

2026

Informe de Gestión

SITM METROLÍNEA S.A.
2do trimestre 2026



CONTENIDO

1.	GESTIÓN DE LA OPERACIÓN.	4
1.1.	PLANEACIÓN DE SERVICIOS.	4
1.2.	GESTIÓN DE LA OFERTA.	16
1.3.	GESTIÓN DE LA DEMANDA.	17
1.4.	RECAUDO Y CONTROL DE FLOTA.	18
1.5.	INFRAESTRUCTURA.	20
1.5.1.	Bucaramanga.	21
1.5.2.	Girón.	27
1.5.3.	Piedecuesta.	28
1.5.4.	Floridablanca.	31
1.5.5.	Mantenimiento a la Infraestructura.	41
2.	GESTIÓN DE PLANEACIÓN.	42
2.1.	GESTIÓN AMBIENTAL.	42
2.2.	SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO.	45
3.	DIRECCIÓN ADMINISTRATIVA.	47
3.1.	GESTIÓN PRESUPUESTAL.	47
3.2.	ESTADOS FINANCIEROS.	52
3.3.	GESTIÓN TIC.	55
3.3.1.	Verificación de estadísticas CPANEL.	55
3.3.2.	Gestión de copias de seguridad de la información de la entidad.	56
3.3.3.	Cargue de información.	56
3.3.4.	Mantenimiento y actualización.	57
3.3.5.	Campañas informativas.	58
3.4.	GESTIÓN MERCADEO.	59
3.4.1.	Socialización tarifa diferencial.	59
3.4.2.	Ingresos colaterales por arrendamientos de espacios.	60
3.4.3.	Proyecto Vallas.	61
3.4.4.	Alianzas comerciales.	62
3.4.5.	Feria METROEMPRENDE.	62
3.4.6.	Alianza Fundación Filarmónica de Santander.	63
3.4.7.	Afectación contrato WOM (PARTNERS TELECOM.	63
3.4.8.	ICO MEDIOS Y EFECTIMEDIOS	63
3.5.	GESTIÓN DOCUMENTAL.	64
3.5.1.	Organización, depuración y clasificación de los fondos acumulados del archivo central.	64
3.5.2.	Elaboración de procedimientos, guías, programas, actividades.	65
3.5.3.	Capacitación.	66
3.5.4.	Trabajos específicos entre abril a junio de 2026.	66
4.	GESTIÓN JURÍDICA.	68
4.1.	PROCESOS JUDICIALES.	68
4.2.	LAUDOS Y SENTENCIAS CONDENATORIAS EN FIRME PENDIENTES DE PAGO.	71
4.3.	PETICIONES, QUEJAS, RECLAMOS, SUGERENCIAS, DENUNCIAS Y FELICITACIONES.	71
4.4.	CONTRATACIÓN.	73
4.5.	TALENTO HUMANO.	74
5.	GESTIÓN SOCIAL Y COMUNICACIONES.	76

100-20.01.1.F1

5.1.	GESTIÓN SOCIAL.....	76
5.2.	GESTIÓN COMUNICACIONES.	77
5.2.1.	Boletines de Prensa.	80
5.2.2.	Página web y grupos de difusión.....	81
5.2.3.	Página web con las noticias publicadas de Metrolínea.	83
5.2.4.	Redes Sociales.	84
5.2.5.	Piezas Audiovisuales.	85
5.2.6.	Impacto de Prensa.	86
5.2.7.	Campañas.	87



1. GESTIÓN DE LA OPERACIÓN.

Durante el segundo trimestre de 2026, la operación del Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM) Metrolínea se continuó desarrollando bajo un marco excepcional de gestión administrativa y técnica, cuyo propósito es garantizar la continuidad de este servicio público esencial en el Área Metropolitana de Bucaramanga.

La actuación de Metrolínea está respaldada por su carácter jurídico como Empresa Industrial y Comercial del Estado. Además, se ajusta a las directrices de la Política Nacional de Transporte establecidas en el CONPES 3260 de 2003 y documentos posteriores, que reconocen al sistema como eje estructurante de la movilidad regional.

En el contexto actual, la operación se encuentra amparada por la declaratoria de alteración grave en la prestación del servicio, formalizada mediante las Resoluciones Nos. 000036 de 2025, 000094 de 2025, 000252 de 2025, 000157 de 2026 y 000058 de 2026, mediante las cuales se autorizan y reglamentan esquemas operativos asociados al proceso de transición hacia el Sistema Integrado de Transporte Público Metropolitano.

En este marco legal y operativo, durante el periodo evaluado se consolidó la fase de continuidad operativa. El modelo buscó equilibrar la oferta troncal y pretroncal mediante buses padrones, articulados con los servicios complementarios, de integración y vinculación de flota. Todo ello se desarrolló bajo el estricto control tecnológico, supervisión operacional, validación tarifaria y seguimiento permanente de la entidad.

Como parte de las acciones operativas destacadas, durante el mes de abril de 2026 se avanzó en la implementación del esquema de provisión y vinculación de flota mediante la incorporación de una capacidad transportadora de 11 buses duales para la ruta P16, garantizando de manera efectiva la conectividad entre los municipios de Piedecuesta, Floridablanca y Bucaramanga.

Asimismo, a través de la modalidad de arrendamiento de 15 buses padrones (14 en operación y 1 en reserva), se logró dar continuidad a la unificación de trazados y la optimización de la cobertura en los sectores de mayor demanda en el municipio de Bucaramanga mediante las rutas PTB y PTN; una estrategia de fortalecimiento cuyo ciclo operativo culminó satisfactoriamente el 30 de mayo de 2026.

1.1. PLANEACIÓN DE SERVICIOS.

El modelo operativo del Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM) del Área Metropolitana de Bucaramanga contempló, hasta el mes de mayo, la vinculación de una flota de 15 vehículos tipo padrón bajo la modalidad de arrendamiento. Asimismo, el esquema de complementariedad se garantizó mediante la operación de 12 rutas del SITM cubiertas por 165 buses del Transporte Público Colectivo (TPC). Tanto la operación directa de la flota como este modelo de complementariedad estuvieron soportados tecnológicamente por los sistemas de Recaudo Centralizado, de Gestión y Control de Flota (SGCF) y de Información al Usuario (SIU) de Metrolínea S.A.

100-20.01.1.F1

Por su parte, el modelo de integración comprendió el funcionamiento de 12 rutas diseñadas para facilitar el acceso a las estaciones y zonas pagas del sistema. Este esquema aseguró la continuidad del servicio en los corredores principales y optimizó la conectividad de los usuarios de transporte público en el área metropolitana.

SITM METROLÍNEA

Ruta: PTB – Portal Norte - Estación UIS - Provenza Occidental y Oriental.

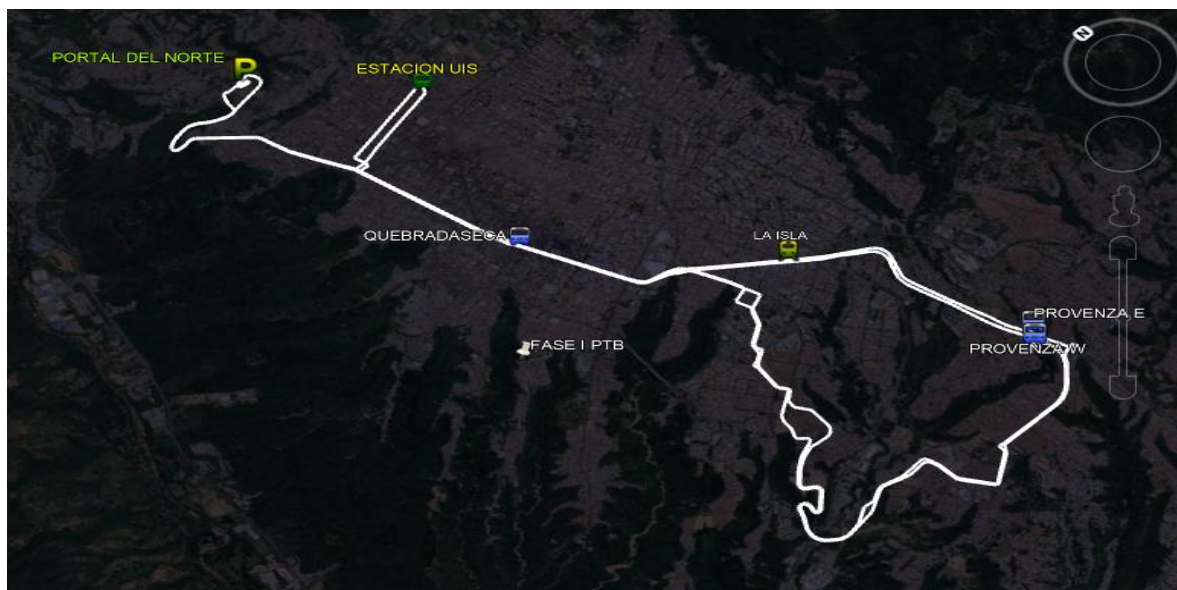
Trazado: Portal Norte - Cra. 15 - Provenza Occidental - Calle 105 - Tv Metropolitana - Acrópolis - San Mateo - Estación Parque UIS - San Mateo - UTS - Tv Metropolitana - Calle 105 - Estación Provenza Oriental - Cra 15 - Portal Norte.

DÍA HÁBIL			SITM METROLÍNEA					
TIPO	COBERTURA	ID RUTA	Información		Programación		Flota	
					Frecuencia		HP	HV
			Origen	Destino	HP	HV		
PADRÓN	B/MANGA	PTB	Portal Norte Parque UIS	Provenza Occ. Provenza Ori.	0:10	0:12	14	11
	Subtotal Pre-troncal:						14	

SÁBADO			SITM METROLÍNEA					
TIPO	COBERTURA	ID RUTA	Información		Programación		Flota	
					Frecuencia		HP	HV
			Origen	Destino	HP	HV		
PADRÓN	B/MANGA	PTB	Portal Norte Parque UIS	Provenza Occ. Provenza Ori.	0:15	0:15	9	9
	Subtotal Pre-troncal:						9	

DOM Y FES			SITM METROLÍNEA					
TIPO	COBERTURA	ID RUTA	Información		Programación		Flota	
					Frecuencia		HP	HV
			Origen	Destino	HP	HV		
PADRÓN	B/MANGA	PTB	Portal Norte Parque UIS	Provenza Occ. Provenza Ori.	0:20	0:20	6	6
	Subtotal Pre-troncal:						6	

Trazado Ruta PTB



VINCULACIÓN DE FLOTA CAPACIDADES ENTE GESTOR

La gestión directa del Ente Gestor en el sistema de transporte masivo ha implicado la puesta en marcha de estrategias orientadas a fortalecer y garantizar la sostenibilidad de la operación. Un eje central de estas acciones es la incorporación progresiva de nueva flota, diseñada para atender la demanda generada tras el retiro de buses que operaban bajo contratos de concesión. Esta sustitución resulta esencial para asegurar la continuidad del servicio y evitar afectaciones en la movilidad de los usuarios y en la regularidad de los recorridos.

La incorporación de vehículos adicionales responde a un esquema de transición que evalúa las capacidades actuales del sistema y define los requerimientos técnicos necesarios para suplir las necesidades del transporte colectivo. Este modelo se caracteriza por la optimización de recursos y la adaptación de la estructura operativa a una nueva realidad contractual, en la que el Ente Gestor asume directamente la administración, eliminando la intermediación de concesionarios y centralizando la toma de decisiones. De esta manera, no solo se compensa la salida de flota, sino que se introducen mejoras en frecuencia, cobertura y calidad del servicio.

En este contexto, el Ente Gestor realiza un monitoreo constante de la capacidad transportadora, identificando oportunidades de mejora en rutas, frecuencias y disposición de la flota para atender la demanda real y proyectada. La incorporación de más unidades otorga flexibilidad a la operación, permitiendo ajustes frente a cambios en los patrones de movilidad o ante eventualidades que puedan afectar la continuidad del servicio. Con ello, se busca mantener altos estándares de eficiencia y sostenibilidad, reduciendo tiempos de espera y garantizando una atención adecuada a la población usuaria durante todo el periodo de intervención.

100-20.01.1.F1

Los avances alcanzados reflejan el compromiso institucional de Metrolínea S.A. con la prestación de un servicio público de transporte masivo que cumpla con criterios de calidad, regularidad y seguridad, incluso en escenarios de transición administrativa y operativa. El enfoque técnico aplicado en la gestión de la flota y en la planificación operativa contribuye a mitigar riesgos asociados a cambios estructurales, ofreciendo un marco sólido para la adaptación continua y la consolidación de un sistema resiliente, orientado a la satisfacción de sus usuarios.

Esquema	ID Ruta	Origen	Destino	Longitud [km]	Frecuencia Mínima	Flota máxima
Vinculación SITM	P 16	Zafiro	Estación UIS	46,1	12	11
Vinculación SITM	P 17	El Carmen	Estación UIS	25,7	12	18
Vinculación SITM	RG 27	Mirador de Arenales	Estación UIS	35,6	8	26
Subtotal Flota Vinculación SITM						55

Ruta RG27: Mirador de Arenales - Real De Minas - Estación Parque UIS (Etapas de Planeación)

El Plan Operativo 2026 contempla la vinculación de una flota entre 18 y 26 vehículos con capacidad que oscila entre 29 y 51 pasajeros, destinados a conectar los corredores Girón – Ciudadela – Centro de Bucaramanga – UIS – Carrera 27, en articulación con la empresa Transgirón S.A., lo que permitirá ampliar la cobertura y optimizar la integración del sistema.

- **Rango de flota prevista:** Entre 18 y 26 vehículos, adaptados a las necesidades de demanda y operación del sistema.
- **Capacidad de los vehículos:** Los autobuses tendrán una capacidad que varía entre 29 y 51 pasajeros, permitiendo flexibilidad según los flujos de usuarios en los diferentes horarios y recorridos.
- **Corredores beneficiados:** El servicio cubrirá los principales corredores de Girón, la Ciudadela, el Centro de Bucaramanga, la Universidad Industrial de Santander (UIS) y la Carrera 27.
- **Articulación empresarial:** La operación de estos vehículos se realizará en coordinación con la empresa Transgirón S.A., lo que facilitará la integración operativa y logística dentro del Sistema Integrado de Transporte Masivo.
- **Impacto en el sistema:** Esta vinculación contribuirá a ampliar la cobertura geográfica del sistema y a optimizar la integración de rutas, permitiendo una mejor conectividad para los usuarios y una mayor eficiencia en la prestación del servicio.

Trazado: Mirador de Arenales - Calle 10 - Cra 26 – Avenida los caneyes – Rincón de Girón – CODIESEL – Vía Girón Bucaramanga – Puente el Bueno – Transversal Metropolitana - Acrópolis - Calle 55 - Cra 27- Glorieta caballo Bolívar – Calle 9 – Universidad Santo Tomas – Cra 18 – Calle 11 – Estación UIS - Cra 27- Calle 56 – Acrópolis – Calle 61 – Avenida Metropolitana - Puente el Palenque – Rincón de Girón – Avenida los caneyes- Cra 26 – Villas – Mirador de Arenales.

Trazado Ruta RG27



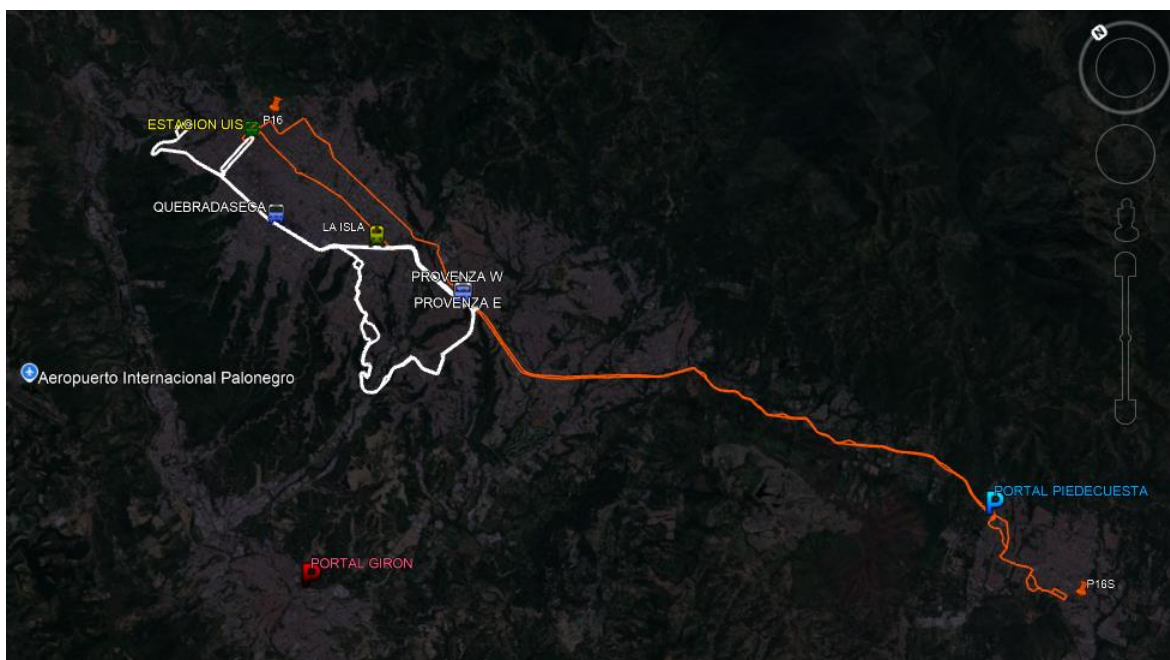
Ruta P16 Zafiro (Nueva Colombia) - Estación Parque UIS (Etapla operacional)

Con la incorporación de 11 vehículos adicionales, se alcanzó así un total de 26 buses destinados a conectar el municipio de Piedecuesta con el municipio de Bucaramanga. Esta operación se realiza en coordinación con la empresa Transpiedecuesta S.A., asegurando una integración eficiente dentro del sistema de transporte.

Los vehículos estarán equipados con capacidad para transportar a más de 40 pasajeros y cuentan con puerta en el lado izquierdo, característica fundamental para su integración en la infraestructura vial y operativa del SITM Metrolínea. Además, estos autobuses han sido homologados por el Ministerio de Transporte, lo que garantiza el cumplimiento de todos los requisitos técnicos y normativos exigidos para la operación en el sistema, asegurando así la seguridad y la calidad del servicio para los usuarios.

Trazado: Zafiro (Nueva Colombia) – Campo Verde – Junín – Portal Piedecuesta – Autopista Bucaramanga – Estación Provenza Oriental – Cra 33 – Megamall – Estadio – Estación Parque UIS – Cra 27 – Estación Provenza Occidental – Autopista Piedecuesta – Portal Piedecuesta – La Argentina – Campo Verde – Chacarita – Zafiro.

Trazado Ruta P16



Ruta P17: Oasis – Centro – Estación Parque UIS. (Etapas de Planeación)

Dentro del proceso de fortalecimiento del Sistema Integrado de Transporte Masivo, se contempla la incorporación de una flota máxima de 18 vehículos, cada uno con capacidad superior a los 40 pasajeros. Esta operación se realizará en coordinación con la empresa Unitransa S.A., garantizando así una articulación efectiva entre los distintos actores del sistema.

La finalidad de esta vinculación es conectar los municipios de Floridablanca y Bucaramanga a través de los principales corredores: Oasis, Plaza Satélite, Provenza Oriental, Centro, UIS y Provenza Occidental, cerrando el circuito nuevamente en Oasis. De este modo, se mejora la conectividad y la eficiencia en la prestación del servicio, facilitando el desplazamiento de los usuarios entre estos puntos estratégicos.

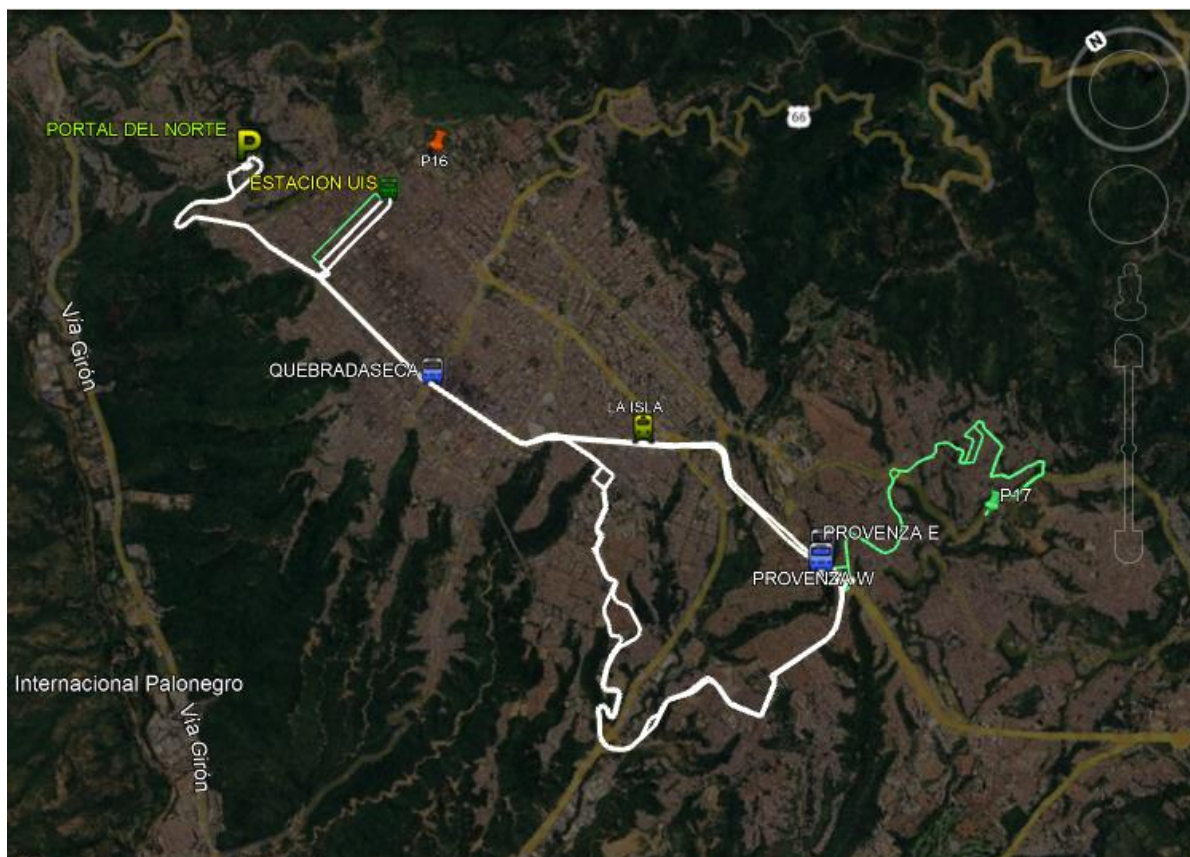
La vinculación propuesta permitirá optimizar la cobertura geográfica, garantizar una mayor capacidad de transporte y fortalecer la logística operativa en las rutas mencionadas, contribuyendo a una movilidad más ágil y segura en el área metropolitana.

