Similnea del Sistema Metrolíneo.
- El muntanimiento y la renovoción lecnológica de los sistemas de comunicaciones, de recuado, de cantrol y gestión, de monitorea de imágenes, de información y de atención al usuario dentra del Sistema Simlinca del Sistemo Metrolínea.
- d) Le explotación comercial del servicio especializado de recaudo por concepto de venta de pusajes del servicio de transporte pública de pasajeros del Sistema Metmilnea".

Cláusula 4. Régimen Aplicable. "El presente controta de concesión instrumenta la relación de carácter contractual que vinculará o Metrolínea S.A.-concedente y al concesionario del Sistema de Recaudo y Control. Dicho relación contractual se encuentra sometida a las disposiciones, reglas y principios que rigen los contratos eclebrados por entidades estatales, particularmente en aquellas aspectos que se encuentran eupresamente regulados por la ley 8á de 1993, y las demás normas que la sustituyan, desamallen o regiomenten. En las demás aspectos se regirá par las normas de derecho privado, comercial, civil, de procedimienta y contenciaso administrativo".

Cláusula 6. Cuexistencia con otros Contrato Relativos al Sistema Metrolinea: "Coexistirán con la concesión que se otorgo por el presente contrata, otros contratos o concesiones para la funcionalidad del Sistema Metrolinea, el desarrollo de la infraestructura y el desarrollo de otros actividades canexas e samplementarias para la prestación del servicio público de transporte masivo de pusajeros en el Árca Metropolitano de Bacaromanga, no contenidos dentro del alcunce del gresente contrato. El concesignario declara expresamente que canace y ocepta esta circunstancia, y que

reconoce a Metralinea S.A. como gestar y titular del Sistema Metralinea, y por lo tanta acepto y se somete a tados in decisiones que Metrolineo S.A. adopte, en relación con la celebración de las contratos que requieran poro habilitar Ix prestación del servicio de transparte de posajeros en el Sistema Metrolineo, aceptando así mismo de monera explícita y sin condicionamientos su coexistencia con el presente contrato. Sin embargo, la concesión que se atorgo mediante el presente contrato, es única y exclusivo, para la explotación del Sistema de Recaudo y Control del Sistema Metrolinea, excepto en la relacionada con las expansiones del Sistema Metrolinea." Resalto fuera de texto.

Ciáusula 138. Madificación Unitateral. "Si durante la ejecución del presente contrata, para evitar la parolización o la ofectación prave en la operación del Sistema Metrolinea y del servicia de recaudo, fuese necesaria intraducir variaciones en el cantrata, y previumente las portes no llegaron al acuerdo respectivo, Metrolinea S.A., mediante octo administrativo debidamente motivado, podró modificar de manera unilateral el presente contrata, por los cousales y en las condiciones previstas en la ley 80 de 1993, o en las normas que la adicionen, modifiquen a sustituyan."

Ciávsula 148. Relacianes entre las partes: "...b) Ninguna de las portes tendrá derecha, facultad o nampmmisa alguna, ni para actuar en nambre de la niro parte, ni para ser su agente a representante, ni para comprometería en forma alguna. Ninguna de las clávsulas de este contrato podró interpretarse en el sentida de creor una relación disginto entre las partes a la de una concesión en los términos de este cantrato. Las partes no pretenden crear ningún derecha ni otorgar ninguna acción a ningún tercer áeneficiaria de este cantrato. Este contrato na podrá ser modificado sina por acuerda escrito debidamente firmado por las representantes autorizados de los partes. Sin perjuicia de la establecido mispecta a la modificación unilareral en la nidusula", (...) e) un folta o demora de cualquiera de las partes en ejercer aualquiera de las facultades a derechos consegrados en este contrato, a a exigir su numplimienta, no se interpretará como una renuncia a dichos derechas a facultades, ni afectará in validez tatal a parcial del Contrato, ni el derecha de los respectivos partes de ejercer posteriormente tales facultades a derechos, solva en el caso de términas preclusivos establecidas en el contrato dentro de las procedimientos que rigen las diferentes actuaciones de los partes.".

Por último se presenta un consolidado de las normas anteriormente señaladas y sobre las cuales ha de edificarse las negociaciones a ser llevadas a cabo en el proceso de complementariedad del SITMM con el TPC.

Arts. 2, 311, 365 Constitución Nacional.

Ley 336 de 1996; arts. 2, 3, 5, 6, 8, 17, 18.

Ley 105 de 1993: arts 2º, 3º., incisa 2º, Art. 5º.

Oecreto Nacional 170 de 2001.

Acuerdo Metropolitano (AME) No. 005 de 2003.

Ley 1625 de 2013. Art. 2º., art. 7º. Literai n), p); art. 20 literai e) numerales 1 y 3.

Ley 1682 de 2013, art. 8°.

Decreto Nacional 1079 de 2015, arts. 2.2.1.1.1.1; 2.2.1.4.5.1; 2.2.1.1.2.1; 2.2.1.1.5.4; 1.1.2.1.7.3; 2.2.1.1.8.1; 1.1.1.2.1.3.2.

Oocumentos CONPES 3167 de 2002, 3260 de 2003 y 3368 de 2005.

Oecreto 087 de 2011. Arts. 2,13.

Resolución 269 de 2012 del Ministerio de Transporte.

Pian Nacional de Desarrollo 2014-2018. Ley 1753 de 2015. Arts. 32, 34.

Acuerdos Metropolitanos (AMB) Nos. 014 de 31 de agosto de 2012, 011 de Agosto 15 de 2017, 030 de Diciembre 15 de 2017, 006 de 26 de junio de 2018.

Circulares Conjuntas (Ministerio de Transporte y otros) Nos. 20164000392331 de 32-08-2026 y No. 20262020404322 de 30-09-2016.

Circular del Ministerio de Transporte- UMUS 20172100290221 de 22-07-2027.

Arts. 29., 39., 14, 16, 32 nvmeral 49 Ley 80 de 1993.

Art. 28 Cod. Civil.

Sentencia Corte Constitucional C-949 de 5 de Septiembre de 2001. MP. Ciara Inés Vargas Hernández.

Concepto del H. Consejo de Estado. Sala de Consvita y Servicio Civil. CP. Enrique José Arboleda Perdomo. Radicado 1952, 13 de agosto de 2009.

Con toda atención.

MARÍA EUGENIA ALBA CASTELLANOS.

T.P. No. 37752 del C.S.J.

N 1 8 30 5 1 3 8 / 1

Bucaramanga 19 de marzo de 2019

Señores

HONORABLE CONCEJO DE BUCARAMANGA Att. HONORABLE CONCEJAL WILSON MORA

Presidente Cauded

ASUNTO: RESPUESTA INTERROGANTES SESION PLENARIA DE MARZO 12 DE 2019.

Respetado Señores:

En atención a los interrogantes presentados por los diferentes corporados en la sesión plenaria del pasado miércoles 12 de marzo del corriente, en virtud de la citación que se hiciera a la suscrita para la presentación del informe de gestión correspondiente a la vigencia 2018, me permito dar respuesta a cada uno de los interrogantes manifestados por los Honorables Concejales, de acuerdo al orden de las intervenciones realizadas, en los siguientes términos:

Honorable Concejal PEDRO NILSON

1. Solicita estados financieros con notas contables.

La información solicitada será remitida una vez sea aprobada por la asamblea General de Accionistas de la entidad.

2. Relación de los contratos de los abogados de los últimos 3 años.

			CONTRACT	9000 80				
(29)	non-ce s	CUATRATURIA	perero.	PLATE.	94,087 964,04	TREAM.	PERMA. PLNML	HITTOU
104	15/01/2016	FRECTY FABIAN SUAREZ FLOREZ	PRESTAR SERVICIOS PROFESIONALES COMO ABOGADO À LA SOCIEDAD METROLINEA S.A., BRINDÁNDOLE ASESORÍA JURÍDICA, ROPRESTINTÁNDOLA JUDICIAL Y/O BETRAUDICIALANEN EL Y BRINDANDO AS SORÍA Y ACOMPARAMIENTO AL COMITÉ DE CONCILIACIÓN	3 Height	\$15,729,000,00	18/01/2016	17/04/2016	/ Bus. UNIO
039	05/32/2016	LUIS RALL CARVAJAL ALMERDA	PRESTACIÓN DE SERVICIOS PROFESIONALES PARA BRINDAR ASESORÍA Y APOYO A LA OFICINA ASESORA JURÍDICA DE METROLEMEA S.A., EN LOS ASINTOS JURÍDICOS, LEGALES Y REGULATORIOS QUE LT SEAN FICCONFAIDADOS.	11 PM SES	\$71,530,000,00	04/02/2016	30/12/2016	FEMALLZACO
oks	17/03/2016	MARISELA QUINTERO PALONINO	PRESTACIÓN DE SERVICIOS PROPESIONALES DE UN ABOGADO PARA EL ARCYO Y ACOMPARAMENTO JURÍDICO A LA GESTIÓN DE LA SECRETARIA GOVERAL Y OFICINA ASESORA JURÍDICA DE METROLINEA S.A.	3 MESES	\$4.000,000,00	23/02/3016	22/05/2016	FIKALIZACO

Area: Secretaria General / Metrolinea S.A. Radicado: 639 Folos: 33 Anexos: 2

echa: 2019-03-19 15.12:31

metrolínea

NIL830.507.387-3

068	18/04/2016	ROMAN ANDRES VELASQUEZ CALDIRÓN	PRESTAR SERVICIOS PROFESIONAIES COMO ABOGADO A LA SOCIADAD METROLINEA S.A. BRINDÁNDOLE ASPSORÍA XRÍDICA, REPRESENTÁNDOLA XOTCIAL Y/O EXTRAJUDICIAMENTE Y BRINDÁNDO ASESORÍA V ACOMPAÑANDENTO AL COMITÉ DE CONCILIACIÓN	B HESES Y	00,000,000.002	21/34/2016	30/12/2016	FINALIZADO
093	LB/05/2016	IVAN ANDRES VBGA MOLINA	DE UN ABOAGDO ESPECIALIZADO PARA EL APOYO Y ACOMPAÑAMISTO DE LA SECRETARIA GENERAL Y LA OPICINA ASEOSRA JURIDICA DE HETROLINEA S.A.	3 MOSES.	\$15.000.000,00	19/05/2016	18/98/2016	KIMALLENDO
			CONTRATOS DO	47				
Art.	PECHA	CONTRATUTÁ	DELETO	PLACE OF THE PERSON IN COLUMN TO PERSON IN COL	INICIA	PROMI.	FECHA PONAL	ESTREE
001	19/01/2017	ROMAN ANDRES VELASQUEZ CALDERÓN	PRESIDE LOS SERVICIOS PROFESONAIS COMO AROGANO PARA REPRESENTAS ALOCANA Y ESTRALADICIALMENTE A PETROLINA SI	31685	\$18.000.000,00	20/01/2017	19/04/2017	FORALIDIDO
004	25/01/2017	LAURA HATHALIA PALACIOS ALIEDA	PRESTAR LOS SERVICIOS PROPESCICALES BRIHONNOS APOYO Y ACOMPAÑAMIENTO JURIDICO A LA GESTION DE LA GIRECCIÓN TECRICA DE OPERACIONES DE METROLINEA S.A.	J MESSS	\$6.480.000,00	27/91/2017	27/04/2017	FINALIZADO
046	21/04/2017	ROMAN ANDRÉS VELASQUEZ CALDERON	PRESTAR LOS SERVICIOS PROFESIONALES COMO ABOGADO PARA REPRESENTAR JUDICIAL V EXTRADUDICIALMENTE A METROLÍNEA S.A.	# HESES Y LO DEAS	\$50,000,000,00	24/04/2017	31/12/2017	FINALIZADO
61	27/04/2017	LAURA HATHALIA PALACEOS RUEDA	PRESTAR LOS SERVICIOS PROFESIONALES BRINDANDO APOYO Y ACONDARAMIENTO JURIDICO A LA GESTION DE LA DIRECCIÓN TECNICA DE OPERACIONES DE METROLINEA S.A.	3 HEXS-	\$6,480,000,00	02/05/20 17	01/66/2017	FINALIZADO
118	25/00/7017	CARLOS MANUEL ALFARO FONSECA	PRESTAR LOS SERVICIOS MOFESTOMALES COMO ABOGADO PARA REPRESENTAR ALDICIAL Y EXTRAQUOICIALMENTE A METROLIREA S.A. EN PROCESOS ARISDICCIONALES ADMINISTRATIVOS Y CONSTITUCIONALES ADGLANTADOS UN CONTRA DE LA ENTIDAD.	4 HESES Y 10 DAS	\$ 35,000,000,00	78/98/2017	34127017	PIHALIZADO
126	02/11/2017	CARLOS EDUARDO AFANADOR ARTEAGA	CONTRATAR USS SERVICIOS PROFESCIALES DE UN ASSIANDO ESPECIALIDADO NAMA EL APOYO Y ACOMPAÑAMENTO JURISICIO LA SESTEDA DE LA SECRETARIA CENERA, Y DECIDIA ROSCIA TURISICA DE METRICUNIA SA.	3140503	\$ 8,400,000,09	07/11/2017	31/12/2017	FINALIZADO
131	07/11/2017	HUBER ARLEY COHOA BARAJAS	CONTRATAL LIS SONICIOS PROFESIONALIS DE LIN ARDGADO ESPECIALIDADO RATA EL APQUO Y ACCIONAMANEDATO DA LICE PROCESCI- DE CONTRATACINA, AGI COMO LA ASSOCIA- DIRÍCOCA EN LOS INSENTES QUE LE SINA ENCOMPINACIOS POR LA CERRISCIA II LA DIFICINA REESSEL REFIDICA DE METROLINEA S.A.	26 (2045	\$3.640.000,00	07/12/2017	31/12/2017	PINALIZADO
			coertuiros vo	1.0				
ciu	ETG	CONTRACTOR	DACNTO	PLANO INSCIAL	INCCINI.	PRICIAL INTERN	PROM	197500
#01	0401/7018	HUBER ARLEY OCHOA BARAJAS	CONTRATAL LOS SERVICIOS PROFESIONALES DE UN ABOGADO ESPECIALIZADO MARA EL APOYO Y ACOMPAÑAMIENTO EN LOS PROCESOS DE CONTRATACIONO, ASÍ COMO LA ASESONÍA JURIDICA EN LOS ASURTOS QUE LE SERMI ENCOMENDADOS POR LA GERENCIA Y LA OFICINA ASESORA JURÍDICA DE METRICLINEA. S.A.	S MESES Y 25 DAG	\$27,000,000,00	06/01/2018	30/06/2018	HISALLINGO



H-830.507.387-3

180	03/07/3019	ROHAN ANDRES VELASQUEZ CALDERON	PRESTAR LOS SERVICIOS PROFESIONALES COMO ABOCADO FARA REFRESBITAR JUDICIAL Y ESTRADOXILA PRIFIC A NETROLINEA S.A. Y BRIADAR ASESCRÍA JURIDIZA FILLOS ASUNTOS QUE LE SEAN ENCONENDADOS	1) HESES Y 21 DIAS	\$158,023,8218	04/01/2010	30/12/2019	ENCOCCOM ENCOCCOM	
002	0%01/2014	HUSER ARUEY OCHOA BARANAS	COMO ASCOGOO ESPECIALIZADO PARA EL APONO Y ACOMANAMIENTO PALOS PROCESOS CONTRACTAMES QUE REALIZE LA LHERESA. ASÍ COMO BI ACOMPAÑAMIENTO DERÍODIO BILLOS ASJATOS QUE 11 SEMI (INCOMPAÑAMOS POR LA GHRACIA Y LA OFICINA JESORA JULIO PARA LA OFICINA JESORA JULIO PARA LA OFICINA JESORA DE LOS ASJATOS QUE 11 SEMI (INCOMPAÑAMOS POR LA GHRACIA Y LA OFICINA JESORA JULIO PARA LA PROCESORA DE LOS ASJATOS DE LOS ASJATOS QUE 11 SEMI (INCOMPAÑAMOS POR LA GHRACIA Y LA OFICINA JESORA DE LOS ASJATOS D	TO MESER	\$47.960.000,00	19/01/2019	09/11/2019	TERMINACIO N AMTECIFADA POR NULLUO ACUTROO	
72 670	1501A 150	DOM: NATIONAL	distrib	MAJORIO DICCATO	VALUE INTERA	Marie Da Inchis	FEDERAL PLANTS	ASTREO	
	3 191		TON THAT IS 30	10	111100000				
ton	56/10/5038	ALBA MARIA RUEDA VASQUEZ	PRESTACION DE SERVICIOS PROFESIALLES MARA BRIRDAR EL ACOMPAÑAMEDATO Y ASSORÍA JURÍDICA EN LOS ASUATOS QUE ASARCACIONADOS CON LAS IMPLICACIONES QUE ACARREA PARA METROLINEA S.A., ENTRAR EN CALISAL DE 0150ULCIÓN Y A PROCESO DE LEY 550 DE 1999, Y ANÁLISIS DE LOS PRECANISMOS DE SOLUCIÓN POR PARTE DE LA METROLISMOS DE SOLUCIÓN POR PARTE DE LA METROLISMOS DE SOLUCIÓN POR PARTE DE LA METROLISMOS DE SOLUCIÓN POR PARTE DE LA	2 MESES	\$78.993.560,CO	29/10/2018	28/12/2018	FINALIZACO	
141	1045945018	CESAR AUGUSTO ARIAS JEREZ	PREST WITH DE SERVICIOS PROFFSIONALES DE APOYO À LA GESTIÓN ADMINISTRATIVA, DARA BRIRORE LA ASSOCIÁA PROFESIONAL Y REPRESENTACIÓN JURÍDICA Y ENTRADIDICIA, ASÍ COMO LA ASESORÍA EN LOS ASUNTOS QUE LE SEAN DINCOMPINOADOS POR LA GERENICIA Y LA OFICINA JURÍDICA DE METROLINEA S.A.	3 MESES Y 20 DIAS	\$29,333,000,00	12/09/20:8	31/15/2018	FINALIZACO	Area: Secretaria Radicado: 639 F.
201	01/06/3018	HLBER ARLEY CO10A BARAJAS	PRESTINATION DE SERVICIOS PROFESCANALIS DE UM ABOGADO ESPECIALIZADO PARA EL APOYO Y ACOMMARAMIENTO EN LOS PROCESOS DE CONTRATACIÓN, ASÍ COMO LA ASSOCIA JURÍDICA EN LOS ASUNTOS QUE LE SEAM EMICOMENDADOS POR LA GUERNICIA Y LA DIFICTIMA ASESORA JURÍDICA DE METROLINEA S.A.	4 MESES Y 29 DIAS	\$73.250.000,00	G5V/6/3018	31/12/2018	FIHALLZARO	iria General / Metrolinea 9 Folos: 33 Anexos: 2
1913	• 04/07/2018	MARIA EUGENEA ALBA CASTELLANOS	CONTRATAR LOS SENVICIOS PROFISICA-ALES ALTAMENTE CALENCADOS COMO LUGGADO EN ARAS DE PODER DEFINER EFGAINENTE LAS ACTUALIZACIONES JURIDICAS NECESARIAS Y VIABLES PARA CONSOLIDAR LA DITEGRACION DEL TRANSPONTE PUBLICO COLECTIVO — TPC — AL SISTEMA ENTEGRADO DE TRANSPORTE MASTYO SITM.	3.9005	\$71,400,000,000	30/07/2018	69/12/2018	FINALIZADO	Minea S.A. s: 2
657	25/01/2018	SEASTIAN VELABORA DAVEA	CONTRATIO LOS SERVICIOS MOFCISIDALES HARA EL ARCIVO Y ACCUMINAMISMO SERVICIO A LA CIETTÓN CIE LA SICHETHIRA GENERAL DE METROLIMIA S.A.	6.46565	\$12.000.000,00	decocount	Injulyates	PINALIZADO (TERMENACIO N ANTICIPADA)	
(100	16/01/2018	ALBA MARINA LOZANO RAMINEZ	PRESTAR 108 SERVICIOS MONTGORALES BRIDOMEDO APONO Y ACOMMANMENTO SURÍSSICO A LA SERVICIO DE LA DIRECCIÓN DE OPRIACIONES DE METRIZIDES SU	5 HESES Y 12 DEAS	\$13.176.000,00	(9/01/2018	30/06/2018	FINALIZADO	
008	11/01/2018	ROMAN AVERES VELASQUEZ CALDERON	PRESTAR LOS SERVICIOS PROFESIÓNALES COMO ABOGADO PARA REPRESENTAR JUDICIAL Y EXTRAUDICIALMENTE A METROLINEA S.A. EN PROCESOS JARISOCCEDINALES, ADMINISTRATIVOS Y CONSTITUCIONALES ADELANTACOS EN CONTRA Y POR LA ENTIDAD.	30 DIVE 11 NESES A	\$278.339.00	12/01/3018	31/12/2018		-

H



N-t.830.507.387-3

0))	28/01/2019	MARIA FUGENIA ALBA CASTELLANOS	SERVICIOS PROFESIONALES COMO ABOGADO EN ARAS DE PODER DEFINIRE LEGALMENTIL LAS ACTUACIONES JURIDICAS NECESARIAS Y MABLES PARA CONSOLIDAR LA INTEGRACIO DEL TRANSPORTE PUBLICO COLECTIVO TRC AL SISTEMA LYTEGRACIO DE TRANSPORTE MASINO SITM HASTA SU IMPLEMENTACION Y ASESONIA JURIDICA EN TUDOS LOS TEMAS RELACIONADOS CON LOS CONTRATOS DE CONCESION SUSCICIOS ENTRE METROLIDEA SIA CON LOS OPERADORES Y EL REGAJDADOR DEI STITM.	9 MESES	\$132,606,936,00	30/01/2019	29/10/2019	ESECONCION
o)_r	15,01/1019	CLSAR AUCUSTO ARIAS JUREZ	ALLE DE SE CIOS ROFESIONALES OMO APOGAÇORA EL APOTO EN LA CORRODO EN LA CONTRO POR LE CONTRO EN LA CONTRO EN	LINESES	166.000.000,00	(1/05/3019	31/12/2019	ETECNCION

3. ¿Cuáles son los fenómenos que generan la disminución recurrente de pasajeros, que alternativas se tienen diseñadas para solucionar esta situación?, si la tendencia de disminución de pasajeros persiste, ¿Cuánto aguantaría el sistema?

La disminución de pasajeros se ha venido presentado por diversas circunstancias externas que afectan al sistema, entre otras por vacaciones y paro de estudiantes de la UIS, en las que se ha presentado una disminución de aproximadamente 3.500 validaciones diarias, al igual que otros factores como el uso de la moto como principal medio de transporte o al menos el que prefieren los ciudadanos según la encuesta de percepción en Bucaramanga Metropolitana, versión 2018 y el aumento del transporte ilegal en la ciudad y Área Metropolitana.

En la actualidad y sobre la base de los acuerdos metropolitanos 030/2017 y 006/2018 Metrolínea S.A. y el Área Metropolitana de Bucaramanga están construyendo un nuevo esquema operacional que permita entregar una solución definitiva para los habitantes del Área Metropolitana de Bucaramanga en la relacionado con transporte público, esto implicara la modificación de los actuales contratos de concesión.

4. De conformidad con la complementariedad de los buses del TPC como "alimentadores de Metrolínea", explique porque el bus del TPC que recoge pasajeros de Morrorico hace recorridos que no están dentro del contrato... esos "pasajeros" tenían que ir de Morrorico a la estación de San Mateo... y llega a la estación de Provenza o de Diamante.

¿Quién hace el segulmiento al flujo de caja de estos recorridos (del TPC), quien controla esa plata?... el bus no entregó dentro de la subestación, que se bajaran los pasajeros, ingresaran a la subestación para que pudieran seguir su servicio, los dejó fuera... ¿quién controla esa plata, ese es el control que ustedes llevan?