Trazado: Lote Unitransa – Transversal Oriental Metropolitana – Puente el Carmen – Calle 50 – Calle 48 – Calle 48 en el Carmen – Calle 51 en Villaluz – Diagonal 17 – Calle 53 – Carrera 13 – Cancha Alares – Calle 58 – Carrera 14c – Calle 57 – Cra 16 – Calle 57ª – Cra 15ª – Calle 107ª – El Campanazo – San Bernardo – Intercambiador de Fátima – La Castellana – Barrio Caldas – Cra 33 – Calle 107 – Plaza Satélite – Diagonal 105 – Transversal 28 – Estación de Transferencia Provenza Oriental – Autopista Floridablanca Bucaramanga – Puerta del Sol – Diagonal 15 – Cra 15 – Estación San Mateo – Cra 15 – Calle 11 – Parque estación UIS – Calle 10 – Cra 25 – Calle 9 – Cra 16 – Bulevar Bolívar – Cra 15 – Estación San Mateo – Cra 15 – Diagonal 15 – Autopista Bucaramanga Floridablanca –

100-20.01.1.F1

Estación de Transferencia Provenza Occidental – Diagonal 105 – Calle 107 – Plaza Satélite – Cra 33 – La Castellana – Intercambiador de Fátima – San Bernardo – Campanazo – Calle 107 – Cra 15ª – Reposo – Cra 15b – Calle 57ª -Cra 16 – Calle 56 – Calle 58 – Cancha Alares – Cra 13 – Calle 53 - Calle 52 – Cra 16 – Calle 51b – Diagonal 17 – Calle 51 – Puente el Carmen – Transversal Oriental – Terminal lote Unitransa.

Trazado Ruta P17



MODELO DE COMPLEMENTARIEDAD

La articulación del transporte público en el Área Metropolitana de Bucaramanga se enmarca en una estrategia de planificación y modernización orientada a consolidar un sistema de movilidad urbana eficiente, seguro y sostenible. Este proceso responde a la política pública definida para el sector y se sustenta en el Acuerdo Metropolitano 030 de 2017, que establece el marco normativo para integrar los distintos modos de transporte presentes en la región.

La integración entre el transporte público colectivo y el sistema de transporte masivo se desarrolla mediante esquemas de complementariedad e integración operacional. Estos esquemas buscan optimizar el funcionamiento del sistema en su conjunto, coordinando rutas, horarios, frecuencias y procedimientos de transferencia entre modos de transporte. Con ello se facilita el tránsito

intermodal de los usuarios y se promueve un mejor aprovechamiento de la infraestructura disponible.

El modelo operativo tiene como objetivos principales ampliar la cobertura del sistema y optimizar la oferta de transporte, garantizando que una mayor proporción de la población acceda a servicios de movilidad adecuados. Asimismo, se orienta a mejorar la accesibilidad y eficiencia, reduciendo tiempos de viaje, minimizando trasbordos innecesarios y asegurando una asignación racional de recursos y flota vehicular.

Un componente esencial de este esquema integral es el fortalecimiento de la calidad del servicio, tanto en seguridad vial como en comodidad y satisfacción de los usuarios. Para ello, se implementan mecanismos de coordinación y supervisión entre los distintos operadores, lo que permite una gestión unificada y coherente del sistema. Se prioriza, además, la interoperabilidad tecnológica, la integración tarifaria y el monitoreo permanente de indicadores de desempeño, garantizando una operación articulada, eficiente y sostenible en el tiempo.

Adicionalmente, los modelos de complementariedad y vinculación directa de flota estarán soportados por tecnología que asegure el funcionamiento del Sistema de Recaudo Centralizado, el Sistema de Gestión y Control de Flota y el Sistema de Información al Usuario.

A continuación, se presentan las rutas complementarias y sus respectivos trazados:

Ruta P1: Cumbre - Provenza - Centro

Trazado: Sendas – Santana – Caí Niza – Estación Provenza Oriental – Diag. 15 – Cra 15 – Estación Quebradaseca (I/v).

Ruta P2: Cumbre – Cra 21 – Estación UIS.

Trazado: Sendas – Santana – Villabel – Paralela Renault – Estación Provenza Oriental – Cra 21- Estación UIS – Cra 22 – Provenza Occidental - Paralela Bosque – Cañaveral – Villabel – Santana – Cumbre.

Ruta P3: Bucarica - Cra 27 - Estación UIS.

Trazado: Bucarica - Lagos II - Lagos I - Paralela Renault - Provenza Oriental - Cra 27 - Estación UIS - Cra 27 - Provenza Occidental - Cañaveral - Lagos I - Lagos II – Bucarica.

Ruta P8: Tejaditos – Carrera 33 – Estación UIS.

Trazado: La Candelaria – Parque Principal – Calle 10 – Cra 9 – Calle 7 – Autopista – Estación Provenza Oriental – CC Cacique – Cra 33 – UCC - Estadio – Cra 30 - UIS – Calle 9 – Santo Tomas – Calle 11 – Estación UIS– Cra 30 – Calle 14 – Batallón – CC Megamall – Cra 33 – CC Cacique – Diamante II – Estación Provenza Occidental – Autopista – Portal Piedecuesta – Vía antigua – Cra 6 - Tejaditos.

Ruta P10: El Carmen – Real de Minas – Centro – Estación UIS.

Trazado: El Carmen - Reposo - Intercambiador de Fátima - Plaza Satélite - Estación Provenza Occidental – Calle 105 - Transversal Metropolitana - Mutis - Acrópolis - Centro - Cra 15 - Estación UIS (I/v).

Ruta P14: Altamira - Real de Minas – Estación UIS.

Trazado: Altamira – Jardín Botánico – Lagos II – Lagos I – Paralela Renault - Calle 105 - Transversal Metropolitana - Naranjos - Acrópolis - Cra 27 - Estación UIS (I/v).

Ruta P16N: Nueva Colombia – Carrera 33 – Estación UIS.

Trazado: Nueva Colombia - Autopista - Provenza Oriental - Cra 33 - Estación UIS - Cra 27 – Provenza Occidental - Autopista - Portal Piedecuesta - Nueva Colombia.

Ruta P16S: Zafiro – Carrera 33 – Estación UIS.

Trazado: Zafiro - Campo Verde - Autopista - Provenza Oriental - Cra 33 - Estación UIS - Cra 27 - Provenza Occidental - Autopista - Portal Piedecuesta - Campo verde – Zafiro.

Ruta P18: Provenza Oriental – Pan de Azúcar.

Trazado: Estación Provenza Oriental – Portofino – Vía Antigua – La Floresta – Terrazas – Altos Pan de Azúcar – Los Cedros – Bajos de Pan de Azúcar – Altos de Pan de Azúcar – Terrazas – La Floresta – Vía antigua – La pedregosa – Plaza Satélite – Asturias – Estación Provenza Oriental.

Ruta P19: Café Madrid – Centro – FOSUNAB.

Trazado: Café Madrid – Villa Alegría – Kennedy – Hospital del Norte – Portal Norte – Vía al mar Bucaramanga Cra 15 – Estación San Mateo – Diagonal 15 – Viaducto García Cadena – Estación Provenza Occidental – Paralela al Bosque – Calle 146 – Cra 22 – Palomitas – Calle 157 – Calle 29 – Cra 25 – Centro Comercial Cañaveral – Centro Comercial Caracolí - Paralela autopista Floridablanca Bucaramanga – Estación Provenza Oriental – Viaducto García Cadena – Diagonal 15 – Cra 15 – Estación San Mateo – Cra 15 – Vía al Mar Rionegro – Portal Norte – Kennedy – Villa Alegría – Café Madrid.

Ruta RD27: Paseo del Puente – Carrera 27 – Estación UIS.

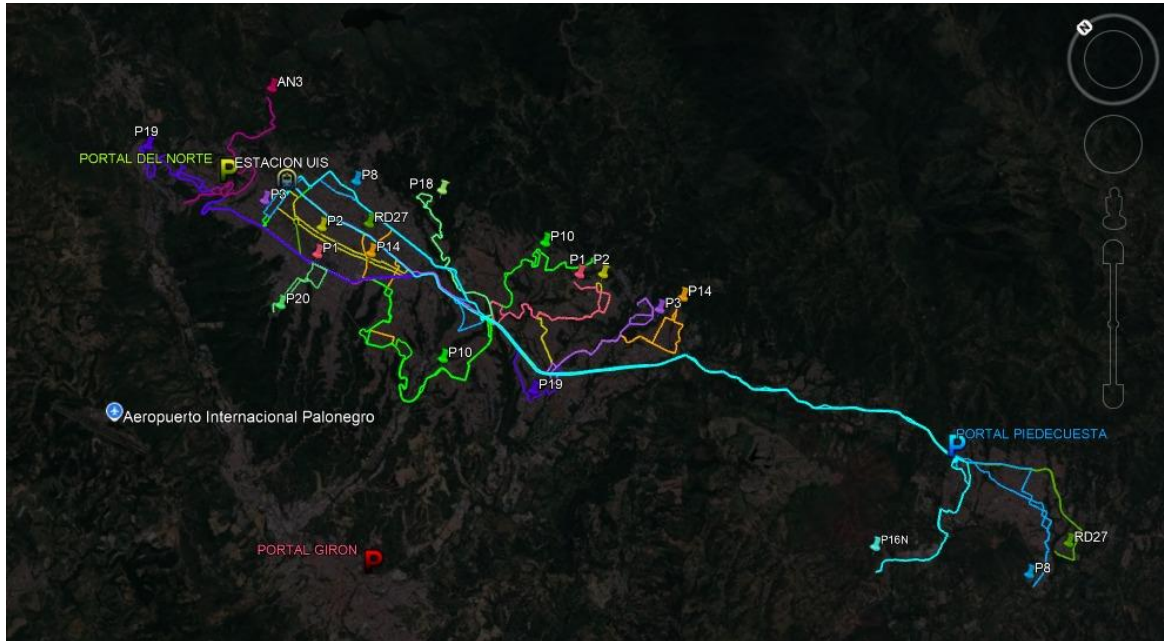
Trazado: Paseo del Puente - Los Cisnes - Eds. el Molino - ICP - Autopista Piedecuesta/Bucaramanga – Estación Provenza Oriental - Cra 27 - Estación UIS - Cra 26 - Calle 14 - Bulevar Santander - Cra 15 - Centro - Estación Provenza Occidental - Autopista Bucaramanga / Piedecuesta - Portal de Piedecuesta - Eds. el Molino - Los Cisnes - Portal del Valle.

Ruta AN3: Bosconia – Portal Norte.

Trazado: Bosconia – Los Ángeles - la Juventud – Portal Norte - María Paz – Portal Norte – la Juventud – Los Ángeles – Bosconia.



Trazado Rutas Complementarias



MODALIDAD:			SITM METROLINEA - TPC					
TIPO	ID RUTA	EMPRESA	Información		Programación		Flota	
					Frecuencia		HP	HV
			Origen	Destino	HP	HV		
COMPLEMENTARIEDAD	AN3	Transcolombia	Bosconia	María Paz	0:10	0:12	6	4
	P19	Transcolombia	Café	Palomitas	0:08	0:12	20	16
	P1	Cotrander	Cumbre	Quebradaseca	0:10	0:12	10	8
	P2	Cotrander	Cumbre	Estación UIS	0:10	0:12	12	10
	P3	Unitransa	Bucarica	Estación UIS	0:08	0:12	18	11
	P10	Unitransa	El Carmen	Estación UIS	0:08	0:10	18	14
	P14	Cotrander	Altamira	Estación UIS	0:12	0:15	12	12
	P8	Unitransa	Tejaditos	Estación UIS	0:08	0:12	20	18
		Cotrander					8	7
	P16N	Transpiedecuesta	Nueva Colombia	Estación UIS	0:07	0:12	10	8
		Villa San Carlos					2	2
	P16S	Transpiedecuesta	Zafiro	Estación UIS	0:07	0:12	9	7
		Villa San Carlos					3	3

100-20.01.1.F1

	RD27	Unitransa	Portal del Valle	Estación UIS	0:08	0:12	13	11
		Cotrander					13	11
	P18	Unitransa	Prov. Oriental	Terrazas	0:30	0:30	2	2
	Subtotal Rutas Complementarias						176	144

La implementación del modelo operativo, junto con la incorporación de un mayor número de empresas del Transporte Público Colectivo (TPC) al esquema de complementariedad, constituye un avance significativo para el Sistema de Transporte Masivo Metropolitano. Este proceso ha permitido ampliar la red de rutas proyectadas, pasando de nueve (09) a doce (12), lo que representa una mejora sustancial en la cobertura del servicio. Con el incremento de rutas, se optimizan aspectos clave como la calidad, la frecuencia y la fiabilidad del transporte, garantizando a los usuarios una experiencia de viaje más eficiente y satisfactoria.

El eje central de esta estrategia se orienta hacia la recuperación de trazados previamente establecidos y la atención adecuada a las necesidades actuales de movilidad. De esta manera, el sistema se adapta con mayor precisión a las demandas reales de desplazamiento, asegurando que las rutas respondan a los requerimientos de la población y contribuyendo a una integración más sólida de la red de transporte metropolitano.

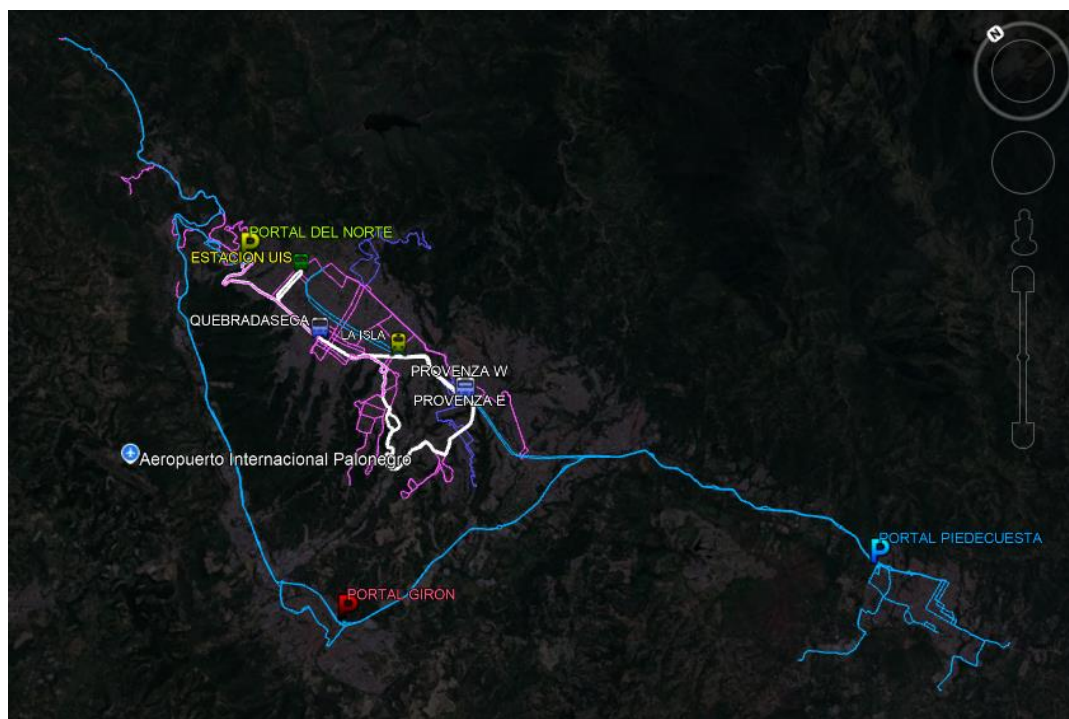
MODELO DE INTEGRACIÓN.

El esquema de rutas integradas constituye una estrategia clave para maximizar la eficiencia operativa y garantizar la continuidad del desplazamiento dentro del Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM). A través de la articulación de distintas rutas del Transporte Público Colectivo (TPC), se amplía la cobertura territorial y se facilita la movilidad urbana bajo un esquema de tarifa única. Esto permite que los usuarios accedan al sistema en estaciones y zonas pagas, optimizando la conectividad intermodal y mejorando la experiencia de viaje.

El diseño y operación de este modelo requieren una coordinación integral entre múltiples empresas del TPC, lo que implica definir con precisión los trazados, frecuencias de servicio, capacidades transportadoras y la gestión de la flota disponible. El objetivo es asegurar que la oferta de transporte responda de manera efectiva a los patrones reales de demanda, priorizando la incorporación de rutas y atendiendo de forma específica las necesidades de movilización de los usuarios dentro de la infraestructura del sistema.

La implementación de este esquema incrementa el número de rutas proyectadas, lo que se traduce en una mejora sustancial de la cobertura y calidad del servicio. Se optimizan aspectos esenciales como la frecuencia, la fiabilidad operativa y la satisfacción de los usuarios, garantizando un desplazamiento más eficiente. El enfoque técnico central se basa en la integración de trazados, la gestión dinámica de la flota y la adaptación continua a las condiciones de demanda, contribuyendo a una mayor cohesión de la red metropolitana y a la consolidación de un sistema de transporte urbano moderno, resiliente y orientado al bienestar de la población.

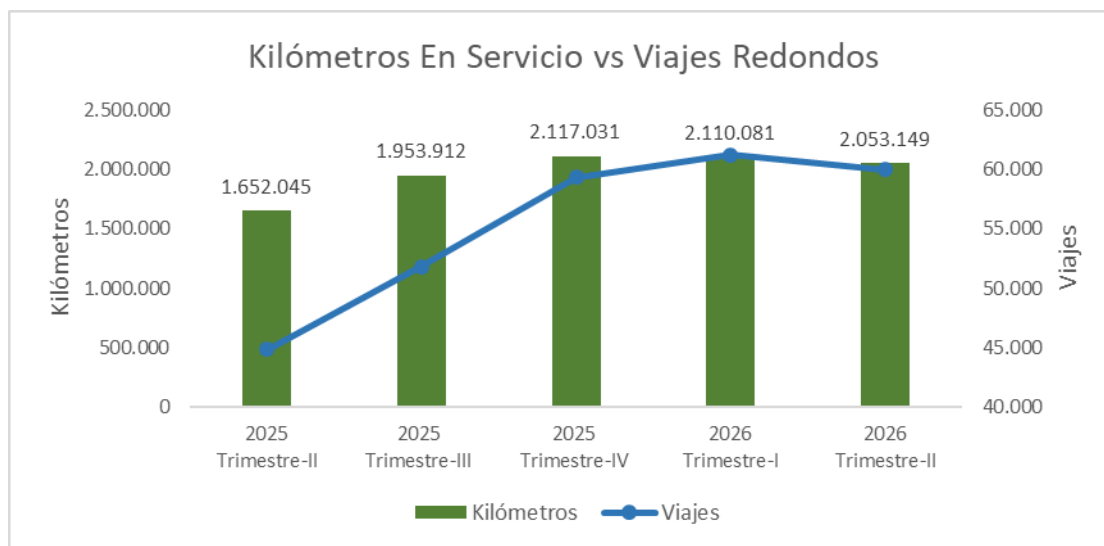
Trazado Rutas Integradas (totales)



Empresa	Ruta	Cobertura	Flota
Unitransa	3	Buenavista - KR 33 - CC Cacique - Estación Provenza - Cristal Bajo	18
Transcolombia	14	Puente Tierra - Portal Norte - Centro - KR 33 - Ciudad Valencia	22
Transcolombia	15	Bosconia – Los Ángeles – Portal Norte – Centro – Real de Minas – Ladrillera	22
Transcolombia	17	Café Madrid – Portal Norte – Centro – Provenza – INEM – Dangond - Porvenir	21
Transcolombia	21	Colorados - Portal Norte - Estación UIS - KR 33 - CC La Isla - Estoraques	23
Transcolombia	23	Villa Rosa - Portal Norte - Centro - Real de Minas - Porvenir	19
Transpiedecuesta	24	Pablón - Portal Norte - Centro - Real de Minas - Mutis	19
Transpiedecuesta	49	Piedecuesta - Anillo Vial – Giron – Kennedy – Puente Tierra	21
Villa San Carlos	50	Piedecuesta - Florida - Plaza Satélite - KR 33 - Estación UIS	12
Villa San Carlos	51	Piedecuesta – Florida – Plaza Satelite – KR 33	12
Transpiedecuesta	53	Nueva Colombia - Portal Piedecuesta - Estación Provenza - KR 21 - Estadio	12
Transpiedecuesta	56	La Feria - Portal Piedecuesta - Estación Provenza - KR 21 - Estadio	12
Transpiedecuesta	59	Piedecuesta – autopista - Anillo Vial - Girón - Puente Tierra - Colorados	21
TOTAL FLOTA PROGRAMADA SITM - TPC INTEGRACIÓN			234

1.2. GESTIÓN DE LA OFERTA.

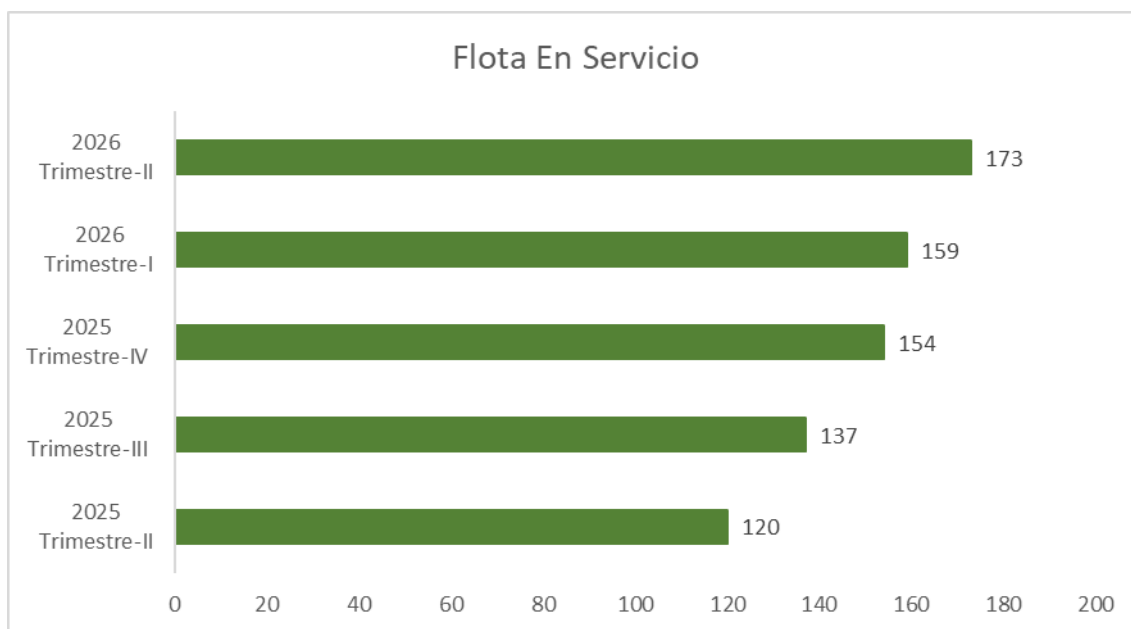
En el segundo trimestre de 2026, la planeación de servicios evidenció un desempeño superior en comparación con el mismo periodo de 2025. Durante estos tres meses se realizaron 59.990 viajes redondos, lo que representa un total de 2.053.149 kilómetros recorridos por la flota de transporte masivo y complementaria vinculada al Sistema Metrolínea.



Con un promedio diario de 173 vehículos en servicio, el indicador de disponibilidad de flota registró un comportamiento eficiente que respaldó la confiabilidad en el cumplimiento de los despachos programados. Durante esta etapa de transición, la programación de frecuencias se estructuró de manera estratégica para mitigar los tiempos de espera en los periodos de máxima demanda, adaptando la oferta de transporte a los requerimientos de movilidad del área metropolitana de Bucaramanga. Esta continuidad operativa se consolidó de forma paralela a la gestión de los impactos asociados a la finalización de los contratos de concesión del Sistema Masivo.

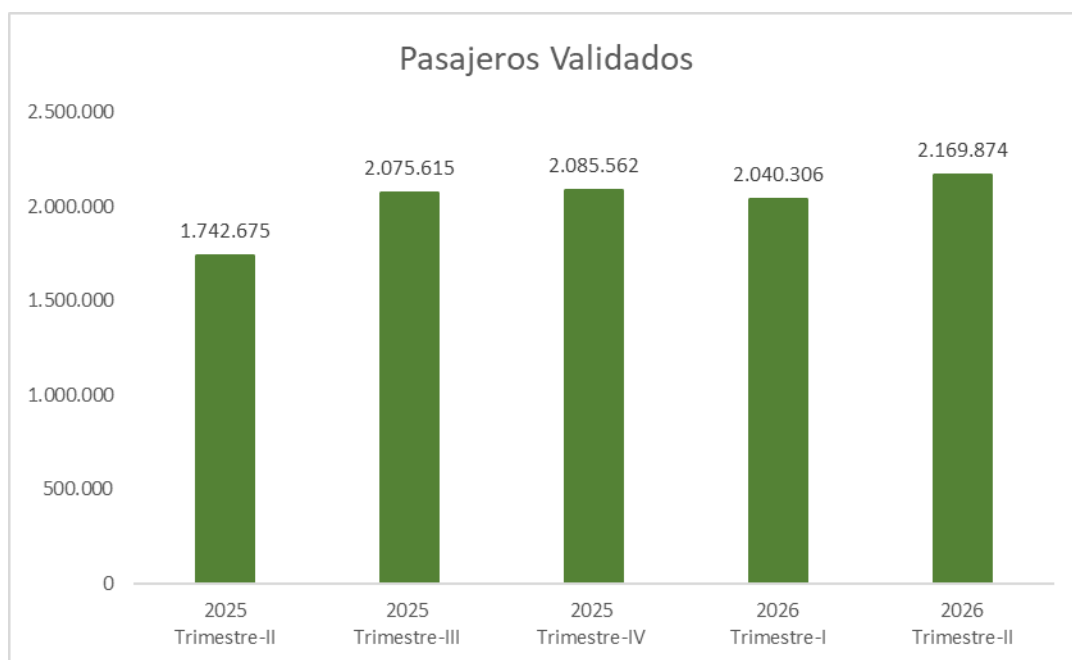


Flota Promedio II Trimestre 2026
173 vehículos En Servicio



1.3. GESTIÓN DE LA DEMANDA.

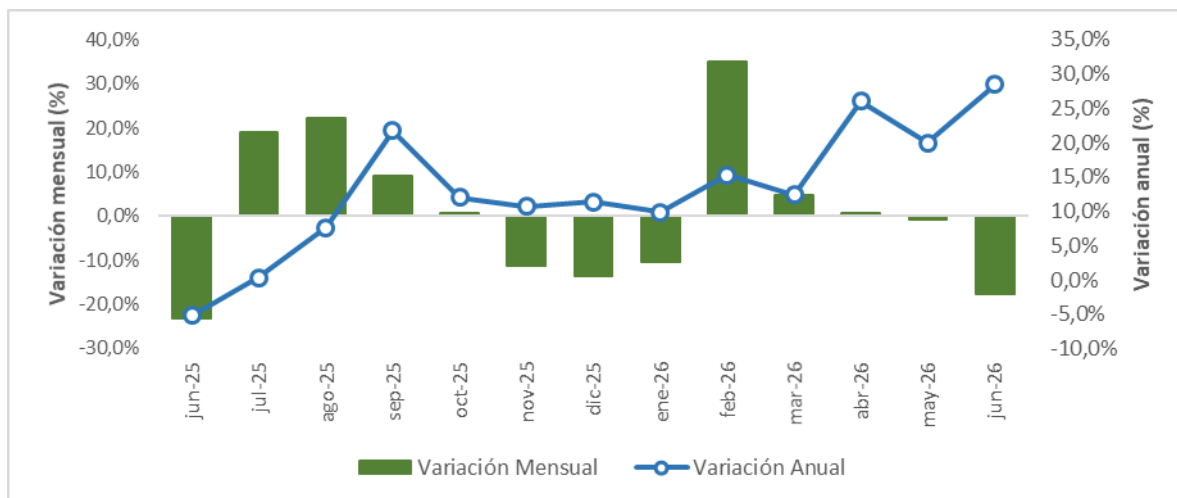
La demanda del segundo trimestre de 2026 presentó resultados altamente positivos frente al mismo periodo de 2025. Al comparar ambos trimestres, se validaron **2.169.874 pasajeros en 2026**, frente a los 1.742.675 registrados en 2025, lo que representa un incremento absoluto de **427.199 pasajeros** y un aumento porcentual del **24,5%**.



100-20.01.1.F1

En abril de 2026 se validaron 773.087 pasajeros, lo que representa un crecimiento del 26,1% frente al mismo mes de 2025, cuando se registraron 613.192 pasajeros. En mayo de 2026 se validaron 766.278 pasajeros, con un incremento del 20% respecto a los 638.786 pasajeros de mayo de 2025. En junio de 2026 (proyección) se validaron 630.509 pasajeros, lo que equivale a un crecimiento del 28,5% frente a los 517.303 pasajeros del mismo mes de 2025.

Este comportamiento positivo se explica por la continuidad y fortalecimiento del esquema operativo 2026.



1.4. RECAUDO Y CONTROL DE FLOTA.

En el segundo trimestre de 2026, el Ente Gestor Metrolínea S.A. continuó avanzando de manera decidida en el proceso de transformación tecnológica del Sistema Integrado de Transporte Metropolitano y Masivo (SITME), con el propósito de fortalecer la institucionalidad, mejorar la experiencia de los usuarios y garantizar un control más eficiente, transparente y sostenible del sistema de transporte público del área metropolitana de Bucaramanga.

Este proceso de modernización responde a los desafíos actuales de la movilidad urbana y se alinea con las mejores prácticas adoptadas por los principales sistemas de transporte masivo del mundo. La iniciativa se fundamenta en la integración de tres componentes estratégicos: un nuevo sistema de recaudo inteligente, una plataforma avanzada de gestión y control de flota, y un sistema integral de información al usuario, todos articulados bajo principios de interoperabilidad, datos abiertos y control institucional.

En el marco de la evolución tecnológica del Sistema Integrado de Transporte Masivo del Área Metropolitana de Bucaramanga, se proyecta la adopción de una infraestructura de recaudo que permita la migración desde el esquema tradicional de cobro mediante tarjetas propietarias (Card Based Ticketing, CBT) hacia una plataforma avanzada y robusta sustentada en cuentas de usuario (Account Based Ticketing, ABT).

Uno de los pilares centrales del ascenso tecnológico propuesto es la implementación de un sistema de recaudo basado en cuentas de usuario, conocido como Account Based Ticketing (ABT), a través

de la plataforma tecnológica METPAY. Este modelo representa un cambio estructural frente a los esquemas tradicionales basados en tarjetas propietarias, al trasladar la gestión del recaudo desde los dispositivos físicos hacia una plataforma centralizada en la nube.

Gracias a este enfoque, Metrolínea S.A. consolida el control institucional sobre los ingresos tarifarios, las reglas de cobro y la administración de beneficios, permitiendo una trazabilidad completa de cada transacción y fortaleciendo los mecanismos de auditoría y supervisión. La centralización del recaudo no solo incrementa la transparencia, sino que reduce riesgos operativos, tecnológicos y regulatorios asociados a modelos cerrados y dependientes del hardware.

Desde la perspectiva del usuario, este sistema facilita el acceso al transporte público mediante múltiples medios de pago, como códigos QR, billeteras digitales y dispositivos móviles, eliminando barreras tecnológicas y promoviendo la inclusión financiera. De esta manera, el recaudo deja de ser un obstáculo y se convierte en un facilitador de la movilidad, alineado con las nuevas dinámicas digitales de la ciudadanía.

El segundo componente estratégico es la implementación de un Sistema de Gestión y Control de Flota (SGCF) de última generación, que permite a Metrolínea S.A. supervisar en tiempo real la operación de los vehículos del sistema. La modernización de los dispositivos embarcados transforma los validadores tradicionales en terminales inteligentes, capaces de integrar funciones de recaudo, geolocalización y telemetría avanzada.

Esta plataforma proporciona información precisa y continua sobre la ubicación de los vehículos, el cumplimiento de rutas y horarios, los hábitos de conducción, el estado mecánico de la flota y la demanda de pasajeros. La disponibilidad de estos datos permite una gestión proactiva de la operación, la optimización de rutas y frecuencias, y una respuesta oportuna ante incidencias, mejorando la confiabilidad del servicio para los usuarios.

Asimismo, la integración entre el sistema de recaudo y el control de flota habilita un análisis más profundo del comportamiento del sistema, permitiendo que las decisiones operativas y de planeación se fundamenten en información real y verificable. Este enfoque fortalece la eficiencia del uso de los recursos públicos y contribuye a la sostenibilidad financiera y operativa del SITME.

El tercer eje del proceso de modernización es el Sistema de Información al Usuario (SIU), una plataforma digital diseñada para acercar el sistema de transporte a la ciudadanía mediante información clara, oportuna y accesible. A través de aplicaciones web y móviles, los usuarios podrán consultar el estado del servicio, las rutas disponibles, las frecuencias, los tiempos estimados de viaje y las novedades operativas en tiempo real.

Este sistema también incorpora canales de interacción directa entre los usuarios y Metrolínea S.A., facilitando la gestión de peticiones, quejas, reclamos y sugerencias, así como la publicación de información institucional y noticias relevantes. De esta forma, se fortalece la transparencia, se promueve la participación ciudadana y se mejora la percepción del servicio público de transporte.

El SIU se convierte así en una herramienta clave para mejorar la experiencia del usuario, reducir la incertidumbre en los desplazamientos diarios y consolidar una relación más cercana y confiable entre el sistema de transporte y la comunidad metropolitana.

1.5. INFRAESTRUCTURA.

Metrolínea S.A., en su calidad de Ente Gestor, desde su inicio ha realizado la gestión de la infraestructura necesaria para la operación del Sistema Integrado de Transporte Masivo, de acuerdo con el esquema de desarrollo del proyecto y las metas establecidas en los documentos CONPES. Con base en lo anterior, la infraestructura desarrollada y gestionada por el ente gestor es la siguiente:

Tabla 4. Metas CONPES – Metrolínea 2024

ESTADO DE LA EJECUCIÓN RESPECTO AL CONPES 3552 DE 2008 Y A LAS METAS ACTUALIZADAS AL 2022

Avance del Proyecto	CONPES 3552	MODIFICACIÓN 2022	INVENTARIO 2024	% EJECUCIÓN
Corredores Troncales (km)	8,9	8,9	8,9	100%
Corredores Pretroncales (km)	25,19	25,19	25,19	100%
Adecuación Rutas Alimentadoras (km)	80,10	80,10	80,1	100%
Puentes Peatonales (#)	25	14	16	114%
Retorno Operativo (Glorieta)	1	1	1	100%
Portales - Patio Talleres	3	3	3	100%
Estaciones de Integración Intermedias	3	3	3	100%
Estaciones Puerta Izquierda - Puerta Derecha	24	12	26	217%
Paraderos Puerta Derecha	49	80	449	561%

El Portal de Floridablanca no se incluye dentro de las metas CONPES debido a que su financiación no hizo parte del convenio de cofinanciación.

El Ente Gestor ha realizado el mantenimiento preventivo y correctivo de la infraestructura y los equipos electromecánicos ubicados en cada una de las estaciones y portales del SITM, sin embargo en los últimos años las estaciones han sufrido un ataque severo de vandalismo y hurto de sus instalaciones, generando con ello el deterioro y cierre de la mayoría de ellas, pese a estas dificultades la entidad continua en busca de los recursos para realizar los mantenimientos requeridos y la entrega de la infraestructura a cada uno de los municipios como se describe a continuación:

1.5.1. Bucaramanga.

Con respecto a la entrega de la infraestructura y espacio público al municipio, está pendiente el recibo del Portal del norte por parte del municipio:

INFRAESTRUCTURA	CANTIDAD	NOMBRE	OBSERVACIONES
Estaciones Centrales	11	Quebrada Seca, Chorreras (Norte y Sur), San Mateo (Norte y Sur), La Rosita (Norte y Sur), La Isla, Diamante y Provenza (Norte y Sur)	
Estaciones Transferencia	3	UIS, Provenza Oriental y Provenza Occidental	
Estaciones Puerta Derecha	6	Clínica Bucaramanga, Club Unión, Chiflas, Hospital Universitario, Parque de los niños y Parque Turbay	
Puentes	2	La Rosita y Diamante	
Obras Viales (Vías - E. Público)	14	Tramo 1 (Av. Q. Seca - San Andresito) Tramo 2 - (San Andresito - La Rosita - Puerta del Sol) Tramo 3 (Puerta del Sol - Provenza) Tramo 0 (La Virgen - Av. Q. Seca) Tramo A – Cra. 27 (Av. Q Seca - UIS Incluye Par Vial UIS - Diagonal 15) Tramo B – Cra. 27 (Puerta del sol y Av. Q Seca) Espacio público Par Vial Calle 10-11 Glorieta retorno Q Seca con Carrera 15 Tramo 3 (Obras pendientes Puerta del sol - Provenza) Señalización vertical y horizontal Pretronal Cra. 17 Pavimentación rutas alimentadoras 2013 y 2014 Rampas puentes peatonales Provenza y la Isla.	ENTREGADO AL MUNICIPIO MEDIANTE ACTA DE ENTREGA DEL 20-NOV-2018
Portales	1	Portal del Norte.	ESPACIO PÚBLICO ENTREGADO MEDIANTE ACTA DEL 04 DE JUNIO DEL 2021
			INFRAESTRUCUTURA PENDIENTE RECIBIR POR PARTE DEL MUNICIPIO

De acuerdo con las condiciones del convenio interadministrativo suscrito entre Metrolínea S.A. y el Municipio de Bucaramanga, se han presentado informes de gestión y al DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA DEFENSA DEL ESPACIO PÚBLICO – DADEP y a la SUBSECRETARÍA ADMINISTRATIVA DE BIENES Y SERVICIOS, con el fin de demostrar el cumplimiento de los alcances

100-20.01.1.F1

establecidos en el convenio interadministrativo No. 348 de 2018 y dando atención y respuesta a lo solicitado por estas entidades:

ITEM	ACTIVIDAD	FECHA	OBJETO
1	Mesa de trabajo	23 de enero del 2026	Informe reunión mesa de trabajo convenio interadministrativo No. 348 del 2018
2	Oficio Rad. No. 74	02 de febrero del 2026	Respuesta oficio radicado Metrolínea S.A. No. 084 – Mesa de Trabajo
3	Mesa de Trabajo	03 de febrero del 2026	Informe reunión mesa de trabajo convenio interadministrativo No. 348 del 2018
4	Oficio Rad. No. 89	09 de febrero del 2026	Alcance oficio radicado No. 83 - solicitud de levantamiento topográfico predios por ceder al municipio de Bucaramanga
5	Elaboración de borrador informe Institucional	17 de marzo del 2026	Presentación de informe institucional sobre aspectos identificados y actuaciones adelantadas en el marco el convenio interadministrativo No. 348 del 2018
6	Radicación de informe institucional ante la Contraloría	10 de abril del 2026	Se radico ante la Contraloría General de la Nación el Informe Institucional de seguimiento al convenio 348 de 2018
7	Oficio respuesta Bienes y Servicios Alcaldía Bucaramanga Rad No. 320	15 de mayo del 2026	Seguimiento al cumplimiento del convenio 348 del 2018
8	Oficio Rad No. 331 Respuesta a DADEP	21 de mayo del 2026	Seguimiento a la gestión de transferencia y cesión de predios
9	Oficio Metrolínea Solicitud Certificado Espacio Público Rad No. 349	28 de mayo del 2026	Certificado que se requiere para la gestión del presupuesto para la rehabilitación de las estaciones ubicadas en Bucaramanga.
10	Reunión de seguimiento	05 de junio del 2026	Se realizó reunión de seguimiento al convenio 348 y al avance en la cesión de predios por parte de Metrolínea S.A.

- **Predios**

De igual manera se adelantaron reuniones y mesas de trabajo interinstitucionales, con el fin de definir el cronograma para la cesión de los quince (15) predios faltantes por ceder al municipio e Bucaramanga. Las tres entidades trabajan en pro de realizar la legalización de los siguientes predios al municipio en el segundo semestre del 2026.

100-20.01.1.F1

No.	Tipo de Proyecto	Numero Predial	Matrícula Inmobiliaria	Propietario Anterior	Dirección
1	Est. Provenza Occidental	01-04-0238-0117-000	300-343321	Financiera Inmobiliaria y otros	Calle 26 con Cra 29 Diamante
2	Estación UIS	01-03-0205-0009-000	300-49089	Nelson Sánchez Serrano Y otros	Calle 10 N° 25-68
3	Estación UIS	01-03-0205-0021-000	300-51424	Luisa Albertina Arias y Otros	Calle 11 No. 25-43
4	Estación UIS	01-03-0205-0015-000	300-48369	Ramiro Pedraza Ardila	Cra 26 N° 10-48
5	Puentes Peatonales	01-05-0067-0005-000	300-39898	Marina Moreno de Suarez	Cra 16A N° 49-IMPAR
6	Puentes Peatonales	01-05-0067-0010-000	300-3706	Marina Moreno de Suarez	Cra 16A N° 49-61
7	Puentes Peatonales	01-05-0067-0004-000	300-42654	Sergio Alexander López	Cra 16 A No 49-69
8	Tramo cero	01-07-0115-0017-000	300-331551	FLJ INVERSORES LIMITADA	Cra 15 No10-104/108/118/130/148
9	Tramo cero	01-06-0099-0024-000	300-334905	Marisol Pabón	Cra 15 No. 9 - 31
10	Tramo cero	01-07-0029-0007-000	300-325698	María Sara Quintanilla y otros	Cra 15 No 23-28/32/36/40
11	Proyecto Glorieta	01-07-0021-0020-000	300-325712	Pablo Antonio Parra	Cra 15 N° 28-23/27/28/29
12	Proyecto Glorieta		300-327381	Ernesto Vivas Rueda	Calle 29 No. 15-05/09/21/37
13	Proyecto Glorieta		300-327382	Ernesto Vivas Rueda	Calle 29 No. 15-05/09/21/37
14	Proyecto Glorieta	01-07-0032-0001-000	300-332072	Sanautos S.A -	Cll 29 N° 14-48/52 y Av. 13 de junio N° 14-61
15	Deprimido Cra 17	01-05-0067-0007-000	300-21334	Sucesores de Alcira Ortiz de Amaya	Cra 16 A No 49-03

Por parte de Metrolínea S.A. se realizó la gestión documental para continuar con el proceso de cesión de los predios anteriormente descritos a la alcaldía de Bucaramanga, se realizan las siguientes actividades por parte del equipo de Metrolínea S.A. y del asesor jurídico contratado para tal fin:

100-20.01.1.F1

- Escaneo de las escrituras iniciales y de compraventa de cada uno de los predios a ceder.
- Solicitud de certificado de exoneración de impuestos ante la secretaría de hacienda del municipio.
- Elaboración del memorando de entendimiento entre las partes para cesión de los predios
- Recopilación de los documentos de posesión del cargo de los gerentes encargados de la cesión de predios.
- Elaboración de la minuta de escritura de cada predio para la cesión.
- Compra de los certificados de libertad y tradición de cada uno de los predios a ceder.

• Portal Norte:

De acuerdo con las condiciones actuales para el funcionamiento del portal del Norte, requieren de los siguientes componentes:

ITEM	COMPONENTE	CUMPLIMIENTO
1	Infraestructura Física	Infraestructura completa.
2	Componente Tecnológico	El patio taller no cuenta con este componente, ya que para el momento de su construcción se encontraba el operador de recaudo TISA, quien dentro de su alcance debía suministrar e instalar el componente tecnológico que se requiriera para la correcta operación. Se requiere realizar la instalación del sistema tecnológico de recaudo y de información al usuario.
3	Infraestructura Vial	Se requiere ejecutar la obra vial complementaria de la calle 10 occidente y la carrera 7N frente los barrios Colseguros Norte y Miramar, con el fin que los buses padrones al ingreso al barrio Miramar, realicen el giro de manera segura. (Obra Nueva) Para que la operación funcione adecuadamente, se requiere construir la obra vial doble calzada La Virgen - La Cemento para la correcta operación con buses tipo padrón, la cual está a cargo de Findeter. (Obra Nueva) La adecuación de las paradas para alimentadores y el mejoramiento vial en el sector del norte de la ciudad, Metrolínea cuenta con el diseño y la caracterización de vías y paradas necesarias para la alimentación del Portal. (Obra Nueva)
4	Mantenimiento	Actualmente Metrolínea S.A. realiza el mantenimiento de esta infraestructura con personal contratado directamente por la entidad mediante contratos de prestación de servicios. La PTAR se encuentra en funcionamiento y operación por parte del contratista y operador de buses en renting. El portal se encuentra en operación desde enero de 2022.
5	Flota	El patio taller cuenta con la capacidad de albergar (81 vehículos), Articulados (2), Padrones (45), Alimentadores (34)
6	Operación	Actualmente el Portal se encuentra en operación con seis (6) rutas tipo alimentadoras del TPC, de la empresa TransColombia por integración.

100-20.01.1.F1

Por otra parte, a continuación se describe el estado actual de las estaciones de puerta derecha, estaciones centrales y estaciones de transferencia ubicadas en el municipio de Bucaramanga, junto con las actividades de mantenimiento a realizar para su buen funcionamiento:

TIPO	ESTACIÓN	ESTADO / RECUPERACIÓN
ESTACIONES PUERTA DERECHA CRA 33 Y 27	Hospital Universitario	- Estaciones completamente deterioradas y vandalizadas. - Funcionan como paraderos. - Requieren adecuaciones de todos los sistemas, eléctrico, obras civiles, puntos de datos, legalización de acometidas y señalética.
	Club Unión	
	Chiflas	
	Clínica Bucaramanga	
	Parque de los niños	
	Parque Turbay	
ESTACIONES CENTRALES	Quebrada Seca	- Estación fuera de servicio – Totalmente vandalizada - Requiere rehabilitación de todos los sistemas, eléctrico, obras civiles, puntos de datos, legalización de acometidas y señalética.
	San Mateo	- Estaciones en fuera de servicio, completamente vandalizadas - Requieren rehabilitación de todos los sistemas, eléctrico, obras civiles, puntos de datos, legalización de acometidas y señalética.
	Chorreras	- Estación fuera de servicio – Totalmente deteriorada. - Vagón Sur totalmente vandalizado. - Requieren rehabilitación de todos los sistemas, eléctrico, obras civiles, puntos de datos, legalización de acometidas y señalética.
	La Rosita	- Estaciones norte y sur completamente vandalizadas y deterioradas. - Estaciones fuera de servicio. - Requieren recuperación de todos los componentes y sistemas.
	La Isla	- Estación fuera de servicio - Estación completamente vandalizada y deteriorada. - Requieren rehabilitación de todos los componentes y sistemas.
	Diamante	- Estaciones fuera de servicio. - Estación completamente vandalizada y deteriorada. - Requieren rehabilitación de todos los componentes y sistemas.
	Provenza Central Norte y Sur	- Estaciones en fuera de servicio - Estaciones completamente vandalizada y deteriorada. - Requieren rehabilitación de todos los componentes y sistemas.
ESTACIONES DE TRANSFERENCIA	UIS	- Estación en funcionamiento. Opera con buses de la complementariedad y con vinculación de flota con capacidades de Metrolínea S.A. - Requiere mantenimiento preventivo y correctivo a la infraestructura y a los equipos de bombeo de agua potable, subestación eléctrica, planta de emergencia y sistema contra incendio, adecuación garitas (2), señalética en general.