Sobre la presentación del video de vehículos de la empresa Unitransa que prestan el servicio de rutas complementarias para Metrolínea S.A me permito hacer las siguientes precisiones:

Feche: 2019-03-19 15, 12:31
Ava: Sacretgua General / Metrolinea S. A.
Redicado, 639 Phins: 33 Anexos: 2
Usuario: Vivianne Nacralie Trisna Castellanos





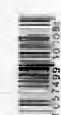
Nr.830.507.387-3

- Dentro del esquema de rutas complementarias no quedó establecido que los vehículos que presten una ruta sean exclusivos para esa ruta; esto en función de que de acuerdo a los planes de rodamiento de la Empresa Unitransa, los vehículos son rotados de manera permanente entre todas las rutas que tiene asignadas.
- En la actualidad la Empresa Unitransa tiene convenio de cooperación empresarial para prestar las rutas complementarias:
 - COM 5 Modeio Campo hermoso Centro UIS Centro Campo hermoso -Modeio (con integración en San Mateo).
 - COM 6 Morrorico Crr 33 Provenza Crr 33 Morrorico (con integración en Provenza Occidental y Oriental).
 - COM 7 Provenza Aiares Provenza (con integración en Provenza oriental).
 - COM 8 La Feria Centro La Victoria Centro La Feria (con integración en San Mateo).
- Para poder prestar este servicio la autoridad de transporte suspendió temporalmente rutas del transporte convencional para poder liberar el parque automotor.
- Adicionalmente el Área Metropolitana de Bucaramanga tiene autorizado a esta empresa la Ruta Convencional que atiende el sector de Morrorico al centro de Bucaramanga, para posteriormente atender el sector de la Ciudadela Real de Minas, llegando hasta el retorno del colegio INEM en Provenza donde retoma hasta el sector de Morrorico.
- En ese orden de ideas no es cierto que los buses de la ruta (Morrorico Centro Ciudadela Provenza) una vez pasan por el centro de Bucaramanga (San Mateo) toman el carril exclusivo y se dirigen hasta Provenza occidental en un solo recorrido.

A nuestro modo de ver esa imagen corresponde a la operación de tres rutas diferentes, todas prestadas por la empresa Unitransa pero en momentos o días diferentes.

5. Respecto a los kliómetros recorridos (comparativo años 2015 y 2016), los kilómetros recorridos se mantienen en una variación de cero negativo, en una variación de -0.67% y en 2018 en -0,64%, es decir, menos KMS recorridos con las mismas rutas y recorridos, ¿qué pasa ahí, se están disminuyendo los recorridos o las rutas?

La disminución de Kilómetros obedece a la optimización de la operación y mejor prestación del servicio para todos los usuarios del SITM del Área Metropolitana de Bucaramanga, en virtud de esto las rutas se mantienen de la siguiente manera:



Nt.830.507.387-3

TIPOLOGIA	RUTA				
	T I				
TROPICAL (3 Roces)	12				
	H				
	12				
	- 44				
POR BUILDING IN LOS	所 P10				
	P13				
	PIS				
	No.				
	N1	4854			
	CUENCA PIECECURSTA	APOA APOA			
		APTON			
		AP07			
	CLIBICA FLORENSLANCA	AF1			
	TUNCA CAÑAVERAL	AC4			
Service to the		383			
Continues to the same	CUENCA PROVENDA DRIGATAL	APP			
		ASS			
		48.5			
	CORRES MEDITIFICA COLDERTIAL	-83			
		167.			
		460			
		ABL			
	DURNEX BUDANINAMOS	AFQ			
		AMS			

6. ¿Hoy se encuentran al día en el pago de operadores, o los transportadores están trabajando al flado? ¿Por qué las cuentas se están demorando hasta seis meses aproximadamente para el pago?

A fecha de 18 de marzo de 2019 se ha pagado a los operadores al corte de 14 de octubre de 2018. Este proceso contempla la conciliación con los operadores tanto para el recaudo como la imposición de los niveles de desempeño. Igualmente, el pago de las catorcenas depende de la disponibilidad de los recursos en Corficolombiana por las validaciones en el recaudo del transporte.

7. Estado del pago de las catorcenas a los operadores ¿qué se ha hecho frente al pago de las condenas?

A fecha de 18 de marzo se ha pagado a los operadores al corte de 14 de octubre de 2018. El sistema Metrolinea le debe 10 catorcenas a todo el beneficiario, incluido Metrolinea S.A. Es importante señalar que el ordenador para el pago de las catorcenas está en cabeza del recaudador de los recursos del Sistema, Transporte Inteligente S.A. TISA.

Frente al pago de las condenas se está ejecutando el proceso de negociación con los acreedores y buscando los recursos que pueda solventar una propuesta de pago. Es importante señalar que Metrolinea S.A. cuenta con el 1.87% del recaudo de pasajeros con el fin de llegar a negociaciones con los acreedores para lo cual la Gerencia ha sido autorizada

Fecha: 2019-03-19 15.12:31

Area: Secretan a General / Metrolinas S.A.
Radicado: 639 Felice: 33 Anexios: 2



¥1.830.507.387-3

por la Junta Directiva para hacer propuestas de pago, las cuales ya se le presentaron a los acreedores y nos encontramos en espera de una respuesta.

8. Informar detalladamente las deudas, pasivos judiciales.

DEMANDANT	CAUSA	VALOR CONDENA
XIE S.A.	Diferencias contractuales surgidas durante la ejecución de los Contratos No. 006 y 007 de 2006	8,435,307,178
CONSORCIO CONCOL CROMAS	Diferencias contractuales surgidas durante la ejecución del Contrato No. 001 de 2006	2,071,068,248
CONSORCIO CONCOL CROMAS	Diferencias contractuales surgidas durante la ejecución del Contrato No. 005 de 2006	695,732,484
ESTACIONES METROLINEA	Diferencies contractuales surgidas durante la ejecución del Contrato de concesión construcción estación de cabecera, patios, talleres de Floridablanca	143,417,270,871
ESTACIONES METROLINEA	Auto que libra mandamiento ejecutivo Honorarios y gastos del Tribunal de Arbitramento pagados por Estaciones Metrolinea.	1,420,854,625
UNION TEMPORAL PUENTES 1	Acción Contractual ante el Tribunal Administrativo de Santandor Radicado 680012331000-2011-00728-00 (NuAdad Res 151 0 Mar 2011	1,238,400,000

9. ¿Desde la entrada del SITM al Área Metropolitana de Bucaramanga ha aumentado la piratería, que acciones han tomado para disminuirla?

Estas acciones de control corresponden a las autoridades de tránsito y al Área Metropolitana como autoridad de transporte, frente a las cuales se ha requerido en varias oportunidades dadas las afectaciones que presentan para el Sistema.

En la actualidad y sobre la base de los acuerdos metropolitanos 030/2017 y 006/2018 Metrolínea S.A. y el Área Metropolitana de 8ucaramanga están construyendo un nuevo esquema operacional que permita entregar una solución definitiva para los habitantes del Área Metropolitana de 8ucaramanga en la relacionado con transporte público, esto implicara la modificación de los actuales contratos de concesión.

Honorable Concejal NANCY LORA

1. ¿Cómo se ha llevado la continuidad o el empalme de los proyectos (infraestructura) que se venían desarrollando en la vigencia 2018?, para proseguir con su normal avance y continuidad durante esta vigencia.

Los proyectos de infraestructura (portal de Piedecuesta, portal del Norte y obras complementarias portal Girón) se vienen ejecutando cumpliendo el cronograma establecido en los contratos de obra, a los cuales se les hace seguimiento periódico a través de los comités semanaies de obra que se adeiantan entre la interventoría, contratista de obra y personal de Metrolínea S.A.

Fecha: 2019-03-19 15:12:31
Area: Secretaria General / Metrobre a S.A.
Redicado: 639 Folice: 33 Anexos: 2
Usuario, Vivianne Nathelie Trigna Castelano





Nrt.830.507.387-3

2. Quisiera saber en cuanto ai plan de desarrollo 2016-2019, por que la meta a gestionar el trámite contractual para la construcción del portal del norte se encuentra con un porcentaje de avance muy irrisorio, correspondiente a un 29.6%, cuanto se pretende avanzar de acuerdo con este proyecto para la presente vigencia, teniendo en cuenta el poco tiempo que falta para que culmine el cuatrienio?, además, según el contrato 132 de 2017, esta obra debería entregarse el 15 de septiembre del 2019?, la misma pregunta la dirijo a los proyectos portales de Piedecuesta, Girón que de igual manera necesitan consolidar su terminación en esta vigencia, ya que con una suma urgencia las comunidades de estos sectores lo necesitan... muchas personas deben pagar 2 hasta 3 buses (ida – regreso). ¿Qué se va a entregar, que no se va a entregar?

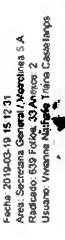
Las obras del Portal Norte a la fecha se encuentran en un porcentaje de avance del 48.5%, la fecha estimada de finalización de la obra es para el 15 de septiembre de 2019 y a la fecha no se ha contemplado ampliar el plazo de terminación. Actualmente el proyecto presenta un avance acorde a lo programado.

Para el Portal de Piedecuesta el avance de las obras es del 44.7% y se tiene como fecha estimada para terminación el 13 de septiembre de 2019 y a la fecha no se ha contemplado ampliar el plazo de terminación de la obra. Actualmente el proyecto presenta un avance acorde a lo programado.

El Portal de Girón fue terminado el 12 de mayo de 2018, las correcciones por defectos de obra fueron recibidas por la entidad el 20 de noviembre de 2018, las demoras en la entrega y posterior recibo por parte de la entidad se debieron al sellamiento parcial de la obra, el cual fue levantado por la Inspección de Control Urbano del Municipio de Girón el día 12 de diciembre de 2018. En la actualidad se adelantan las gestiones para el contrato de las obras complementarias (carril de aceleración), obras que no hacen parte del alcance del contrato No. 113 de 2015 cuyo objeto es "Construcción del Portal de Girón perteneciente al SITM — Metrolínea S.A." y las cuales permitirán garantizar una operación más segura para la puesta en marcha del Portal de Girón.

Concejal DIONICIO CARRERO

1. Relación y justificación de los contratos de Maria Eugenia Alba, Cesar Arias y Juan Carlos Melo, Juan José Virviescas y Alba Maria Rueda.





NIL830.S07.387-3

No.	PECHA CTO	COMPANIST.	Asirts .	thr/mostl/4
965	94/81/2018	MARIA EJGENIA ALGA CASTELLANOS	CONTRATAR LOS SERVICIOS PROFESIONALES ALIAMENTE EALIFICADOS COMO ABOGADO EN ARAS DE PODER DEFINIR LEGALMENTE LAS ACTUALIZACIONES XARDICAS NECESARIAS Y VIABLES PARA CONSOLIDAR LA DIFEGRACION DEL TRANSPORTE FUBLICO COLECTIVO — TPC — AL SISTEMA INTECHADO DE TRANSPORTE MASTIO SITIN.	los contrator de concesión, actualmente Metrolinos S.A., no cuerta con apoyo térmico y profesional especializado sufficiente, por lo que fue reocesario contratar los servicios de una persona especializado en temas de derecho administrativo y confratación sistenal, con dirágios sin
034	\$9/01/3019	L. CARLOS MILO	CONTRATAR LOS SERVICIOS PROFESIONALES COMO ASESOR FINANCIERO QUE ESTRUCTURE UN MODELD ECONÓMICO Y FINANCIERO A LOS CONTRATOS DE CONCESTÓN CON LOS OPERADORES Y EL RECUDUADOR DEL STIN DE BUCARANANGA Y ASESORIA TÍCNICA EN FODO LOS TEMAS RELACIONADOS CON LOS MISMOS.	En aras de car cumplimiento o lo ordenoso en el Aciendo metropolitieno ho 005 de 26 de Junio de 2018, en incanal a las actividades que dobe llevar a cabo NETROLEÑA, S.A. conforme al crinogramo de trabajo dispuesto en el aciendo, la entidad incipara eneller un Biogróficio de cada uno de los contratos de concesión, actualmente Modol nes S.A., no cienta con acopo técnico y profesional especialisado sufficiente, per la que la enecesión confratar los servidos de un profesional especializado an finanzas, con amplia esperiencia en operación de Satemas de Europacito Maiero, planeación Estratágica y financiara, tescersió y certera, para logicar estaffecer estrebajas enciónicas para la reestructuración de los concratos de concesión an el componente. Enanciero, necesarias y visibles para oursidades la integración del transporte público colectivo (IPC) al setteria tricogrado de bransporte matino (SITM). Definendo financieromente las setuanores necesarias y visibles para la socialización del Carrio operativo y consolidar la integración del Transporte Público Colectivo (IPC) al Sistema Integración del Transporte Público Colectivo
), DO	10/03/2018	CISAR AUCLISTO ARLAS XEREZ	PRESTATION DE SERVICIDS PROFESIONALES DE APONO A LA CESTIÉM ADMEISTRATIVA, PARA BRINDAR LA ASSORÍA PROFESIONAL Y REPRESENTACIÓN MAÍDICA Y DISRAUDICIAL ASÍ COMO LA ASESORÍA EN LOS ASUNTOS QUE LE SPAN ENCOMPADAIXIS POLLA GERENIDA Y LA OFICINA JURIDICA DE METROLINDA S.A.	mor and apoye à la gestion administrativa bindendo assistifie (unistice) à lés distintes dependendes de METROLINER S.A., tumben, l'exer cobo la representación judicially activijuacial de la entidas, en las procesos en los cuates noquería adeanter les aboches pertinentes pero garanturar la effectividad de sua derechia el interiós en particular lo interente a les acciones de repetición, acción aditante lo intereste a les acciones de repetición, acción nuclead la restablectmento del derecho contra el Hinistrio del Trabajo y de la Protección Social, apoyo en los procesos disciplinantes internos y representación en parintes y actuaciones judiciales y acroquaticiales de los andisatos de que hacen parte los lesbajadores de METROLINICA S.A.
304	E1-007-18	Juan José Vintescas	COMITRATAR LOS SERVICCOS DE APOYO ÉN LA GESTIÓN EN LA DIRÉCCIÓN DE ENFANSTRUCTURA EN LOS FROCESOS DE ACONDICIOMANCENTO ACÚSTICO, ÉLECTRO ACÚSTICO Y DE VIDEO QUE METROLÍNEA REQLIERE PARA EL ACONDICIONAMENTO DEI ALDITORIO, ÉN EL MARCO DE LA DIVUGACIÓN PROMOCIÓN Y SOCIALIZACIÓN DEL SISTEMA METROLÍNEA	To is actualized Metrolinea S.A., questa con un auditorio en el Sétano del Porthop Administrativo ublicada en la Islación de Transferrer la de Proventa Occidental el qual carrier de un aconditionymento acristico, electroenistico y de veno. Por lo arterios y con el fis de musmizar la utilización de la infraestructura de Metrolitika S.A., la entroad requiera realizar "In diseño junto con les especificaciones térmizas y el presupuesto del sistema acústicos, electrones térmizas y el presupuesto del sistema acústicos, electrones térmizas y el presupuesto del sistema acústicos, electrones térmizas y el presupuesto del sistema acústicos, electronalistico y de viso asociado y habitación entrada y vestibula para dorte di viso asociado y habitación en acustación per actividades para el presional de la entidad como al servicio de otras encadas a nuel utilizar y social. Tenimido en cuerta que actualmistre Metrolina S.A., no cuerta con presinal de actualmistro y especializad y acualizade sufidente que permita facer lo sevisión y diseños y actualmistrativos del procesos riacesarios parta el accidente acualmistra con una persona catorial ej unidad nel visona con sufidente cuertifica y sponodiriativo en el seria los servicios para el apopo en el duaño, específicaciones

Fecha: 2019-03-19 15 12:31

Aves. Secretaria General / Matrotinos S.A.
Radicado: 639 Felios: 33 Anexos: 2
Usulano I. v. anne Malnevie Triane Cas e binos







Nit.830.507.387-3

				técnicos para el acondicionamento acústico, electroacústico y de vioco para el auditorio de la entidad.
308	54,10,5018	ALBA MARIA RUEDA VASQUEZ	PRESTACION DE SERVICIOS PROFESIONALES PARA REINGAR E: ACDVARAMENTO Y ASSORIA JURÍDICA EN LOS ASINTOS QUELES AN REACIONADOS CON LAS IMPLICACIONES QUE ACARRA PARA METROLINEA S.A., ENTRAR EN CAUSAL DE DESCUCIÓN Y A PROCESIO DE LEY SO DE 1999, Y ANÁLISIS DE LOS MECANISMOS DE SOLUCIÓN POR PARTE DE LA ENTIDAD	La contratación de manero externa de un profesional del Descrito que apoye a la criona jurídica, secretaria Ceneral y Gentresis para el acompañamiento y asesoria jurídica en los asuntos legales de la crimensia relacionado con lais implicaciones que acarriera el entrar im causal de disebución y a promisión de Les 550 de 1999 en quanto a su contenido legal, tócnico y financiero, que la permita tomar disebución acortadas a lo entidad frente al tema referido.

2. ¿Qué tipo de iliquidez tiene o qué tipo de problemas financieros tiene Metrolínea? si ustedes están contratando y contratando personal que realmente no se necesita. Contratos rebuscados.

La situación financiera que presenta Metrolínea obedece principalmente al nivel de endeudamiento por la condenas, ya que no cuenta con los recursos para el cumplimiento de estas obligaciones, toda vez el 04 de septiembre de 2018 en Asamblea General de Accionistas se aprobaron los estados financieros con corte a 31 de diciembre de 2017, tomando la decisión "Aplicar la opción 3 de la contaduría General de la Nación" y contabilizar en el pasivo la totalidad de la deuda por condenas a partir de septiembre de 2018. Es importante señalar que Metrolínea S.A. cuenta con el 1.87% del recaudo de pasajeros con el fin de llegar a negociaciones con los acreedores para lo cual la Gerencia ha sido autorizada por la Junta Directiva, para hacer propuestas de pago, las cuales ya se le presentaron a los acreedores y nos encontramos en espera de una respuesta.

3. Si ustedes tienen departamento jurídico, ¿ustedes jurídicamente son incapaces de llevar estos proyectos u objetos de contrato tan sencillos que no ameritan tanto gasto de dinero? ¿Por qué contratan tanto abogado externo?

Durante la Vigencia 2018, se contó con el jefe de la oficina Jurídica hasta el mes de julio de 2018, y solo se contaba con dos abogados en la planta de personal de la oficina jurídica, por lo que se requirió reforzar la defensa jurídica en la entidad, al igual que contar con un soporte jurídico en lo que respecta al desarrollo del nuevo esquema operativo para la materialización de la integración del sistema y un profesional del Derecho que apoye a la oficina jurídica, secretaria General y Gerencia en temas referentes al acompañamiento y asesoría jurídica en los asuntos legales de la empresa relacionado con las implicaciones que acarrea el entrar en causal de disolución y a proceso de Ley 550 de 1999.

4. ¿Qué paso con los buses que se quemaron, la responsabilidad a quién va?... ¿el trabajo que tenía cada uno de ellos, la vigilancia, el control?, ¿Cómo actuaron inmediatamente o porque no actuaron inmediatamente en evitar este incendio colectivo?

El pasado 3 de marzo en las instalaciones del Patio Taller Provisional localizado en el antilo vial donde operan los dos concesionarios de operación (Metro Cinco Plus y Movilizamos) se

Fecha, 2019-03-19 15 12 31
Area: Secretaria General / Metrolinea S.A.
Radicado: 639 Folios: 33 Anexos. 2
Jsusnic: Vivianno Nathalio Triana Cas ellanos



NHL830.507_387-3

presentó un incendio que afecto totalmente un (1) bus Articulado y cinco (5) buses alimentadores y parcialmente otros tres (3) buses alimentadores todos de la operadora Metro Cinco Plus.

El incidente fue atendido por el personal de las dos operadoras que se encontraban en el patio y se contó con la colaboración del Cuerpo de Bomberos de Floridablanca que atendieron el incidente de manera oportuna.

Es importante dejar claro que la flota de los dos operadores se encuentra asegurada totalmente y en estos momentos Metro Cinco Plus está adelantando la respectiva reclamación.

Anexamos comunicación enviada por Metro Cinco Pius sobre el incidente.

Honorable Concejal SONIA NAVAS

1. ¿Qué implementación hay referente a la parte de la resolución 1665... cómo está establecido el plan de seguridad vial en Metrolinea... por el incendio del bus? ¿Qué parte de gestión en la parte de gestión institucional tiene referente al plan de seguridad vial?

En cuanto a los concesionarios de Trasporte (Metrocinco Plus S.A y Movilizamos S.A Operadoras de Transporte) están obligadas a elaborar el Plan Estratégico de Seguridad Vial, toda vez que así lo estipula la Ley 1503 de 2011, En su CAPÍTULO III Lineamientos para el Sector Privado en Seguridad Vial Artículo 12. Reglamentado por el art. 1, Decreto Nacional 2851 de 2013. Toda entidad, organización o empresa del sector público o privado que para cumplir sus fines misionales o en el desarrollo de sus actividades posea, fabrique, ensamble, comercialice, contrate, o administre flotas de vehículos automotores o no automotores superiores a diez (10) unidades, o contrate o administre personal de conductores, contribuirán al objeto de la presente ley...."

Metrolínea S.A, como ente Gestor y cumpliendo con la Res 1565 hace seguimiento a los PESV de cada concesionario (Metrocinco Pius S.A y Movilizamos S.A Operadoras de Transporte), respecto a las líneas de acción, fortalecimiento de la gestión institucional, comportamiento humano, vehículos seguros, infraestructura segura y atención víctimas.

2. Len la parte de gestión humana quisiera saber si los conductores les ha hecho los respectivos exámenes Psicosensométricos, les han hecho esos exámenes y si ya están cumpliendo esa regiamentación? que es el deber, que es ley que se debe aplicar. A los conductores cuando se les hace el examen de ingreso, cles hacen sus cursos y también el examen Psicosensométrico?, si tiene en la parte de vehículos seguro que es el mantenimiento preventivo y correctivo? Por quejas recibidas de conductores que manifiestan que Metrolínea no está haciendo los

Fecha: 2019-03-19 15.12.31

Ara: Secretaria General / Metrolinea S.A.
Radicado: 639 Folios: 33 Anaxos. 2
Usuario: Vivianne Nathafe Triana Castel anos



Nt.830.507.387-3

respectivos mantenimientos... no se les hacen los mantenimientos preventivos y correctivos y esa pudo ser la causa del incendio de los articulados.

Los concesionarios para dar cumplimiento a la resolución 2346 de 2007 y decreto 1918 de 2009, dentro de la prueba de ingreso de conductores, contemplan varios requisitos, entre los cuales es realizar los exámenes Psicosensometricos que contemplan:

- Prueba de personalidad
- Percepción de velocidad
- Reacciones múltiples
- Exámenes médicos
- Prueba Practica
- Prueba sobre normas y señales de transito
- Prueba de frenado
- Concentración
- Coordinación

A parte de estos exámenes, los concesionarios realizan exámenes médicos de ingreso, egreso y periódicos, estudio del estado general de salud, dentro de los exámenes médicos ocupacionales contempla:

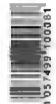
- Examen médico pre ocupacional ingreso, periódicos, egreso,
- Audiometría
- Visiometria
- Examen de psicologia
- Rx de columna lumbo sacra
- Optometria
- Giicemia

Por otro lado, Metrolinea S.A, solicita a los concesionarios que para cumplir con los requisitos de ser ingresados en el sistema de planeación y análisis (SPA), deben ser capacitados en ios Módulos Concesionario (impartido por la Empresa empleadora), Modulo TISA (Impartida por trasporte inteligente, sobre el uso de equipos a bordo) y Modulo Metrolínea (impartida por Metrolínea S.A, sobre el conocimiento y funcionamiento del SITM Metrolínea, obligaciones contractuales y trato al usuario).

Una vez contratados los operadores, cada concesionario debe realizar por medio de entidades certificadas, capacitaciones en manejo defensivo, seguridad viai, primeros auxilios, relaciones humanas, de iguai manera cada empresa capacitaciones para cumplir con las 146 horas exigidas en el contrato.

3. Plan de seguridad vial de Metrolínea... habla de las rutas internas y externas ¿Qué otogramas tienen para cada ruta y que riesgo asociado tiene para esos otogramas de esas rutas? Fecha: 2019-03-19 15.12-31

Area: Secretaria General / Netrotnea S.A.
Radicado: 639 Fotios. 33 Anexos: 2
Usuano: Vivianne Nathigle Trions Casile lanos



Fecha: 2019-03-19 15,32-31 Area: Secretaria General / Metrorinaa S.A. Radizado: 639 Fobos, 33 Anexos; 2 Usuerio: Viriarna Nathalie Triana Caste (8-nos



Nrt.830.507.387-3

Metrolínea S.A tiene contemplado las rutas internas y externas las cuales son transitadas por los conductores (3) vinculados en la planta de personal, ya sea trayectos misionales o initinere.

Respecto, a cada concesionario tiene contempiado en su línea de acción Infraestructura segura del PESV las rutas internas y externas, las cuales incluyen mejoramiento y prevención en el manejo vial, puntos críticos de accidentalidad entre otros.