100-20.01.1.F1

	Provenza Oriental	Estación en funcionamiento Opera con buses de la complementariedad y con vinculación de flota con capacidades de Metrolínea S.A. Requiere mantenimiento preventivo y correctivo a la infraestructura, recuperación de señalética, instalación de elementos arquitectónicos de fachada.
	Provenza Occidental	Estación en funcionamiento, Opera con buses de la complementariedad y con vinculación de flota con capacidades de Metrolínea S.A. Requiere mantenimiento preventivo y correctivo a la infraestructura y a los equipos de bombeo de agua potable, subestación eléctrica, planta de emergencia y sistema contra incendio limpieza y desmanchado de piso, mantenimiento de baños para puesta en servicio, suministro e instalación de señalética de piso y aérea, instalación de manto en plataforma de buses, mantenimiento de humedades en plazoleta de ingreso.

A continuación se relacionan las estaciones ubicadas en Bucaramanga que se encuentran en operación y funcionamiento:

TIPO	CANTIDAD	OPERATIVAS	FUERA DE SERVICIO	OBSERVACIONES
ESTACIONES CENTRALES	11	0	11	Fuera de Servicio: Quebrada Seca, San Mateo (N y S), Chorreras (N y S), La Rosita (N y S), La Isla, Diamante, Provenza Norte y Sur En Operación: Ninguna
ESTACIONES PUERTA DERECHA CRA 27 Y 33	6	0	6	Clínica B/manga, Club Unión, El prado, HUS, Parque de los niños, Parque Turbay
ESTACIONES DE TRANSFERENCIA	3	3		UIS, Provenza Oriental y Provenza Occidental
PORTALES	1	1		Portal del Norte
TOTAL	21	4	17	81,00 %

Se continua junto con el equipo de infraestructura de la alcaldía de Bucaramanga para la gestión documental y ajuste al presupuesto y demás documentos necesarios para dar inicio a la rehabilitación de las estaciones Quebrada Seca, San Mateo Norte y Sur, Chorreras Norte y Sur, la Isla, Provenza Central Norte y Sur, Provenza Oriental y Provenza Occidental, UIS y Portal del Norte, en una primera fase del nuevo esquema operacional con recursos propios de la Alcaldía de Bucaramanga.

1.5.2. Girón.

Con respecto a la infraestructura construida en este municipio está pendiente el recibo de las siguientes obras por parte del municipio:

INFRAESTRUCTURA	CANTIDAD	NOMBRE	OBSERVACIONES
Puentes	4	Try Energy, Cenfer, Sena y Rincón de Girón	PENDIENTE RECIBIR POR PARTE DEL MUNICIPIO
Portales	1	Portal Girón	
Obras Viales (Vías - E. Público)	4	Pre troncal Girón Pavimentación rutas alimentadoras 2013 y 2015 Carril de Incorporación	

Con el objeto de realizar la entrega por parte de Metrolínea S.A. y el recibo de la infraestructura del Portal de Girón por parte del Municipio de Girón y de acuerdo a lo estipulado por el Municipio como requisito para el recibo de esta infraestructura, el día 22 de agosto del 2025 se realizó visita técnica la cual se realizó en conjunto con representantes de la secretaría de Infraestructura y la secretaria de Tránsito y Transporte del Municipio y tuvo como fin realizar una inspección al estado actual de la infraestructura y verificar su operatividad. Metrolínea S.A. realizó el acta de la visita y la remitió al municipio para su revisión y firmas, no obstante, el acta ha sido modificada por el municipio en varias oportunidades sin que a la fecha se haya firmado por parte de los funcionarios que asistieron a la visita.

- **Portal Girón.**

En el siguiente cuadro se relacionan los componentes y el estado actual de la infraestructura del portal de Girón:

ITEM	COMPONENTE	CUMPLIMIENTO
1	Infraestructura Física	Infraestructura completamente vandalizado y deteriorado. El portal sufrió vandalismo y hurto de los componentes arquitectónicos, electromecánicos, equipos hidráulicos y de contra incendio, redes de voz y datos y sistema de cámaras y vigilancia.
2	Componente Tecnológico	Se requiere realizar la instalación del sistema tecnológico de recaudo y de información al usuario.
3	Infraestructura Vial	Instalación de un sistema semafórico en el anillo vial a la altura del retorno de Caneyes.
4	Obras complementarias	Se cuenta con los diseños para la construcción de un puente peatonal en estructura metálica frente al Portal. (Obra Nueva) Se aclara que, aunque la construcción del puente es una recomendación del estudio de seguridad vial para mejorar la movilidad de los usuarios del SITM al portal, por ahora no es una prioridad, ya que se puede utilizar el puente peatonal existente que se encuentra ubicado cien (100) metros al norte del Portal y cuyo espacio público comunica con el Portal.

100-20.01.1.F1

5	Mantenimiento	Se requiere rehabilitación total de todos los componentes arquitectónicos, electromecánicos, equipos hidráulicos y de contra incendio, redes de voz y datos y sistema de cámaras y vigilancia. Requiere mantenimiento de zonas verdes y jardines.
6	Operación	No se ha podido dar inicio a la operación en el portal debido a los requerimientos de la Secretaría de Tránsito y Transporte del municipio, la cual se tiene pensada iniciar con tres (3) rutas y buses del TPC.

Con respecto a la instalación del semáforo vehicular para la operación del portal, Metrolínea S.A. mediante oficio Rad No. 389 del 18 de junio del 2026, solicito al INVIAS el archivo y el desistimiento del Permiso de Uso de Zona de Vía para la instalación del semáforo, dado que no se obtuvo respuesta a la aprobación de los estudios y PMT realizados por Metrolínea S.A., por parte de la Secretaría de Tránsito y Transporte de Girón y a que en la actualidad no existen las condiciones para su instalación en el Portal de Girón.

Esperamos contar con los recursos y el apoyo del municipio para rehabilitar esta infraestructura y continuar gestionando el permiso para la instalación del semáforo vehicular.

- **Predios**

A continuación se relacionan los predios pendientes por ceder y recibir por parte del municipio:

No.	Proyecto	Numero Predial	Matrícula Inmobiliaria	Propietario Anterior	Dirección
1	Puentes Peatonales	01-04-0029-0001-000	300-225456 300-346244	Trienergy (Quebejos) Laura Inés Arias de Jiménez y Otros	Km 7 vía a Girón zona Industrial
2	Pre troncal Girón	01-03-0143-0024-000	300-255769	Daniel Rey Bonilla y Otro	Lote Cra 26 junto al Lavadero
3	Pre troncal Girón	01-03-0143-0004-000	300-213632 300-341164	Álvaro Martínez Galvis y Otros	Calle 25 Nº 21B - 291
4	Pre troncal Girón	01-03-0144-0002-000	300-323961 300-340336	Hung Kwong Yung Yu y Chun Uan Wu	Cra 26 Nº 25-28 Barrio La Tolosa Lote 7
5	Pre troncal Girón	01-03-0143-0006-000	300-213630	Leonardo Angarita Jaimes	Calle 25 Nº 21B - 251
6	Pre troncal Girón	01-03-0143-0005-000	300-213631	Isnardo Durán Bravo	Calle 25 Nº 21B - 273
7	Pre troncal Girón	01-03-0144-0015-000	300-277244	Graciela Jaimes Macías	Cra 26 Nº 25-10 Barrio La Tolosa

1.5.3. Piedecuesta.

Se relaciona a continuación el estatus de entrega y recibo de la infraestructura en este municipio:

100-20.01.1.F1

INFRAESTRUCTURA	CANTIDAD	NOMBRE	OBSERVACIONES
Estaciones Centrales	3	Palmichal	PENDIENTE RECIBIR POR EL MUNICIPIO
		Campo Alegre y Españolita	ENTREGADO AL MUNICIPIO MEDIANTE ACTA DE ENTREGA DEL 12-ABR-2019
Estaciones de Transferencia	1	Estación temprana	
Puentes	2	Palmichal y Campo alegre	PENDIENTE RECIBIR POR EL MUNICIPIO
Obras Viales (Vías - E. Público)	4	Espacio público (La Rioja - El Molino) Pavimento rígido Piedecuesta Pavimentación Rutas alimentadoras 2013 y 2015	ENTREGADO AL MUNICIPIO MEDIANTE ACTA DE ENTREGA DEL 12-ABR-2019
Portales	1	Portal de Piedecuesta	PENDIENTE RECIBIR POR EL MUNICIPIO

- Portal Piedecuesta.

En el siguiente cuadro se relacionan los componentes y el estado actual de la infraestructura del portal de Piedecuesta:

ITEM	COMPONENTE	CUMPLIMIENTO
1	Infraestructura Física	Infraestructura Incompleta, durante los meses de noviembre y diciembre del 2025 el patio taller del portal de Piedecuesta fue vandalizado completamente y se requiere reconstruir los siguientes componentes: • La subestación eléctrica, el sistema eléctrico del patio taller que incluye cableado de media y baja tensión, gabinetes y tableros de control de iluminación, tableros de control de toma corrientes, • Instalación de todo el sistema de voz y datos, tableros y cámaras de seguridad y vigilancia. • Instalación de luminarias en la zona de transferencia como en el patio taller. • Equipos electromecánicos del sistema contra incendio tanto del patio taller como de la zona de transferencia. • Sistemas en el edificio del operador de recaudo, incluido elementos de fachada. • Las facilidades eléctricas para el mantenimiento de la flota. • Equipos electromecánicos, cableado y tableros de control para la recuperación de la PTAR, • El sistema de agua potable del patio taller incluido los equipos. • Ascensores, escaleras eléctricas y demás elementos electromecánicos. • Equipos de extracción de monóxido de carbono en la zona de transferencia de troncales.

100-20.01.1.F1

2	Componente Tecnológico	Se requiere realizar la instalación del sistema tecnológico y de información al usuario en la sección de transferencia del Portal, el cual no fue instalado durante la construcción.
3	Infraestructura Vial	Requiere la instalación de los semáforos de control y todas sus facilidades para la entrada y salida de vehículos de la zona de transferencia de rutas troncales y pre troncales.
4	Mantenimiento	Se requiere realizar la rehabilitación del portal
5	Flota	El patio taller cuenta con la capacidad de albergar (60 vehículos), Articulados (18), Padrones (16), Alimentadores (26)
6	Operación	La plataforma de alimentadores opera como tránsito de vehículos del TPC. El portal se encuentra en operación desde el 13 de diciembre de 2019.

Se debe realizar la rehabilitación de las estaciones centrales localizadas en el municipio de Piedecuesta sobre la troncal de acuerdo con la siguiente información:

TIPO	ESTACIÓN	ESTADO RECUPERACIÓN
ESTACIONES CENTRALES	Palmichal	Estación completamente vandalizada. Estación fuera de servicio. Requiere recuperación de todos los componentes y sistemas.
	Campo Alegre	Estación completamente vandalizada. Estación fuera de servicio. Requiere recuperación de todos los componentes y sistemas.
	Españolita	Estación completamente vandalizada. Estación fuera de servicio. Requiere recuperación de todos los componentes y sistemas.

A continuación se relacionan las estaciones ubicadas en Piedecuesta que se encuentran en operación y funcionamiento:

ESTADO DE ESTACIONES EN PIEDECUESTA

TIPO	CANTIDAD	OPERATIVAS	FUERA DE SERVICIO	SIN OPERAR	OBSERVACIONES
ESTACIONES CENTRALES	3	0	3		Fuera de Servicio: Palmichal, Campo Alegre y Españolita
ESTACIONES PUERTA DERECHA	0				
ESTACIONES DE TRANSFERENCIA	0				
PORTALES	1	1			En operación: Portal de Piedecuesta - Transferencia Fuera de servicio: Patio Taller

TOTAL	4	1	3		75%
--------------	----------	----------	----------	--	------------

Se adelanta desde la Dirección de Operaciones el informe junto con el inventario y la valoración de los daños y afectaciones realizadas a los equipos e infraestructura del portal de Piedecuesta incluido su patio taller, con el fin de instaurar las respectivas denuncias y la reclamación ante la aseguradora.

- Predios

A continuación se relacionan los predios pendientes por ceder y recibir por parte del municipio:

No.	Proyecto	Numero Predial	Matrícula Inmobiliaria	Propietario Anterior	Dirección
1	Puentes Peatonales	68-547-00-00-0010-0095-000	314-12735	Otoniel Bermúdez Herrera y Otro (Palmichal)	Este predio está pendiente por legalización de escritura de compraventa a favor de Metrolínea S.A.
2	Piedecuesta	00-0-0012-0043-00		Club de Leones Monarca de Piedecuesta	Calle 3 ente Cra 15 y 15A Autopista Piedecuesta - Floridablanca

1.5.4. Floridablanca.

Con respecto a la infraestructura realizada en este municipio, está pendiente recibir las siguientes obras por parte del municipio:

INFRAESTRUCTURA	CANTIDAD	NOMBRE	OBSERVACIONES
Estaciones Centrales	6	Payador, Cañaveral (Norte y Sur), Lagos, La estancia y Menzuly.	PENDIENTE RECIBIR POR EL MUNICIPIO
Estaciones Puerta Derecha	5	Hormigueros Oriental y Occidental, Molinos Oriental y Occidental, Panamericano.	
Puentes	8	Payador, Hormigueros, Molinos, Cañaveral, Panamericano, Lagos II, La Estancia, Menzuly.	
Obras Viales (Vías - E. Público)	6	Tramo 2 (Provenza - Cañaveral) Tramo 3 (Cañaveral - PQP) Pantalla anclada Pavimentación rutas alimentadoras 2013 y 2015 Pavimentación rutas alimentadoras La Cumbre	
Portales	1	Portal de Floridablanca	OBRA NO TERMINADA

100-20.01.1.F1

Con el fin de insistir en la entrega de la infraestructura al municipio de Floridablanca, se envió oficio radicado No. 273 del 06 de mayo del 2025 y se citó a reunión y mesa de trabajo para el día 13 de mayo del 2025, de acuerdo con el siguiente fundamento jurídico:

Entrega de obras al municipio

La Ley 86 de 1989 en su artículo 14 y el artículo 16 del Decreto 3109 de 1997, establecieron que la Nación no podrá asumir costos de administración, operación o mantenimiento del SITM, es decir que los recursos aportados en el marco de cofinanciación tienen una destinación específica para el desarrollo de obras del SITM con miras a la constitución de bienes de uso público, que además, una vez construidos deberán ser entregados por el Ente Gestor — Metrolínea a los Municipios, toda vez que el beneficiario de las obras que se ejecuten serán los Entes Territoriales y no Metrolínea en su calidad de Ente Gestor.

Que dicha posición no ha sido aislada, en oficio radicado de la Contaduría General de la Nación No. 201400000221 del 27-01-2014, el Contador General de la Nación le indicó al Ministerio de Hacienda y Crédito Público que:

"De lo anterior se concluye que el beneficiario final de los recursos que aporta la Nación en los SITM son las Entidades Territoriales constituyéndose estas en titulares de las obras. El Ente Gestor es el organismo encargado de planear, ejecutar, poner en marcha y controlar la operación, así como asegurar un excelente servicio al usuario. **Cada entidad territorial, a través del Ente Gestor que ha constituido para llevar adelante su respectivo proyecto, debe establecer los mecanismos de ajuste y control económicos necesarios para mantener en todo momento la viabilidad y sostenibilidad del proyecto.** En este sentido la presencia del Ente Gestor tiene su razón de ser en el encargo que recibió de la entidad territorial de adelantar todas las actividades necesarias para la implementación del proyecto, dentro de las cuales está la construcción de la infraestructura cuyos costos los atiende con los recursos recibidos por la Nación, sin perjuicio de que la titularidad tanto de los recursos transferidos por la Nación, como de las obras e infraestructura finalmente implementadas con los mismos, sean de la entidad territorial".

Concepto que aún se encuentra vigente mediante Resolución 226 de diciembre de 2020 emitida por la Contaduría General de la Nación donde establece el procedimiento contable para el registro de los hechos económicos relacionados con los sistemas integrados de transporte masivo de pasajeros gestionados a través de entes gestores (Subrayas propias).

El artículo 2º de la **Ley 310 de 1996**, modificado por el artículo 172 de la **Ley 2294 de 2023** (Plan Nacional de Desarrollo 2022–2026), establece que:

"La ejecución de las actividades inherentes a la adquisición, operación y mantenimiento de los activos cofinanciados son responsabilidad del ente territorial o de quien este delegue (...)".

Adicionalmente, mediante concepto jurídico No. 3-2013-032328 del 3 de diciembre de 2013, la Subdirección Jurídica del Ministerio de Hacienda y Crédito Público precisó que:

100-20.01.1.F1

“la titularidad de los recursos de cofinanciación girados por la Nación a los Sistemas Integrados de Transporte Masivo – SITM, concluye que “(...) el beneficiario final de los recursos que aporta la Nación en los SITM, son las Entidades territoriales constituyéndose éstas en titulares de las obras.”

El Ente Gestor es el organismo encargado de planear, ejecutar, poner en marcha y controlar la operación, así como de asegurar un excelente servicio al usuario. Cada entidad territorial, a través del Ente Gestor que ha constituido para llevar adelante su respectivo proyecto, debe establecer los mecanismos de ajuste y control económicos necesarios para mantener en todo momento la viabilidad y sostenibilidad del proyecto. En este sentido la presencia del Ente Gestor tiene su razón de ser en el encargo que ha recibido de la entidad territorial de adelantar todas las actividades necesarias para la implementación del proyecto, dentro de las cuales está la constitución de la infraestructura cuyos costos los atiende con los recursos recibidos de la Nación, sin perjuicio que la titularidad tanto de los recursos transferidos por la Nación, como de las obras e infraestructura finalmente implementadas con los mismos, sean de la entidad territorial”.

De acuerdo con el concepto 20251100001181 de la CGN, el reconocimiento contable de los bienes vinculados al SITM debe realizarse en la contabilidad de las entidades territoriales cofinanciadoras y no en la del Ente Gestor, ya que este último actúa como agente operativo y fiduciario, sin consolidar ni asumir patrimonialmente la propiedad.

En consecuencia, Metrolínea S.A.:

- No debe registrar ni depreciar estos activos en sus estados financieros, sino en cuentas de orden.
- Que los bienes pretendidos entregar a los entes territoriales fueron adquiridos con recursos del ente territorial dentro de la distribución financiera del convenio de cofinanciación, por tal motivo son de propiedad de cada ente territorial.
- Metrolínea S.A., en su condición de ente gestor, no es propietario de bienes ni de infraestructura solo es el gestor y los bienes objeto de la solicitud de entrega, no son edificaciones, terrenos, estaciones o portales, son bienes de uso público los cuales se adquirieron para la construcción del sistema, en muchos casos tramos de andenes, parte de un predio donde reposa un puente, tramo de predio donde reposa una estación, los cuales deben pasar al inventario inmobiliario de cada municipio, ya que Metrolínea S.A., no aportó recursos para la adquisición de dichos predios solo fue el gestor para la adquisición.
- Debe controlar la ejecución de los proyectos de infraestructura en las cuentas 8355 y 9355 (activos y pasivos).
- Debe articular con las entidades territoriales la formalización jurídica y contable de la entrega de los bienes, máxime cuando las obras se culminaron hace mucho tiempo.

Este pronunciamiento realizado por la Contaduría General de la Nación es vinculante y obligatorio, conforme a lo dispuesto por la Sentencia C-487 de 1997 de la Corte Constitucional.

Por lo anterior METROLÍNEA S.A., en su condición de ente gestor requiere hacer entrega oficial a los municipios del Área Metropolitana de Bucaramanga, de las obras construidas del SITM a fin de que sean incluidas en los estados financieros e inventario inmobiliario de cada municipio.

100-20.01.1.F1

La alcaldía de Floridablanca mediante oficio radicado No. 650 del 28 de mayo del 2025, dio respuesta a las solicitudes de Metrolínea S.A., en la cual expresa lo siguiente:

...“En atención a las comunicaciones del asunto, como representante legal de la entidad territorial Municipio de Floridablanca, doy respuesta en atención a los temas por usted abordados, así:

1. En lo relacionado al recibo de la infraestructura dispuesta para la operación del SITM, así como su titularidad e ingreso en los activos del Municipio y mantenimiento.

Conforme lo acotado en reunión llevada a cabo el día 13 de mayo en las instalaciones de METROLÍNEA S.A., el Municipio de Floridablanca, previo análisis de las metas dispuestas en el plan de desarrollo tiene dispuesto apalancar recursos para la inversión que corresponda en alumbrado público respecto de los ocho (8) puentes peatonales (Payador, Hormigueros., Molinos, Cañaveral, Panamericana, Lagos II, La Estancia, Menzuly).

Infraestructura respecto de la cual, no es necesario llevar a cabo un recibo, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 19 de la Ley 105 de 1993:

"ARTICULO 19. CONSTITUCIÓN Y CONSERVACIÓN. Corresponde a la Nación y a las entidades territoriales la construcción y la conservación de todos y cada uno de los componentes de su propiedad, en los términos establecidos en la presente Ley".

Puentes peatonales, los que si bien se encuentran ubicados en el corredor primario Puente Provenza- Menzuly, están al servicio de la comunidad de Floridablanca, haciendo parte del espacio público a cargo del Municipio.

En lo que corresponde a la demás infraestructura relacionada en comunicación con radicado Metrolínea 273, no se comparte las consideraciones expuestas en comunicación (sin radicado interno) remitida mediante correo de nueve (9) de mayo, por las siguientes razones de orden Constitucional, legal, jurisprudencial y contractual:

Para los efectos se trae a colación lo analizado frente al tema que nos ocupa en jurisprudencia del H. Consejo de Estado. Sección Primera:

"De los artículos 63, 72, 82, 102 y 332 de la Constitución política, se deduce que se considera bienes de dominio público, los destinados al desarrollo o cumplimiento de las funciones públicas del Estado, o los que están afectados al uso común. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 674 del código civil se llaman "bienes de La Unión" aquellos cuyo dominio pertenece a la República, y se clasifican en bienes patrimoniales o fiscales y en bienes de uso público. Los primeros, es decir los patrimoniales o fiscales, también conocidos como propiamente estate/es, pertenecen a una persona jurídica de derecho público de cualquier naturaleza, y de manera general, están destinados a la prestación de las funciones públicas o de servicios públicos, su

100-20.01.1.F1

dominio corresponde al Estado, “pero su uso no pertenece generalmente a los habitantes”, es decir, e/ estado los posee y los administra de manera similar, a cómo lo hacen los particulares con los bienes de su propiedad. **Y los bienes de uso público universal, igualmente conocidos como bienes públicos del territorio, cuyo dominio resulta también del Estado, pero su uso pertenece a todos /os habitantes del territorio y estar a su servicio permanente. Como ejemplo de ello se relacionan las calles, plazas, parques, Puentes, caminos, ejidos, Etc. A partir de Tales características se impone que ninguna identidad estatal tiene sobre ellos la titularidad de dominio Equivalente a la de un particular, por estar destinados al servicio de todos los habitantes, sobre ellos, el Estado ejerce básicamente, derechos de administración y de policía. con miras a garantizar y proteger su uso y goce común, por motivos de interés General/.** /Consejo de Estado, sala de lo contencioso administrativo, sección primera consejero ponente Marco Antonio Velilla Moreno, 19 de noviembre de 2009. Radicado Numero 66 001-23-31-000-2004-00955-01].