4. ¿Qué atención se les da a las víctimas en caso de accidente? ¿Qué programa tienen ustedes establecido... en caso de que se presenten accidentes o se presente algún siniestro, que atropellen a una persona, que la mataron...

Metrolínea S.A, es responsable de la atención a los usuarios frente a cualquier incidente que se presente dentro de las estaciones del SITM Metrolínea, mediante un seguro contra todo riesgo con la empresa MAPRE, ahora, en cuanto a los accidentes de tránsito Metrolínea S.A cuenta con un manual de atención a víctimas el cual contempla los procedimientos a realizar.

Una vez evidenciado el incidente o el usuario manifieste haber alguna afectación, caída, golpe, deberá informar mediante la_línea de atención al usuario la novedad presentada, esta información será remitida a Centro de Control el cual reportará al supervisor de plataforma mediante radio o celular el evento ocurrido y este se dirigirá al sitio donde prestará la atención médica según corresponda.

En caso de que el usuario requiera traslado a un centro hospitalario por la gravedad de sus lesiones, se solicita apoyo a Metromonitor de la policía ubicada en Centro de Control.

Metrolínea S.A cuenta con un Manual Básico de Atención el cual contempla para cada posible caso:

LESIONES A TERCEROS EN VÍA PÚBLICA

Colisión compleja en la cual se ve afectada la integridad física de un sujeto o más, cuando a raíz de esta se presentan lesiones a terceros en la vía pública, sea por una maniobra culposa del Operador de bus o una maniobra culposa de otro conductor, independientemente de quien sea la responsabilidad, en donde se requiere la presencia de las autoridades. Los tesionados pueden ser ocupantes de otros vehículos, del vehículo del SITM o terceros no ocupantes.

Para su atención se debe tener en cuenta los siguientes pasos:

a. Las autoridades hacen presencia en el lugar de los hechos para elaborar un informe de accidente que se constituye como prueba dentro de un proceso contravencional, es decir, un proceso de tránsito, para determinar la responsabilidad de los hechos en cabeza de cuál de los actores de la collsión recae.



- b. Centro de control de Metrolínea solicita el desplazamiento al Supervisor de Plataforma al lugar de los hechos para apoyar la novedad y diligenciar el formato de reporte de accidentes código 90-114.0.2.F1
- Las autoridades deben prestar la atención básica a los implicados que resulten lesionados, por medio de la Ambulancia o Bomberos, la cual se solicita a la línea única de atención de emergencias.
- d. Las autoridades de tránsito hacen el procedimiento respectivo.
- e. El Operador del vehículo del SITM involucrado queda a disposición de las autoridades competentes para realizar la prueba de embriaquez y demás fines que dispongan.
- f. Se realiza una Inspección Pericial a los vehículos para determinar si estos se encuentran en condiciones aptas para su circulación y movilidad por las vías. En caso de accidente del bus, este pericial se realiza en las instalaciones de tránsito del AMB o donde se acuerde con el Agente de Tránsito, de modo que no congestione las vías del sistema.

MUERTE A TERCERO EN VÍA PÚBLICA

Colisión en la cual se ve afectada la vida de una o más personas a raíz de un siniestro complejo que representa la muerte de una o más personas en la via pública, sea por una maniobra culposa del Operador de bus, o una maniobra culposa de otro conductor involucrado, independientemente de quién sea la responsabilidad, debe existir siempre la presencia de las autoridades; debe tenerse en cuenta que pueden ser los occisos ocupantes de los vehículos involucrados o peatones, motociclistas u otros rodantes.

Siempre que se involucra la vida de un tercero o del propio Operador de bus, se lleva a cabo un trámite de inmovilización del vehículo, es decir, este queda a disposición de un fiscal quien dependiendo de las condiciones del hecho hará la entrega del vehículo o generará una audiencia ante el Juez de Garantías.

Para la intención de dicha novedad se realizan los pasos a, b, c, d, mencionados anteriormente y el bus queda a disposición de la autoridad competente.

5. La Inversión y los adicionales de las estaciones de la 27 y la 33... (estaciones de puerta derecha) esas estaciones no se están utilizando, están vacías, ¿que está pasando con estaciones no se están utilizando, están vacías, ¿que está pasando con estaciones recursos, si esa plata se hubiera invertido en arreglar los articulados no estaciones viendo lo que está pasando ahora.

Los recursos utilizados para la construcción de las estaciones de puerta derecha localizadas sobre la Cr 27 y 33 son producto del convenio de cofinanciación y fueron autorizados por el Ministerio de Transporte y el Banco Mundial.

Las estaciones en estos momentos están siendo utilizadas para la operación de las rutas. Pre Troncales y Alimentadoras que utilizan estos corredores viales.

Fecha: 2019-03-19 15 12:31 Area: Secretaria General / Metrolinea S.A. Radioado: 639 Folios: 33 Anexos: 2 Usuaño: Vivianne Nathalie Triana Castol anos



NIL830.507.387-3

Estos recursos del proyecto Metrolínea no están disponibles para la operación y mantenimiento de flota, lo cual es responsabilidad de los concesionarios de operación.

6. ¿Esos articulados los quemaron para cobrar el seguro?, que seguro tiene esos articulados? ¿Qué póliza o seguro de responsabilidad contractual y civil extracontractual tlenen estos vehículos y cuál cree que fue la causa? de acuerdo a la investigación que se debió haber hecho o que se está haciendo de que estos vehículos se hallan incendiado.

Contractualmente los concesionarios de operación están obligados a mantener vigentes a favor Metrolínea pólizas de responsabilidad civil extracontractual en el caso de Metro Cinco plus la póliza es de U\$ 3.500.000 y para el caso de Movilizamos es de U\$ 2.400.000.

Adicionalmente toda la flota de los dos operadores cuentan con pólizas de seguro que cubren daños y pérdida total.

Por el momento no existe una versión oficial de las causas del incendio que se presentó en el Patio Taller provisional el pasado 3 de marzo; se anexa comunicación enviada por Metro Cinco Plus sobre el particular.

Honorable Concejal JAVIER AYALA

1. Existe una sentencia de desalojo del inmueble en el que se encuentra el patio taller de Metrolínea, ¿Qué ha pensado Metrolínea frente a esta situación del desalojo que está pendiente... que plensa hacer Metrolínea para el cumplimiento de la sentencia en cuanto a su pago y la consecuencia de conseguir otro lote para suplir esta necesidad, ya que Metrolínea se queda sin su patio taller.?

La Entidad tiene contemplada como prioridad suscribir el contrato de arrendamiento respectivo con la sociedad ASINCO SAS propietaria del predio donde hoy funciona el Pabo Taller del SITM, teniendo en cuenta que se requiere contar con el predio para la continuidad de la prestación del servicio público de transporte masivo del Área Metropolita de Bucaramanga, conforme al esquema actual de operación del sistema.

Actualmente se están adelantado las gestiones de negociación de las condiciones contractuales con el propietario del predio para materializar el contrato referido.

2. Existe un plan piloto de rutas complementarias... ¿Qué está pasando con este dinero, lo están recibiendo directamente ellos (los del tpc) ese dinero no entra a Metrolínea, tengo entendido, porque no está entrando este dinero a Metrolínea?, ¿Qué medida se piensan tomar para evitar la fuga de estos dineros que se causan para no perjudicar a Metrolínea? Se está perdiendo ese dinero, está entrando a los dueños o propietarios de los buses que están sirviendo como alimentadores.

Fecha: 2019-03-19 15:12:31
Area: Secretaria General / Metrotinea S.A.
Radicado: 639 Fotos: 33 Anexos: 2
Ususrio: Viviative Nathate Triana Cas etanos





La remuneración que se definió para las rutas pilotos o complementarias está bajo el esquema que los conductores cobran al usuario en el momento del ingreso al bus dentro del esquema de alimentación al sistema y están obligados a prestar el servicio en la des alimentación sin cobro alguno para el usuario.

Actualmente Metrolínea S.A está definiendo un nuevo esquema operacional el cual contempla la utilización de buses del transporte convencional, para lo cual se hace necesario un proceso de modificación de los actuales contratos de concesión existentes; este nuevo esquema esta soportado por las circulares conjuntas del Ministerio de Transporte donde se definieron tres pilares básicos que son el Control Operacional, El Seguimiento a la operación y la unificación de medio de pago (recaudo) para asegurar que los usuarios con el pago de un solo pasaje se pueda mover por todo el sistema.

3. ¿Qué medidas piensa tomar Metrolínea para cancelar las obligaciones por concepto de demandas y no causar perjuicio a la entidad?.

Mediante oficio No. 20182300020741 de fecha 2 de abril de 2018 la Contaduría General de la Nación otorga respuesta a la entidad en los siguientes términos:

"Establece que es indispensable que conjuntamente la empresa y la entidad territorial definan la intención de las partes, el alcance de lo pactado y las obligaciones complementarias asumidas en cada caso las condiciones y alcance de las obligaciones frente al contrato de concesión, la responsabilidad de ambas partes con el tercero, entre otros, de tal manera que se puede determinar cuái de las siguientes situaciones se configura:

- Que los flujos erogaran directamente del ente territorial, sin afectar a la empresa, en cuyo caso esta última no reconocerá cuenta por pagar alguna.
- Oue los flujos afectaran la empresa, pero el ente territorial reembolsará a esta, caso en ej cual la empresa deberá reconocer una cuenta por pagar frente al demandante y una cuenta por cobrar a la entidad territorial.
- Que los flujos estén a cargo de la empresa, sin que exista derecho a reembolso con cargo. al ente territorial, situación que conileva únicamente ai reconocimiento de la cuenta por pagar en la contabilidad de la empresa."

En atención ai concepto emitido por la Contaduría General de la Nación, los representantes del Municipio de Bucaramanga, Floridablança, Piedecuesta y Girón en Asamblea General de Accionistas desarrollada el 4 de septiembre de 2018, aprueban aplicar la opción 3 propuesta por la Contaduría General de la Nación, que corresponde a: "Que los flujos estén a cargo de la empresa, sin que exista derecho a reembolso con cargo al ente territorial, situación que conlleva únicamente al reconocimiento de la cuenta por pagar en la contabilidad de la empresa.", donde Metrolínea debe asumir el pago de las condenas con los recursos propios y

Areo Secretana General / Metrainea S.A. Radicado: 639 Fotios. 33 Anexos: 2 Usuano Vivanne Nathalie Triana Ces etlanos Focha: 2019-03-19 15 12 31





los recursos que tiene disponible en el porcentaje dei 1.87% fondo para contingencias judiciales, para lo cuai se presentó una propuesta de negociación interna de pasivo, sobre la que se ordenó estructurar un procedimiento de negociación, el cual se someterá a aprobación en la próxima Asamblea General de Accionistas que se realice.

La administración recomienda que la negociación con los acreedores se sujete ai escenario 3, solo capital, teniendo en cuenta que el pago de intereses ocasiona un detrimento patrimonial para la entidad como lo establece el art. 6 de la ley 610 de 2000.

En sesión 026 de Asamblea General de Accionistas de Metrolínea S.A. realizada el 29-oct-18, se determinó que de conformidad con las facultades establecidas en los estatutos sociales, corresponde a la Junta Directiva considerar la aprobación de dicho procedimiento y adicionalmente determinó solicitar acompañamiento de la Superintendencia de Puertos y Transportes, Ministerio de Transporte y Procuraduría General de la Nación en el trámite que se adelante para lievar a cabo la negociación interna de los pasivos judiciales dada las implicaciones que esta conlleva para la situación financiera de la entidad.

La administración estructuró el procedimiento interno de negociación de pasivos judiciales con base en las recomendaciones dadas por la asesora externa Dra. Alba Maria Rueda.

Conforme a lo ordenado por la Asambiea General de Accionistas se solicitó acompañamiento en la negociación de pasivos judiciales a la Superintendencia de Puertos y Transportes, Ministerio de Transporte y Procuraduría General de la Nación, donde a la fecha se ha recibido respuesta del Ministerio de transporte y de la Procuraduría General de la Nación, indicando que no está dentro de su competencia brindar el acompañamiento solicitado.

Se requirió concepto jurídico a la asesora externa Dra. Maria Eugenia Alba, en el cual se concluye lo siguiente: "es válido la decisión que se contiene en sesión 093 de Junta Directiva de la entidad, por la cual del 11.75% liberado del confrato de concesión suscrito con Estaciones Metrolínea Lida., se asignó el 1.87% de estos recursos para el pago de contingencias judiciales, las que se encuentran presupuestalmente previstas como gastos de funcionamiento, recursos que son provenientes vía tarifa y cuya destinación es viable para funcionamiento, bajo el contexto del Documento CONPES 3260 de 2003"

En sesión de Junta Directiva 105 del 20-feb-19 se aprobó por parte de la Junta Directiva el procedimiento para la negociación de los pasivos judiciales, el cual se encuentra en ejecución.

El pasado 13 de marzo, se realizó una reunión con cada uno de los acreedores para explicarse la situación financiera de la entidad y presentarles una propuesta de pago, quienes se comprometieron a revisarla y estudiarla para enviarnos su respuesta antes de finalizar este mes.



Nrt.830,507,387-3

Por otra parte se gestionó solicitud de crédito a Findeter para el pago de las condenas, donde se realizó reunión con la Directora Comercial de Findeter en Metrolínea S.A., con el fin de buscar apoyo por parte de dicha entidad para conseguir recursos que permitan negociar las condenas y lograr acuerdos de pago sostenibles con los acreedores. Metrolínea dispone de los ingresos por el 1,87% de la boisa para pagar el crédito, solicitud a la cual no se ha emitido respuesta.

No obstante lo anterior, es importante tener presente que Metrolínea no tiene los recursos suficientes para cumplir con el pago de los procesos judiciales sentenciados en su contra en un corto plazo, haciéndose necesario la consecución de estos recursos para dar cumplimiento a las sentencias, frente a los cuales se requerirá aporte de los municipios, que permitan aliviar la carga de las condenas judiciales en contra de Metrolínea S.A., circunstancia que será puesta en conocimiento de los Accionistas en Asamblea Ordinaria programada para el próximo 29-mar-19

Honorable Concejal WILSON RAMÍREZ

1. En relación con PQP, laudo arbitral, ¿frente a esta problemática que estrategia está implementando Metrolínea para cumplir a cabalidad con sus obligaciones? ¿Cuál es el procedimiento, que estrategia se tiene para pagar eso?

Debido a las controversias surgidas en el registro del Laudo Arbitral de Estaciones Metrolínea Ltda., principalmente en el registro de los intereses se eleva consulta a la Contaduría General de la Nación mediante radicado 1824 de octubre 3 de 2017, atendiendo que los litigios y demandas y laudos arbitrales que se hayan impetrado en contra de Metrolínea S.A. debe estar a cargo de los municiplos conforme a lo aprobado en el documento CONPES 3298 del 26 de julio de 2005, donde indica que..."Además de los aportes presentados en el cuadro 4, los costos de operación del ente gestor, los riesgos financieros, las coberturas y los sobrecostos estarán, en su totalidad, a cargo de los municipios del Área Metropolitana."

Mediante oficio No. 20182300020741 de fecha 2 de abril de 2018 la Contaduría General de la Nación otorga respuesta a la entidad en los siguientes términos:

"Establece que es indispensable que conjuntamente la empresa y la entidad territorial definan la intención de las partes, el alcance de lo pactado y las obligaciones complementarias asumidas en cada caso las condiciones y alcance de las obligaciones frente al contrato de concesión, la responsabilidad de ambas partes con el tercero, entre otros, de tal manera que se puede determinar cuál de las siguientes situaciones se configura:

Que los flujos erogaran directamente del ente territorial, sin afectar a la empresa, en cuyo
caso esta última no reconocerá cuenta por pagar alguna.

Fecha: 2019-03-19 15:12:31 Area: Secretaria General / Metrolinea S.A. Radicado, 639 Folios, 33 Anexos, 2 Usuario: Vivianne Nathalio Trana Cas ellanos





- Que los flujos afectaran la empresa, pero el ente territorial reembolsará a esta, caso en el cual la empresa deberá reconocer una cuenta por pagar frente al demandante y una cuenta por cobrar a la entidad territorial.
- Que los flujos estén a cargo de la empresa, sin que exista derecho a reembolso con cargo al ente territorial, situación que conlleva únicamente al reconocimiento de la cuenta por pagar en la contabilidad de la empresa."

En atención al concepto emitido por la Contaduría General de la Nación, los representantes del Municipio de Bucaramanga, Floridablanca, Piedecuesta y Girón en Asamblea General de Accionistas desarrollada el 4 de septiembre de 2018, aprueban aplicar la opción 3 propuesta por la Contaduría General de la Nación, que corresponde a: "Que los flujos estén a cargo de la empresa, sin que exista derecho a reembolso con cargo al ente territorial, situación que conlleva únicamente al reconocimiento de la cuenta por pagar en la contabilidad de la empresa.", donde Metrolínea debe asumir el pago de las condenas con los recursos propios y los recursos que tiene disponible en el porcentaje del 1.87% fondo para contingencias judiciales, para lo cual se presentó una propuesta de negociación interna de pasivo, sobre la que se ordenó estructurar un procedimiento de negociación, el cual se someterá a aprobación en la próxima Asamblea General de Accionistas que se realice.

La administración recomienda que la negociación con los acreedores se sujete al escorario 3, solo capital, teniendo en cuenta que el pago de intereses ocasiona un detrimento patrimonial para la entidad como lo establece el art. 6 de la ley 610 de 2000.

En sesión 026 de Asamblea General de Accionistas de Metrolínea S.A. realizada el 29-oct-18, se determinó que de conformidad con las facultades establecidas en los estatutos sociales, corresponde a la Junta Directiva considerar la aprobación de dicho procedimiento y adicionalmente determinó solicitar acompañamiento de la Superintendencia de Puertos y Transportes, Ministerio de Transporte y Procuraduría General de la Nación en el trámite que se adelante para llevar a cabo la negociación interna de los pasivos judiciales dada las implicaciones que esta conlleva para la situación financiera de la entidad.

La administración estructuró el procedimiento interno de negociación de pasivos judiciales con base en las recomendaciones dadas por la asesora externa Dra. Alba Maria Rueda.

Conforme a lo ordenado por la Asamblea General de Accionistas se solicitó acompañamiento en la negociación de pasivos judiciales a la Superintendencia de Puertos y Transportes, Ministerio de Transporte y Procuraduría General de la Nación, donde a la fecha se ha recibido respuesta del Ministerio de transporte y de la Procuraduría General de la Nación, indicando que no está dentro de su competencia brindar el acompañamiento solicitado.





NIL830.507.387-3

Se requirió concepto jurídico a la asesora externa Dra. Maria Eugenia Alba, en el cual se concluye lo siguiente: "es válido la decisión que se contiene en sesión 093 de Junta Directiva de la entidad, por la cual del 11.75% liberado del contrato de concesión suscrito con Estaciones Metrolínea Ltda., se asignó el 1.87% de estos recursos para el pago de contingencias judiciales, las que se encuentran presupuestalmente previstas como gastos de funcionamiento, recursos que son provenientes vía tarifa y cuya destinación es viable para funcionamiento, bajo el contexto del Documento CONPES 3260 de 2003"

En sesión de Junta Directiva 105 del 20-feb-19 se aprobó por parte de la Junta Directiva el procedimiento para la negociación de los pasivos judiciales, el cual se encuentra en ejecución.

El pasado 13 de marzo, se realizó una reunión con cada uno de los acreedores para explicarse la situación financiera de la entidad y presentarles una propuesta de pago, quienes se comprometieron a revisaria y estudiaria para enviamos su respuesta antes de finalizar este mes.

Por otra parte se gestionó solicitud de crédito a Findeter para el pago de las condenas, donde se realizó reunión con la Directora Comercial de Findeter en Metrolinea S.A, con el fin de buscar apoyo por parte de dicha entidad para conseguir recursos que permitan negociar las condenas y lograr acuerdos de pago sostenibles con los acreedores. Metrolínea dispone de los ingresos por el 1,87% de la bolsa para pagar el crédito, solicitud a la cual no se ha emitido respuesta.

No obstante lo anterior, es importante tener presente que Metrolínea no tiene los recursos suficientes para cumplir con el pago de los procesos judiciales sentenciados en su contra en un corto plazo, hacléndose necesario la consecución de estos recursos para dar cumplimiento a las sentencias, frente a los cuales se requerirá aporte de los municipios, que permitan aliviar la carga de las condenas judiciales en contra de Metrolinea S.A., circunstancia que será puesta en conocimiento de los Accionistas en Asamblea Ordinaria programada para el próximo 29-mar-19.

2. ¿Cuáles son las soluciones que se van a llevar a cabo para superar el déficit financiero que actualmente padece Metrolínea?

La propuesta es buscar recursos a nível municipal y nacional, con el propósito de compensar el déficit y terminar la infraestructura para mejorar el servicio y cumplir con el objetivo de llevar el SITM a todo Bucaramanga y su área metropolitana

3. ¿Cuánto es la deuda que le deben a los que están operando el servicio? ¿Cuándo van a tener los recursos para poderios cancelar y ponerse al día y si efectivamente vale la pena que Metrolínea siga funcionando con todo ese déficit financiero que tiene.

Fecha: 2019-03-19 15 12:31
Area: Secretaria General / Metrolinea S.A.
Radicado: 639 Folios: 33 Anexos; 2
Usuerio: Vivianne Nachale Triana Cas ellanos



A fecha de 18 de marzo se ha pagado a los operadores al corte de 14 de octubre de 2018. Este proceso contempla la conciliación con los operadores tanto para el recaudo como la imposición de los niveles de desempeño. Igualmente, el pago de las catorcenas depende de la disponibilidad de los recursos en Corficolombiana por las validaciones en el recaudo del transporte.

La propuesta es buscar recursos a nivel municipal y nacional, con el propósito de compensar el déficit y terminar la infraestructura para mejorar el servicio y cumplir con el objetivo de llevar el SITM a todo Bucaramanga y su área metropolitana.

Metrolínea S.A., como sociedad anónima, constituida mediante acuerdo 037 de 2002 del Concejo Municipal de Bucaramanga, asimilada a una empresa industrial y comercial del estado con capital 100% público, del orden descentralizado territorial, el cual planea, gestiona, organiza, dirige y controla el Sistema Integrado de Transporte Masivo –SITM- de pasajeros en Bucaramanga y su Área Metropolitana, además de que, en el ejercicio de sus labores, transporta, a través de los contratos de concesión suscritos con los operadores, menores de edad, mujeres embarazadas, población en situación de discapacidad y mayores de 60 años, y de los cuales muchos utilizan el servicio para ir a tratamientos médicos, reclamar medicamentos, asistir a clases a las escuelas de primaria, bachillerato y superior, asistir a cumplir obligaciones laborales, etc., de manera que presta un SERVICIO PÚBLICO ESENCIAL, de gran interés para la comunidad, cuya interrupción pone en riesgo el ejercicio de varios derechos fundamentales y, especialmente, la movilidad, la salud y la vida de la población.

4. ¿Cómo están funcionando los buses de Metrolinea frente a la contaminación? Lo referente al "combustible" euro 4.

En la actualidad la flota de buses del sistema está compuesta por 28 Articulados de los cuales siete (7) cumplen la Norma EURO III y los restantes veinte uno (21) cumplen la normatividad EURO IV

En lo referente a los buses de la tipología Padrón el sistema cuenta con 100 vehículos de los cuales 19 cumplen con la normatividad EURO III y el restante 81 vehículos cumplen con la normatividad EURO IV.

En lo referente a los buses de la tipología Alimentadores el sistema cuenta con 106 vehículos de los cuales 69 cumpien con la normatividad EURO III y el restante 37 vehículos cumplen con la normatividad EURO IV.

Estos vehículos consumen BIO DIESEL como combustible y utilizan aditivos ADBLUE para cumplir con la normatividad ambiental EURO III y EURO IV

5. ¿con que combustible están funcionando hoy los padrones, alimentadores y articulados?

El combustible utilizado por la flota del SITM es biodiesel (ACPM).



21



Feche: 2019-02-19 15, 12:31

Area: Secretaria General / Metrolinea S.A.
Radicado: 639 Folios: 33 Anexos. 2
Usuario: Vivianne Nathatie Tinana Castet anos

Honorable Conceja! CLIOMEDES BELLO

1. ¿Cuál es o cual va a ser la transformación o que es lo que va a hacer para que Metrolínea sea la que nosotros siempre queremos?

En la actualidad y sobre la base de los acuerdos metropolitanos 030/2017 y 006/2018 Metrolinea S.A. y el Area Metropolitana de Bucaramanga están construyendo un nuevo esquema operacional que permita entregar una solución definitiva para los habitantes del Area Metropolitana de Bucaramanga en la relacionado con transporte público, esto implicara la modificación de los actuales contratos de concesión.

2. ¿Qué van a hacer con el lote de PQP?

La entidad ya cuenta con los diseños correspondientes para adelantar la obra, sin embargo como esta obra no se incluyó dentro de los recursos de cofinanciación, sino que su financiación fue dada vía tanía, la entidad dentro de los recursos de cofinanciación no cuenta con lo suficiente para financiar este proyecto, por lo que se hace necesario adelantar gestión de nuevos recursos con el Gobierno Nacional (Mintransporte) dentro de un nuevo convenio de cofinanciación para utilizar y terminar operativamente la obra.

Honorable Concejal NELSON MANTILLA

1. ¿qué va a pasar con las condenas?

Debido a las controversias surgidas en el registro del Laudo Arbitral de Estaciones Metrolínea Ltda., principalmente en el registro de los intereses se eleva consulta a la Contaduría General de la Nación mediante radicado 1824 de octubre 3 de 2017, atendiendo que los litigios y demandas y laudos arbitrales que se hayan impetrado en contra de Metrolínea 5.A. debe estar a cargo de los municipios conforme a lo aprobado en el documento CONPES 3298 del 26 de julio de 2005, donde indica que..."Además de los aportes presentados en el cuadro 4, los costos de operación del ente gestor, los riesgos financieros, las coberturas y los sobrecostos estarán, en su totalidad, a cargo de los municipios del Área Metropolitana."

Mediante oficio No. 20182300020741 de fecha 2 de abril de 2018 la Contaduría General de la Nación otorga respuesta a la entidad en los siguientes términos:

"Establece que es indispensable que conjuntamente la empresa y la entidad territorial definan la intención de las partes, el alcance de lo pactado y las obligaciones complementarias asumidas en cada caso las condiciones y alcance de las obligaciones frente al contrato de concesión, la responsabilidad de ambas partes con el tercero, entre otros, de tal manera que se puede determinar cuál de las siguientes situaciones se configura:

 Que los flujos erogaran directamente del ente territorial, sin afectar a la empresa, en cuyo caso esta última no reconocerá cuenta por pagar alguna. Fochs; 2019-03-19 (5:12:31 Ava: Secretaria General I Metotines S.A. Radicado: 639 Fotos; 33 Anexos; 2 Usuario Viviame Nathalie Triana Castelanos



metrolinea

nos muevo

- Que los flujos afectaran la empresa, pero el ente territorial reembolsará a esta, caso en el
 cual la empresa deberá reconocer una cuenta por pagar frente al demandante y una
 cuenta por cobrar a la entidad territorial.
- Que los flujos estén a cargo de la empresa, sin que exista derecho a reembolso con cargo al ente territorial, situación que conlleva únicamente al reconocimiento de la cuenta por pagar en la contabilidad de la empresa."

En atención al concepto emitido por la Contaduría General de la Nación, los representantes del Municipio de Bucaramanga, Fioridabianca, Piedecuesta y Girón en Asamblea General de Accionistas desarrollada el 4 de septiembre de 2018, aprueban aplicar la opción 3 propuesta por la Contaduría General de la Nación, que corresponde a: "Que los flujos estén a cargo de la empresa, sin que exista derecho a reembolso con cargo al ente territorial, situación que conlleva únicamente al reconocimiento de la cuenta por pagar en la contabilidad de la empresa.", donde Metrolinea debe asumir el pago de las condenas con los recursos propios y los recursos que tiene disponible en el porcentaje del 1.87% fondo para contingencias judiciales, para lo cual se presentó una propuesta de negociación interna de pasivo, sobre la que se ordenó estructurar un procedimiento de negociación, el cual se someterá a aprobación en la próxima Asamblea General de Accionistas que se realice.

La administración recomienda que la riegociación con los acreedores se sujete al escenario 3, solo capital, teniendo en cuenta que el pago de intereses ocasiona un detrimento patrimonial para la entidad como lo establece el art. 6 de la ley 610 de 2000.

En sesión 026 de Asamblea General de Accionistas de Metrolínea S.A. realizada el 29-oct-18, se determinó que de conformidad con las facultades establecidas en los estatutos sociales, corresponde a la Junta Directiva considerar la aprobación de dicho procedimiento y adicionalmente determinó solicitar acompañamiento de la Superintendencia de Puertos y Transportes, Ministerio de Transporte y Procuraduría General de la Nación en el trámite que se adelante para llevar a cabo la negociación interna de los pasivos judiciales dada las implicaciones que esta conlleva para la situación financiera de la entidad.

La administración estructuró el procedimiento interno de negociación de pasivos judiciales con base en las recomendaciones dadas por la asesora externa Dra. Alba Maria Rueda.

Conforme a lo ordenado por la Asamblea General de Accionistas se solicitó acompañamiento en la negociación de pasivos judiciales a la Superintendencia de Puertos y Transportes, Ministerio de Transporte y Procuraduría General de la Nación, donde a la fecha se ha recibido respuesta del Ministerio de transporte y de la Procuraduría General de la Nación, indicando que no está dentro de su competencia brindar el acompañamiento solicitado.

Fechs: 2019-03-19 15,12-31
Area: Secretaria General / Metrolinea S.A.
Radicado: 639 Folios: 33 Anexos; 2
Usuerio Vinanne Nathale Thana Castellanos





Se requirió concepto jurídico a la asesora externa Dra. Maria Eugenia Alba, en el cual se concluye lo siguiente: "es válido la decisión que se contiene en sesión 093 de Junta Directiva de la entidad, por la cual del 11.75% liberado del contrato de concesión suscrito con Estaciones Metrolínea Ltda., se asignó el 1.87% de estos recursos para el pago de contingencias judiciales, las que se encuentran presupuestalmente previstas como gastos de funcionamiento, recursos que son provenientes vía tarifa y cuya destinación es viable para funcionamiento, bajo el contexto del Documento CONPES 3260 de 2003"

En sesión de Junta Directiva 105 del 20-feb-19 se aprobó por parte de la Junta Directiva el procedimiento para la negociación de los pasivos judiciales, el cual se encuentra en ejecución.

El pasado 13 de marzo, se realizó una reunión con cada uno de los acreedores para explicarse la situación financiera de la entidad y presentarles una propuesta de pago, quienes se comprometieron a revisarla y estudiaria para enviarnos su respuesta antes de finalizar este mes.

Por otra parte se gestionó solicitud de crédito a Findeter para el pago de las condenas, donde se realizó reunión con la Directora Comercial de Findeter en Metrolinea S.A, con el fin de buscar apoyo por parte de dicha entidad para conseguir recursos que permitan negociar las condenas y lograr acuerdos de pago sostenibles con los acreedores. Metrolínea dispone de los ingresos por el 1,87% de la bolsa para pagar el crédito, solicitud a la cual no se ha emitido respuesta.

No obstante lo anterior, es importante tener presente que Metrolínea no tiene los recursos suficientes para cumplir con el pago de los procesos judiciales sentenciados en su contra en un corto plazo, haciéndose necesario la consecución de estos recursos para dar cumplimiento a las sentencias, frente a los cuales se requerirá aporte de los municipios, que permitan aliviar la carga de las condenas judiciales en contra de Metrolínea S.A., circunstancia que será puesta en conocimiento de los Accionistas en Asamblea Ordinaria programada para el próximo 29-mar-19

2. ¿qué combustible se está usando?

El combustible utilizado por la flota del SITM es biodiesel (ACPM).

3. Educación a los conductores (exceso de velocidad)

De manera permanente los concesionarios de operación (Metro Cinco Plus y Movilizamos) realizan proceso de capacitación a sus conductores en temas como Manejo Defensivo, Primeros Auxilios, Seguridad Vial y Atención al Usuario Metrolinea S.A en su condición de ente gestor del sistema verifica que estos procesos de capacitación se realizen.

4. ¿qué gestiones a nivel nacional se han dado para salvar a Metrolínea?

Fecha: 2019-02-19 16,12-31 Area: Secretaris General / Metrolinea S.A. Radicado: 639 Fotos: 33 Avexos: 2 Usuerio: Vivisinne Natholite Trisna Caste tanos





NIL830.507.387-3

El Ministerio de Hacienda y Ministerio de Transporte participan en la asamblea General de Accionistas en virtud del contrato de usufructo suscrito entre la nación y los entes territorial, donde han conocido de primera mano la situación de Metrolínea y se han presentado las distintas alternativas para sacar adeiante el Sistema.

El Gobierno Nacional consiente de las dificultades y la necesidad de abordar los Sistemas de Transporte Masivo de las ciudades, ha propuesto en el Plan Nacional de Desarrollo los siguientes aspectos:

ARTÍCULO 14. SOSTENIBILIDAD DE SISTEMAS DE TRANSPORTE. Los sistemas de transporte colectivo y masivo deben ser sostenibles. Para ello las tarifas que se cobren por la prestación del servicio, sumadas a otras fuentes de pago de origen territorial si las hubiere, deberán ser suficientes para cubrir los costos de operación, administración, mantenimiento, y reposición de los equipos. En ningún caso el Gobierno nacional podrá realizar transferencias para cubrir estos costos.

Los contratos de concesión y operación deben contemplar el concepto de sostenibilidad, y para el efecto se podrán realizar las modificaciones contractuales a que haya lugar.

ARTÍCULO 74º. OTRAS FUENTES DE FINANCIACIÓN PARA LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE. Modifiquese el artículo 33 de la Ley 1753 de 2015, el cual quedará así:

ARTÍCULO 33. OTRAS FUENTES DE PAGO PARA LA OPERACIÓN DE SISTEMAS DE TRANSPORTE PÚBLICO Y TRANSPORTE NO MOTORIZADO. Con el objeto de contribuir a la sostenibilidad de los sistemas de transporte y contar con mecanismos de gestión de la demanda, las entidades territoriales podrán establecer recursos complementarios a la tarifa al usuario, que deberán ser canalizados a través de fondos de estabilización y subvención y que cuenten con concepto del CONFIS territorial, y sean previstos en el Marco de Gasto de Mediano Piazo territorial. Las fuentes podrán ser las siguientes.

- 1. Recursos propios territoriales. Las autoridades de los municipios, distritos o áreas metropolitanas, podrán destinar recursos propios, incluyendo rentas y recursos de capital, que cubran el diferencial entre la tarifa técnica y la tarifa al usuario. La decisión anterior se adoptará mediante decreto municipal, distrital o mediante acuerdo metropolitano, el cuai deberá contener como mínimo la destinación de los recursos, la fuente presupuestal y la garantía de la permanencia en el tiempo de los recursos, con criterios de sostenibilidad fiscal.
- 2. Contribución por el servicio de parqueadero o de estacionamiento en vía. Las autoridades territoriales podrán establecer una contribución a las tarifas al usuario de parqueaderos o estacionamientos. Serán sujetos activos los municipios, distritos y áreas metropolitanas. Serán sujetos pasivos los usuarios del servicio de estacionamiento.

El valor aplicable a los servicios de estacionamiento gravados será de hasta 0,2 veces la tarifa por el servicio de estacionamiento; estas tarifas serán calculadas multiplicando por factores



25

inferiores a uno (1) en función de la localización de los estacionamientos en zonas diferenciadas por el nivel de atracción de viajes en el territorio, así:

- a) Zona 1 Centro urbano o histórico en los términos de la Ley 388 de 1997: Hasta 1,0
- b) Zona 2 De alta atracción de viajes con usos comerciales, mixtos o de servicios: Hasta 0,7
- c) Zona 3 De menor atracción de viajes: Hasta 0,5

Deberá cobrarse a todos los usuarios, con excepción de las bicicletas, vehículos para atención de emergencias, vehículos operativos de las empresas de servicios públicos y vehículos oficiales.

3. Cobros por congestión. Las autoridades que hayan adoptado pian de movilidad podrán establecer precios públicos diferentes a los peajes establecidos en la Ley 105 de 1993, por acceso a áreas de alta congestión o uso de infraestructura de transporte construida para minimizar la congestión.

El precio será fijado teniendo en cuenta el tipo de via o zona; los meses, días u horas determinadas de uso; y el tipo de servicio del vehículo, el número de pasajeros o el tipo de vehículo.

Deberá cobrarse con excepción de las bicicletas, vehículos de sistemas de transporte masivo y colectivo, vehículos para atención de emergencias, vehículos operativos de las empresas de servicios públicos y vehículos oficiales.

- 4. Las entidades territoriales podrán destinar un porcentaje no mayor al 60% del recaudo por concepto de muitas de tránsito para el funcionamiento sostenible de sus sistemas de transporte público masivo y colectivo o transporte no motorizado. Dicho porcentaje deberá ser definido y soportado por un análisis técnico que identifique los costos y gastos financiados por el concepto de muitas, los programas y proyectos que se pueden financiar y los indicadores de seguimiento a los objetivos de seguridad vial.
- 5. Derecho real de superficie en infraestructura de transporte. Una entidad pública denominada superficiante, titular de un inmueble de Infraestructura de Transporte, podrá otorgar el derecho real de superficie de origen contractual, enajenable y oneroso, a un tercero denominado superficiario, por un plazo máximo de treinta (30) años incluidas prórrogas. El superficiario tendrá la facultad de realizar y explotar por su exclusiva cuenta y riesgo, construcciones o edificaciones en áreas libres aprovechables con todos sus atributos, sin afectar el uso público, la prestación del servicio de transporte, ni restringir la propiedad del inmueble base del superficiante.

El derecho reai de superficie se constituye mediante contratos elevados a escritura pública suscritos entre el titular dei inmuebie base y los terceros que serán superficiarios, los cuales contendrán la delimitación del área aprovechable, el plazo de otorgamiento del derecho, las condiciones de reversión de las construcciones, las obligaciones de las partes y la retribución

Fecha: 2019-03-19 15 12:31
Area: Socretarla General / Metrolinea S.A.
Radicado: 639 Folica: 33 Anexos: 2
Usuanio: Widanne Nathalie Triana Cas elisinos



que corresponde al superficiante, deblendo además Inscribirse ante la Oficina de Registro de Instrumentos Públicos con el fin de dar lugar a la apertura de un folio de matrícula inmobiliaria de carácter temporal que identificará al área conferida al superficiario, a las construcciones y registrará los actos jurídicos que se efectúen sobre las mismas.

- 6. Las autoridades territoriales podrán modificar las tarifas de los servicios de transporte público colectivo a partir de la aplicación de factores tarifarios que permitirán obtener recursos para la sostenibilidad de otros servicios colectivos o masivos que operen en su jurisdicción.
- 7. Además de las anteriores fuentes de financiación y pago, se podrán utilizar otras fuentes como valor residual de concesiones, valorización, subasta de norma urbanística, herramientas de captura del valor del suelo, y cobro o aportes por edificabilidad adicional, así como recursos obtenidos a través de ingresos no operacionales.

ARTÍCULO 20. COFINANCIACIÓN DE SISTEMAS DE TRANSPORTE. La Nación y sus entidades descentralizadas podrán realizar inversiones dentro del Marco Fiscal de Mediano Piazo hasta por un 70% en proyectos de sistemas de transporte público colectivo o masivo, con dinero a través de una fiducia, o en especie de acuerdo con la reglamentación que para el efecto expida el Ministerio de Transporte.

Las inversiones financiables podrán ser el servicio de deuda; infraestructura física; sistemas inteligentes de transporte; y adquisición inicial total o parcial de vehículos nuevos o material rodante nuevo con estándares de bajas o cero emisiones, sin afectar el monto de los recursos aprobados en el CONPES de cada proyecto; que garanticen accesibilidad para población en condición de discapacidad o movilidad reducida. La adquisición, operación y mantenimiento de los activos cofinanciados son responsabilidad del ente territorial o de quien este delegue. Las disposiciones de este artículo tendrán vocación de permanencia en el tiempo.

El Ministerio de Transporte verifica el cumplimiento de los siguientes requisitos:

- 1) Que exista o se constituya una sociedad titular de carácter público que se encargue de la gestión del sistema de transporte. Esta sociedad deberá implementar los lineamientos de gobierno corporativo emitidos por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público para tal fin.
- 2) Que el proyecto respectivo tenga estudios de factibilidad técnica, ambiental, legales y financieros, aprobados por la entidad territorial que soporten, para las fases de planeación, construcción, operación y seguimiento, lo siguiente:
- a. Definición del esquema operacional y financiero
- b. Definición del esquema institucional
- c. Aplicación de medidas para controlar y minimizar la ilegalidad
- d. Evaluación social y económica
- e Definición de estrategias para su sostenibilidad, mantenimiento y actualización





- f. Identificación de fuentes de pago para alimentar el fondo de estabilización tarifaria
- g. Análisis de la viabilidad fiscai
- 3) Que el proyecto respectivo cuente con un documento CONPES, que defina el sistema de transporte, así como las entidades encargadas de su diseño, construcción y operación con el cronograma respectivo, a partir del cual se autorizarán los desembolsos de manera progresiva de acuerdo con las necesidades y logros del proyecto, en especial aquellos hitos relacionados con la sostenibilidad operacional del sistema.
- 4) Que el sistema de transporte sea coherente con los objetivos del plan de movilidad adoptado en los casos ordenados por la ley, el plan de ordenamiento territorial y el plan de desarrollo territorial.
- 5) Que el proyecto propuesto esté debidamente registrado en el Banco de Proyectos de Inversión Nacional, y cumpla los requisitos establecidos en las disposiciones vigentes sobre la materia.
- 6) Que esté formalmente constituida una autoridad de transporte del sistema de transporte propuesto.

PARÁGRAFO. Los estudios ambientales, técnicos, legales o financieros que sean realizados por parte de las entidades territoriales o quien estas deleguen hacen parte de su autonomía territorial; el Gobierno nacional, brindará el acompañamiento técnico necesario sin que esto implique su validación o aprobación a los estudios realizados.

5. El operador que tienen de cobro, de recaudo TI5A ¿Cuánto gana por cada pasajero y cuánto le queda a Metrolinea por cada pasajero?.

Dentro de la Bolsa de recursos de sistema que se nutre de las recargas que hacen los usuarios del sistema el concesionario de Control y Recaudo TISA S.A recibe el 13.5% del valor de la tarifa al usuario por cada utilización (Uso).

Para el caso del Ente Gestor Metrolinea S.A. recibe el 6.85% del valor de la tarifa al usuario por cada utilización (Uso) para gastos de funcionamiento; adicionalmente recibe un 4.79% del valor de la tarifa al usuario por cada utilización (Uso) para mantenimiento de la infraestructura y el 1.87% del valor de la tarifa al usuario por cada utilización (Uso) para nutrir el fondo de contingencias judiciales.

Honorable Concejal HENRY GAMBOA

1. En un informe entregado por parte de la contraloría municipal se habló acerca de un presunto daño fiscal cercano que por hoy estaría en el orden de los \$15'000.000.000 millones de pesos, por el pago de los pasajeros de la integración del transporte convencional, que no se recibe no un solo peso y si le toca pagar a TISA el valor del recaudo del pasaje, qué ha pasado con eso?.

Fecha: 2019-05-19 15.12;31 Avas: Secretaria General/Metrolines S.A. Radicado: 639 Fotios: 33.Anexos: 2 Usuario: Vivienne Nalhaše Trans Castellanos





Metrolínea S.A. realizó un análisis y estudio frente a las consideraciones dadas por la Contraloría Municipal de Bucaramanga y solicitó concepto jurídico a la Dra. Maria Eugenia Alba, por medio del cual se establece el marco legal que soporta la procedencia de las rutas complementarias que se encuentran prestando servicio al sistema, el cual se adjunta.

2. ¿qué pasó con el fallo judicial de desalojo del patio taller, como están las cuentas con el propietario del importante lote donde funciona el patio taller?.

La Entidad tiene contempiada como prioridad suscribir el contrato de arrendamiento respectivo con la sociedad ASINCO SAS propietaria del predio donde hoy funciona el Patio Taller del SITM, teniendo en cuenta que se requiere contar con el predio para la continuidad de la prestación del servicio público de transporte masivo del Área Metropolita de Bucaramanga, conforme al esquema actual de operación del sistema.

Actualmente se están adeiantado las gestiones de negociación de las condiciones contractuales con el propietario del predio para materializar el contrato referido.

3. Comportamiento de las validaciones y los kilómetros recorridos, se han perdido cerca de 7 millones de pasajeros con respecto al 2015, se han perdido cerca del 18% de las validaciones, ¿cómo se encuentra hoy la situación de Metrolínea con esa pérdida de validaciones, si hoy es rentable o no es rentable?, porque no encuentro un informe que hable de las pérdidas o ganancias, no hay un informe financiero de eso.

Hay que partir de la base de que Metrolínea constitucionalmente presta un servicio esencial (transporte), en ese orden ideas como entidad púbica lo que pretende es satisfacer los fines esenciales del Estado, es así, que la meta es proporcionar un servicio eficiente a los usuarlos del SITM más no lucrarse, por lo tanto, Metrolínea hace los ajustes necesarios presupuestalmente, para poder responder ante las necesidades del servicio, por lo que el comportamiento de las validaciones no incide negativamente en la entidad al punto de generar una crisis financiera lo configurar una causal de disolución.

4. ¿cuántos kms se han recorrido a 31 diciembre de 2018? las validaciones respecto a los kms recorridos se tiene que por cada km recorrido arroja una relación de 2.32 validaciones por kilómetro, ¿Cuánto vale un kilómetro recorrido al sistema? Y si esa relación es favorable.

No se puede afirmar que hay una relación directamente proporcional entre los Kilómetros recorridos y las validaciones, teniendo en cuenta que el valor del kilómetro se establece dependiendo de la tipología de vehículo (Articulados que no tienen validador, padrones y





alimentadores) el cuál se actualiza cada seis meses por una fórmula estipulada en los contratos de concesión.

TESA S.A.	13,30%	VALIDACIONES QUE GENERAN PAGO	
METROLINEA S.A.	6,83%	VALIDACIONES QUE GENERAN PAGO	
METROLINEA S.A	4,79%	VALIDACIONES QUE GENERAN PAGO	
METROLINEA S.A.	1,87%	VALIDACIONES QUE GENERAN PAGO	
AMB	15	VALIDACIONES QUE GENERAN	
METRO CINCO		TARIFA POR KM RECORRIDO POR	
MOVILIZAMOS		TIPOLOGIA DE VEHICUO LICITADO	
		ARTICULADO	5.990,11
		PACRICAL	4.154,63
		ALIPIENTADOR	3.835.63
dualmente se das	البادرة 6	dos veces all allo	
SOS SISTEMA			
	S.A. METROLINEA S.A. METROLINEA S.A. A.M.B. METROLINEA MOVILIZAMOS	METROLINEA S.A. 4,79% METROLINEA S.A. 1,87% S.A. 1,87% METROLINEA	METROLINEA S.A. METROLINEA S.A. METROLINEA S.A. METROLINEA S.A. METROLINEA S.A. METROLINEA S.A. 1,87% VALIDACIONES QUE GENERAN PAGO VALIDACIONES QUE

5. Indicadores de desempeño de los concesionarios, explicar.

A continuación se presenta una breve explicación de las condiciones para la aplicación de indicadores de calidad y desempeño a los concesionarios, donde se aplica un determinado nivel de servicio de acuerdo al porcentaje de cantidad de indicadores aplicados, teniendo en cuenta los índices o causas de conformidad con lo establecido en los contratos.