Aunado a lo anterior, el H. Consejo de Estado¹, concluye:

*"(...) Ante todo, y como acontecía en la anterior Constitución, la categoría genera/ de/ artículo 674 del Código Civil de bienes de la Unión, **léase bienes de la Nación**, no tiene un equivalente en las normas do rango constitucional, puesto que cada uno de los cánones transcritos regula aspectos particulares de éstos, sin que haya una categoría de orden constitucional que los cubra a todos. Por esta razón, ha estimado la Sala que para referirse al conjunto de bienes de dominio de las entidades de derecho público, independientemente de/ régimen legal aplicable, es conveniente denominarlos bienes públicos, en vez de la expresión bienes de la Nación del Código Civil, puesto que el artículo 332 constitucional transcrito, **define como propietario de los bienes fiscales allí enumerados al Estado, de suerte que puede pensarse que le locución bienes de la Nación los excluyera y por lo mismo carecería de valor interpretativo.***

*Las normas transcritas indican que la división clásica entre bienes fiscales y de uso público no es suficiente para interpretar la totalidad de los bienes públicos considerados por la Carta, pues se regulan además los parques naturales, las tierras comunales de grupos étnicos, las tierras de resguardo, el patrimonio arqueológico de la Nación, los que no encajan cabalmente dentro de ninguna de aquellas clasificaciones. En criterio de la Sala una clasificación sencilla que pudiera abarcar el conjunto de estos bienes, debe estar centrada en la presencia o no de la posibilidad de disposición de los mismos, de manera que uno de los grupos está conformado por aquellos bienes cuyo dominio se ejerce por las entidades públicas de manera similar al de /os particulares, y por lo mismo (bajo múltiples limitaciones) están en el comercio, son enajenables, y con ellos se conforma el patrimonio de las entidades dueñas, y **e/ otro grupo o categoría está conformada por todos aquellos bienes que no están en el comercio y tienen los atributos fijados por la misma Constitución de ser inalienables, inembargables e imprescriptibles. Estas categorías pueden denominarse, como lo ha hecho otras veces la jurisprudencia del Consejo de Estado y de la Corte Suprema de Justicia, bienes patrimoniales o bienes fiscales, e incluso, retomando la vieja locución del Código Fiscal, bienes de la hacienda pública para los primeros y bienes no patrimoniales o especialmente protegidos para los segundos. Esta última expresión busca cobijar bajo una misma categoría, a más de los llamados bienes de uso público, todos aquellos que gozan del mismo régimen constitucional de protección***

enumerados en el artículo 102, si bien difieran en algunos otros elementos, como el de su finalidad o afectación y el del titular del derecho de dominio.

"En concepto de fecha abril 19 de 2005, referencia No. 1640, esta Sala sostuvo que es antitécnica la expresión legal de otorgar propiedad de bienes de uso público a entidades administrativas diferentes de la Nación, puesto que en virtud del artículo 102 de la Constitución Política que se comenta, es ésta la única titular de los derechos de dominio sobre esta clase de bienes. Se agrega, que una cosa es la titularidad del derecho y otra la asignación de las competencias necesarias para la construcción, administración, mantenimiento y protección de estos bienes, las cuales pueden ser entregadas por el legislador a las diferentes entidades territoriales o a personas de derecho público creadas al efecto.

Acerca de la naturaleza del dominio sobre los bienes de uso público, la doctrina, especialmente la francesa, ha dudado de que sea un verdadero derecho de propiedad, llegándose a afirmar que el Estado posee tan sólo los atributos de administración, gestión y da policía sobre los mismos, con el fin de garantizar su uso por parte de todos los habitantes. [..] La doctrina nacional no ha sido ajena a esta discusión, a pesar de la claridad del artículo 674 del Código Civil, en armonía con el artículo 669 ibidem, que sin lugar a dudas determina que el titular es la Nación y que el contenido del derecho que es el dominio y el uso de los bienes, pertenece a todos los habitantes. La nitidez de estos conceptos ha sido resaltada en la obra del profesor Jaime Vidal Perdomo, desde las primeras ediciones de su Derecho Administrativo.

Es así, como el legislador en su armonía legislativa, expidió el Estatuto del Registro de Instrumentos Públicos (Decreto 1250 de 1970), que, establece en su artículo 2º, que "[e]stán sujetos a registro: 1. Todo acto, contrato, providencia judicial, administrativa o arbitral que implique constitución, declaración, aclaración, adjudicación, modificación, limitación, gravamen, medida cautelar, traslación o extinción del dominio u otro derecho real principal o accesorio sobre bienes raíces, salvo la cesión del crédito hipotecario y prendario." Sin embargo, el registro no incluye los bienes, cuyas características han sido descritas por la Ley como de uso público, por lo que, no da lugar a considerar un recibo de la infraestructura del SITM que se encuentra ubicada en el corredor primario, sobre el cual se tiene un dominio del Estado, más no podemos hacer referencia a un título de propiedad.

Concordante con lo expuesto, el INVIAS suscribió convenio interadministrativo con el Instituto Nacional de Concesiones- INCO, Área Metropolitana de Bucaramanga y METROLÍNEA S.A., a fecha veinte (20) de septiembre de dos mil cinco (2005), por el cual, conforme lo expuesto al considerando noveno: **"Que el INVIAS, como dueño de la infraestructura vial debe conceder las autorizaciones para la intervención de los corredores y realizar la correspondiente entrega y/o cesión, permanente o temporal, de los corredores o de parte de ellos para su posterior operación y mantenimiento a través del INCO y/o e/ ÁREA METROPOLITANA"**, cedió el corredor central en el cual se encuentra gran parte de la infraestructura dispuesta para el SITM, e igualmente, se acordaron las obligaciones a cargo de cada una de las entidades intervinientes, entre otras, el

100-20.01.1.F1

recibo a perpetuidad de la franja central del corredor, a fin de que se llevaran a cabo las intervenciones correspondiente por METROLÍNEA S.A. y el AMB para su respectiva operación y mantenimiento.

Convenio interadministrativo que contó con una modificación suscrita a los seis (6) días del mes de junio de dos mil seis (2006), en cuya cláusula primera, se modifica la cláusula segunda, quedando como obligaciones del INVIAS, entre otras:

“A. Sector Provenza (límite Bucaramanga-Floridablanca)- Papi Quiero Piña (Floridablanca).

- 1. Entrega al ÁREA METROPOLITANA Y/O METROLÍNEA el sector Provenza (Bucaramanga)- Papi Quiero Piña (Floridablanca) para la realización de las obras de adecuación al SITM y construcción del tercer carril.*
- 2. La franja central de este tramo da vía, que incluye el carril interior (carril uno, incluyendo el de sobrepaso en estaciones) de las dos calzadas de la vía y e/ separador central será cedida a perpetuidad al ÁREA METROPOLITANA Y/O METROLÍNEA para que estas entidades se encarguen de su operación y mantenimiento.*

[...]

B. Sector Papi Quiero Piña (Floridablanca)- Estación e/ Molino (Piedecuesta).

- 1. Autorización a METROLÍNEA para realizar obras sobre el corredor para la puesta en funcionamiento del SITM del Área Metropolitana de Bucaramanga.*
- 2. Entrega a perpetuidad al ÁREA METROPOLITANA Y/O METROLÍNEA de la franja central de este tramo del corredor que incluye el carril interior (carril uno, incluyendo el de sobrepaso en estaciones) de las dos calzadas de la vía y el separador central, para que estas entidades se encarguen de su operación y mantenimiento. Dicha entrega se realizará una vez el INCO concluya las obras de construcción de un carril adicional por sentido, los pasos requeridos por el SITM de acuerdo con el diseño definitivo y la adecuación y/o construcción de 5 puentes peatonales.*

(...)“Negrillas fuera de texto.

- 2. Frente al interrogante ¿Qué pasa con un convenio de cofinanciación que se encuentra a hoy suspendido?*

Si bien en la comunicación del asunto se planteó el interrogante, no se da respuesta al mismo.

- 3. Respecto a la prestación del servicio.*

No es de recibo lo afirmado por METROLÍNEA S.A., ya que, respecto del plan de acción al cual hace referencia, pasa por alto que, en los diferentes escenarios en los que se ha hecho alusión al mismo, se ha venido observando por parte del municipio, que, este adolece de una estructuración técnica, legal y financiera que determine con total claridad la suma dispuesta como aporte por

100-20.01.1.F1

parte de cada uno de los municipios que **integran el** AMB. Aporte por usted exigido para el contrato de arrendamiento de flota, llamando la atención en la necesidad previa de las intervenciones que requiere la infraestructura del SITM. Estructuración técnica, legal y financiera que a hoy se desconoce.

De otro lado, se hace alusión a las sesiones de junta metropolitana del AMB, que se han venido llevando a cabo desde el 9 de diciembre de 2024, sin contar con las actas de las respectivas sesiones, a fin de poder verificar los interrogantes que se han venido planteando por el Municipio y respecto de los cuales se solicitó en sesión de junta, queden plasmados en la respectiva acta de sesión. Actas de las sesiones que se vienen solicitando al AMB sin recibir respuesta y con el desconocimiento de Metrolínea de la comunicación remitida en febrero 24 de 2025 al AMB por el cual se solicita la debida información sobre cuáles son las alternativas en su calidad de autoridad de transporte para cubrir la actual situación del SITM ante la terminación de los contratos de concesión con los operadores privados.

Sesiones de Junta Metropolitana que son convocadas por el AMB sin la debida antelación, de ahí, como usted señala "lastimosamente desde el Municipio de Floridablanca no hubo acompañamiento a la sesión", desconociendo que previo a la junta se remitió comunicación desde secretaria genera informando razones de no asistencia.

1. Aportes del Municipio de Floridablanca al FES.

En atención a lo considerado por la entidad gestora respecto a la obligación que nos asiste en el apalancamiento de los recursos del FES, es necesario recabar que estos aportes se llevan a cabo por parte de las entidades territoriales en atención al marco fiscal de la entidad territorial, en virtud de su autonomía territorial, conforme lo así dispuesto en el actual plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 en su artículo 174:

ARTICULO 174. Modifíquese el artículo 33 de la Ley 1753 de 2015, el cual quedará así.

Artículo 33. Otras fuentes de financiación para los sistemas de transporte. Las entidades territoriales o administrativas podrán establecer recursos complementarios a los ingresos por recaudo de la tarifa al usuario, los cuales serán canalizados a través de los fondos de estabilización y subvención tarifaria.

*Estos fondos se adoptarán mediante acto **administrativo**, el cual deberá señalar las fuentes de los **recursos** que lo financiarán con criterios de sostenibilidad fiscal de la entidad **territorial y/o administrativa**.*

Las fuentes alternativas de financiación para la obtención de los recursos complementarios podrán ser las siguientes. [...]

100-20.01.1.F1

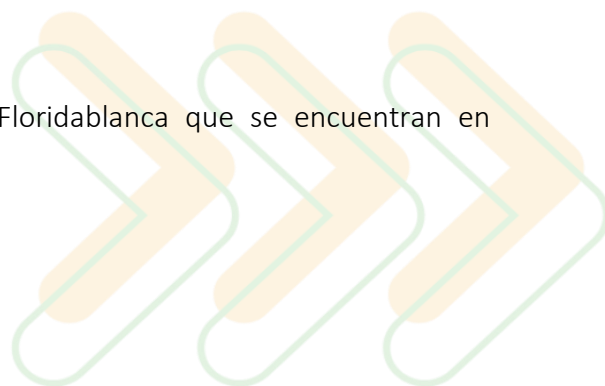
Siendo el verbo rector “podrán” y sujeto a los criterios de sostenibilidad fiscal de la entidad territorial, no contando a hoy el Municipio de Floridablanca con una fuente que permita apalancar recursos al FES; sin embargo, es plenamente conocido de METROLÍNEA el plan de acción remitido por el Municipio y socializado en mesas de trabajo, en las que se planteó inversión en puentes peatonales y pago de los recursos del convenio de cofinanciación.”

- **Estaciones Centrales.**

Se requiere realizar las siguientes adecuaciones y reparaciones a las estaciones del SITM las cuales se encuentran vandalizadas y deterioradas:

TIPO	ESTACIÓN	ESTADO RECUPERACIÓN
ESTACIONES CENTRALES	Payador	Estación completamente deteriorada. Estación fuera de servicio. Requieren recuperación de todos los componentes y sistemas.
	Hormigueros (Oriental – Occidental)	Estaciones completamente deterioradas, Requiere recuperación de todos los sistemas y componentes.
	Molinos (Oriental – Occidental)	Estaciones completamente deterioradas, Requiere recuperación de todos los sistemas y componentes.
	Panamericano	Estación completamente deteriorada, funciona como paradero. Requiere recuperación de todos los sistemas y componentes.
	Cañaveral	Estaciones Norte y sur fuera de servicio – completamente deterioradas. Requieren en general recuperación de todos los sistemas y componentes.
	Lagos	Estación Completamente deteriorada Fuera de servicio. Requiere recuperación de todos los sistemas y componentes.
	La estancia	Estación Completamente deteriorada Fuera de servicio. Requiere recuperación de todos los sistemas y componentes.
	Menzulí	Estación Completamente deteriorada Fuera de servicio. Requiere recuperación de todos los sistemas y componentes.

A continuación se relacionan las estaciones ubicadas en Floridablanca que se encuentran en operación y funcionamiento:



ESTADO DE ESTACIONES EN FLORIDABLANCA

TIPO	CANTIDAD	OPERATIVAS	FUERA DE SERVICIO	SIN OPERAR	SIN TERMINAR	OBSERVACIONES
ESTACIONES CENTRALES	9	0	9			Fuera de Servicio: Payador, Hormigueros (Oriental y Occidental), Molinos (Oriental y Occidental), Cañaveral (Norte y Sur), Lagos, La Estancia, Menzulí
ESTACIONES PUERTA DERECHA	1	0	1			Fuera de servicio: Panamericano
ESTACIONES DE TRANSFERENCIA						
PORTALES	1				1	Portal PQP

TOTAL	11	0	10	0	1	100%
--------------	-----------	----------	-----------	----------	----------	-------------

Desde la Dirección de Operaciones se llevó a cabo la recuperación de los elementos almacenados en el lote de PQP, entre los que se encontraban formaletas, andamios certificados, andamios de carga y acero figurado en general. Posteriormente, dichos elementos fueron trasladados al parqueadero de la estación Provenza Occidental, con el fin de garantizar su adecuado almacenamiento y salvaguarda.

- Predios

A continuación se relacionan los predios pendientes por ceder y recibir por parte del municipio:

No.	Proyecto	Numero Predial	Matrícula Inmobiliaria	Propietario Anterior	Dirección
1	Tramo 2-3	01-01-0181-0001-000	300-357832	Telebucaramanga	Autopista Floridablanca - Piedecuesta - costado occidental frente al Centro Comercial Cañaveral
2	Tramo 2-3	01-04-0026-0001-000	300-105765 Folio Matriz	Centro Comercial Cañaveral	Este predio está pendiente por legalización de escritura de compraventa a favor de Metrolínea S.A.

1.5.5. Mantenimiento a la Infraestructura.

Con el fin de realizar el mantenimiento locativo físico preventivo y correctivo de la infraestructura en general y el mantenimiento, poda y rocería de las zonas verdes del SITM, Metrolínea S.A. contrató durante este periodo el siguiente personal:

CONTRATOS PERSONAL DE MANTENIMIENTO

CONTRATISTA	OBJETO	VALOR INICIAL	FECHA DE INICIO	FECHA DE FINALIZACION
RAMIRO RINCON DELGADO	PRESTAR LOS SERVICIOS PERSONALES QUE SIRVAN DE APOYO EN LAS ACTIVIDADES DE MANTENIMIENTO GENERAL DE LAS INSTALACIONES Y RED ELÉCTRICA DEL SITM METROLÍNEA S.A	\$18.000.000,00	17/01/2026	16/07/2026
SAMUEL CAMILO ALVARADO CASTRO	PRESTAR LOS SERVICIOS NO ESPECIALIZADOS QUE SIRVAN DE APOYO TRANSITORIO EN LAS ACTIVIDADES DE MANTENIMIENTO GENERAL DE LAS INSTALACIONES E INFRAESTRUCTURA FISICA DEL SITM METROLINEA S.A	\$16.800.000,00	29/01/2026	28/07/2026

Metrolínea S.A. a la fecha, no ha podido gestionar la contratación de los servicios requeridos para el mantenimiento preventivo y correctivo de los equipos y de la infraestructura perteneciente al SITM, debido a la insuficiencia de recursos económicos disponibles. Esta limitación presupuestal ha impedido la ejecución oportuna de las actividades de mantenimiento necesarias para garantizar la adecuada conservación, funcionalidad y operación de los activos de la entidad.



2. GESTIÓN DE PLANEACIÓN.

2.1. GESTIÓN AMBIENTAL.

El presente Informe de Gestión Ambiental Trimestral corresponde al segundo trimestre de la vigencia 2026 y tiene como finalidad consolidar y presentar las acciones, actividades y resultados obtenidos en materia de gestión ambiental por parte de Metrolínea S.A., evidenciando el seguimiento al desempeño ambiental de la entidad y el cumplimiento de los lineamientos establecidos en el Sistema de Gestión Ambiental y la normatividad ambiental aplicable.

Durante el período comprendido entre abril y junio de 2026 se desarrollaron actividades orientadas al fortalecimiento de la gestión ambiental institucional, mediante la implementación y seguimiento de los programas ambientales, la ejecución de jornadas de sensibilización y educación ambiental, la gestión integral de residuos, el uso eficiente de los recursos naturales, el seguimiento a la operación de la Planta de Tratamiento de Aguas Residuales (PTAR), las actividades de mantenimiento ambiental de la infraestructura del Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM) y el cumplimiento de los requisitos legales ambientales aplicables a la entidad.

Asimismo, este informe presenta el seguimiento a los indicadores de gestión ambiental, el estado de cumplimiento de las actividades programadas para el trimestre y las acciones implementadas para la prevención, control y mitigación de los impactos ambientales asociados a las actividades desarrolladas por Metrolínea S.A., permitiendo evaluar el desempeño ambiental alcanzado, identificar oportunidades de mejora y orientar la toma de decisiones para el fortalecimiento de la gestión ambiental institucional.

En este contexto, el informe constituye una herramienta de seguimiento y control que refleja el compromiso de Metrolínea S.A. con la mejora continua, la protección del medio ambiente, el cumplimiento de la legislación ambiental vigente y la implementación de prácticas orientadas a la sostenibilidad y al uso responsable de los recursos naturales.

1. Durante el transcurso del presente trimestre se continuó realizando el seguimiento a la operación y desempeño ambiental de la flota de buses propulsados a gas natural incorporada durante la vigencia anterior. Esta actividad permitió verificar el aporte de esta tecnología a la mitigación de impactos ambientales, especialmente mediante la reducción de las emisiones de CO₂ y otros contaminantes atmosféricos, contribuyendo al fortalecimiento de una movilidad más limpia, eficiente y sostenible en comparación con tecnologías convencionales.
2. Se continuó desarrollando el proceso de sensibilización ambiental dirigido al personal administrativo, con el propósito de fortalecer las prácticas de manejo integral de residuos sólidos. En el marco de esta actividad, se reforzaron los lineamientos relacionados con la separación en la fuente y la correcta aplicación del código de colores, de conformidad con la normatividad ambiental vigente, promoviendo la apropiación de buenas prácticas ambientales y el fortalecimiento de la cultura institucional en materia de gestión de residuos.

3. Desde el área ambiental se continuó realizando la supervisión y el seguimiento al funcionamiento de la Planta de Tratamiento de Aguas Residuales (PTAR) ubicada en el patio taller Norte, verificando el adecuado desarrollo de los procesos de tratamiento de las aguas residuales generadas en el lavado de la flota de buses. De igual manera, se efectuó el seguimiento al contratista encargado de la operación de los buses, con el propósito de verificar la implementación de prácticas orientadas al uso eficiente del recurso hídrico, promoviendo el aprovechamiento y reúso del agua tratada proveniente de las PTAR para las actividades de lavado, en cumplimiento de los lineamientos ambientales establecidos y como estrategia para la conservación del recurso hídrico.
4. Se dio continuidad al desarrollo de reuniones de trabajo del componente ambiental, tanto a nivel interno como con entidades externas competentes, con el propósito de planificar, coordinar y realizar seguimiento a las actividades contempladas dentro de la gestión ambiental de la entidad. Estos espacios permitieron evaluar el avance de las acciones ejecutadas, identificar necesidades y oportunidades de mejora, definir estrategias de intervención y establecer compromisos para la atención de las diferentes problemáticas ambientales que afectan la infraestructura y áreas de influencia del Sistema Integrado de Transporte Masivo. De igual manera, las mesas de trabajo interinstitucionales facilitaron la articulación con las autoridades y entidades competentes para gestionar acciones relacionadas con el manejo de residuos, recuperación de espacios, mantenimiento de zonas verdes, atención a puntos críticos y demás aspectos ambientales, fortaleciendo la coordinación institucional y asegurando el cumplimiento de la normativa ambiental vigente y de los lineamientos establecidos por la entidad.
5. Como resultado de la articulación interinstitucional liderada por el componente ambiental, se continuó con la ejecución de jornadas de limpieza, recolección de residuos y lavado de estaciones del Sistema Integrado de Transporte Masivo. Estas actividades fueron desarrolladas de manera coordinada con diferentes entidades, contando, en algunos casos, con el apoyo de la Empresa Municipal de Aseo de Bucaramanga (EMAB) para las labores de recolección y disposición adecuada de residuos sólidos y voluminosos. Asimismo, las brigadas de lavado y recuperación de estaciones fueron ejecutadas por personal de Metrolínea S.A., con el acompañamiento de la Secretaría de Desarrollo Social, a través del Escuadrón de la Empatía, favoreciendo la intervención integral de espacios afectados por la acumulación de residuos. Estas acciones contribuyeron al mejoramiento de las condiciones de orden, aseo, salubridad y conservación de la infraestructura, fortaleciendo la coordinación entre las entidades participantes y promoviendo una adecuada atención de las problemáticas ambientales presentes en el sistema.
6. En cumplimiento de las estrategias institucionales de gestión integral de residuos y economía circular, se continuó con la entrega periódica del papel y cartón que han cumplido su vida útil a PaperLab, empresa gestora autorizada para el aprovechamiento de este tipo de residuos. Esta actividad garantiza la adecuada gestión y valorización del material reciclable, promoviendo su reincorporación a procesos productivos y contribuyendo a la reducción de la cantidad de residuos dispuestos en relleno sanitario. Asimismo, esta gestión fortalece el

cumplimiento de los lineamientos ambientales de la entidad, fomenta el aprovechamiento sostenible de los recursos y reafirma el compromiso institucional con la protección del medio ambiente y la implementación de buenas prácticas de economía circular.