INDICADORES DE CALIDAD DE DESEMPEÑO CONSECIONARIOS DE OPERACIÓN I INDICADORES DE CALIDAD DE DESEMPEÑO CONSECIONARIOS DE OPERACIÓN I INDICADORES DE CALIDAD DE DESEMPEÑO CONSECIONARIOS DE OPERACIÓN I INDICADORES DE CALIDAD DE DESEMPEÑO CONSECIONARIOS DE OPERACIÓN I INDICADORES DE CALIDAD DE DESEMPEÑO CONSECIONARIOS DE OPERACIÓN I INDICADORES DE CALIDAD DE DESEMPEÑO CONSECIONARIOS DE OPERACIÓN INDICADORES DE CALIDAD DE CALIDA

Los inveles de servicios se establecen conforme à los rangos establecidos en el Anexo 2 del contrato de concesión de la siguiente manera:

Mivel de servicio	Rango de SCD
A	ED 2 97%
8	98% a 100 o 10%
C	40% ± 10D = 95%
D	SPR S HID - SOM
1	JCD = 91%

Parámetros para Índices de Calidad de Dasempeño del Concesionacio ICD

Indique	Codigo	Periodo de oveluncios (Bornera)	Pands	rector
Contractor	10	1	75.	15%
listado de Autobuses	200		Po.	15%
Istado de Avidouses	181	2	Pu	5%

ICD: indice de calidad de desempeño

Fechs 2019-03-19 15 12:31

Aras. Secretans General / Metrolines S.A.
Radicado, 639 Fotos: 33 Anexos: 2
Usuano: Vinanne Nathale Trisne Cestal anos

INDICADORES DE CALIDAD DE DESEMPEÑO CONSECIONARIO DE RECAUDO Y CONTROL TRANSPORTE INTELIGENTE S.A (TISA)

metrolnea

Los riveles de servicios se establican conforma a los rangus establecidos en el Aneixo 6 del contrato de concesión de la siguiente manera:

Nivel de servicio	Rango de ICD
4	ICO ≥ 97%
	99% £ 100 < 97%
- 6	93% ≤ KD < 95%
D	94% & 1033 of 93%
	KD < 91%

Los parámetros para Índicas de Caldad de Desempeño del Concesionario ICD se establecen para sistema especializado del sistema SIMLINEA

Ш	SISTEMAS ESPECIALIZADOS
L	Satema de Comunicaciones
ž.	Sistema de Recaudo
ī	Sistema de Gestian y Control de Fiota
k	Sistema de Norstatos de Imágenes
į.	Sistema de Atencon al Usuario
6.	Sistema de Infonnación al Usuario

ICO: indice de calidad de desempero

6. En relación con el recaudo cuando se presentan cortes de energía porque no se tiene una UPS en cada estación como medida de contingencia, ¿qué control se tiene en el recaudo cuando esto pasa?.

Cuando se presentan esta dase de situaciones, de manera conjunta Metrolínea S.A. y el concesionario de recaudo y control Transporte Inteligente S.A. establecieron el *Plan de contingencia del sistema de recaudo para estaciones troncales del SITM,* el cual se adjunta.

7. Las dos ejecuciones presupuestales del ente gestor y el presupuesto de inversión dentro del sistema.

2666	Hecur	PAIR PURSIO	Comproposes (AEBO	Corrections H19800	(Serge	PROSERVATO KNI ERRUMA	Mary Allen
CAMPILES DE TEAMED PARTO	\$5,100,000,000	// \$4,100,000, 100	ALM SEN	E SACRE PO	54		
Name of the last o	Million, 107	1940,000,000	10	-806	10	H00,000,000	CR
Complete Color	\$500,000,000	\$540,001,000	10	90	30	3500,000,000	100
* Siller	54,933,000,008	\$4,000,000,000	10	10	20	34 (10) (40)	100
CONSTRUCCION E INSTRUMENCE (SE COMO E ELIMINALES	110mmeter	d. Tanan	frankjurier	- 14	fit, exception	INCOME NAME	100
Na (1.4)	\$10,868,007,796	Transfer 1 Con-	10.750.071,700	50	#42 PET	\$4,704,004,004) inter
No. 10 Land	\$4,124,430,180	55 Edg. 15, 100	W.	- 2	\$0	\$5,334,135,300	CH
t and the same of	Co. Soc. State And	\$10,000,000,000	141	10	10	31 min 201 mg	014
b many the de Graph	1011,007,000	\$123,027,030	50	10	10	\$120,013,000	
Manager Person VS	Statistical and	\$4,044,944,950	16	10	10	7160477500	100
Company of Completering	\$3,950,756,635	1370 76.64	50	. 50		STAND, TO LEW	15
Generalism in Section (C)	pullicus, He	54,556,102,740	36,166,350,760	30	50,336,301,748	\$1	1000
PAYIMINTOS DE VIAS AUMENTADORAS	White billions	Sentana"	Hr.		- 11	TE 45 / 10 / 100	TIES.
No ===121	\$9,109,090,000	91,309,000,000	50		. 10	25,140,040,01	175
HOLESCION PARCHOS TO THOUGHT INTERNAL IN	BASSES III	\$40,000,000.	100	166	100	Marie Law	100
Alarmy make Basin saturage	18,5433	\$10,041,625	50	. de		\$30,341,425	N.
WHITE COMMENT AND ALLESS A ART COMMENT OF BANK	MANAGEMENT	70.716.700	- 75	30	16	SHOULES	14
SOURS - SET	2001003.000	MINORAL PROPERTY.	\$0(. 19	jo.	\$653,533,000	100
Courte tines Lewise	\$1,000,000,000	BARRIO BAR	59	100		\$1,300,000,000	8%

Feche 2019-03-19 15:12:31
Area: Secretaria General Metrolinea S.A. Redicado: 639 Folios: 33 Anexos: 2
Usuano Vivenne Nathelia Triana Caste la





COMPORTAMIENTO GASTOS 28/FEBRERO/19



Question	PRODUCESTO MICAL	OTEUNUS IN Crawing	MESO Crabatyre	Comprosings rankge()	TOTAL Compression	POR ENCURAR	M Zar
PERSONAL PROPERTY.	\$4,000,000,000	6400,510,00		-	-	M. BILLIANS	9%
Techn - NAP	5551,521,001	2004,045,000	5	26	10	2334.5421000	(8.
Tación (Araphyrma)	53,500,000,000	\$1.00 Ground	4		50	\$1500,000,000	-0%
INTERVENEDRIA DE CREA	MUNICIPAL PROPERTY.	\$1,000,000,440	1 Training \$12	50	\$7,0,111,522	\$1.27%,000,100	Brs.
Bollet 1879	14/00/00/04/57	20 127 N 411	1774 172	*11	C. 52	111.97.27	40.00
Barton in Arriva Sea	1242 (1943)	\$547 moren	40	fn.	100	5 80 reconn	174
DE LEST TEC COMPLEM DE	\$361,815,044	\$243,618,046	\$0	_ 50	10	\$303,535,000	016
e actuality.	Steakhot	្ទីលាក្រខ្មាញ	400	<u> </u>	20	STREET, STREET	49
Make a Corner geovern Etc.	\$41 A15 OFF	\$41,813,049	36	50	504	501 = 5040	GH
MANUAL PROPERTY OF PERMANDS	- A	71010	\$0	to to	- 10	H	914-
Vinte (iii) de Baransesassa	56	51.	501	5351	2 1	55	09
SELVA HOSSETHIMETON PONTS				- 40	14	- 11	014
War do de Balanderige	140	11.		140	. 21	- 4	QN.
CLIPPERAS POR PARES VICENCIA SELE	- 50	414347,111,185	\$14,257,211, 181	50	\$10,237,131,366	M	100%
total diamental by the last	199,000,000,000	Explanation of	502,000,000	1 m	\$50,500,000 MILES	Section beautiful	100

Los compromisos en inversión del Sistema Integrado de Transporte Masivo en la presente vigencia ascienden a la suma de \$52,538 millones, equivalentes al 49% de lo presupuestedo. Estos compromisos fueron adquiridos en vigencias pasadas mediante el mecanismo de Vigencia Futuras al suscribirse los contratos de obra e interventoria para la construcción de los portales del Rorte y Piedecuesta, y cuentas por pagar a 31 de diciembre de 2018.

8. El excedente financiero de 7 mil millones (superávit) se está invirtiendo en obras?, que se piensa hacer con este?

Los recursos destinados para las obras de infraestructura se ejecutan de acuerdo a un plan operativo de adquisiciones POA, el cual es avalado por el Ministerio de Transporte y tiene un clerre financiero que no permite superávits al cierre del ejercicio financiero el cual se conduye en el año 2020.

9. Análisis de la ejecución presupuestal

El análisis de la ejecución presupuestal a diciembre 31 de 2018 es el siguiente:

- El recaudo de la participación del Ente Gestor en la tarifa dei 6.85% es de \$5.598 Millones, el 94% de lo proyectado y representa el 33% del recaudo total del Ente Gestor que alcanzo un recaudo de 94% del total presupuestado, es decir la suma de \$16.899 millones.
- Del total recaudo de ingresos del Ente Gestor (\$16.899 millones), se comprometieron \$9.136 millones equivalente al 54%.
- Se aplazó la suma de \$179.815 millones destinados al pago de las Sentencia y Conciliaciones, hasta tanto no se reciban efectivamente los recursos.
- Los gastos del Ente Gestor los compromisos adquiridos ascienden a la suma de \$9.136 millones, equivalente al 54% del presupuesto definitivo.

Fechs: 2019-03-19 15:12:31
Anna: Secretaria General / Metrolinea S.A.
Radicaco: 609 Folios: 31 Anaxos: 2





NII.830.507.387-3

- Se aplazó la suma de \$179.815 millones destinados al pago de las sentencias y conciliaciones.
- El recaudo de los aportes al SITM en virtud del convenio de cofinanciación asciende a la suma de \$ 66.834 millones. Se encuentra pendiente de pago los siguientes aportes:

Nación - Birf \$29.383 Millones Municipio de Bucaramanga \$ 3.402 Millones Municipio de Piedecuesta 305 Millones

- Los compromisos en inversión para la construcción del SITM, en este periodo ascienden a la suma de \$61.822 millones, equivalente al 60% del presupuesto.
- Los compromisos a la fecha corresponden principalmente a los adquiridos mediante vigencias futuras en la vigencia 2017, en los contratos de construcción de los portales del Norte de Bucaramanga, Girón y Piedecuesta

10.Aportes convenio de cofinanciación.

Aportes en miles de pesos:

APORTS	PROYECTO (Otro SI 10j	APORTES RECAUDADOS A DIC 31/18	CONVENIO DE COMMANCIACIÓN (OTRO SI LE)	SALDO POR COBRAR DIC 31/18	SALOD POR COBRAR VIGENCIA 2019
AACION BIRE	588,579,777	164,571,777	- 2		- 0
PACION BIRF 8083	84,335,622	35,018,221	49,317,401	29,360,000	19,934,401
PACION DISUBSTES	118.180.776	118,180,776	2		. 0
RUCHRAMMAGA	96,382,845	92,980,099	3,402,746	3,412,746	
GIRON	12,121,022	12,121,622	-/0		0
PLONEDABLANCA	24,453,700	17,943,172	6,510,428		3,307,108
PHOTOLEKTA	17,777,896	12,472,123	305,313	185,717	
GOSENHACION	13,312,205	18,112,105	0	- 6	
AREA METROPOLITARA	2.267,448	2,257,448	0	- 0	
Yotal	532,205,331	472,689,543	59,515,788	33,890,999	23,141,505

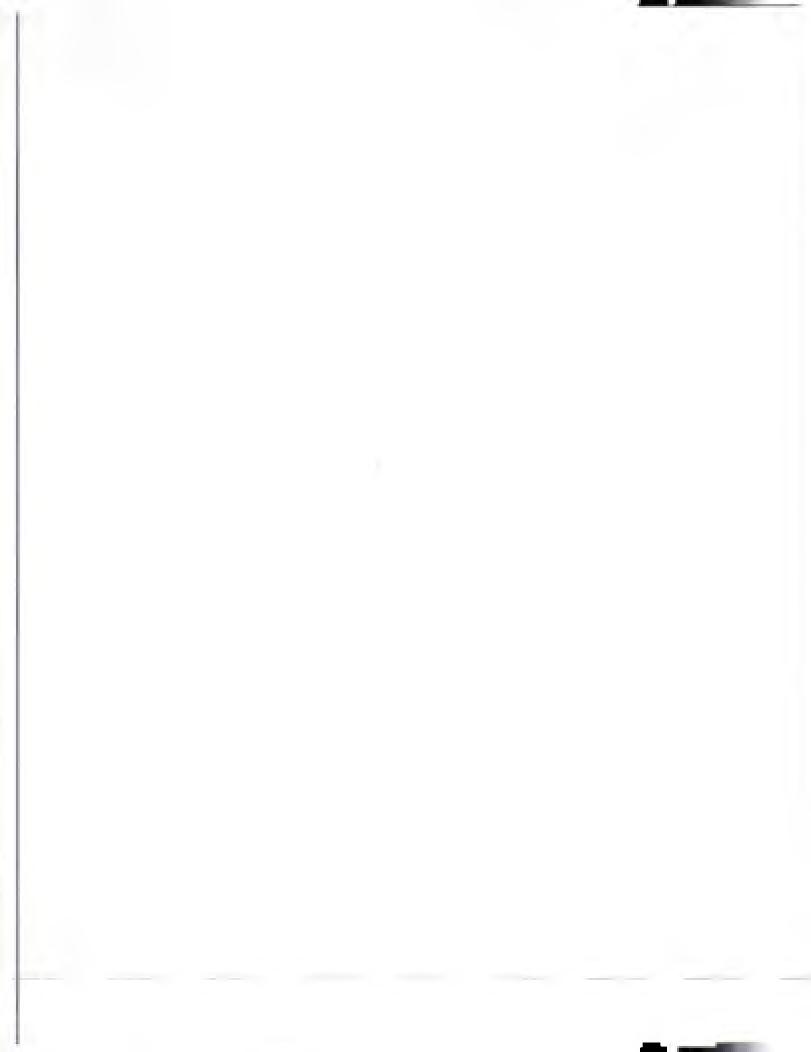
Quedamos atentos a cualquier requerimiento adicional.

Cordialmente,

MBALLERO

Gerente Suplente Metrolinea S.A.





SISTEMA DE GESTIÓN DE CALIDAD

PROCESO RECAUDO

TRANSPORTE INTELIGENTE S.A.

DOCUMENTO CONTROLADO

Este documenta para a la cardo, ostribuido, modificado, ni prestado en tedo o en parte sin previo putivir a la la impreso

ELABORO	REVISION AND SO	HEIM III APRIBACIÓN:
Coord medians del \$800.	Gerente Administrativa	14/04/2016

ne (2015-25-20 (1957-3) ne Semina Carera (1980-24-18.6) nesto (1981-1981-1 Novem

600160	10 miles
VERSUIT?	
PAGINA.	2.00

1 OBJETIVO

Describir el pian de contingencia del Sistema de Recaudo de las estaciones troncales del SITM.

2. ALCANCE

Aplica a las actividades realizadas por los departamentos de operaciones, Mantenimiento y Telecomunicaciones, Tecnologia e informática y porsonal administrativo de Transporte inteligente S.A. en reorganización.

3 DEFINICIONES

- 3.1. Plan de Contingencia: es un instrumento de gestión de la operación, que contiene las medias necesarias para dar solución a los usuarios que salititan ingresar a las estaciones del ISITM.
- 3.2. Yarjeta integraciones: Es una tarjeta que tiene el nombre de integraciones ya que se utatra para pasar a los usuarios en los vahículos que se deban realizar integraciones cuando hay problema de comunicación en el sistema.
- 3.3. Tarjeta Contingencias: es una terjeta con saido pricargado.
- 3.4. Personal de apoyo. Son el personal de aficina, taquilleros, CAE o supervisores que ilegan a realizar apoyo en las estaciones para realizar las validaciones de los usuarios cuando se presente un problema de comunicación falta de anergia en las estaciones.
- 3.5. POS (Point of Sale = Punto de Venta): equipo utilizado para la coalización de venta de tarjetás y recergas de crédites electrónicos para las mismas.
- 3.6. POS PC: computador utilizado para la realización de venta de tarjetas y recargas de crácnos electrônicos para las mismas.
- 3.7. Error 180 o función no encontrada: es un mensaje de error que aparece en los POS o los POS PO cuando no hay comunicación con los sérvidores. Estos mensajes de error permiten diagnosticar los problemas que puede tener el sistema, y dependiendo del tiempo se puede verificar si tenemos que realizar el plan de contingencia.
- 3.8. UPS: Sistema de alimentación ininterrumpida.
- 3.9. Inversor: Occousitivo eléctrico que convierte corriente continua en alterna.
- 3.10. Corte de energia eléctrica prolongado: corte del suministro de energia eléctrica por un periodo mayor a 6 horas.

4 CONDICIONES GENERALES

- Condiciones mínimas
 - Se desconectarán los equipos de audio y paneles de mensajes variables.
 - La iluminación de cada estación será suministrada por las lámparas de emergencia que se encuentran bajo responsabilidad de Motrolínea.
 - O Ante el torte del fluido-elèttrico cada estación de la ruta troncal cuenta con una UPS e inversor que garantiza el respaldo de energía por 6 horas (literalas 5 y 6 del numeral 3.2.1.2 Equipamiento de estociones, del Anexe 4 de Especificaciones Técnicas del contrato de cuncesión de recaudo y control del sistema.

Fecha: 2016-05-26 10:57-31 Area: Secretan General / Metrotinga S.A. Radicado, 1652 Folios: 8 Arrexos: • Usuano: Nedy Cecita Mareno Gelvez





PLAN DE CONTINGENCIA DEL SISTEMA DE RECAUDO PARA. ESTACIONES DIDOCALES DEL SITM.

metrolinea

(00/00	100.25
30.6500	1000
MAGINA	3 (8.11)

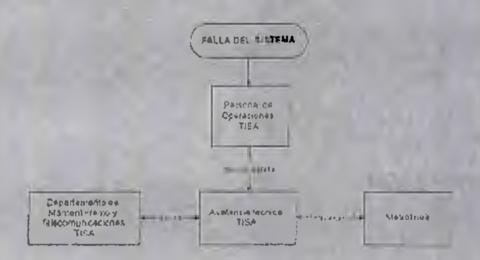
Integrado de transporte masivo de la rea metropolitana de Bucaraminga).

- Plan de comunicaciones que Metrolínea aplicará en conditiones de contingencia (personal a curgo, números: de contactu, etc.)
- Se define como calda del sistema fallas en la red de comunicaciones o en él sistema de alimentación de energia eléctrica que afecte el funcionamiento del sistema de recaudó en las estadanes del sistema integrado de transporte másivo Metrolinea. El giam de contingencia se implementa con el fin de tener el protociolo a seguir de accierdo a los procedimientos establecidos, con el fin de continuar proporcionando el servicio a los usuarios del SITM.

S. ACTIVIDADES DEL PROCEDIMIENTO

5 1, PLAN DE COMUNICACIONES

El plan de comunicaciones se describe a contiguación:



- Cuando se presenta una falla en el sistema que afecte el procenimiento de recinga y/o validaciones en las estaciones de la ruta troncal, el personal de operaciones se ensarga de informar de innocipito al departamento de Tecnologia e Informática.
- El départamento de Tecnología e informática notifica ai departamento de Mamenimiento y foi atomunicaciones.
- El departamento de Tecnologia e informática notifica al l'der designado por Metrotinea para este lipo de esentualidades.
- El departamento de Tecnología e Informática en conjunto con el departamento de Mantenimiento y Teleformunidaciones determinarán el deve de severidad de la falla.
- En cualquier momento de la eventualidad. Transporte inteligente 5 % en reorganización dispatre de los siguientes médios de comúnitarión:
 - o Radio simboea: 120.
 - Extensión similnes: 2074.
 - Celular: 317 510 8321.

Facha: 2016-35 26 "0:57:0 Area: Societara General : Morotinna S.A. Redicado: 1652 Folios: 8 Anexos: -Usuano, Mecy Cecifa Moreno Genez





PLAN DE CONTINGENCIA DEL SISTEMA DE RECAUDO PARA ESTACIONES TRONCALES DEL SITM

metrolinea

C00/00	ALIENS.
PERSONA	100
PAGINA	大概 的

RESPONSABLES

- Personal de Operaciones.
- Personal de Asistencia Técnica.
- Técnicos de mantenimiento.
- Jefe de Tecnologia e informática
- Jefe de Mantenimiento.
- Jefe de Telecomunicaciones

5.2. EJECUCIÓN DEL PLAN

5.2.1 Situación 1: Fallo en el sistema de recargas por falta de energia eléctrica

Este plan de contingencia apiica en los casos en que el suministro de energía eléctrica de respaldo sea menor al tiempo establecido en el literal 6 del numeral 3.2.1.2 Equipamiento de estaciones, del Anexo 4 de Especificaciones. Técnicas del contrato de concesión de recaudo y control del sistema integrado de transporte masivo del área metropolitana de Bucaramanga. Se ejecutarán los siguientes pasos:

- Falla de energia eléctrica en una illustration.
 - Se proceden a activar las baterías de los validadores, torniquetes y equipos de recurga.
 - 2 En caso que el procedimiento indicade en el numeral anterior no responda, Transporte Inteligente S.A. en reorganización cuenta con una planta de energía eléctrica portatil quo puede ser utilizada como respalde.
- Falla de energia eléctrica en múltiples estaciones;
 - Se procede a activar las baterias de los validadores, torn quetes y equipos de recorga (nota interna: Poner en funcionomiento 1 solo PC).
 - 2 Se realizará el procedimiento de venta manual (ver punto \$.2.3). El proceso de validación continuará funcionando normalmente.

5.2.2 Situación 2: Fallo en el sistema de Jecargas por falta de comunicación con el datacentar.

- Los usuarios que cuenten con saldo en su tarjeta pueden continuor realizando el proceso de validación normalmente.
- Se procede a activar los módems 3G en cada taquilla para continuar realizando el proceso de recargas utilizando la Internet.
- En caso de persistir la falla de comunicación con el datacenter, se realizará el procedimiento de venta manual (ver punto 5.2.3).

5.2.3 Procedimiento de venta manual en estaciones de la ruta troncal

Dependiendo de la cantidad de estaciones o la estación que tenga la pérdida de comunicación, se deben realizar los siguientes pasos:

- 1 El Laquillero debe sacar una base por \$350.000 mote, y dejar el dinero sobrante aparte para no confundir los dineros recaudados.
- 2. El taquillero debe sacar los Tickets que están marcados con el nombre de la estación, sello seco de TISA y código de barras. Ver imagen a continuación:

Fecha: 2016-05-26 10-57-31 Area: Secretara General / Metotinea S. Aladeado: 1652 Folios: B Anexoc: -Usuano: Nedy Circlia Morero Gelivez Usuano: Nedy Circlia Morero Gelivez





3. El taquillero debe empezar a realizar la venta de pasajes manual entregando como soporte, al usuario un ticket que le plemitte el ingreso a la estación.

4. En los terniquetes debn haber una persona de apoyo, que temn la tarjeta de contingencia para valual por los usuarios, solicitando el ticket que fue suministrado con anterioridad en la taquilla.

S. En caso de ser una estación donde se realizan integraciones, el personal de apoyo, se entargará de tomar la tarjeta de contingencia y se dirigirá a los vehículos para recibir a los usuarios que Nevan el ticket de integración y para que puedan ingresar. Ver imagen a continuación:



Nota: Los taquilloros que se encuentran realizando la venta de pasajos manualidaben informarle a los usuanos que sobre vende un pasajo debido a que so presentó una falla en el sistema y que con el ticket suministrado pueden logresar al SITM.

Por otra parte, el taquillero debe illevar un registro de a cantidad de pasajes vendidos de forma manual en el formato, RE-FT-29 CONTROL DE DINERO MANUAL RECAUDADO PLAN DE CONTINGENCIA, pare posteriormente realizar el crintgo y verificar con las ivalidaciones realizadas.

Puede ucurrir que el usuario ingresa a la estación a validar y tiene saldo negativo para poder coalizar la integración virtual por questiene saldo negativo En estos casos no se recibe el dinero, y se debe hacer una anotación en el formato RE-FT-29 CONTROL DE DINERO MANUAL RECAUDADO PLAN DE CONTINGENCIA. Y se valida el pasaje sin cancelar ningún valor porque está realizando una integración.

Feche. 2018-05-25 ft. 5 - 2
Area Secretara Gene al Inventorio Radioado: 1652 Folia el Prenento Ususità. Nedy Ce al Illinora General



\$30 DO

#8-F-65

- Personal de Operaciones.
- Personal de Asistencia Técnica.
- Técnicos de mantenimiento.
- Jefe de Tecnología e informática
- · Jefe de Mantenimiento.
- Jefe de Telecomunicaciones.

DOCUMENTOS

RC-FT-29 Control De Dinero Manual Recaudado Plan De Contingencia.

5.2.3.1 OISTRIBUCIÓN DEL PERSONAL

El Coordinador de Operaciones debe dar la orden de venta manual a los supervisores y ellos a su vez deben informar a los taquilleros para empezar a realizar el procedimiento.

El coordinador de Operaciones debe proceder a liamar al personal de apoyo para que realicen el soporte como corresponde on cada estación. Este personal se encargará de estár en los torniquetes recibiendo los ticket y dando acceso a los usuarlos en los torniquetes

RESPONSABLE

- Ceordinador de Operaciones.
- Supervisores.
- · Taquilleros.
- · Personal de Control de Evasión.