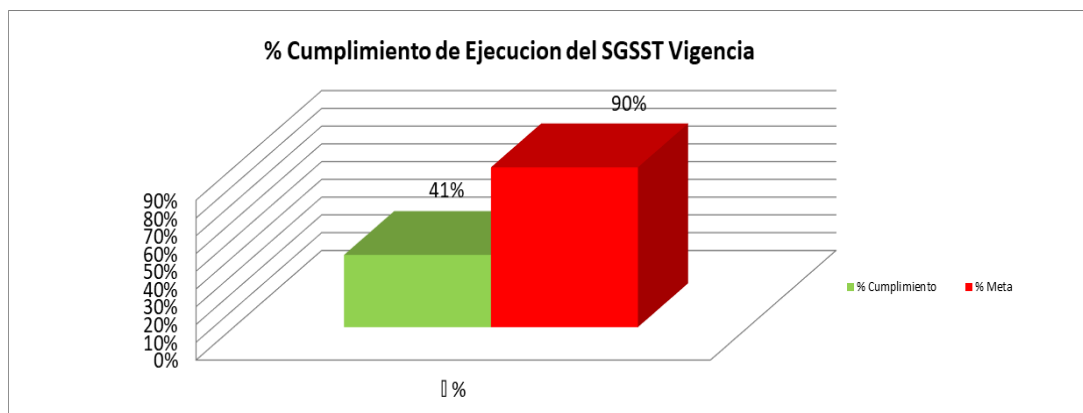
7. En el marco del seguimiento ambiental a las actividades de mantenimiento de la flota vehicular en el Patio Taller Norte, se continuó verificando al contratista la adecuada gestión de los residuos peligrosos asociados a estas labores, especialmente los residuos de grasas y aceites usados generados durante el mantenimiento preventivo y correctivo de los buses. Estas actividades incluyen la correcta segregación, almacenamiento temporal en condiciones ambientalmente seguras y posteriores entrega a gestores autorizados para su aprovechamiento o disposición final, garantizando el cumplimiento de la normatividad ambiental vigente. Con estas acciones se busca prevenir la contaminación del suelo y de los recursos hídricos, minimizar los riesgos asociados al manejo de residuos peligrosos y fortalecer las buenas prácticas ambientales implementadas en las actividades de mantenimiento de la flota.
8. Con el propósito de garantizar la adecuada gestión de los residuos de aparatos eléctricos y electrónicos (RAEE), se llevó a cabo una jornada de entrega de residuos de posconsumo generados por la entidad, incluyendo equipos informáticos en desuso, tales como computadores, periféricos y lámparas. Estos residuos fueron entregados a Social RAEE, empresa gestora autorizada y certificada para el manejo, aprovechamiento y disposición ambientalmente adecuada de este tipo de residuos. Esta actividad contribuye al cumplimiento de la normatividad ambiental vigente, promueve la economía circular mediante el aprovechamiento de materiales reciclables y previene los impactos ambientales y sanitarios derivados de la disposición inadecuada de residuos con componentes eléctricos y electrónicos.
9. Metrolínea S.A. dio continuidad a la implementación del programa de separación en la fuente, garantizando la adecuada clasificación de los residuos aprovechables generados en sus instalaciones administrativas, conforme a los lineamientos establecidos en el código de colores y la normatividad ambiental vigente. Como parte de esta gestión, los residuos reciclables fueron entregados a la Asociación de Recicladores Bello Renacer, organización encargada de realizar su recolección y aprovechamiento. Esta estrategia permite reducir la cantidad de residuos enviados a disposición final en relleno sanitario y fomentar el aprovechamiento de materiales reciclables.





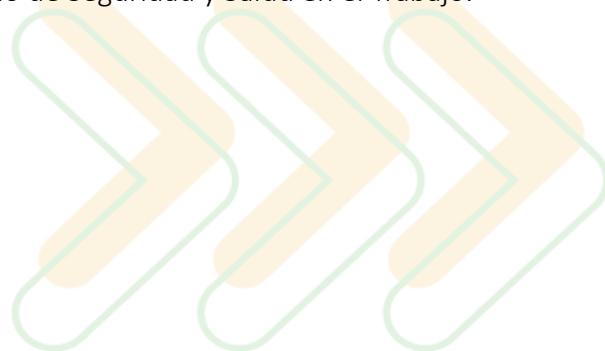
2.2. SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO.

En enero se define y aprueba por el Comité Institucional de Gestión y Desempeño el Plan Anual de Trabajo del SG-SST para la vigencia 2026 quedando 177 actividades programadas de las cuales a la fecha se han ejecutado 72, lo que equivale a un avance del 41%, por lo que se concluye la importancia de continuar trabajando de acuerdo con lo programado para poder conseguir la meta trazada.



Actividades generales realizadas en el periodo:

- Se realiza inducción a los contratistas y empleados nuevos en Seguridad y Salud en el Trabajo.
- Se realiza mensualmente inspecciones de seguridad (botiquines, extintores, gabinetes contraincendios, entre otros).
- Mensualmente se realizan los indicadores de gestión.
- Se registra el ausentismo con el objetivo de realizar seguimiento a las condiciones de salud de los funcionarios.
- Se elabora y se firma el presupuesto del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo.
- Se revisa y actualiza la Matriz de EPP.
- Se actualiza la Matriz de Requisitos Legales del SG-SST.
- Se realiza auditoría interna de la vigencia 2025.
- Se realiza autoevaluación de los estándares mínimos con corte al primer semestre con el fin de revisar el cumplimiento de la Resolución 0312 de 2019.
- Se realiza seguimiento a los programas de vigilancia epidemiológica (Estilos de vida y trabajo saludable, Desordenes musculoesqueléticos, Psicosocial).
- Se realizan las reuniones mensuales del Comité de Convivencia Laboral.
- Se realizan las reuniones mensuales del Comité Paritario de Seguridad y Salud en el Trabajo.
- Se apoyan las actividades de bienestar institucional.



3. DIRECCIÓN ADMINISTRATIVA.

3.1. GESTIÓN PRESUPUESTAL.

METROLÍNEA S.A INFORME EJECUCIÓN PRESUPUESTO DE INGRESOS Y GASTOS De 01 de enero a 30 de junio de 2026

I. Marco Legal y Cumplimiento Normativo

Metrolínea S.A., en el marco de la normatividad presupuestal que aplica a las Empresas Industriales y Comerciales del Estado, **Ley 489 de 1998**, **Ley 819 de 2003**, **Decreto 115 de 1996**, **Decreto Municipal 076 de 2005**, **Acuerdo 013 de 2007** (Mediante el cual se adopta el Estatuto Orgánico de Presupuesto de Metrolínea S.A.) y en concordancia con los Estatutos de Metrolínea S.A., elaboró y aprobó el presupuesto de ingresos y gastos, el cual incorpora en sus lineamientos lo contemplado en el Plan Operativo Anual de Inversiones (POAI) y en el Plan Financiero, buscando garantizar la sostenibilidad financiera del sistema de transporte masivo de Bucaramanga y su área metropolitana.

II. Consideraciones Generales

La elaboración del presupuesto 2026 se fundamenta en los principios de planeación, eficiencia, economía, racionalidad del gasto y sostenibilidad fiscal. Este instrumento recoge tanto los ingresos proyectados como los gastos asociados al cumplimiento de los objetivos institucionales y las metas del Plan de Desarrollo Municipal, los planes de acción de la entidad y las proyecciones operativas y financieras establecidas.

Se ha priorizado la ejecución de actividades estratégicas, operativas y contractuales indispensables para garantizar la continuidad y calidad en la prestación del servicio transporte público y la sostenibilidad financiera del Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM) frente a los desafíos operativos y el déficit histórico acumulado. Así mismo, se prevé la ejecución de proyectos de inversión y operación bajo esquemas de seguimiento y control que aseguren la eficiencia en el uso de los recursos públicos.

III. Presupuesto Aprobado

La Junta Directiva de Metrolínea S.A. aprobó el proyecto de presupuesto de ingresos y gastos para la vigencia comprendida entre el 1° de enero y el 31 de diciembre de 2026, incluidas las apropiaciones definidas en el Plan Operativo Anual de Inversiones Públicas (POAI) para inversión en la infraestructura del SITM y las apropiaciones para atender el pago de pasivos exigibles y contingentes (Acta No 156 del 04 de diciembre de 2025), y se liquidó mediante la Resolución No. 261 del 09 de diciembre de 2025, por la suma de **SETECIENTOS VEINTINUEVE MIL QUINIENTOS CUARENTA Y CINCO MILLONES OCHOCIENTOS NOVENTA Y SEIS MIL SEISCIENTOS CUATRO PESOS MCTE (\$729,545,896,604)**. Dicho valor incorpora el presupuesto complementario aprobado por la Junta

100-20.01.1.F1

Directiva por la suma de \$666,346 millones, recursos indispensables para cubrir sentencias ejecutoriadas y pasivos contingentes, su recaudo depende de las transferencias externas que realicen al Ente Gestor los Entes Territoriales.

IV. Modificaciones.

El presupuesto inicial para la vigencia 2026 fue aprobado por la suma de \$729,545,896,604. Durante el primer semestre se han realizado las siguientes modificaciones:

- **Adición por Cuentas por Pagar 2025:** Incorporación de \$1,735,194,441 correspondientes al rezago presupuestal de la vigencia anterior (Resolución 01 de 2026).
- **Ajuste por Disponibilidad Inicial:** Mediante la Resolución 137 de junio de 2026, se realizó una reducción neta de \$3,124,211,735 para nivelar el presupuesto al saldo real de tesorería al cierre de 2025.
- **Traslados Presupuestales:** Reasignaciones internas de recursos mediante las Resoluciones 91 y 143 de 2026 para atender necesidades operativas como suministro de gas y servicios tecnológicos.

A junio 30 de 2026, el **Presupuesto Vigente consolidado** es de \$728,156,879,310.

V. Ejecución Presupuestal de Ingresos

1. Resumen Global de Ejecución de Ingresos

La situación de ingresos de la entidad se caracteriza por un recaudo extremadamente bajo en comparación con el presupuesto total aprobado, debido a que el 91.4% del presupuesto depende de transferencias externas (Presupuesto Complementario) que aún presentan un cumplimiento del **0%**.

A corte del segundo trimestre, el recaudo total asciende a \$15,707,654,973, lo que representa una ejecución del **2.2%** del presupuesto vigente.

RUBRO	CONCEPTO	Presupuesto Vigente	Recaudo a junio 30	% Ejec.
1	TOTAL INGRESOS	\$728,156,879,310	\$15,707,654,973	2.2%
1.0	Disponibilidad Inicial	\$4,526,394,521	\$4,526,394,521	100.0%
1.1	Ingresos Corrientes	\$35,553,441,845	\$9,343,010,957	26.3%
1.2	Recursos de Capital	\$688,077,042,944	\$1,838,249,495	0.3%

Fuente: *Ejecución de Ingresos a junio de 2026.*

2. Análisis por Componentes

A. Disponibilidad Inicial (100% de ejecución):

Este rubro, que corresponde a saldos en bancos al inicio del periodo, muestra un recaudo de \$4.526 millones. Se destaca el cumplimiento total (100%) en los recursos del Fondo de Contingencias Judiciales, que ya alcanzan los \$1.371 millones.

B. Ingresos Corrientes (\$9,343 millones, 26.3% de ejecución):

Proviene principalmente de la participación en la tarifa del SITM y acuerdos comerciales con el TPC.

- Venta de Bienes y Servicios: Ha recaudado 1,980 millones, 29% del presupuesto aprobado.
- Transferencias Corrientes (Subvenciones): Representan el mayor flujo de ingresos corrientes con \$7.362 millones recaudados. Estos provienen íntegramente del Municipio de Bucaramanga, su ejecución es del 25.7% del valor apropiado.

•

C. Recursos de Capital (0.3% de ejecución):

Es el componente con menor desempeño porcentual debido al gran peso de las Transferencias de Capital, las cuales tienen una ejecución del 0.03% (\$1,838 millones recaudados de \$688,077 millones presupuestados). Estos recursos están destinados al pago, reservas de caja, a la construcción (y/o rehabilitación) de las estaciones del SITM, y de los pasivos exigibles (sentencias ejecutoriadas) por parte de los entes territoriales.

Como nota positiva en este rubro, se registra la ejecución total (100%) de los Recursos del Balance por valor de \$1.735 millones, provenientes de la cancelación de reservas financiadas con recursos del Convenio Interadministrativo 119 suscrito con el AMB y el recaudo de 70,306,207 por concepto de reintegros de costos y gastos (Incapacidades, servicios públicos).

Los Recursos de Capital presentan una ejecución baja debido a que dependen mayoritariamente de transferencias de entes territoriales para el presupuesto complementario y convenios de cofinanciación que aún no se han materializado.

VI. Ejecución de Presupuesto Gastos

1. Resumen Global de Ejecución de Gastos

El presupuesto de gastos comprende las apropiaciones destinadas a cubrir los gastos de operación y gestión del Sistema Integrado de Transporte Masivo; apropiaciones de gastos destinadas a la construcción y/o rehabilitación del SITM según el Plan de Adquisiciones aprobado por el Ministerio de Transporte; y apropiaciones de gastos destinadas a cubrir el déficit generado en la prestación del servicio de transporte del SITM.

Al 30 de junio de 2026, los compromisos de gasto alcanzan los **\$21,102,368,066**, equivalente al 3% del presupuesto total

100-20.01.1.F1

RUBRO	CONCEPTO	Presupuesto Vigente	Compromisos	% Ejec.
2	TOTAL GASTOS	\$728,156,879,310	\$21,102,368,066	3%
2.1	Funcionamiento	\$10,890,468,778	\$3,059,475,838	28%
2.2	Servicio de la Deuda	\$110,795,129,169	\$0	0%
2.3	Inversión	\$577,010,068,054	\$0	0%
2.4	Operación Comercial	\$29,461,213,309	\$18,042,892,228	61%

Fuente: Ejecución de Gastos a junio de 2026.

Análisis de Gastos:

- Operación Comercial (61% de ejecución):** Es el rubro con mayor dinamismo, destinándose a cubrir el outsourcing de conductores, servicios de recaudo, combustible (GNCV), vigilancia y aseo de estaciones.
- Funcionamiento (28% de ejecución):** Los gastos de personal de planta representan la mayor parte de este rubro, con una ejecución del 41% (\$2,339 millones).
- Inversión y Deuda (0% de ejecución):** Estos rubros contienen las apropiaciones para el pago de sentencias judiciales y pasivos contingentes, los cuales están supeditados a la transferencia de recursos externos.

2. Análisis de las Cifras por Componentes

A. Ejecución Operativa (OPEX). Los Gastos de Operación Comercial muestran el mayor dinamismo institucional con una ejecución del 61% en compromisos (\$18,042 millones) frente a su presupuesto vigente. Estos recursos se han concentrado en la sostenibilidad de contratos críticos para el sistema: outsourcing de conductores, suministro de gas natural (GNCV), arrendamiento de la flota operativa Fase 1, seguros, vigilancia y aseo de estaciones. Cabe destacar que mediante la Resolución 143 de junio se realizaron traslados internos por \$200 millones para fortalecer el rubro de servicios de producción y apoyo logístico.

B. El Estancamiento de la Inversión (CAPEX). A pesar de contar con una apropiación para inversión de \$577,010 millones, la ejecución en compromisos al cierre de junio es del 0%. Esta parálisis se mantiene debido a la dependencia total de los aportes de los municipios y la Nación a través del Convenio de Cofinanciación, los cuales no han ingresado efectivamente a la tesorería del Ente Gestor.

C. Dentro del Plan Operativo Anual de Inversiones (POAI), la meta de reconstrucción y rehabilitación de estaciones vandalizadas o deterioradas cuenta con un presupuesto vigente ajustado de \$21,458,545,610 para obras civiles e interventoría. No obstante, este recurso permanece sin ejecución (0%) a la espera del flujo de fondos de los entes territoriales

Fuente de Financiación	Monto Asignado (\$)	Uso / Proyecto
Nación	5,319,042,541	Rehabilitación de infraestructura (última cuota)

100-20.01.1.F1

Mcpio. Bucaramanga	9,694,827,363	Obras civiles en estaciones de la capital.
Mcpio. Floridablanca	2,713,460,147	Recuperación de estaciones troncal sur.
Mcpio. Girón / Piedecuesta	2,559,221,067	Obras retorno Caneyes y estaciones sur.
Gobernación de Santander	1,275,633,209	Aportes por indexación y regla 70/30.
Recursos Propios (Metrolínea)	3,665,460	Rendimientos y multas contractuales.

La ejecución de las obras contempladas en el POAI de la vigencia 2026, se encuentra en riesgo debido a la suspensión del Convenio de Cofinanciación y la mora en los giros territoriales.

VII. Manejo del Rezago Presupuestal 2025 (Déficit \$6,746 millones)

Se ha continuado con el saneamiento de las obligaciones constituidas al cierre de 2025. Al mes de junio, con cargo a recaudo de la vigencia actual, se destaca el pago de compromisos adquiridos en la vigencia anterior deficitarios por la suma de \$312 millones (4,62% de lo constituido)

VIII. Conclusión Ejecución Presupuestal

Al 30 de junio de 2026, Metrolínea S.A. registra una ejecución global de gastos del 3%. Mientras que la operación comercial ha mostrado un avance dinámico alcanzando niveles de ejecución del 61% en sus compromisos, fundamentales para sostener la continuidad del servicio, el Plan de Inversiones (POAI) destinado a la recuperación de la infraestructura física del sistema se mantiene con una ejecución del 0%. La reconstrucción y rehabilitación de estaciones y portales, vital para la operatividad del sistema, sigue dependiendo estrictamente de la reactivación del Convenio de Cofinanciación y del giro efectivo de los \$21,458 millones por parte de la Nación y los Municipios

IX. Balance Convenio de Cofinanciación.

De conformidad con la Cláusula Sexta del Otrosí Nro. 2 del Convenio de Cofinanciación para la construcción del SITM se realizó la indexación de los aportes efectuados por las Entidades participantes la cual reza de la siguiente manera: **Cláusula Sexta:** “Con el fin de garantizar que los aportes en pesos corrientes guarden concordancia con los montos de aportes señalados en el convenio de cofinanciación se deberá aplicar la siguiente formula:

$$Ap_j \text{ Corr } V_{ig(i)} = Ap_j \text{ Const } V_{ig(i)} \cdot \left(\frac{IPC_{i-1}}{IPC_o} \right) \cdot (1 + PIPC_i)$$

A si mismo se realizó el cálculo del valor del ajuste requerido por la Ley 310 de 1996 y el Otrosí No. 7, del Convenio de Cofinanciación donde se manifiesta que se deben respetar los límites de cofinanciación por la Nación y no debe superar el 70% del valor cofinanciado:

Ley 310 de 1996, Artículo 2º. “La Nación y sus entidades descentralizadas por servicios cofinanciarán o participarán con aportes de capital, en dinero o en especie, en el Sistema de Servicio Público Urbano de Transporte Masivo de Pasajeros, con un mínimo del 40% y un máximo del 70% del servicio de la deuda del proyecto, siempre y cuando se cumplan los siguientes requisitos: (...)”

100-20.01.1.F1

"Clausula Quinta, Otrosí Nro. 7: "Adicionase el literal (d) en el numeral 2.3 de la Cláusula 2 "Aportes para la cofinanciación del Proyecto". (d) Al momento de efectuarse el aporte del Municipio correspondiente a la vigencia final estipulada en el Convenio de Cofinanciación, se adelantará la revisión del efecto inflacionario en los aportes totales efectivamente realizados hasta esa fecha, con el fin de verificar que los aportes de la Nación no superen el 70% del valor total del Proyecto, en cuyo caso, deberá ajustarse el aporte del Municipio de tal forma, que el aporte de la nación al proyecto no supere tal porcentaje de conformidad con lo establecido en la Ley 310 de 1996."

Una vez aplicado el ajuste mencionado anteriormente, se obtiene como resultado un saldo a favor del Convenio de Cofinanciación el cual debe ser asumido por las siguientes Entidades Territoriales:

A - Balance Convenio de Cofinanciación

Indexación proyectada a junio 30 de 2026

ENTIDAD	Fecha de Incorporación	Saldo Disponible en Fiducia Bogotá	Saldo de Aportes por pagar			TOTAL POR PAGAR
			Indexación Otrosí No 2, Cláusula 6a	Ajuste 70/30 Ley 310 / 1996 Otrosí No 7, Cláusula 5a	Última Cuota por Pagar Otrosí No 10	
Nación	Convenio Inicial 17/08/2005	\$ 44,705,971	\$ 0	\$ 0	\$ 5,117,682,495	\$ 5,117,682,495
Área Metropolitana de BGA	Convenio Inicial 17/08/2005	\$ 0	\$ 0	\$ 268,392,128	\$ 0	\$ 268,392,128
Municipio de Bucaramanga	Convenio Inicial 17/08/2005	\$ 626,788,498	\$ 156,286,725	\$ 9,052,834,115	\$ 0	\$ 9,209,120,839
Municipio de Floridablanca	Otro sí No. 04 19/12/2008	\$ 476,424,114	\$ 362,459,150	\$ 1,889,614,292	\$ 0	\$ 2,252,073,443
Municipio de Girón	Otro sí No. 02 27/01/2006	\$ 304,303,439	\$ 0	\$ 1,100,574,569	\$ 0	\$ 1,100,574,569
Municipio de Piedecuesta	Otro sí No. 03 28/12/2006	\$ 77,113,630	\$ 0	\$ 1,094,127,687	\$ 0	\$ 1,094,127,687
Gobernación de Santander	Otro sí No. 06 12/11/2009	\$ 0	\$ 76,228,644	\$ 1,226,098,653	\$ 0	\$ 1,302,327,297
TOTAL		\$ 1,529,335,652	\$ 594,974,519	\$ 14,631,641,444	\$ 5,117,682,495	\$ 20,344,298,458

*La Nación reprogramó el pago de la última cuota para la vigencia 2027.

3.2. ESTADOS FINANCIEROS.

ESTADOS FINANCIEROS COMPARATIVOS JUNIO 2026

ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA JUNIO 2026 – MARZO 2026

	jun-26	mar-26	% VARIACION
ACTIVO	200.956.587.861	206.020.854.808	-2,46%
PASIVO	322.989.388.067	324.098.182.724	-0,34%
PATRIMONIO	-122.032.800.206	-118.077.327.916	3,35%

1. Análisis de la Situación Financiera y Estructura de Capital

Al 30 de junio de 2026, los activos totales de la Entidad ascienden a \$200.956.587.861, presentando una disminución del 2,46% en comparación con el trimestre anterior (marzo de 2026: \$206.020.854.808). Esta reducción obedece principalmente a la disminución de los saldos en cuentas bancarias debido al cumplimiento de obligaciones corrientes indispensables para la operación.

Por su parte, los pasivos totales se ubican en \$322.989.388.067, reflejando un índice de endeudamiento del 160,73% con respecto al activo general. Como consecuencia directa de esta estructura de financiamiento, el Patrimonio de la Sociedad registra un saldo negativo de \$(122.032.800.206), profundizando el desequilibrio financiero en un 3,35% frente al trimestre anterior.

2. Provisiones Litigiosas y Contingencias por Procesos Judiciales

El pasivo de la Entidad se encuentra fuertemente impactado por fallos adversos derivados de procesos judiciales. Al corte de este informe, se tienen reconocidas provisiones efectivas en el balance por valor de \$154.151.695.000, correspondientes a obligaciones con alta probabilidad de salida de recursos.

Adicionalmente, de acuerdo con las proyecciones técnicas de la Dirección Administrativa, los intereses proyectados por procesos fallados en contra de la entidad suman un total de \$451.608.358.292. El estado contable de dichos intereses se distribuye de la siguiente manera:

- Reconocidos en el Pasivo: \$161.871.286.486, los cuales ya se encuentran incorporados dentro de la cuenta "Provisiones por Pagar".
- Revelados en Cuentas de Orden: El saldo restante por valor de \$289.737.071.806 se mantiene bajo registro de control en cuentas de orden contingentes.

Conforme a la política contable de la entidad y a las directrices aprobadas en la Asamblea Extraordinaria de Accionistas del 8 de agosto de 2024, este saldo restante solo será trasladado y reconocido como un pasivo cierto en el balance una vez se consolide un acuerdo de pago formal, una conciliación vinculante o se proceda con la liquidación formal del respectivo proceso.

3. Evaluación del Principio de Hipótesis de Negocio en Marcha

100-20.01.1.F1

Al 30 de junio de 2026, Metrolínea S.A. reporta una pérdida neta en el periodo intermedio de \$3.391.788.200. Este resultado negativo refleja un deterioro significativo de la sostenibilidad operativa y financiera en comparación con el cierre de la vigencia 2024, cuya pérdida consolidada fue de \$1.535.798.200.

A pesar de las pérdidas acumuladas, el patrimonio negativo y el nivel de endeudamiento judicial que comprometen técnicamente la continuidad financiera autónoma, la Administración ratifica la aplicación del principio de "Negocio en Marcha" bajo las siguientes consideraciones fijadas en la Asamblea Ordinaria del 19 de marzo de 2026:

- **Propósito Institucional:** La evaluación de continuidad está ligada a la necesidad pública y la voluntad político-administrativa de garantizar la permanencia y prestación continua del Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM) en el Área Metropolitana de Bucaramanga.
- **Marco Excepcional de Gestión:** La entidad opera bajo esquemas extraordinarios de gestión técnica y administrativa destinados a blindar la viabilidad de la operación y el cumplimiento de su fin social, el cual prevalece como servicio público esencial independiente de las complejidades estructurales de la sociedad de capital.