5.2.3.2 CUADRE OF CAJA

Quando el sistema soa restablecido, sé debe recargar la tarjeta de contingonora de la estación y luego validar los pasajos en los terrifiquetes de las estaciones.

RESPONSABLE

- Taquilleros
- Supervisores

DOCUMENTOS

RE-FT-29 Control De Dinero Manual Recaudado Plan De Contingencia.

5.3 EJECUCIÓN DEL PLAN ANTE CORTE DE ENERGÍA ELECTRICA PROLONGADO

Teniendo en quenta que Transporte Inteligente S.A. en rebiganización cumplió con su obligación contractual según el literal 6 del numeral 3.2.1.2 Equipomiento de estociones, del Anexo 4 de Específicaciones Técnicas del contrato de concesión de recaudo y control del sistema integrado de transporte masivo del área metropolitana de 8ucaramanga, Metrolínea comunicará a Transporte Inteligente S.A. en reorganización el procedimiento a seguir en este tipo de eventualidades.

DOCUMENTOS DE REFERENÇIA

NTC ISO 9001:2008

-echa: 2016:05.26 10:57:31
Arian Segmann Gurnerst / Metrolines S.
Rucicado, 1652 Fotios: 8 Arrexce.
Jauano Nedy Cogla Monero Cehnz





PLAN DE CONTINGENCIA DEL SEPTIMA DE RECAUDO FARIA. ESTACIONES TRONCALES DEL S TM

metrolinea	00000	ST-P-OF
	708904	40.00
	TAGINA	247

1000	
Marricon De Sacces Implementación De Slatenia De Referencia Del Sisteres De Recours Co. Sacces De La Rota Francai	PARCO STATE OF THE PARCON OF T
Sosema de Respublio de Energia en estaciones	1 ³ du
Managemento de 025, are incres y barea de totolas	25 860
Jungssfundonalis	adisc in the second sec
Sigema de Resurdancia	50 dia2
Littlibagement	5035
Cortical	10-45m
Implantation	JOHAN HATTER AND ADDRESS OF THE PARTY OF THE
Aveba Centrales	

Factor 2016-05-46 10:97:01 Ares: Seuretra General (Matrointal S.A. Radicado, 1652 Febra, 9 America. Legaret Nedy Cacl & Monthu Gehez.



Bucaramanga, 31 de Octubre de 2018.

Doctora. **LAURA ISABEL RODRÍGUEZ CARDOZO.**Gerente METROLINEA S.A.

Ciudad.

REF. ALCANCE LEGAL DE LAS MESAS DE TRABAJO, EN ARAS DE LA COMPLEMENTARIEDAD DEL TPC AL SITMM.

Respetada ingeniera Laura:

Corresponde establecer el marco normativo y los fundamentos fácticos a considerar frente a los escenarios a ser cubiertos por Metrolínea S.A y que corresponden a: i) Definición del modeio operativo y financiero en aras de la complementariedad entre el colectivo y el SITM; ii) Definido este marco o escenario, se debe entrar a revisar en primera instancia de manera concertada entre la entidad gestora del sistema – Metrolínea S.A-, el Área Metropolitana de Bucaramanga como autoridad de transporte y cada uno de los concesionarios de la operación y recaudo las modificaciones que correspondan al negocio inicial o vigente en armonía con el nuevo modelo operativo y financiero, invitando a ser partícipes al igual a la UMUT y a los alcaldes de cada uno de los municipios que hacen parte del convenio de cofinanciación del SITMM; y iii) Las decisiones de orden unilateral que correspondan a Metrolínea S.A., en el caso en que no se ilegue a un común acuerdo entre los operadores, buscando la debida y eficiente prestación del servicio público de transporte.

- Normas de orden Constitucional y legal que fundamentan la competencia de los diferentes actores en el proceso de complementariedad entre el transporte colectivo y los sistemas masivos, en aras de la continúa y eficiente prestación del servicio:
- ✓ Artículo 2 y 365 de la Constitución Nacional, le corresponde al Estado promover la prosperidad general, asegurar el cumplimiento de sus deberes y el de los particulares y la prestación eficiente de los servicios públicos, directa o indirectamente, por comunidades organizadas, o cor particulares. En todo caso, el Estado mantendrá la regulación, el control y la vigilancia de dichos servicios.
- ✓ Artículo 311 C.N. Ai municipio como entidad fundamental de la división político administrativa del Estado le corresponde prestar los servicios públicos que determine la ley, construir las obras que demande el progreso local, ordenar el desarrollo de su territorio, promover la participación comunitaria, el mejoramiento social y cultural de sus habitantes y cumplir las demás funciones que le asignen la Constitución y las leyes.
- ✓ La Ley 336 de 1996, en sus artículos 2º., 3º. 5º. 6º. 8º. 17º., 18º., dispone: i) la seguridad relacionada con la protección de los usuarios, constituye prioridad esencial en la actividad dei sector; ii) las autoridades competentes deben verificar las condiciones de

seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas para garantizarle a los habitantes la eficiente prestación dei servicio básico y de los demás niveles que se establezcan al interior de cada modo, dándole la prioridad a la utilización de medios de transporte masivo; iii) el carácter de servicio público esencial, bajo la regulación del Estado, que se ie otorga a la operación de las empresas de transporte público implica la prevalencia del interés general sobre el particular, especialmente en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el reglamento para cada modo.; iv) Art. 6º. "Por actividad transportadora se entiende un conjunto organizado de operaciones tendientes a ejecutar ei traslado de personas o cosas, separada o conjuntamente, de un iugar a otro, utilizando uno o varios modos, de conformidad con las autorizaciones expedidas por las autoridades competentes basadas en los regiamentos del Gobierno Nacionai. v) "las autoridades que conforman el sector y el sistema de transporte serán las encargadas de la organización, vigilancia y control de la actividad transportadora dentro de su jurisdicción". En ese contexto las Áreas Metropolitanas debe aplicar las restricciones a la iniciativa privada establecidas en la Ley a fin de garantizar la eficiencia del sistema, la apiicación de los principios que la informan y la prevalencia del interés general, conforme lo dispuesto en el Estatuto de Transporte.; vi) "...en el transporte de pasajeros será la autoridad competente ia que determine la demanda existente o potencial, según el caso para adoptar las medidas conducentes a satisfacer las necesidades de movilización."; vii) el permiso para prestar el servicio público de transporte es revocable, y obliga a su beneficiarlo a cumplir io autorizado bajo las condiciones en éi establecidas; a su vez, conforme al numeral 5º del artículo 3 de la Ley 105 de 1993, el otorgamiento de permisos o contratos de concesión a operadores de transporte público, no genera derechos especiales diferentes a los estipulados en dichos contratos o permisos.

- ✓ El art. 2 de la Ley 105 de 1993, establece como uno de los principios rectores del transporte, la intervención dei Estado en la planeación, control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas. De otro lado en su artículo 3º. Se regula el principio de accesibilidad, siendo el deber ser de las autoridades competentes el diseño y ejecución de políticas dirigidas a fomentar el uso de los medios de transporte. De otro lado, en su artículo 3º. Dispone que el transporte es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarlos, correspondiendo al Estado la regulación y vigilancia de la industria del transporte. Adicionalmente se resalta lo dispuesto en el inciso 2 del numeral 5, que señala que el otorgamiento de permisos o contratos de concesión a operadores de transporte público a particulares, no generan derechos especiales diferentes a los estipuiados en dichos contratos o servicios.
- ✓ El Decreto Nacional 170 de 2001, reglamentario del transporte público terrestre colectivo en el radio de acción distritai, municipai y metropolitano, señaia en su artículo 10º como autoridad de transporte Metropolitano, a las Áreas Metropolitanas.
- ✓ Acuerdo Metropolitano (Junta AMB) No. 00B de 2003 "Por el cual se aclara el acuerdo metropolitano No. 009 del 24 de octubre de 2001; se constituye, se organiza y se reglamenta la Autoridad de Transporte Masivo Metropolitano; se apruebo la estructura, funciones y asignaciones saloriales paro el funcionamiento de las Autoridades, Pública de Transporte Metropolitano y de Transparte Masivo Metropolitano; y se dictan atras disposiciones sobre el servicio Publico de Transporte Terrestre Automotor Masivo de Pasajeros en el Área Metropolitano de Bucaramanga", que dentro de sus consideraciones entre otras, señaló: "(...). 5. Que en concepto MT-7160-20023204 del 25 de agosto de 2000 emitido por el Subdirector operativo de Transporte Autamotor del Ministerio de Transporte,

dice: "Así las cosas en las términos del artículo 2º. De la Ley 128 de febrero 23 de 1994, las Áreas Metropolitanas están dotadas de personería jurídica, autonomía administrativa, patrimonio propio, autoridades y régimen especial; es decir que el servicio pública de transporte en la jurisdicción del Área Metropolitana de Bucaramanga constituye un hecha metropolitana y por ello la prestación en camún de dicho servicio lo determino la Junta Metropolitana, para io cual na se requiere la intervención del ministerio de transporte" (...) 10. Que el municipio de Bucaramanga y el Área Metropolitana de Bucaramanga, adelantaran el prayecto del sistema integrado de transporte masivo para las municipios que integran el Área Metropolitana de Bucaramanga y con el que se busca promover la transformación del transporte público hacía un sistema eficiente, seguro y de calidad, mantener y/o mejorar la accesibilidad por transparte público colectivo que se constituya en elemento estructurador de desarrollo, crecimiento y recuperación urbanística de Bucaramanga y su Área Metropolitana y promover una dinámica empresarial e institucional en lo prestación del servicio pública.(...)". Resalto fuera de texto.

Acuerdo Metropolitano 008 de 2003, el cual otorga al AMB, la función de organizar, planear, inspeccionar, controlar y vigilar en su calidad de Autoridad de Transporte Masivo en los Municipios que la integran, por lo que en su artículo 5º dispone la conformación del Comité Asesor de Transporte Masivo y al tenor literal señala: "COMITÉ ASESOR DE TRANSPORTE MASIVO. Estará integrado osi: un representante par cada una de las oficinas de tránsito de los municiplos que Integran el AMB; un representante por cada una de las oficinos de pioneación de los municipios integrados ol AMB, el Gerente de METROLINEA S.A. o su delegada, el Director del AMB o su delegado quien lo presidiró. Este comité sesionará al menos una vez al mes y en este se analizarán y debatirán las políticas y directrices que en materia de Transparte Publico y coma coordinador en la implantoción del SITM, conjuntamente con METROLINEA S.A (Decreto 3109 de 1996) se deban implementar en los municipios integrados al AMB, así como las problemáticas que en esa materia surjan en ellas y frente a las cuales el Área Metropolitano de Bucaramango deba actuar en calidad de Autoridad de Transporte Pública Metropolitano y Autoridad de Transporte Masivo". Resalto fuera de texto.

- ✓ Ley 1625 de 2013, que dispone en su artículo 20. "OBJETO DE LAS ÁREAS METROPOLITANAS. Las Áreas Metropolitanas son entidades administrativas de derecho público, formadas por un conjunto de dos o más municipios integrados alrededor de un municipia núclea, vinculados entre si por dinámicas e interrelaciones territoriales, ambientoles, económicas, socioles, demográficas, culturales y tecnológicas que para la programación y coordinación de su desarrallo sustentable, desarrolla humano, ordenamiento territorial y racional prestación de servicias públicos requieren una administración coordinada" e igualmente en su artículo 60. "COMPETENCIAS DE LAS ÁREAS METROPOLITANAS. Son competencias de las Áreas Metropolitanos sobre el territorio puesto bajo su jurisdicción, odemás de los que les confieran otros disposiciones legales, las siguientes:
- a) Programar y coordinar el desarrollo ormónico, integrada y sustentoble de los municipios que la conforman;
- b) Racionalizar la prestación de servicios públicos a cargo de las municipios que la integran, y si es del cosa, prestor en camún algunos de ellas; podrá participar en su prestación de manera subsidiaria, cuanda na existo un régimen legal que regule su prestación o cuando existienda tal regulación, se ocepte que el órea metrapalitana sea un prestador aficial o autorizado;(...)".

De igual manera la referida ley, en su artículo 7º, literal n) establece como función de las Áreas Metropolitanas la de ejercer la autoridad de transporte público en el área de su jurisdicción de acuerdo con la ley, las autorizaciones y aprobaciones otorgadas a ellas. Consecuentemente en el literal p) establece como función de las Áreas Metropolitanas, la de planificar la prestación del servicio de transporte público urbano de pasajeros en lo que sea de su competencia, para la integración física, operacional y tarifaria de los distintos modos de transporte, en coordinación con los diferentes Sistemas de Transporte Masivo, los SIT y los Sistemas Estratégicos de Transporte; asunto que implica que la prestación del servicio satisfaga la demanda insatisfecha, garantice la adecuada cobertura y el acceso al servicio, privilegiando el interés general.

Así mismo, en su artículo 20 literal e) numerales 1 y 3 establece como atribuciones de la Junta Metropolitana, la de adoptar las políticas de movilidad metropolitana <u>y los instrumentos de planificación en materia de transporte metropolitano a las que deben suletarse las áreas respectivas, así como la de determinar la competencia en materia de transporte en coordinación con los diferentes sistemas de transporte masivo.</u>

✓ Artículo 8 de la Ley 1682 de 2013, que establece que la accesibilidad como tal, implica una cobertura que garantice el acceso del usuario al servicio.

✓ Decreto 1079 de 2015. El legislador definió los perímetros del transporte (art. 11 ley 105 de 1993), los que a su vez dieron lugar a la definición del radio de acción de los servicios (2.2.1.1.1.1; 2.2.1.4.5.1 del decreto relacionado), los que se sujetan a un factor territorial que coinciden y fundamentan la definición de competencias en ésta materia. De esta manera, se establece en el artículo 2.2.1.1.2.1 que: "Son autoridades de transporte competentes las siguientes: i) en la jurisdicción Nacional: el Ministerio de Transporte; ti) En la jurisdicción Distrital y Municipal: los Alcaldes Municipales y/o distritales o en los que estos deleguen tal atribución; tii) En la Jurisdicción del Área Metropolitana constituida de conformidad con la ley: la autoridad única de transporte metropolitano ó los alcaldes respectivos en forma conjunta, coordinada y concertada"

Norma de la que se resalta igualmente los arts. 2.2.1.1.5.4 "Lictación pública. La autorización para la prestación del servicio público de transporte colectiva de pasajeros del radio de acción metropolitono, distrital y municipal en una ruta o sistema de rutas seró el resultodo de una licitación pública, en la que se garantice la libre concurrencia y la iniciativa privada para la creación de nuevas empresas." [2.2.1.1.7.3: "la autoridad competente podrá en cualquier tiempo, cuanda las necesidades de las usuarios la exijan, reestructurar aficiosamente el servicio, el cual se sustentará en un estudio técnico en condiciones normales de demanda." y 2.2.1.1.8.2 "Convenios de colaboración empresarial. La autoridad competente autarizará Convenios de Colaboración Empresarial bajo las figuras del consorcio, unión temporal a asociación entre empresas habilitadas, encominados a la racionalización del uso del equipa automotor, procuranda una mejor, eficiente, cómada y segura prestación del servicio.

Los convenios se efectuarón exclusivamente sobre servicios previamente autorizados a alguna de las empresas involucradas, quien para todos los efectos será la responsable de la prestación adecuada del servicio.

lgualmente se autorizorán convenias cuondo varias empresas conformen consorcios o saciedades comerciales administradoras y/a aperadoras de sistemas o subsistemas de rutas asignados previamente a ellas.

Parágrafo. En coso de disolución de la unión empresarial, coda empresa cantinuorá prestando la ruta o servicios que tenía autorizado antes de constituiria."

Por lo que de la interpretación armónica de las normas antes reseñadas, el Ministerio de Transporte ha considerado que para la facilitación de los procesos de integración del servicio público de transporte al interior del área Metropolitana, el Distrito o el Municipio, la autoridad de transporte puede vía reestructuración del servicio organizar el transporte colectivo por sistemas de ruta y las empresas autorizadas para prestario constituir un operador de dichos sistemas, de manera que se viabilice gracias a la estructura organizacional de los intervinientes la interacción con los demás modos y modalidades de transporte.¹

Art. 2.2.1.2.1.3.2 "Transferencia y vigilancia de recursos. Cuando la Nación o sus entidades descentralizadas cofinancien o participen con aportes en un sistema de transporte masivo, sus recursos se transferirán a la entidad o empresa encargada de ejecutar el proyecto que haya sido designada por la autoridad territorial. El Ministerio de Transporte vigilará la Inversión de esos recursos."

¹ Circular 20164000391331 de 31-08-2016 Ministerio de Transporte.

- ✓ Documentos CONPES 3167 de 2002, 3260 de 2003 y 3368 de 2005, en los cuales se definen los lineamientos para la participación de la Nación, en los proyectos de transporte público urbano a nivel nacional, entre los cuales se encuentran los mecanismos para el seguimiento a los Sistemas integrales de Transporte Masivo, a través de la verificación al cumplimiento de las obligaciones contractuales de los convenios de cofinanciación suscritos con las entidades territoriales para cofinanciar estos proyectos.
- ✓ Decreto 087 de 2011 "Por ei cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte, y se determinan las funciones de sus dependencias", artículos i) 2: "Funciones. Corresponde al Ministerio de Transporte cumplir, además de las funciones que determina el artículo 59 de la Ley 489 de 1998, las siguientes: 2.1. Participar en la formulación de la política, planes y programas de desarrollo económico y social del país. 2.2. Formular las políticas del Gobierno Nacional en materia de transporte, tránsito y la infraestructura de los modos de su competencia. (...) 2.6. Establecer las disposiciones que propendan por la integración y el fortalecimiento de los servicios de transporte. (...) 2.12. Coordinar, promover, vigilar y evaluar las políticas del Gobierno Nacional en materia de tránsito, transporte e infraestructura de los modos de su competencia. (...)". ii) Art. 13, numeral 13.3: "Artículo 13. Despacho del Viceministro de Transporte. Son funciones del Despacho del Viceministro de Transporte además de las que determina el artículo 62 de la Ley 489 de 1998, las siguientes: (...)13.3. Coordinar las relaciones del Ministerio con las entidades territoriales y el sector privado en lo relacionado con los servicios de transporte y tránsito, la logística, la seguridad vial y los sistemas inteligentes de transporte."
- Resolución No. 269 de 2012 expedida por el Ministerio de Transporte, por la cual se redefine y reorganiza el grupo interno de trabajo para apoyar los proyectos de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo SITM, Sistemas Estratégicos de Transporte Público SETP cofinanciados por la Nación, así como aquellos proyectos de sistemas de movilidad urbana que llegaren a desarrollarse dentro del marco de la Política Nacional de Movilidad Urbana Sostenible, el cual se denominó grupo "Unidad de Movilidad Urbana Sostenible UMUS", adscrito a la Dirección de Transporte y Tránsito, el cual tiene a su cargo funciones de seguimiento y apoyo para los proyectos y sistemas de transporte público urbano del país en los componentes administrativo, financiero y contable, adquisiciones y seguimiento de obras, seguimiento de políticas de mitigación de cambio climático y calidad ambiental, reasentamientos y gestión social, gestión ambiental, entre otras.
- ✓ Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018 "Todos por un nuevo País", el cual hace parte integral de la Ley 1753 de 2015 dentro del desarrollo de la estrategia transversal denominada Competitividad Estratégica e Infraestructura en el capitulo "Servicios de transporte de calidad para todos" se índica que el "Goblerno Nacional, tenlendo en cuenta que el transporte público es considerado el eje estructurador de la movilidad, tiene a su cargo: "realizar una revisión detallada del estado y condiciones de implementación de los sistemas de transporte que cofinancia, desde el punto de vista de infraestructura, financiero, operacional e institucional, con el objeto de definir para cada uno el plan de acción correspondiente, que logre su operación de manera eficiente y en condiciones adecuadas para los usuarios. En este sentido, para el Gobierno Nacional es de vital importancia consolidar los SITM, los SETP, los SITP y los SITR que se encuentran hoy en operación, implementación o estructuración, definiendo como meta principal la prestación de servicio adecuados para los distintos territorios buscando la Integración con modos alternativos no motorizados y con otras modalidades de transporte (...)".
- Ahora bien en su artículo 32 se dispuso: "APOYO A LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE. Modifíquese el artículo 132 de la Ley 1450 de 2011, el cual quedará así:

"Artículo 132. Apoyo a los Sistemas de Transporte. El Gabierno nacional podrá apoyar los SITM, SETP, SITP, SITP que se encuentren en operación, implementación y estructuración, de conformidad con el

Marco Fiscol de Micdiuns Plazo y la establecido en el urtículo 14 de la Ley 56 de 1989 y en lu Ley 310 de 1996. Así mismo, padrá opoyar las soluciones de transporte pública de pasajeros en zonos urbonas, conurbados o regionales que estén integrados $e_{\rm fl}$ el sistema de ciudades que se vienen estructurando, implementando v operando $e_{\rm fl}$ el país, siempre y cuando comprendon acciones orientados o incrementar y regular el uso de modos no motorizados y de energias limpios (entendidos como el viuje a ple, blaidetu o trialmávil, entre otros), integración con otros modos y modalidades, especialmente en zonas de última milla, y medidas cantra la ilegalidad y la informalidad.

PARÁGRRFO 1a. Para efecto de la establecido en el preseme artícula, se entiende como: Sistemas Integradas de Transporte Masivo (SITM) las soluciones de transparte público para municipios o áreas metropolitanas con población superior a las 600.000 hubitantes; Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP), las soluciones de transporte pública para municipios a áreas metropolitanas con población entre los 600.000 y las 250.000 hubitantes; Sistemas Integradas de Transporte Público (SITP), las soluciones de transporte que basacen proporcionar cubertura el 100% de la demanda de transporte urbana para municipios o áreas metropolitanas dande se han implementado las SITM, y como Sistemas integradas de Transporte Regional (SITR), las soluciones de transporte de las aglameraciones urbanas a ciudades funcionales que se encuentran definidas en el documenta Conpes 3819 del 21 de octubre de 2014 y que tienen como objetivo consolidar la conectividad y complementariedad dei mercada l'aboral y de servicios en es ms áreas.

PARÁGRREO 20. (...)

PARÁGRRFO 3o. Es deber de las autoridades locales, entes gestores, concesionarios de operación y de recaudo, así como de las empresas operadoras del servicio de transporte, suministrar cualquier tipo de información solicitada par el Gablema nacional, que permita evaluar las condiciones técnicas, económicas y financieras de los Sistemos cafinanciadas par la Nación.

PARÁGRAFO 40. (...)

PARÁGRAFO 50. Las terminales de transporte hubilitudas por el Ministerio de Transporte serón incluidas en los diseños de los sistemas de transporte de que trota este articula como puntos de integración operacional y articulación del transporte intermunicipal con el transporte urbano. Así mismo, podrán ser las proveedores de la red de estaciones de transferencia y cabecera en los sistemas de transporte previstos en el presente parágrafo. En ningún caso podrá incrementarse la tarifa al usuario de transporte urbano para cubrir cosas par uso de los terminales.

En todo caso, los vehículos de transporte intermunicipal que cubron ruios de medio y lorgio disioncilo deberán iniciar y terminar sus recordidos en las terminales de transporte intermunicipales habilitadas para tal fin.

PARÁGRAFO 60. (...)

PARÁGRRFO 7o. Con el propósito de integrar operacionalmente los SITM, los SITP los SETP con el transporte camplementario de las ciudades y/o el traruparte intermunicipal de pasajeros de carto distancia, las autoridades territoriales, conjuntamente con el Ministerio de Transporte según seo el casa, podrán promover meconismos de organización entre los mismos, o través de instrumentos como los acuerdos comerciales o convenios de colaboración entre empresas que estén debidamente habilitadas". Resolto y subrayas fuera de texto.

• De otro lado el artículo 34 ibidem, por el cual se modificó el art. 134 de la Ley 145b de 2011, dispuso: "Sistemo de Recaudo y Sistemo de Gestión y Control de Ficta de tronsporte. Les sistemus de tronsporte une seon cofinunciados con recursos de la Nación, adoptarán un sistema de recaudo centralizado, así como un sistema de uestión y control de flota, que integran los subsistemas de transporte complementario y de transporte musivo, integrado, estratégico o regional, utilizando mecanismos que así la permitan, en especial en el sistema do recaudo, el mecanismo de pago electrónico unificada y las sistemas de compensación entre operadoree, de asnformidad con lo dispuesto por la autoridad de transporte competente".

- ▶ Baio las anteriores premisas los actos administrativos que se han venido expidiendo y por los cuales se autoriza la complementariedad del SITM METROLINEA con el TPC, por parte de las autoridades competentes, corresponden a:
 - 1. Acuerdos Metropolitanos.
- ✓ Por Acuerdo Metro olítano No. 014 de 31 de a osto de 2012, se autorizó la alimentación del SITM con vehículos convencionales, previo a la entrada en operación de la subetapa II de la Fase I, basado en razones tales como "Que los condiciones de operación durante la transición al Sistema integrado de Tronsporte Público, deben atender a la satisfacción de la demanda de los usuarias, y al nuevo esquema que será implementado en forma paulatina, de forma que se mantengan los servicios prestadas par el transparte colectivo mientras que serán retiradas en farma gradual, coincidiendo con el montaje también gradual, del Skiema Integrado." "Que el Comité Asesor de Transporte Masivo mediante Acta de fecha 30 de Agasta de 2012, recomendó a la Autoridad Único de Transporte Metropolitano, adaptar las medidas que garanticen la continuidad en la prestación del servicio público de transporte terrestre de personas, en el Área Metropolitana de Bucaramanga, aportunidad en la que se acordó conceder un permiso especial y transitoria a las empresas a peradoras concesionarias del SITM, para que vinculen y operen en su totalidad la flota requerida para cumplir can la Estructura Operativa autorizada para la Subetapa II de la Fase I del SITM, sin darle cumplimiento al Compromiso administrativo de reducción de la sabreoferta de transporte, con el fin de superar las alteraciones del servicia público ocasionadas por las empresas de transporte, que en la actualidad afectan la prestación del servicia".
- ✓ Por Acuerdo Metropolitano No. 011 de Agosto 15 de 2017 se dispuso como instrumento de planificación en materia de transporte metropolitano, la Integración física, operacional y tarifaria del transporte público colectivo y el sistema integrado de transporte masivo del Área Metropolitana de Bucaramanga. Acuerdo que adicionalmente se estructura entre otras circunstancias o razones enii i) artículo 2.2.1.1.7.3 del Decreto 1079 de 2015 "la autoridad competente podrá en cualquier tiempo, cuando las necesidades de los usuarios lo exijan, reestructurar oficiosamente el servicio, el cual se sustentará en un estudio técnico en condiciones normales de demanda" il) la autoridad competente podrá aprobar convenios de colaboración empresarial bajo las diferentes figuras de asociación entre empresas habilitadas para su prestación eficiente, la racionalización y modernización del parque automotor en procura de la cómoda, segura y accesible prestación del servicio, tal como lo dispone el artículo 2.2.1.1.8.2 del Decreto 1079 de 2015.; iii) Que el Plan Integral de Desarrollo Metropolitano, Acuerdo No. 033 de 2015, en el Componente 3, Línea Estratégica 7, Programa 25 denominado, Implantación de un sistema integrado de Transporte Público Eficiente y Conflable, incluyó como objetivo elevar la calidad y ampliar la cobertura del servicio de transporte público en todo el territorio metropolitano, garantizando su articulación con los modos de transporte no motorizados. iv) que la implementación del sistema integrado de transporte masivo en la actualidad va en un 47% según información proporcionada por el Ente Gestor, v) que debe propenderse por la satisfacción del 100% de la demanda del servicio de transporte, por lo cual, se puede recurrir a la complementación, integración y articulación de las diferentes modalidades y servicios autorizados.) vi) que la operación conjunta de los dos sistemas de transporte, masivo y colectivo, aunado a la deficiencia de malla vial, ha dificultado la posibilidad de atención eficiente de las intenciones de viaje de los usuarios del transporte público formal.; vii) que el modelo de implementación del sistema de transporte masivo, no garantiza hoy la cobertura geográfica del área metropolitana de

Bucaramanga y el transporte colectivo ha limitado su cobertura, debido a las reestructuraciones.

Acuerdo que hace énfasis en la necesidad de implementación de un instrumento de planificación en materia de transporte metropolitano, por lo que, estableció la integración física, o eracional y tarifaria del Trans-orte Público Colectivo y el Sistema integrado de Transporte Masivo del Área Metropolitana de Bucaramanga, señalando como objetivos, entre otros: i) planificar la prestación del servicio del transporte público de pasajeros basado en el modelo de integración del transporte, coordinando la operación y definiendo aspectos tales como: requerimientos de flota, jerarquización de las rutas de transporte, infraestructura vial, entre otros aspectos relevantes; ii)garantizar la prestación de un servicio ambientalmente sustentable, eficiente, seguro, monitoreado tecnológicamente, con recaudo electrónico, vehículos en óptimo estado y el acceso de todos los usuarios, incluyendo a aquellas personas con movilidad y/o comunicación reducida.; iii) Implementar campañas ciudadanas respecto al uso del transporte público, soportada en las ventajas de la implementación del Sistema Integrado de Transporte Público- SITP, las mejoras en la cobertura y accesibilidad del sistema, la disminución de tiempo de viaje y por consiguiente de los costos generalizados de transporte.; iv) adelantar procesos de reorganización, integración y complementación con otras modalidades de transporte, garantizando la sostenibilidad del sistema y mitigando la sobreoferta del transporte colectivo.

Implementación sujeta a estudio que comprenda la estructuración técnica, administrativa jurídica y financiera del sistema integrado de transporte de pasajeros, en aras de garantizar el acceso al servicio en condiciones de óptima calidad, seguridad, economía y eficiencia.

De otro lado, cabe resaltar que en este acuerdo metropolitano, se dispone que la estructuración del Sistema de Transporte Masivo y el Transporte Público Colectivo, se desarrollará de manera gradual desde el punto de vista físico, operacional y tarifario, para lo que se consideró necesario implementar laboratorios de integración y/o pruebas piloto "en sectores del territorio metropolitano definidos entre las empresas de transporte pública calectivo, habilitadas en el radio de accián metropolitana, Metrolínea S.A. y el Área Metropolitana de Bucaramanga, con acompañamienta del Ministerio de Transporte y las autoridades de tránsito de los municipios de Bucaramanga, Floridablanca, Girón y Piedecuesta, debiendo la operación ser ojustada o las condiciones de seguridad, cobertura, integración, comadidad, occesibilidad, que permitan mejarar la movilidad del territorio y disminuir la contaminación que genera la forma de operación actual del transporte pública".

✓ Por Acuerdo Metropolitano No. 030 de Oldembre 15 de 2017, la Junta Metropolitana, concordante al instrumento adoptado en acuerdo metropolitano No. 011 de 2017, dispuso: "Artículo 1º. ORDENASE la integración del transporte público colectivo-TPC-con el sistemo de transporte masivo-SITM- del área metropolitana de Bucaramango, a través de un esquema de complementación, fijándose la competencia en el Área Metropolitana de Bucaramango como Autoridad de Transporte competente. Parágrafo 1. Para efectos de dar cumplimiento a lo ordenada, se establece un términa de sels (06) meses, para que Metrolínea S.A. y las empresas que prestan el transporte público colectivo formalicen el esquema de rutas complementarias, vencida el cual, la Autoridad de Transporte deberá lievar a cobo la reestructuración de las rutas na integradas en un término na superior a doce (12) meses. Parágrafo 1. Para efectos de dar cumplimiento a lo ordenado, se establece un términa de seis (06) meses, para que Metrolínea S.A. y las empresas que prestan el transporte público colectivo formalicen el esquema de rutas complementarias, vencida el cual, la Autoridad de Transporte deberá llevar a cabo la reestructuración de las rutos no integradas en un término no superlar a doce (12) meses. Parágrafo 2. Corresponde a Metrolínea S.A. establecer el cronograma de gradualidad en la Implementación y lo priorizoción en la prestación del servicio público

de cuencas a zanas de influencia, oplicando los criterios de eficiencia y economía y respetando, en todo caso el término de seis (6) meses estipulado.(...)".

✓ Por acuerdo Metro olitano No. 006 de 2018, se prorrogó el término previsto en el Acuerdo Metropolitano No. 030 de 2017, hasta el treinta (30) de agosto de 2019, conforme a cronograma anexo.

2. De las circulares del Ministerio de Transporte:

✓ Circular Conjunta de 20161010404321 de 30-09-2016, del Ministerio de Transporte, Ministerio de Hacienda y Crédito Público, Superintendencia de Puertos y Transporte, Procuraduría General de la Nación, Departamento Nacional de Planeación, la que se expide en aras de la sostenibilidad de los sistemas de transporte masivo, integrado y estratégico, resaltando la viabilidad jurídica, técnica y operativa en la integración de los servicios de transporte terrestre. Necesidad de la integración de los servicios como condición de propender por la realización del principio de acceso al transporte. Es un hecho notorio que las necesidades de movilización de los usuarios no se satisfacen en todas las ocasiones al interior de una sola modalidad de transporte, requiriendo el mismo, en no pocas oportunidades, la utilización de dos o más modalidades e incluso modos de transporte para alcanzar el destino propuesto y que dio origen a su viaje, por lo cuai conciuyen que sin la integración de los servicios no puede entenderse satisfecho el mencionado principio de acceso al servicio, ni garantizada la accesibilidad al mismo en términos de cobertura. Resalta de iguai manera la necesidad de tener ciaro los contextos espaciales de la integración de servicios, ya que estos pueden ocurrir en un contexto espacial que no desborde la jurisdicción Metropolitana, Distrital o Municipal, o en uno que se desarrolle en la jurisdicción Departamental o Nacional, resaltando la importancia de lo dispuesto en ei artículo 58 de la Ley 2336 de 1996 "Las autoridades locales no podrán autorizar servicios regulares por fuera dei territorio de su jurisdicción, so pena de incurrir en causai de mala conducta". Adicionalmente destaca que si bien las competencias están definidas por el perímetro y radio de acción, no puede pasarse por alto el principio de coordinación al interior dei Sistema Nacional de Transporte, como de manera específica lo dispone el numerai 3º, del artículo 3º. de la Ley 105 de 1993, disponiendo que "Los diferentes organismos del Sistema Nacional de Transporte velorán porque su operación se funde en criterios de coordinación...", lo que en opinión de la Corte Constitucional, "impone que su ejercicia se hago de manera armánica, de modo que la acción de los distintos órganos resulte complementaria y conducente al logra de los fines de la acción estatal. Esa coordinación debe darse desde ei momento mismo de la asignación de competencia y tiene su manifestación más clara en la fase de ejecución de las mismas²², sin olvidar que según lo afirmó la corporación, la "Coordinación implica participación eficaz en la toma de decisiones...*3, y es que finalmente "la autonomía de las entidades territoriales no se configura como poder soberano sino que se explica en un contexta unitario".4 Por lo que, en la elaboración de los planes de desarrollo, las autoridades territoriales, deberán tener en cuenta las políticas y estrategias del plan Nacional de desarrollo para garantizar la coherencia y que "Los planes de las entidades territoriales de las diversos niveles, entre si y can

² Colombia. Corte Constitucionai. Sentencia No. C-149; Expediente D-7828 y D-7843, marzo 04 de 2010. MP: JORGE IVAN PALACIO PALACIO.

¹ Colombia. Corte Constitucional. Sentencia No. C-157; Expediente D-001, septiembre 15 de 1992. MP. CIRO ANGARITA BARÓN.

⁴ Colombia. Corte Constitucionai. Sentencia No. C-535; Expediente D-1239, octubre 16 de 1996. MP: ALEJANDRD MARTÍNEZ CABALLERO.

respecto al Plun Nacional, tendrún en cuenta lus políticas, estrategios y programas que son de interés mutuo y le dan coherencia o las acciones gubernamentoles⁴⁵. Así mismo y en tratándose del l poder discresional del cual gozan las entidades estatales, dispone que éste debe ser en l concordancia con lo dispuesto en el art. 44 de la Ley 1437 de 2011, por lo que el contenido de una decisión debe ser: i) adecuada a los fines de la norma que lo autoriza, ii). debe existir una norma de rango constitucional o legal que la contemple expresamente; ill) su ejercicio debe ser adecuado a los fines de la norma que lo autoriza; (v) la decisión. debe ser proporcional a los hechos que le sirven de causa y frente al tema la Corte Constitucional ⁶ ha considerado: "(...). Ahoro bien, lo exigencia de motivación no se limita a un requisita meromente formol corente de todo cantenida. Lo otenuación en el deber de motivación al ejercer focultades discrecionales no implico que se pueda acudir o expresiones abstractas como "por razones del servicio" o "por necesidades de la fuerza". Este tipo de afirmaciones genéricas no le permiten al administrado conocer si la medida se ajusto a los fines de la narma que consagra la facultad discrecional, ni establecer si aquello es proporcional a los hechos que le sirven de causa. Para so Corte es claro que la calidad del servicio es el fin que justifica la existencia de toda función de la administración. Sin Embargo, cuando las autoridades adopten una decisión que fundamentan en el "mejoramiento del servicio", el requisito de exponer los motivos que sustentan la medida na se agata con la simple enunciación formal" Resalto fuera de texto. Se concluye que los procesos de integración se encuentran viabilizados en el artículo 2,2,1,1,8,1 del Decreto 1078 de 2015, lo que permite una visión integral de los municipios involucrados y la adopción de una decisión igualmente integral de transporte en cuanto <u>a las características de prestación</u> <u>del servicio,</u> de los equipos y el esquema para la fijación de tarifas, <u>se desarrollen con</u> pieno respeto de los derechos de todos los involucrados, sin el sacrificio innecesario de ninguno de ellos y sobre todo, en cuanto propendan por la racionalización de la oferta, la eficiencia operativa y financiera y garanticen una mejora sustancial en la calidad, comodidad y seguridad del servicio al usuario. Resalta que para que la integración pueda lograrse a través de la celebración de conuenios de colaboración empresarial, no es óblice ni impide que la misma pueda igualmente imponerse por ejercicio de autoridad, ya que es una condidón necesaria para gorantizar principios rectores y acceso al servicio, <u>siendo al interés ganeral privilagiado por sobre el interés particular, sobre todo en al</u> caso de los sistemas cofinanciados por la nación, en los que sus sistemas de recaudo y control de flota, deben integrar por disposición del legislador, los subsistemas de transporte complementario y de transporte masivo, integrado, estratégico o regional. Concivye que resulta fundamental entender que la integración no consiste en la creación de una única y nueva modalidad o modo de transporte, la integración no es otra cosa que l la articulación de los modos y modalidades existentes en dirección a garantizar condiciones de acceso adecuado a los usuarios.

✓ <u>Circular conjunta de 20161010404321 de 30-09-2016</u> expedida por el Ministerio de Transporte, Ministerio de Hacienda y Crédito Público, Departamento Nacional de Pianeación, Superintendente de Puertos y Transporte, Procuradora General de la Nación.

Conforme la directrices expuestas en circular antérior y en aras de garantizar el acceso y la calidad del servicio público de transporté terrestre de pasajeros, se considera conveniente y necesario sobre la base de la obligaciones contenidas en los convenios de cofinanciación

⁵ Recuérdese que por principio regror del transporte, según lo dispuesto en el I teral () del numeral 1 del artículo 3 de la Ley 105 de 1993, las autoridades de transporte deberán ejecutar sus políticas "racionalizando los equipas apropiados de acuerdo con la demando", adicionalmente, de conformidad con lo dispuesto en el inciso primero del artículo 71 de la Ley 336 de 1996, "No podró ordenarse la apertura de la licitación pública sin que previamente se haya comprobada la existencia de una demanda insatisfecho de movilización".

⁶ Corte Constitucional, Semencia No. T-265; Expedieme T-3347202, mayo OS de 2013. MP: JORGE IVÁN PALACIO PALACIO.

entre la Nación y las entidades territoriales, que se adelanten mesas de trabajo en las que l se diseñen acciones de mejora. Para los efectos se requiere: a. <u>Evaluación del Servicio</u> a ser llevada a cabo entre el ente gestor (Metrolínea S.A), la autoridad de transporte y las autoridades de tránsito, para el caso de los Municipios que integran el AMB, en aras de l adelantar el seguimiento a la cobertura actual en el SITM, en términos de satisfacción de l la demanda de movilización de los habitantes y <u>definidas sus necesidades</u> pader establecer la manera en que <u>la autoridad considera logrará satisfacerias.</u> Evalvación que conlleva a: 1. Estado actual de los cronogramas de implementación; 2. Estado actual de vinculación de la flota; 3. Nivel de coblettura del Sistema; 4. Estado actual de la etapa de reorganización y cronograma de desmonte de rutas del Transporte Público Colectivo. (TPC); 6. Gestión de la demanda. Aspectos anteriores relevante para llevar a cabo el l diagnóstico del sistema y <u>poder dar ini€io al plan de trabajo encaminado a la generación</u> de medidas que permitan mejorar las condiciones actuales de sostenibilidad del sistema. en el que se pueda definir y generar indicadores frente a las condiciones reales de operación y gestión de la demanda. B. Plan de choque: Buscando atender la demanda insatisfecha, se sugiere llevar a cabo procesos de reorganización, integración y complementación con otras modalidades de transporte, propendiendo, a su vez por la sostenibilidad del sistema y mitigar la sobreoferta de transporte público eolectivo en aspectos tales como: i) la superposicián de rutas (paralelisma), ii) prestación de servicies vi iii) trazados no auterizades, por lo que para efectas de lograr este fin, se sugiere: i): identificar empresas, servicios, corredores y puntos de mayor afectación a efectos de planificar el control operativo; ii) construcción de un modelo de seguimiento, evaluación y operación, iii) Generar un indicador que cuantifique y realice una medición efectiva para : los controles de la informalidad, iv) Revisión sebre el cumplimiento de la normatividad de l las empresas que prestan el servicio de transporte público colectivo, v) elaboración de un dacumento téenico que muestre los resultadas de las operativos, en las euales se identifiquen las empresas y las rutas, vi) identificación de puntos de control y mayor. afectación de la demanda de los SITM por efectos de la llegalidad, enfocado a mitigar la informalidad del transporte público colectivo y/o el uso de otros vehículos no autorizados. para el transporte público de pasajeros. <u>C. Plan de mejoramiento de los sistemas.</u> Se deben evaluar las condiciones para la generación de un nuevo plan de implementación, detallando las acciones necesarias para iniciar las procesos de redefinición de los aspectos: <u>técnicos, operativos, financieros y ide gobierno corporativo, e indicando las condiciones </u> <u>que desde los aspectos legales requieran consideración. Como mínimo los planes de</u> mejoramiento deben contener: i) plan de vinculación de flota, ii) plan y cronograma de implementación de servicios, iii) plan y cronograma de desmonte de las rutas del TPC, en l aras de aumentar la demanda de pasajeros movilizados, iv) plan complementarió con un servicio prestado a través del transporte público convencional, buscando mayores. frecuencias y calidad del servicio., v) plan de seguimiento a la gestión de la demanda. ${f D}_i$ Reestrycturación técnica, legal y financiera. En primera instanela los cambles que se propongan deben ser informades al Gobiernos Nacional, con el fin de mantener una coordinación y colaboración con las entidades del estado. Respecto a las posibles acciones de reestructuración de la operación de los sistemas, <u>se debe procurar hacerlas a</u> l través de procesos concertados para la modificación de los contratos vigentes, sin perjuicio que las nuevas condiciones se impongan unitateralmente por el órgano gestor. en ejercicio de las facultades que le corresponden de conformidad con los artículo 16 y 17 de la Ley 8B de 1993, cuando las negociaciones sean infructuosas y las necesidades. del servielo público esencial así lo impongan.

✓ <u>Circular del Ministerio de Transporte 28172100298221 de 21-07-2817</u> suscrita por la Coordinadora de la Unidad de Movilidad Urbana Sostenible. Per la eual avala la prueba

plioto de integración del transporte colectivo con el transporte masivo en búsqueda de ofrecer un mejor servicio de transporte con calidad, seguridad y amígable con el ambiente, buscando entre otros objetivos contrarrestar la informalidad; para lo cual deberán guardar coherencia con las políticas de las regiones y desarrollarse con pleno respeto de los derechos de todos los involucrados. Para lo cual debe contarse: i) con un estudio que justifique su viabilidad técnica, legal y financiera, ii) la autorización que se llegue a dar a las empresas de transporte público colectivo, debe ser regulada de manera detallada por la <u>autoridad de transporte de la jurisdicción</u>, III) la prestación del servicio que se autorice a través del o los convenios de colaboración, de be restringirse a empresas que presten su servicio en el transporte público complementario, iv)los vehículos utilizados bajó este esquema, deben corresponder a la tipología homologada para el transporte público colectivo, lo cual excluiría las tipologías del transporte masivo.

- > <u>De las normas de orden legal en materia contractual y relevantes en el proceso de complementariedad que nos ocupa.</u>
- ✓ El artículo 32 de la ley 80 de 1993 en el numeral 4° define de la siguiente forma el contrato de concesión:

"4". Contrato de Concesión. Son contratos de concesión las que celebran los entidodes estotoles con el objeto de atorgor o una persano llomodo concesionario la prestoción, operación, explotación, organización o gestión, total o parcial, de un servicio público, o la construcción, explotación a conservación total a parcial, de una obra o bien destinadas al servicia a usa pública, así camo todas aquellas actividades necesarias para la adecuada prestación a funcianamiento de la abra a servicio por cuenta y riesgo del concesianaria y baja la vigilancia y cantrol de la entidad concedente, a cambio de una remuneración que puede consistir en derechos, tarifas, tosas, valorización, a en la participación que se le otorgue en la explotación del blen, a en una suma periddica, duica a parcentual y, en general, en cualquier atra madalidad de contraprestación que las partes acuerden."

La definición del contrato de concesión comprende las tres modalidades del mismo, <u>la de</u> <u>servicio</u>, la de obra y la de bienes públicos, regulándolas por igual. Hay que destacar dos de los diferentes elementos en esta definición, la entrega u otorgamiento de potestades y el objeto concedido. En cuanto al primero de éstos, el vocablo otorgar empleado por la ley designa dos fenómenos jurídicos especialmente importantes, a saber: de una parte que el Estado siempre mantiene la titularidad del bien, obra o servicio concedido, por lo que sólo entrega su utilización o construcción, lo que implica la temporalidad del contrato; y por otra, que le entrega al concesionario las facultades póblicas inherentes al objeto y necesarias para su desarrollo.

✓ El art. 16 ibidem, dispone:

"Artículo 16. De la modificación unilateral. Si durante la ejecución del contrate y para evitar la paralización o la afectación grave del servicio público que se deba sotisfacer con él, fuere necesario introducir variaciones en el contrato y previamente las partes no llegan al acuerdo respectivo, la entidad en acto administrativo debidamente motivado, lo modificará mediante la supresión e acicién de obras, trabajos, suministros o servicios.

Si las modificaciones alteran el valor del contrato en un veinte por ciento (10%) o más del valor inicial, el contratista podrá renunciar a la cantinuación de la ejecución. En este evento, se ordenará la liquidación del contrato y la entidad adoptam de manera inmediata las medidas que fueren nacesarias pora garantizor la terminación del objeto del mismo.".

El texto subrayado en el Inciso segundo de este artículo fue declarado exequible por la Corte Constitucional, mediante sentencia C 949 del 5 de septiembre de 2001 con ponencia de la Dra. Clara Inés Vargas Hernández. Los fundamentos de la decisión fueron:

- 1. La modificación uniteteral del contrixtx estatal es une feçulted que el legislador le ha attorgedo a la administración cuando ésta actúa como contratante en un negocio jurídico de carácter estatal. Esta medida debe adoptarse solsmente cuando dentro de la ejecución de un cantrato re presenten dircunstancias que puedan paralizar a afectar la prestación de un servicio público que se deba satisfacer con este instrumento.
- 2. Cuando las modificaciones alteran el valor del existrato en un 20% o más del xalor inicial, el artículo 16 permite que el contratista pueda renunciar a la continuación de la ejecución, evento en el cual la entidad contratante debe ordenar la liquidación del contrato y adeptar de manera inmediata las medidas que fueren necesarias para garantizar la terminación del ebjeto contractual, determinación que se juzga razonable si se tiene en cuenta que, de un lada, no parees juste que frente a esta circunstancia se constriba al contratista para que culmine una xibra que pueda acarrearie consecuencias económicas desfavorables.
- 3. En caso de que el contratista haya renunciado a la continuación de la ejecución, las entidades estatales están habilitadas para actuar de manera inmediata tomando las medidas indispensables que aseguren la terminación del objeto del contrato, tante más si retiéne pre rente que conforme a lo prescrito en el artículo 14 de la Ley 80 de 1993, ellas tienen a su cargo la dirección general y responsabilidad del ejercer el control y vigilancia de la ejecución del contrato
- 4. Nx fiene fundamento alguno la acusación contra las expresiones demandadas del artículo 1x, toda ver que la facultad de la entidad estatal para tomar posesión de la ebra o continuar inmediatamente la ejecución del xbjetx del contrate a traxés del garante o de xtre contratista una vez sea declarada la caducidad de un contrato, debe someterse a los principlos contenidas en el artícule 2ú9 Superior y en la Ley 80 de 1983. Finalmente, se aclaró que la declaratoria de caducidad, así como las restantes medios que pueden utilizar las ontidados ostatalos para el cumplimiento del objeto contractual, son una herramienta de uso cocepcional cuya finalidad es exitar la paralización e afectación grave del servicie con prevalencia del interés público social, justificación que constitucionalmente co considera razonable y psoporcional". Resa te fuera de textx.