ESTADO DE RESULTADOS JUNIO 2026-2025

	jun-26	jun-25	% VARIACION
INGRESOS	9.295.881.979	4.358.963.402	113,26%
COSTOS	2.873.000	3.133.791	-8,32%
GASTOS	12.684.797.179	5.891.627.811	115,30%
RESULTADO DEL EJERCICIO	-3.391.788.200	-1.535.798.200	120,85%

1. Análisis del Comportamiento de los Ingresos y Subvenciones Públicas

Al 30 de junio de 2026, los ingresos operacionales de la Entidad alcanzaron la suma de \$9.295.881.979, lo que representa un incremento del 113,26% en comparación con el mismo periodo de la vigencia anterior (junio de 2025: \$4.358.963.402).

Este incremento no proviene de la autosuficiencia de la tarifa al usuario, la cual sigue siendo insuficiente para cubrir la estructura de costos directos e indirectos del Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM). El crecimiento del rubro está determinado de forma sustancial por el apoyo financiero del Municipio de Bucaramanga para mitigar el desbalance generado por la omisión de aportes de los demás entes territoriales socios.

Específicamente, se incorporaron los recursos derivados del Decreto 089 del 11 de mayo de 2026, mediante el cual la Alcaldía de Bucaramanga asignó un aporte al Fondo de Estabilización y Subvención del SITM (FES) por valor de \$7.362.164.941, destinados a garantizar la sostenibilidad y el plan de inversión de la vigencia 2026.

2. Estructura de Gastos y Despliegue de la Nueva Flota Operativa

100-20.01.1.F1

Los gastos totales de la Entidad registraron un incremento del 115,30%, pasando de \$5.891.627.811 en junio de 2025 a \$12.684.797.179 al corte de junio de 2026. Este comportamiento responde al reconocimiento y causación de las obligaciones contractuales derivadas de la puesta en marcha de nuevos vehículos para el sistema, amparados bajo el marco del convenio de cofinanciación. Los principales componentes de esta variación corresponden a:

- Arrendamiento de Flota: Obligaciones contractuales de operación con la firma *Transportes Medellín Castilla S.A.*
- Talento Humano: Gasto asociado al suministro de personal de conducción a través de *Employee Working Resources*.
- Insumos Operativos: Costos de suministro de combustible y energéticos indexados mediante la *Empresa Gas Natural del Oriente*.

3. Optimización Tecnológica de los Costos de Comercialización

En contraste con la tendencia alcista de los gastos operativos, los costos directos de comercialización registraron una variación positiva para la entidad (disminución del -8,32%), situándose en \$2.873.000 (junio de 2025: \$3.133.791).

Esta optimización estructural obedece a la maduración y estabilización del ecosistema de pagos **METPAY** y la migración tecnológica hacia el modelo *Account Based Ticketing (ABT)*. Al trasladar el recaudo a una plataforma en la nube basada en cuentas de usuario, la entidad disminuyó drásticamente la adquisición y la logística de distribución de tarjetas físicas propietarias y dispositivos físicos de acceso, aliviando la presión sobre el costo marginal de venta.

4. Resultado del Ejercicio y Déficit Semestral

El ejercicio contable correspondiente al primer semestre de 2026 arroja una pérdida neta de \$3.391.788.200, lo que equivale a un incremento del 120,85% en el déficit frente a la pérdida de \$1.535.798.200 reportada en junio de 2025.

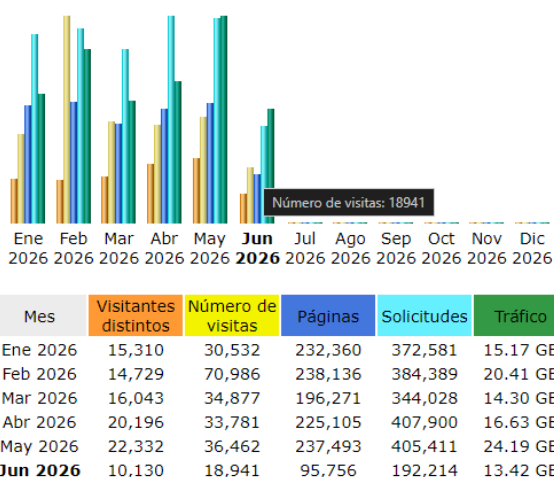
La administración revela que este resultado financiero es el reflejo de una transición operativa compleja: si bien las estrategias de fortalecimiento de ingresos vía subvenciones del FES y la eficiencia tecnológica de METPAY han mitigado el impacto, la simultánea incorporación de la nueva flota de transporte y la correcta causación de los derechos de cobro y obligaciones del periodo impidieron alcanzar el punto de equilibrio financiero. Este desbalance sigue comprometiendo la capacidad autónoma de la entidad para fondear sus pasivos históricos y estructurales.

3.3. GESTIÓN TIC.

La Gerencia de Metrolínea S.A. dentro de sus acciones de mejora ha dado la importancia y relevancia que corresponde a la Gestión TIC y se está realizando actividades por parte del área para su continua mejora y continuidad del servicio como:

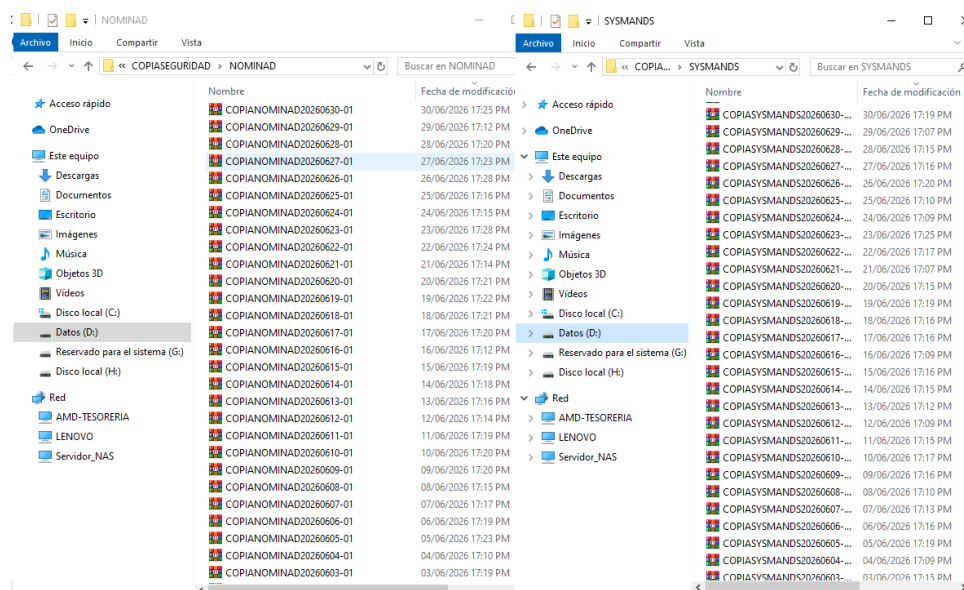
3.3.1. Verificación de estadísticas CPANEL.

Estadística sobre los servicios básicos (Correo, Hosting y Dominio.) que se necesitan para el funcionamiento de la página WEB y el correo electrónico.



3.3.2. Gestión de copias de seguridad de la información de la entidad.

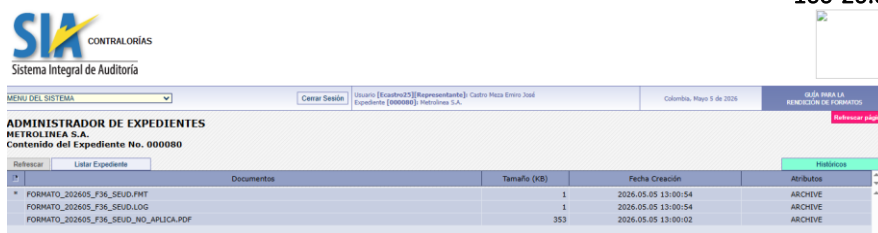
Se realizaron copias de seguridad diarias del software contable Sysman en el servidor de la entidad, servidor de almacenamiento y servidor remoto de hosting de la entidad del periodo comprendido 01 de abril al 30 de junio de 2026.



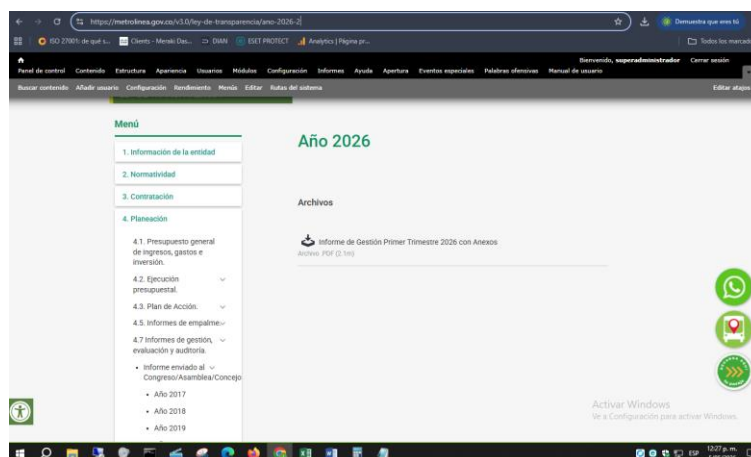
3.3.3. Cargue de información.

- Se carga el Formato SEDUD_36 que envía el área de contabilidad por parte de la funcionaria Candelaria Daza Benítez para ser publicada en el portal de SIA MISIONAL en los 3 primeros días de cada mes.

100-20.01.1.F1

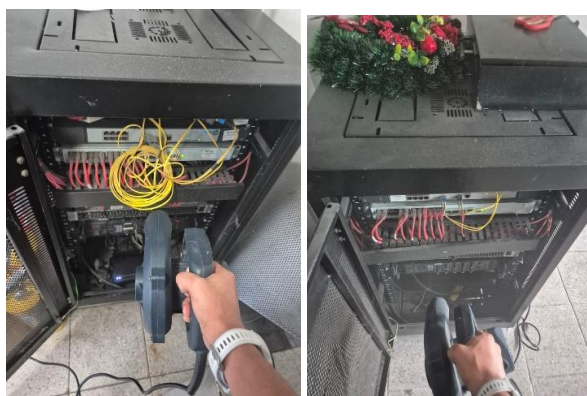


- Se carga el formato formato_202605_f24_plmej de planes de mejoramiento enviado por el funcionario de control Rafael Cantillo en el portal SIA MISIONAL de la contraloría.
- Cargue de información en página WEB y soporte para crear archivo PDF sobre Informe de Gestión Primer Trimestre 2026 con Anexos.



3.3.4. Mantenimiento y actualización.

- Se realiza monitoreo de red en sedes administrativa, taquilla Provenza occidental, UIS mes de marzo y limpieza Rack de comunicaciones estación UIS (norte y sur)



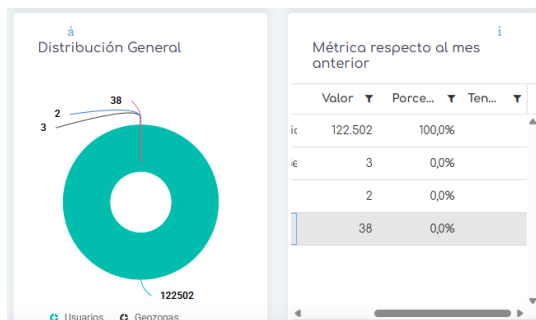
- Para un mejor manejo y control de los servicios web de la entidad, se realiza constantemente el mantenimiento y actualización de parches a los sistemas de comunicación y almacenamiento interno y mejoras en el hosting externo de la entidad (correo electrónico, página web, etc.)

100-20.01.1.F1

- Aplicación de políticas de seguridad en navegación utilizando direcciones MAC a través de la aplicación de perfiles VIP en equipo Fortinet
- Limpieza de equipos de Gerencia(portátil)y Archivo (Pc, impresora, escáner).
- Traslado de equipos de archivo al área de operaciones adecuación y configuración de los mismos



- Monitoreo de APP al servicio de los ciudadanos que usan el SITME



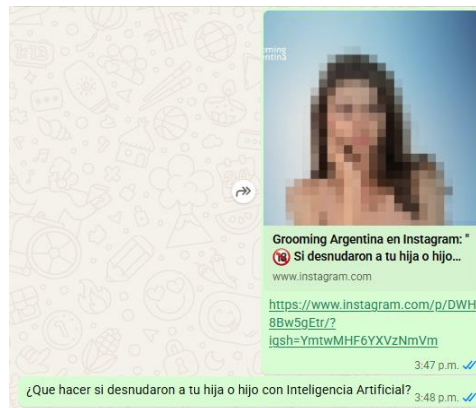
3.3.5. Campañas informativas.

Con el fin de entregar información real para la formación, concientización y reintucción acerca de las políticas de la seguridad de la información y buenas prácticas de los funcionarios y contratistas de la entidad, se remitieron campañas informativas utilizando el correo masivo de la entidad y al grupo de WhatsApp institucional:

Campañas informativas enviadas al grupo de WhatsApp institucional:

- Campaña Informativa – “Que hacer si desnudaron a tu hija o hijo con Inteligencia Artificial.”.





Envío de campaña educativas correo masivo:

- "https://www.eset.com/latam/blog/premios-y-reconocimientos/south-food-sa-eset-proteger-red-endpoints/", Por qué South Food S.A. eligió ESET para proteger su red de más de 300 endpoints

Campaña Informativa - Por qué South Food S.A. eligió ESET para proteger su red de más de 300 endpoints



A Comunicado Interno el 2026-04-13 15:31

✉ Detalles

👤 Cabeceras

Buenas tardes,

Envío información de conocimiento "Por qué South Food S.A. eligió ESET para proteger su red de más de 300 endpoints", por parte de nuestro aliado en ciber seguridad ESET:

<https://www.eset.com/latam/blog/premios-y-reconocimientos/south-food-sa-eset-proteger-red-endpoints/>

--

Cordialmente,

Daniel Ramirez Roman

3.4. GESTIÓN MERCADEO.

3.4.1. Socialización tarifa diferencial.

Durante el segundo trimestre se desarrollaron jornadas de socialización de la Tarifa Diferencial, con el propósito de informar a la ciudadanía sobre el subsidio de transporte otorgado por la Alcaldía de Bucaramanga. Este beneficio consiste en un descuento del 50 % en dos (2) pasajes diarios para estudiantes, adultos mayores, artistas, deportistas y personas con discapacidad residentes en el municipio de Bucaramanga.

100-20.01.1.F1

Asimismo, se explicó que este beneficio está dirigido a los usuarios del Sistema Integrado de Transporte Masivo – Metrolínea, promoviendo el acceso al subsidio y orientando a los potenciales beneficiarios sobre el proceso de inscripción y uso.

En el marco de estas jornadas también se socializó la aplicación móvil de Metrolínea, herramienta que permite a los usuarios acceder al sistema mediante una tarjeta virtual en los buses del SITM y en los vehículos que cuentan con torniquetes habilitados. Adicionalmente, se informó sobre las nuevas alternativas de validación del pasaje mediante medios digitales, incluyendo la aplicación móvil y tarjetas bancarias, contribuyendo a la modernización del sistema de recaudo y al fortalecimiento de un modelo de movilidad inteligente.

Finalmente, se brindó orientación sobre las rutas, la operación y los servicios del Sistema Integrado de Transporte Masivo, fortaleciendo el conocimiento de la comunidad y promoviendo un mayor aprovechamiento de los servicios ofrecidos por Metrolínea S.A.

EVENTO	FECHA
UDI	21 de mayo
Unidades Tecnológicas de Santander (UTS)	27 al 30 de abril
Alcaldía de Bucaramanga	22 de mayo
Imparables 2.0 – Secretaría de Educación	25 y 26 de mayo
Programa Adulto Mayor y Personas con Discapacidad	1 al 5 de junio

Como resultado de estas actividades, se logró la inscripción aproximada de 264 personas al programa de Tarifa Diferencial, contribuyendo a ampliar la cobertura del beneficio y garantizando un mayor acceso de la población priorizada al Sistema Integrado de Transporte Masivo.

3.4.2. Ingresos colaterales por arrendamientos de espacios.

Estación Provenza Occidental – Metrolínea S.A.

En el marco de la estrategia institucional de diversificación y fortalecimiento de las fuentes de ingresos no tarifarios, se presenta el consolidado correspondiente al segundo trimestre (abril, mayo y junio) por concepto de arrendamiento de espacios comerciales, zonas comunes y locales ubicados en la Estación Provenza Occidental.

Durante este período, los ingresos fueron generados por los contratos suscritos con Koba Tiendas D1, Mi Tierrita y WOM, cuyos cánones de arrendamiento contribuyen al aprovechamiento eficiente de los activos inmobiliarios de la entidad.

El comportamiento de estos ingresos se mantuvo estable durante el trimestre, como resultado de la ocupación continua de los espacios arrendados y del cumplimiento de las condiciones contractuales vigentes. Este desempeño evidencia la efectividad de la estrategia de explotación comercial de la infraestructura del sistema y reafirma la importancia de los ingresos no tarifarios

como una fuente complementaria de financiación, que fortalece la sostenibilidad financiera de la entidad y genera valor a partir del uso eficiente de sus activos.

EMPRESA	ABRIL	MAYO	JUNIO	TOTAL
D1	\$21.590.810	\$21.590.810	\$22.691.932	\$64.772.430
MI TIERRITA	\$500.776	\$500.776	\$500.776	\$1.502.328
WOM	\$15.977.386	\$15.977.386	\$15.977.386	\$47.932.158
TOTAL	\$38.068.972	\$38.068.972	\$38.068.972	\$114.206.916

3.4.3. Proyecto Vallas.

En el marco de la estrategia de fortalecimiento de los ingresos no tarifarios y del aprovechamiento comercial de los activos de Metrolínea S.A., el día 23 de abril se realizó una mesa de trabajo y recorrido técnico por la infraestructura del Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM) con representantes de MAP Publicidad.

Durante la jornada se inspeccionaron diferentes estaciones y áreas estratégicas del sistema con el propósito de identificar espacios con potencial para la instalación de elementos publicitarios, evaluar alternativas de cerramientos en portales y revisar las condiciones técnicas de la infraestructura. Asimismo, se efectuó el análisis de planos y de las posibles ubicaciones para validar la viabilidad de instalación, definir requerimientos técnicos y establecer las necesidades asociadas a permisos urbanísticos y a la liquidación de impuestos ante los municipios que conforman el Área Metropolitana de Bucaramanga.

Como resultado del avance de estas mesas de trabajo, continúa en estructuración la propuesta para la instalación de vallas publicitarias en la infraestructura del SITM, contemplando el aprovechamiento de separadores viales y zonas exteriores de estaciones como nuevos activos comerciales. Bajo este esquema, MAP Publicidad asumiría la inversión, instalación, operación, mantenimiento y comercialización de los espacios publicitarios, minimizando la necesidad de inversión por parte de Metrolínea S.A.

El modelo financiero preliminar proyecta un ingreso estimado de \$5.000.000 mensuales por cada valla publicitaria, con una distribución de los recursos del 35 % para Metrolínea S.A., 35 % para el operador comercial, 10 % destinado al mantenimiento de la infraestructura y 20 % para la recuperación de la inversión realizada por el operador.

Como primera etapa, se plantea la implementación de un proyecto piloto de cinco (5) estructuras publicitarias, el cual permitirá validar la viabilidad técnica, comercial y financiera del modelo. De obtener resultados favorables, se contempla su escalamiento progresivo mediante un esquema contractual con un horizonte de ejecución de diez (10) años, consolidando una nueva fuente de ingresos recurrentes para la entidad y fortaleciendo la sostenibilidad financiera del Sistema Integrado de Transporte Masivo.

3.4.4. Alianzas comerciales.

En el marco del proceso de fortalecimiento institucional, recuperación de infraestructura y consolidación de nuevas alianzas estratégicas con el sector empresarial de la región, el 14 de abril se presentó a MARIA MAGRETH SPA una propuesta de cooperación institucional basada en un esquema de intercambio estratégico entre espacios publicitarios dentro del sistema y bonos de servicios de bienestar ofrecidos por el spa.

El 29 de mayo se envía nuevamente una propuesta de cooperación institucional basada en un esquema de intercambio estratégico entre espacios publicitarios dentro del sistema y bonos de servicios de bienestar ofrecidos por el spa

El 9 de junio se realiza seguimiento a la propuesta comercial enviada el 13 de abril de 2026, mediante la cual se planteó una alianza estratégica basada en el intercambio de espacios publicitarios dentro del sistema por bonos de servicios de bienestar ofrecidos por María Magreth Spa.

Asimismo, se les solicita el espacio para programar una reunión que permita analizar conjuntamente los alcances y beneficios de la iniciativa y de esta manera revisar los posibles ajustes para avanzar en la estructuración de esta alianza.

3.4.5. Feria METROEMPRENDE.

Durante el segundo trimestre de 2026 se desarrollaron ocho (8) ferias de emprendimiento, cada una con una duración de cinco (5) días, en los Portales Piedecuesta, Norte y la Estación Provenza. Estas actividades hicieron parte de la estrategia institucional de aprovechamiento de la infraestructura del Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM), orientada a fortalecer la relación con la comunidad y promover el uso de los espacios públicos como escenarios de dinamización económica.



3.4.6. Alianza Fundación Filarmónica de Santander.

El 9 de abril se remite mediante correo electrónico propuesta de alianza estratégica comercial alianza comercial cual ha sido previamente revisada por la Secretaría General de la entidad.

Esta alianza integra la marca Metrolínea en escenarios culturales de alto impacto, fortaleciendo la visibilidad institucional y el vínculo de valor con la ciudadanía regional mediante la promoción artística.

En fecha 10 de abril se llevó a cabo reunión virtual en donde se buscaba revisar y ajustar el documento comercial que actualmente se encuentra en proceso de suscripción y firma.

El acuerdo contempla el fortalecimiento de un plan de medios conjunto, activaciones BTL, posicionamiento de marca y estrategias de visibilidad que consolidan esta articulación como un referente de responsabilidad social.

3.4.7. Afectación contrato WOM (PARTNERS TELECOM).

En el marco del seguimiento a la ejecución del contrato de arrendamiento de infraestructura para telecomunicaciones, el 21 de abril se llevó a cabo una mesa de trabajo técnico con representantes de WOM, en la que la empresa manifestó su interés en optimizar su red mediante la reducción del número de antenas instaladas en la infraestructura de Metrolínea S.A.

Durante la reunión, la administración informó que cualquier modificación a las condiciones contractuales debía ser objeto de un análisis técnico, jurídico y financiero, con el fin de evaluar su impacto sobre los ingresos no tarifarios y garantizar el equilibrio económico del contrato, así como la sostenibilidad financiera de la entidad.

En atención a lo anterior, se solicitó a WOM la presentación de una propuesta formal que sustentara los ajustes requeridos. Como resultado, el 4 de mayo la empresa remitió una nueva propuesta comercial, mediante la cual solicitó la suspensión temporal del canon correspondiente al punto de Quebrada Seca, argumentando afectaciones derivadas de actos de vandalismo, así como la reducción al 50 % del canon de arrendamiento para los espacios ubicados en el Portal de Piedecuesta y el Parque Estación UIS, debido a que actualmente no dispone de equipos para su instalación en dichas ubicaciones.

La propuesta se encuentra en proceso de evaluación por parte de Metrolínea S.A., con el propósito de determinar su viabilidad y adoptar las decisiones que permitan proteger los intereses de la entidad, garantizando la adecuada administración de sus activos y la continuidad de los ingresos derivados de su explotación comercial.