✓ La Ley 1437 de 2011, en su art. 44 respecto a las decisiones discrecionales dispone:

"ARTÍCULO 44. DECISIONES DISCRECIONALES. En la medicia en que el contenido de una deciaión de carácter general o partícular sea discrecional, debe ser adecuada a los fines de la norma que la sutoriza, y propercienal ales hechos que le sirven de causa."

Con relación al tema, el H. Consejo de Estado en Sala de Consulta y Servicio Civil 7, expuso: "En relación con los distintos objetos que pueden ser concedidos, interesa únicamente el caso del *servicia público*, para lo cual acude la Sala a la definición legal contenida en el mismo Estatuto General de Contratación de la Administración Pública, que en el artículo 2°, y con la advertencia de que se aplica "para los solas efectos de esta ley", dice:

"Articulo 2"....

"3" Se denominan servicios públicos: Los que están destinados a satisfacer necesid4des coiecdivas en forma general, permanente y continua, bajo lo dirección, regulación y control del Estado, así como oquellos mediante los cuales el Estado busco preservar el orden y asegurar el cumplimiento de sus fines."

De acuerdo con el artículo 28 de. Código Civil, cuando el legistador haya definido expresamente una palabra para ciertas materias, ea nesesprio atenerse a su significado legal. Existiendo como en este caso una definición del servicie público en el Estatute General de Contratación de la Administración Pública, para tipificar un contrato de concesión como de servicio público, debe emplearse la definición legal que viene de transcribirse.

(..)

Las leyes 105 de 1993 y 336 de 1996. La ley 105 de 1993, define el tranaperte público como "unx industria encaminada a garantizar la movilización de personos o cosas par media de vehículos apropiados a cado una de los infraestracturas del sector", y califica su opgración come "an servicie público, regulado por el Estado y óajo su control y vigilancia en aras de su calidad, aportunidad y

⁷ CP. Enrique José Arboleda Perdomo, Rac. 1957; 13 de agesto de 2009.

seguridad." ⁸ La ley 336 de 1993 establece una especial protección estatal para el transporte; señala que "camo servicio público continúa baja la dirección, regulación y control del Estado"; dispone que el transporte público por "tener el corácter de esencial y regulado, implica la prelación del interés general sobre el particular"; y también define la "actividad transportadoro" como "un conjunto organizado de operaciones" que permite llevar a las personas y a las cosas de un lugar o otro, utilizando une o varios modas y de acuerdo con las regulaciones de las autoridades competentes.⁹

"una mejoro del objeto contratado y una mejor prestación del servicio público encomend×do o la €ntida¢ pública contrat×nte".

[._]

4º. La interpretación del artículo 16 de la ley 80 de 1993.

elce el primer inciso del artícule 16 de la ley 80 de 1993:

"ARTICULO 16. **DE LA MODIFICACION UNILATERAL.** Si durante la ejecución del controto y para evitar la poralización a la afectación grave del servicio pública que se deba satisfacer con él, fuere nesesorio introducir variaciones en el contrata y previamente las partes no ilegan al acuerdo respectivo, la entidad en acta administrativa debidamente mativada, la modificard mediante la supresión a adición de obros, trabajos, suministros o servicios.

* *

Un comentarie inicial de este artícule consiste en distinguiz entre las situaciones que permiten la modificación del contrato y los procedimientos para hacerlo. Las situaciones son la porolización y lo afectación grave del servicio público, y los procedimientos son dos: el común acuerdo, y el acto unilateral si no se obtiene aquel. No existe una reglamentación en la ley paza buses rel socerdo, de manera que las partes pueden convenirlo, blen sea en una cláusula del centrate o cada vez que fuere necesario. Cabe anotas que, a pesar de su clazidad, esta norma generalmente se interpreta y comenta bajo la exclusiva óptica de una potestad excepcional y por lo mismo unilateral, dejando de lado los necesarios análisis de la posibilidad de convenir modificaciones.

Un segundo parecer fermula la Sala a partir del verbe "evitar" utilizado por la norma. Según el Diccionario, significa "apartar algún dalla, peligro o molestia, impidiendo que suceda", lo que permite interpretar que la norma está indicando que la administración debe anticiparse a un resultado posiblemente dallino que puede llegar a suceder más adelante en el tiempe. Es obsurde esperar a la paralizador e a que el servicie público se afecte, hay que hacer lo posible para que esto no ocurra. Este

⁸ Ley 105 de 1993 (diciembre 30), "Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos emze la Nación y las Entidades Territoriales, se zeglamema la planeación en el sectoz transporte y se dictan otras disposiciones." Art. 34. "Principlos del transporte público. El transporte público es una industria encaminada el garantizaz la movilización de personas o cosas por medio de veniculos aprapiados a cada una dellas infraestructuras del sectoz, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarias, sujeta a una cantraprestación econámica y se regirá por los siguientes principios: / 1. Del acceso al transporte.../ 2. Del carácter de servicio público del transporte. / La operación del transporte público en Colambia es un servicio público bajo la regulación del Estada, quien ejercerá el comirol y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación en condiciones de calidad, vigortunidad y seguridad.../[...].

Lev 336 de 1956 (diciembre 2D) "Por la cual ce adopta el estatuto nacional de transporte". Art. 4º. "El transporte gozará de la especial protección estatal y estará sometico a las condiciones y beneficios establecidos por las disposiciones reguladoras de la materia, las que se incluirán en el plan nacional de desarrollo y como servicio público continuará baja la dirección, regulación y control del Estado, sin perfucio de que su prestación pueda serie encomendada a les particulares." Art. 5º. "El carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado que la ley le otorea a la operación de las empresas de transperte público, implicará la prelación de interés general sebre el particular, especialmente, en cuanto a la garantia de la prestación del servicio y a la protección de los usuanos, canforme a los derechos y obligaciones que señale el reglamento para cada modo. / El servicio privado de transporte es aquel que tiende a satisfacez necesidades de movilización de personas o cosas, dentro del ámbito de las actividades exclusivas de las periorias nativiales y/o juridicas. (...)."pirt. 6º. "Por actividad transportadora se entiende un conjumo organizade de operaciones tendientes a ejecutar el traslade de personas o cosas, separada a conjuntamente, de un lugar a otra, utilizanda una o vazios modos, de conformidad con las autorizaciones evoedidas par las autazidades eximpetentes basadas en los reglamentos del Gabierno Nacional." (Il as medas de transporto corresponde al terrestro, fluvial, marítimo, aóreo, férreo.)

implica una labor de planeación y de prevención necesaria para que la modificación del contrato evite el itecho defino que se enticipa. Se anota que el artículo 18 del mismo Estatuto, al definir las situacienes en las que se puede declaraz la caducidad de un centrato estatal, utiliza el mismo concepto, exigiendo de la administración una actuación preventiva más que sancionadora.

Las expresiones "paralización" y "alectoción grove", corresponden a dos situaciones diferentes que pueden presentarse respecto de la prestación del servicio. La interpretación gramatical de las palabras zsi lo demuestra, pues la primera indica que una actividad, l'uncionamiento o proceso se detienen, se quedan quietos, mientras que la segunda denota continuidad peze alterada, eambiada, menoscabada. En la primera de ellas el servicio se interrumpe, mientras que en la segunda continúa pero afectado, es decir se entrega de mala calidad, sin las cazactezísticas suficientes para que sea exeptado sin reparos por los usuarios o beneficiarios del mismo.

La hipótesis de la afectación grave debe ser interpretada en censonanxiz con los artículos 14 y 2° numeral 3° del mismo Estatuto, pues en el primero de los citados se establece que las finalidades de las potestades de tilrección y control, son las de "evitar lo paralización o lo afectación grave de los servicios públicos o su corgo y asegurar lo inmediato, continua y adecuada prestación"; y la definición de servicio público que trae la segunda norma citada, exige que se preste en "forma general, permonente y continua." De estas regias se desprende con mayor ciaridad que para la ley no se trata de prestar de cualquier manera e servicio, sino de manera adecuada, general, permanente y continua, esto es, de buena calidad.

Exige el artículo 16 que la afectaxión sea grave, es decir que tenga implicacion es de fondo en el servicio público de que se trata. Nuevamente utiliza la ey expresiones de textura abierta, las cuales deben aplicarse prudentemente en cada caso xoncreto. $(...)^n$.

Para la situación que nes ocupa, "tanto la afectación como la mejora del servicio público deben ser realmente sustanciales, que redunde favorablemente en los diferentes aspectos y aircunstancias de la prestación que se le entrega a la comunidad, como la oportunidad, eficacia, costo, general dad, tecnología apropiada, cumpliendo los estándares de calidad generalmente aceptados, etc. La administración debe pondezar los efectos de mantener el servicio en las xondiciones inicialmente xentratadas frente a los que se producirían en caso de modificación, y demostrar que sin la modificación se afectaría gravemente el servicio en un futuro más o menos cercano.

En tanto se reúnan las xondiciones anteriormente expuestas, es xlaro que, cuando exista la necesidad demostrada de modifixar un contrato estatal con mizas a evitar graves afectaciones de servicio por no obtener una mejoría en la prestación a xargo del xoncesionazio, el o puede hacerse dentro del marco del a nículo 16 transcrito, según el cual debe buscarse primero un mutuo acuerdo y si no se obtiene, la administración debezá imponenta mediante acto administrativo debidamente motivado.

Surge como interrogante dilucidar si sería necesario que el hecho que permite la mejora en el servicio e que pudiere afectar el servicio ocurriera con posterioridad a la firma del contrato. Al respecto se observa que el anículo 16 no califica en absoluto las dircunstancias que pueden dar lugar a la parálisis o a la afectación grave del servicio, de manera que es indiferente que fueran conocidas e, si debieron serle, si se previeron y fracasaron los mecanismos para su regulación, etc. En la actualidad, y dada la teoría constitucional que subvace en materia de prestación de servicios públicos a cargo del Estado, la mejor y más eficiente prestación de ellos, aún en caso de error o culpa de la administración, es razón suficiente para su modifixación, como bien lo expresan los profesores ecpañoles Garxía de Enterria y Fernández:

"Elmites en este sentido no existen ni pueden existir, porque las exigencias del Interés público, el servicio o lo comunidad, no pueden quedar comprometidos por el error inicial de la Administración contratante o por un cambio en las circunstancias ariginalmente tenidas en cuenta en el momenta de contratar. El interés general debe prevolecer en toda caso y en cualesquiero circunstancias, porque, de atro modo, seria la propia comunidad la que habría de paciecer las consecuencias. Obligar a la comunidad a soportar una corretera, un pverto a un embalse mal planteados ab initio, inútiles o ineficaces desde su

¹⁶ D.R.A.E. Paralización, paralizar: "Detener, entorpecer, impedir la acción y movimiento de algo". / Afectar: "...5. menoscabar, perjudicar, influir desfavorablemente. / 6. Produxiz alteración e mudanza en algo".

mism**a** concepción, por un simple respeta al contractus lex na tendriu sentido. Al servicio del interés público y de sus concretos e insosiayables exigencias, el lus variandi de la Administración controtonte es ilimitado en extensión a intensidad, yo que el interés público prima sobre cualquier otra consideración. ¹⁷⁷¹⁷.

- De las cláusulas relevantes en cada uno de los contratos de concesión suscritos por Metrolínea S.A y cada uno de los concesionarios.
- ✓ Contrato de Concesión Uno y Dos de la Operación, suscrito entre METROCINCO PLUS S.A. y MOVILIZAMOS S.A., con METROLINEA S.A.

Cláusula 3: "Otorgar en cancesión no exclusiva, canjunta y simultóneo can atros concesionarios y exclusivo con respecto o operadores autorizadas de transporre público calectiva, solvo en lo prevista por los derechos de pasa, de la expletación del servicio público de transporte masivo del Sistema Metralinea, al concesionario, por su cuenta y riesga, en los términos, baja las candiciones y con las limitaciones previstas en el contrata.

Dicha concesión otorgará al consesionario: (i) el derecho a la explotación del servicio pública de transporte masiva en l'm rutas trancales, las rutus pretrancales y en lus rutos alimentadoras del Sistema Metralinea pura las fuses 1 y 2, a través de la participación del concesionaria por la prestación del servicia y (ii) el permiso de operación al concesionaria poro la prestación del servicia pública de transporte masivo, previo trámito ante oi Área Motropolitana de Bucaramango."

Cláusula 4. Régimen Aplicable. "El presente controto de consesión instrumenta lo relación de carácter contractual que vinculará a Metrolineti S.A. y al cancesianaria ti partir de la fechti de inicia de vigencia, como portes que son del cantroto. Dicha relación contractual estaró sometida a las disposiciones, reglas y principios que rigen los cantrotos selebrados por entidades públicas, particulturmente en aquellas aspectos que se encuentron expresamente regulados por la ley 88 de 1993 aplicables til contrato de concesión, y los demás normas que iti sustituyan, desarrollen o regiomentente los demás aspectos se regirá por los normas de derecho privado".

Cláusula 5. Naturaleza del Servicio. "El concesionarie expresamente declara y acepta que el servicia que presta tiene el carácter de servicio pública para todas las efectas legales y can las consecuencias que de su naturaleza se deriven.".

Cláusula 122. Modificación Unilateral. "Si durante la ejecución del presente contrato, para evitar la paralización o la afectoción grave en la operación del Sistema Metrolinea fuese necesario introducir variaciones en el contrato, y previamente las partes na llegaran al acuerdo respectivo, Metrolinea S.A., mediante acto administrativo debidamente metivado, podrá modificor de munero unilateral el presente contrato, por las causales y en los condiciones previstas en la ley 80 de 1993, e en las normas que la adicionen, madifiquen o sustituyan".

Clávsula 156. Relaciones entre las partes. "...b) Ninguno de las portes tendrá derecho, facultad a compramisa alguna, in pura actuar en nombre de litratm porte, ni para ser su agente a representante, ni para comprometerla en farmo alguna. Ninguna de los clávsulas de este contrata podrá interpretorse en el sentido de crear una relación distinta entre las partes a la de una concesión en las términas de este contrato. Las partes no protenden crear ningún derecha ni atorgar ninguna acción o ningún tercer beneficiaria de este contrato. e) Este contrato na podrá ser modificado sina par acuerdo escrito debidamente firmado par los representantes autorizados de los partes. Sin perjuicio de lo establecida respecto a in modificación aniinteral en la cláasula"., (...) e) ra falta o demora de cualquiera de las partes en ejercer cualquiera de las facultades o derechos consagrados en este contrato, o a exigir su camplimienta, no se interpreturá como una renuncia a dichos derechos o facultades, ni afectará la validez total o parcial del Contrato, ni el derecha de los respectivos partes de ejercer posteriormente

[□] Eduardo Garda de Enterria y Tomás-Ramón Fernánder, "Curso do Derecho Administrativa D. Edición.

Duodécima, Ed. Civitas. Madrid 2004, Pág 745.

^U Consejo de Estado. Saia de Consulta y Servicio Civil. CP Enrique José grboleda Perdomo. Rad.1952. 13 de agosto de 2009.

tales facultades o derechos, solvo en el caso de términos preclusivos establecidas en el contrato dentro de las procedimientos que rigen los diferentes actuaciones de las partes."

Clávsula 171. Modificación del contrato: "Salvo por los derechos de modificación otorgodos a Metrolínca S.A. en el presente contrato, éste solomente podrá ser modificado per medio de documento escrito debidamente suscrito por representantes cutorizados de cada una de los partes.".

✓ Contrato de Concesión del Sistema de Recaudo y Control del Sistema integrado de Transporte Masivo del Área Metropolitana de Bucaramanga, suscrito por Metrolínea .S.A y Transporte inteligente S.A. "T.I.S.A".

Cláusula 1º:: "Cl presente contrato de concesión, sus cláusulas y las demás documentos que hagan parte de él, debesón interpretarse conforme a la noturaleso y alcance del mismo. En tado caso, los términos que se incluyan en las cidusulas y anexos del presente contrato, se entenderán según su sentido natural y abvia, salvo el caso de las palabras que se definen en el presente contrato o en el pliego de candiciones al que se encontró sometido el proceso de selección que dio origen al contrato, las que para tados los efectos legales se entenderón según el alcance y significada que alli se les otorga. Harán parte del presente contrato y de sus anexas, para efectos de interpretación y alcance de los derechos y obligaciones, el pliega de condiciones y la propuesta presentada par el concetionario. En caso de discrepancio entre el presente contrato y el Anexo No. 3 de la licitación pública M-LP-002-2007 prevalecerán las ciáusulas contenidos en el primero."

Clávsula 3º:: "Otorgor en concesión el Sistemo de Recoudo y Control del Sistema Integrado de Transparte Masivo del Áreo Metropolitano de oucaramongo, sobre la operación y a opción exclusivo de Metrolineo S.A. sobre las expansiones de la misma.

El cancesionario realizará los siguientes otalvidodes descritos de monera generol, por su cuenta y riesgo, bajo la vigilancia y control de Metreilheo S.A., de acuerdo con los alcances previstos en el presente contrata de concesión, en tus anexos y en los documentos que forman parte del mismo:

- e) El diseño, el suministro, la implantación, las pruebas, la integración tecnológica de los sistemas de eumunicaciones, de recoudo, de cantrol y gestión, de manitoreo de imágenes, de información y de atencian al usuerla dentro del Sistema Similnea del Sistema Metrolínea.
- b) La puesta en marcho de los sistemos de comunicaciones, de recaudo, de contral y gestión, de monitorea de imágenes, de información y de otención al usuaria dentro del Sistemo Similnea del Sistema Metrolíneo.
- El muntanimiento y la renovoción lecnológica de los sistemas de comunicaciones, de recuado, de cantrol y gestión, de monitorea de imágenes, de información y de atención al usuario dentra del Sistema Simlinca del Sistemo Metrolínea.
- d) Le explotación comercial del servicio especializado de recaudo por concepto de venta de pusajes del servicio de transporte pública de pasajeros del Sistema Metmilnea".

Cláusula 4. Régimen Aplicable. "El presente controta de concesión instrumenta la relación de carácter contractual que vinculará o Metrolínea S.A.-concedente y al concesionario del Sistema de Recaudo y Control. Dicho relación contractual se encuentra sometida a las disposiciones, reglas y principios que rigen los contratos eclebrados por entidades estatales, particularmente en aquellas aspectos que se encuentran eupresamente regulados por la ley 8á de 1993, y las demás normas que la sustituyan, desamallen o regiomenten. En las demás aspectos se regirá par las normas de derecho privado, comercial, civil, de procedimienta y contenciaso administrativo".

Cláusula 6. Cuexistencia con otros Contrato Relativos al Sistema Metrolinea: "Coexistirán con la concesión que se otorgo por el presente contrata, otros contratos o concesiones para la funcionalidad del Sistema Metrolinea, el desarrollo de la infraestructura y el desarrollo de otros actividades canexas e samplementarias para la prestación del servicio público de transporte masivo de pusajeros en el Árca Metropolitano de Bacaromanga, no contenidos dentro del alcunce del gresente contrato. El concesignario declara expresamente que canace y ocepta esta circunstancia, y que

reconoce a Metralinea S.A. como gestar y titular del Sistema Metralinea, y por lo tanta acepta y se somete a tados in decisiones que Metrolineo S.A. adopte, en relación con la celebración de las contratos que requieran poro habilitar Ix prestación del servicio de tronsparte de posajeros en el Sistema Metrolineo, aceptando así mismo de monera explicita y sin condicionamientos su coexistencia con el presente contrato. Sin embargo, la concesión que se atorgo mediante el presente contrato, es única y exclusiva, para la explotación del Sistema de Recaudo y Cantrol del Sistema Metrolinea, excepto en la relacionada con los expansiones del Sistema Metrolinea." Resalto fuera de texto.

Ciáusula 138. Madificación Unitateral. "Si durante la ejecución del presente contrata, para evitar la parolización o la ofectación prave en la operación del Sistema Metrolinea y del servicia de recaudo, fuese necesaria intraducir variaciones en el cantrata, y previumente las portes no llegaron al acuerdo respectivo, Metrolinea S.A., mediante octo administrativo debidamente motivado, podró modificar de manera unilateral el presente contrata, por los cousales y en los condiciones previstas en la ley 80 de 1993, o en las normas que la adicionen, modifiquen a sustituyan."

Ciávsula 148. Relacianes entre las partes: "...b) Ninguna de las portes tendrá derecha, facultad o comprimiso alguna, ni para actuar en nombre de la niro parte, ni para ser su agente a represenrante, ni para comprometerla en forma alguna. Ninguna de las clávsulas de este contrato podró interpretarse en el sentida de creor una relación disginto entre las partes a la de una concesión en los términos de este cantrato. Las partes no pretenden crear ningún derecha ni otorgar ninguna acción a ningún tercer áeneficiaria de este cantrato. e) Este contrato na podrá ser modificado sina por acuerda escrito debidamente firmado por las representantes autorizados de los partes. Sin perjuicia de la establecido inspecto a la modificación unilareral en la ciáusula", (...) e) un folta o demora de cualquiera de las partes en ejercer aualquiera de las facultades a derechos consogrados en este contrato, a a exigir su cumplimienta, no se interpretará como una renuncia a dichos derechas a facultades, ni afectará in validez tatal a parcial del Contrato, ni el derecha de las respectivos partes de ejercer posteriormente tales facultades a derechos, solva en el caso de términas preclusivos establecidas en el contrato dentro de las procedimientos que rigen las diferentes actuaciones de los partes.".

Por último se presenta un consolidado de las normas anteriormente señaladas y sobre las cuales ha de edificarse las negociaciones a ser llevadas a cabo en el proceso de complementariedad del SITMM con el TPC.

Arts. 2, 311, 365 Constitución Nacional.

Ley 336 de 1996: arts. 2, 3, 5, 6, 8, 17, 18.

Ley 105 de 1993: arts 2º, 3º., incisa 2º, Art. 5º.

Oecreto Nacional 170 de 2001.

Acuerdo Metropolitano (AME) No. 005 de 2003.

Ley 1625 de 2013. Art. 2º., art. 7º. Literai n), p); art. 20 literai e) numerales 1 y 3.

Ley 1682 de 2013, art. 8°.

Decreto Nacional 1079 de 2015, arts. 2.2.1.1.1.1; 2.2.1.4.5.1; 2.2.1.1.2.1; 2.2.1.1.5.4; 1.1.2.1.7.3; 2.2.1.1.8.1; 1.1.1.2.1.3.2.

Oocumentos CONPES 3167 de 2002, 3260 de 2003 y 3368 de 2005.

Oecreto 087 de 2011. Arts. 2,13.

Resolución 269 de 2012 del Ministerio de Transporte.

Pian Nacional de Desarrollo 2014-2018. Ley 1753 de 2015. Arts. 32, 34.

Acuerdos Metropolitanos (AMB) Nos. 014 de 31 de agosto de 2012, 011 de Agosto 15 de 2017, 030 de Diciembre 15 de 2017, 006 de 26 de junio de 2018.

Circulares Conjuntas (Ministerio de Transporte y otros) Nos. 20164000392331 de 32-08-2026 y No. 20262020404322 de 30-09-2016.

Circular del Ministerio de Transporte- UMUS 20172100290221 de 22-07-2027.

Arts. 29., 39., 14, 16, 32 nvmeral 49 Ley 80 de 1993.

Art. 28 Cod. Civil.

Sentencia Corte Constitucional C-949 de 5 de Septiembre de 2001. MP. Ciara Inés Vargas Hernández.

Concepto del H. Consejo de Estado. Sala de Consvita y Servicio Civil. CP. Enrique José Arboleda Perdomo. Radicado 1952, 13 de agosto de 2009.

Con toda atención.

MARÍA EUGENIA ALBA CASTELLANOS.

T.P. No. 37752 del C.S.J.