3.4.8. ICO MEDIOS Y EFECTIMEDIOS

El 11 de mayo se envía propuesta a las comercializadoras en donde se busca retomar la comercialización de la infraestructura y los espacios estratégicos que actualmente se tienen a disposición del sistema los cuales representan una oportunidad significativa para el desarrollo de alianzas comerciales, publicidad, aprovechamiento de activos dentro del sistema y a su vez ingresos para la entidad ya que actualmente, nos encontramos desarrollando un importante proyecto de

100-20.01.1.F1

recuperación de infraestructura, mediante el cual se contempla la rehabilitación de cinco (5) estaciones y ocho (8) vagones del sistema, con el propósito de continuar fortaleciendo la operación y mejorar la prestación del servicio a la ciudadanía con el apoyo de la Alcaldía de Bucaramanga .

De igual manera, nos permitimos informar que hoy en día el sistema se encuentra operando en el Portal de Piedecuesta, Portal UIS, Estación Provenza Occidental, Estación Provenza Central y Estación Provenza Oriental Norte, consolidando así la continuidad y recuperación progresiva del sistema.

3.5. GESTIÓN DOCUMENTAL.

La Gerencia de Metrolínea S.A. dentro de sus acciones de mejora ha dado la importancia y relevancia que corresponde a la Gestión Documental y ha asumido el reto de organizar la información teniendo en cuenta los principios planteados en la normatividad para su manejo y archivo, como resultado de estas acciones se han obtenido los siguientes resultados:

3.5.1. Organización, depuración y clasificación de los fondos acumulados del archivo central.

La Gerencia de Metrolínea S.A. dentro de sus acciones de mejora ha dado la importancia y relevancia que corresponde a la Gestión Documental y ha asumido el reto de organizar la información teniendo en cuenta los principios planteados en la normatividad anteriormente mencionada para su manejo y archivo.

En el archivo central se encontraba la documentación institucional desde su creación aproximadamente del año 2003 hasta la vigencia 2009, sin organización y clasificación de acuerdo a lo establecido por la ley general de archivo 594 de 2000. A la fecha todo se encuentra debidamente organizado y se encuentra en proceso de digitalización, lo cual es un trabajo delicado y dispendioso por el tipo de documento y por el volumen documental que contiene cada expediente.

En tanto a los archivos encontrados en las diferentes áreas de la entidad correspondiente a las vigencias de 2010 a la fecha, o bien llamados también archivos de gestión, cada área es responsable y encargada de realizar las actividades de organización, depuración, clasificación, foliación, hoja de control, formato único de inventario documental, encarpado y encajado.

Se ha capacitado a todos los funcionarios y se hacen seguimientos a estas labores en los llamados “Seguimientos a los archivos de gestión” y a la ventanilla única, los cuales se realizan de forma periódica para evaluar dichas actividades; de tal manera que permita cumplir con los requisitos establecidos por la gestión documental para el momento de hacer las transferencias al archivo central del cual ya se tiene cronograma para el año 2026.

DEPENDENCIA	% DE AVANCE EN LA ORGANIZACIÓN, CLASIFICACION Y DEPURACIÓN
-------------	--

100-20.01.1.F1

GERENCIA	100%
DIRECCION FINANCIERA	100%
AGENTES	100%
TESORERIA	100%
PRESUPUESTO	100%
CONTABILIDAD	100%
CONTRATACIÓN	100%
OFICINA ASESORA JURIDICA	100%
PQRS	100%
PREDIOS	100%
AMBIENTAL	100%
PLANEACIÓN	100%
CALIDAD	100%
SECRETARIA GENERAL	100%
PRENSA Y COMUNICACIONES	100%

3.5.2. Elaboración de procedimientos, guías, programas, actividades.

Con el fin de generar pautas en el manejo de la documentación institucional se han desarrollado, socializado y se está realizando seguimiento en la aplicación de estos lineamientos en todas las dependencias de Metrolínea S.A. a fin de garantizar que la documentación generada a partir del año 2026 sea manejada de acuerdo a las políticas nacionales de gestión documental y ley de transparencia.

TIPO DE ACTIVIDAD	NOMBRE
Sistema Integrado de Conservación, Sistema de Gestión Documentos Electrónicos de Archivo y PINAR y Transferencias Documentales	Elaboración capacitación de las actividades concernientes a los sistemas.
Oficios Recordatorios buenas prácticas Gestión Documental	Se realiza el envío de oficio cronograma y recordatorio cumplimiento requisitos para dar inicio a las transferencias documentales 05/05/2026 y 16/06/2026
Apoyo organización archivos de gestión Dirección Administrativa	Se da continuidad a la labor de apoyo con el área de Control Interno y la Secretaría General organizando contratos, multas, actas de junta directiva y asamblea, PQRS, Contrato de Concesión Dos Movilizamos S.A.

3.5.3. Capacitación.

En aras de fortalecer el conocimiento en el manejo, depuración, clasificación y archivo de la documentación institucional, se han desarrollado las siguientes capacitaciones al personal del archivo central y a todo el personal de la Institución.

TIPO DE ACTIVIDAD	NOMBRE
Socialización	Se hace recordatorio a todos los funcionarios y contratistas de la entidad sobre recomendaciones para dar cumplimiento a lineamientos y directrices establecidos por la gerencia y la dirección administrativa. 05/05/2026 y 16/06/2026
Seguimientos Ventanilla única	Se realiza el mes de junio el seguimiento a la ventanilla única.
Socialización y Capacitación	Capacitación realizada a todo el personal con respecto a la actualización de los índices de información y activos de información realizada el 05 de mayo de 2026.

3.5.4. Trabajos específicos entre abril a junio de 2026.

- Apoyo y asesoramiento por parte de la gestión documental al proceso de organización de los archivos de gestión de la Secretaría General- Contratación, multas, actas de junta directiva, actas de asamblea, PQRS, Contrato de Concesión Dos Movilizamos S.A.
- Apoyo y asesoramiento por parte de la gestión documental al proceso de organización de los archivos de gestión de la oficina de Control Interno.
- Realización de actividades estipuladas en el respectivo Plan de trabajo de la gestión documental: Cumplimiento de actividades para la implementación y seguimiento del SGDEA (Sistema de Gestión de Documentos Electrónicos de Archivo) SIC (Sistema Integrado de Conservación) PGD(Programa de Gestión Documental entre otros, Mapa de riesgos: Cumplimiento de las actividades como oficios recordatorios a funcionarios para lograr mitigar al máximo esos riesgos; Plan de acción: Cumplimiento de actividades del PINAR (Plan Institucional de Archivos) de la entidad para la vigencia 2026.
- Realización de recordatorios y cumplimientos de la normatividad a contratistas y funcionarios de la entidad en tanto a cronograma y recordatorio cumplimiento requisitos para dar inicio a las transferencias documentales.

100-20.01.1.F1

- Recordatorio mensual a la oficina de dirección de planeación y control interno de acuerdo al cronograma para realizar transferencias primarias al archivo central.
- Seguimiento a la ventanilla única.



4. GESTIÓN JURÍDICA.

4.1. PROCESOS JUDICIALES.

Relación de los procesos judiciales en curso.

Procesos Judiciales a 30 de junio de 2026

PROCESOS JUDICIALES EN CONTRA EN CURSO A JUNIO 30 DE 2026		
TIPO DE ACCION	No. DE PROCESOS	VALOR DE LAS PRETENSIONES
ACCIÓN CONTRACTUAL	4	\$56.810.942.097,00
ACCIÓN DE REPARACIÓN DIRECTA	7	\$37.172.931.184,00
ACCIÓN POPULAR	5	Sin determinar
EJECUTIVO	2	\$137.006.317,00
NULIDAD Y RESTABLECIMIENTO	1	\$2.397.246.720,00
RESTITUCIÓN INMUEBLE ARRENDADO / EJECUTIVO DESPUÉS DEL DECLARATIVO	1	\$956.102.658,00
ORDINARIO LABORAL	2	\$6.817.202.202,68
PROCESO DISOLUCIÓN, NULIDAD Y LIQUIDACIÓN DE SOCIEDADES	1	Sin determinar
TOTAL	23	\$104.291.431.178,68

De conformidad al informe entregado por los abogados litigantes externos, la calificación del riesgo, con corte a 30 de junio de 2026 en los procesos judiciales es la siguiente:

Calificación del Riesgo Procesos Judiciales en curso

CALIFICACIÓN DEL RIESGO PROCESOS JUDICIALES EN CONTRA - JUNIO 30 DE 2026			
RIESGO	CALIFICACIÓN	CANTIDAD	VALOR DE LAS PRETENSIONES
ALTO	96% A 100%	5	\$7.910.311.177,68
MEDIO ALTO	51% A 95%	0	\$ -
MEDIO	26% A 50%	14	\$96.381.120.001,00
MEDIO BAJO	11% A 25%	0	\$ -
BAJO	1%A 10%	4	\$ -
TOTAL		23	\$104.291.431.178,68

PROCESOS INICIADOS POR METROLÍNEA EN CURSO A JUNIO 30 DE 2026

100-20.01.1.F1

TIPO DE ACCIÓN	CANTIDAD	VALOR DE LAS PRETENSIONES
ACCIÓN DE NULIDAD Y RESTABLECIMIENTO DEL DERECHO	1	\$222.000.000,00
EJECUTIVO	2	\$1.827.268.323,00
ACCIÓN CONTRATUAL	1	\$2.485.000.000,00
TOTAL	4	\$4.534.268.323,00

COBRO COSTAS PROCESALES		
PROCESO	CANTIDAD	VALOR DE LAS PRETENSIONES
REPARACIÓN DIRECTA - ALFREDO VALECK	1	\$18.631.666,00
ORDINARIO LABORAL - CLAUDIA OLAYA	1	\$2.160.000,00
REPARACIÓN DIRECTA - JOSE ANTONIO OCHOA	1	\$1.160.000,00
REPARACIÓN DIRECTA - MARIA EUGENIA RINCON	1	\$7.533.333,00
FUERO SINDICAL - ELDA YANETH BECERRA GUTIERREZ	1	\$2.135.250,00
TOTAL	5	\$31.620.249,00

PROCESOS JUDICIALES INICIADOS EN CONTRA (ENERO 2 A JUNIO 30 DE 2026)

Radicado	Medio de Control	Demandante	Pretensiones	Juzgado	Estado Actual	Hecho Generador
68001310500720250012200*	Ordinario Laboral	María Elsa Ayala Figueroa, Carmen Yurley Hernández Ayala, Steven Yesid y Edgar Andrés Figueroa Hernández	\$1.439.986.106,68	Juzgado Séptimo Laboral	Contestación de la demanda Admisión y notificación de los llamados en garantía	Accidente de trabajo

PROCESOS JUDICIALES FINALIZADOS (ENERO 2 A JUNIO 30 DE 2026)

Radicado	Medio de control	Demandante	Pretensiones	Juzgado	Hecho Generador	Sentencia de Primera Instancia	Sentencia de Segunda Instancia
680013333006 20170017401*	Acción de Reparación Directa	José Dolores Vásquez, Rosa Isabel Pinzón de Vásquez, Yenny Carolina Vásquez Pinzón, José Fernando Vásquez Pinzón, Jhon Ricardo Vásquez Pinzón, Sergio Andres Vásquez Pinzón, Erika Viviana Vásquez Pinzón, Adriana Paola Vásquez Pinzón.	\$627.350.742,00	Tribunal Administrativo de Santander, M.P. Carolina Arias Ferreira	Con fundamento en los hechos sufridos por el señor José Dolores Vásquez cuando transitaba por la Calle 36 con Carrera 15 el día 5 de marzo de 2015, al ser atropellado por un vehículo de propiedad de Movilizamos S.A. causándole una serie de afectaciones a su salud física y mental sus familiares decidieron iniciar las acciones legales a las que consideraron había lugar, por lo cual se interpuso el medio de control de Reparación Directa.	30/09/2022 EN CONTRA DE METROLÍNEA METROLÍNEA PRESENTO RECURSO DE APELACION	26/02/2026 EN CONTRA DE METROLÍNEA
680013333001 20190009801*	Acción de Reparación Directa	FELIX ENRIQUE VELASQUEZ Y OTROS	\$164.328.310,00	Tribunal Administrativo de Santander Juzgado Primero Administrativo Oral del Circuito de Bucaramanga	Se inicia el presente medio de control con ocasión del accidente de tránsito ocurrido el pasado 04 de Febrero de 2017.	31/10/2022 A FAVOR DE METROLÍNEA DEMANDANTE PRESENTO RECURSO DE APELACION	27/03/2026 EN CONTRA DE METROLÍNEA
680013333002 20190026303*	Acción de Reparación Directa	Alba Marina Rodríguez Castro.	\$347.059.758,00	Tribunal Administrativo de Santander Juzgado Segundo Administrativo Oral del Circuito de Bucaramanga	Se inicia el presente medio de control con ocasión del accidente de tránsito ocurrido el pasado 02 de Junio de 2017.	22/02/2023 A FAVOR DE METROLÍNEA DEMANDANTE PRESENTO RECURSO DE APELACION	12/03/2026 A FAVOR DE METROLÍNEA
680013333009 20230028200*	Nulidad y restablecimiento del derecho	Metrolínea S.A contra Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales DIAN	\$ 248.670.000,00	Juzgado Noveno Administrativo de Bucaramanga	Sanción impuesta mediante la Resolución Sanción Números. 2022004060000545 del 13 de septiembre de 2022 y Resolución No. 1341 del 31 de agosto de 2023	26/06/2025 ADVERSA A METROLÍNEA METROLÍNEA PRESENTO RECURSO DE APELACION	29/01/2026 ADVERSA A METROLÍNEA

Anexo No. 1 Se anexa Procesos Judiciales a junio 30 de 2026

4.2. LAUDOS Y SENTENCIAS CONDENATORIAS EN FIRME PENDIENTES DE PAGO.

Se adjunta la relación de laudos y sentencias condenatorias con la respectiva liquidación de intereses a 30 de junio de 2026.

A continuación, se relacionan los ejecutivos en curso y que se encuentran incluidos en el pasivo judicial de METROLÍNEA S.A.:

EJECUTIVOS EN CONTRA EN CURSO QUE HACEN PARTE DEL PASIVO JUDICIAL A JUNIO 30 DE 2026		
DEMANDANTE	TIPO DE ACCIÓN	VALOR DE LAS PRETENSIONES
XIE S.A.	EJECUTIVO	\$43,236,956,515.00
CONSORCIO CONCOL CROMAS	EJECUTIVO	\$2,052,588,248.00
CONSORCIO CONCOL CROMAS	EJECUTIVO	\$2,014,624,444.44
ESTACIONES METROLÍNEA LTDA.	EJECUTIVO	\$685,732,484.00
ESTACIONES METROLÍNEA LTDA.	EJECUTIVO	\$95,510,934,089.00
MOVILIZAMOS S.A.	EJECUTIVO	\$110,462,488.00
ESTACIONES METROLÍNEA LTDA.	EJECUTIVO	\$79,821,917,097.00
TOTAL		\$223.433.215.365.44

Anexo No. 02 Relación de Laudos y Sentencias Condenatorias Ejecutoriadas a junio 30 de 2026.

4.3. PETICIONES, QUEJAS, RECLAMOS, SUGERENCIAS, DENUNCIAS Y FELICITACIONES.

Para el registro y radicación de correspondencia relacionada con Peticiones, Quejas, Reclamos, Sugerencias, Denuncias y Felicitaciones, METROLÍNEA S.A. ofrece a los usuarios la atención presencial a través de la ventanilla única ubicada en la sede administrativa de la entidad en un horario de atención de lunes a viernes de 7:30 a.m. a 12:00 m. y de 1:30 p.m. a 5:00 p.m.

Continuamos con la atención telefónica a través de nuestra línea 607-6929824 en el horario de atención de lunes a viernes de 7:30 a.m. a 12:00 m. y de 1:30 p.m. a 5:00 p.m.

MEDIOS DE RECEPCIÓN UTILIZADOS POR LOS USUARIOS

PQRSDF POR MEDIO RECEPCIÓN ABRIL A JUNIO DE 2026

MEDIO DE RECEPCIÓN	CANTIDAD	PORCENTAJE
Ventanilla Única	29	48%
Personal	11	18%
Telefónico	15	25%
Web	6	10%
APP	0	0%
TOTAL	61	100%

Es importante señalar que se encuentra habilitada la línea whatsapp 3015179879 por medio del cual se asesora y brinda información a los usuarios.

TIPO DE PQRSDF REGISTRADAS

TIPO DE PQRSDF ABRIL A JUNIO DE 2026

TIPO PQRS	CANTIDAD	PORCENTAJE
Peticiones	30	49%
Quejas	19	31%
Reclamos	7	11%
Sugerencias	2	3%
Denuncias	0	0%
Felicitaciones	3	5%
TOTAL	61	100%

TEMA OBJETO DE PQRSDF REGISTRADAS

TEMA OBJETO DE LA PQRSDF ABRIL A JUNIO DE 2026

TEMA	CANTIDAD	PORCENTAJE
Rutas	19	31%
Conductores	8	13%
Vehículos	7	11%
Recaudo	8	13%
Taquilleros	0	0%
CAE	0	0%
Puntos de Venta	6	10%
Consulta de Saldo Tarjeta	0	0%
Infraestructura	0	0%
Varios	13	21%
TOTAL	61	100%

Las PQRSDF del Sistema Integrado de Transporte Masivo METROLÍNEA S.A. han sido atendidas en los términos de la Ley 1755 de 2015

4.4. CONTRATACIÓN.

El artículo 14 de la Ley 1150 de 2007, modificado por el artículo 93 de la Ley 1474 de 2011, se ordena:

“Las Empresas Industriales y Comerciales del Estado, las Sociedades de Economía Mixta en las que el Estado tenga participación superior al cincuenta por ciento (50%), sus filiales y las Sociedades entre Entidades Públicas con participación mayoritaria del Estado superior al cincuenta por ciento (50%), estarán sometidas al Estatuto General de Contratación de la Administración Pública, con excepción de aquellas que desarrollen actividades comerciales en competencia con el sector privado y/o público, nacional o internacional o en mercados regulados, caso en el cual se regirán por las disposiciones legales y reglamentarias aplicables a sus actividades económicas y comerciales, sin perjuicio de lo previsto en el artículo 13 de la presente ley. Se exceptúan los contratos de ciencia y tecnología, que se regirán por la Ley 29 de 1990 y las disposiciones normativas existentes.”

Que en el artículo 13 de la Ley 1150 de 2007 se dispone:

“las entidades estatales que por disposición legal cuenten con un régimen contractual excepcional al del Estatuto General de Contratación de la Administración Pública, aplicarán en desarrollo de su actividad contractual, acorde con su régimen legal especial, los principios de la función administrativa y de la gestión fiscal de que tratan los artículos 209 y 267 de la Constitución Política, respectivamente según sea el caso y estarán sometidas al régimen de inhabilidades e incompatibilidades previsto legalmente para la contratación estatal.”

Así las cosas, METROLÍNEA S.A., no se rige por el estatuto general de la Contratación Pública en Colombia, sino que reviste un régimen especial y se rige por su manual de contratación, el cual mediante Resolución No. 147 del 13 de agosto 2019, fue aprobado y adoptado por la Junta Directiva de la Sociedad Metrolínea S.A. y de acuerdo con el mismo la forma de selección es de acuerdo a las siguientes cuantías:

INVITACIÓN ABIERTA O PÚBLICA: Esta modalidad se aplica para:

Los contratos cuyo valor supere los seiscientos (600) salarios mínimos mensuales legales vigentes.

INVITACIÓN PRIVADA: La modalidad de selección de invitación privada se realizará en los siguientes eventos:

Cuando la cuantía exceda de doscientos (200) y sea inferior a seiscientos (600) salarios mínimos legales mensuales vigentes

CONTRATACIÓN DIRECTA: Esta modalidad se aplica para:

Cuando en la contratación, cualquiera sea el objeto, la cuantía sea igual o inferior a doscientos (200) SMLMV. vigentes.

ACTIVIDAD CONTRACTUAL II TRIMESTRE VIGENCIA 2026 METROLÍNEA SA.

MODALIDAD DE SELECCIÓN	NUMERO DE CONTRATOS	VALOR
INVITACIÓN PUBLICA	3	\$1.725.491.054
INVITACIÓN PRIVADA	0	=0=
CONTRATACIÓN DIRECTA	14	\$226.253.212
TOTAL CONTRATOS I TRIMESTRE	17	-----
VALOR TOTAL		\$1.951.744.266

Se anexa al presente en formato Excel, cuadro de contratación donde se puede evidenciar el detalle de cada proceso contractual.

Anexo No. 3: Se anexa cuadro de contratación del Segundo Trimestre de 2026.

4.5. TALENTO HUMANO.

La oficina de Talento Humano de la mano de la secretaria general, inicio la ejecución del cronograma de actividades incluida en los Planes Estratégicos de Talento Humano, plan institucional de Capacitación, plan institucional Bienestar, y el Plan anual de trabajo del SG SST, entre otros, con el objetivo de crear espacios que contribuyan a mejorar la calidad de vida de los trabajadores y sus familias, generando sentido de pertenencia y productividad.

Teniendo en cuenta la articulación de la estructura con las rutas del valor estipuladas en el desarrollo del Plan Estratégico de Talento Humano, con el apoyo de la caja de compensación, la ARL y algunas EPS, se ejecuta actividades de integración, capacitación y bienestar para los trabajadores de Metrolínea S.A.

Entre otras actividades se destacan:

1. Capacitación Toma de conciencia frente al respeto y la inclusión en la atención a personas con discapacidad, y la Diversidad Sexual.
2. Jornada de bienestar limpieza facial, masaje de cuello y espalda, y scanner de resonancia magnética.
3. Jornada de capacitación sobre Prevención del estrés laboral.
4. Reconocimiento a las madres y padres de la entidad Metrolínea S.A.
5. Jornada de capacitación sobre Procrastinación.
6. En el marco de los objetivos de la oficina de Talento Humano junto de la mano del SG SST y la ARL, inicia la creación ejecución de actividades en identificación de peligros, y perfil sociodemográfico, así como actividades de prevención en salud mental y estrés.
7. Jornadas de socialización del Código de integridad y reconocimiento a la labor del Servidor Público.
8. Reconocimiento en las fechas de cumpleaños de los trabajadores de la entidad.

Desde el área de Talento Humano se continua en la coordinación de la administración de la información correspondiente a la nómina y planta de cargos de la entidad, para el proceso de información y pagos de las prestaciones sociales, así como el archivo de la documentación específica en los expedientes de las historias laborales.



“ El valor del servidor público se refleja en su compromiso con la ciudadanía. ”

metrolínea
nos mueve



5. GESTIÓN SOCIAL Y COMUNICACIONES.

5.1. GESTIÓN SOCIAL.

En este trimestre no se ejecutaron obras de infraestructura en el Sistema, por lo cual no se reporta informe de acciones ejecutadas en los programas de gestión social en obra.

▪ Campaña de expectativa - Beneficio tarifario

Se llevó a cabo una campaña de expectativa en las instalaciones de las Unidades Tecnológicas de Santander (UTS), con el propósito de informar a la comunidad estudiantil y al personal administrativo sobre las rutas disponibles, el uso de la aplicación SITME y el proceso para acceder al beneficio tarifario. Durante la jornada, también se realizaron las inscripciones de los estudiantes que cumplían con los requisitos establecidos para ser beneficiarios del programa.



Mesas de armonización a las Políticas Públicas Municipales.

Se participó en las mesas de armonización convocadas por la Alcaldía de Bucaramanga para la revisión y ajuste de las metas asignadas a las diferentes políticas públicas municipales, entre ellas las de Mujer y Equidad de Género, Juventudes, Vejez y Orientaciones Sexuales e Identidades de Género Diversas (OSIGD).

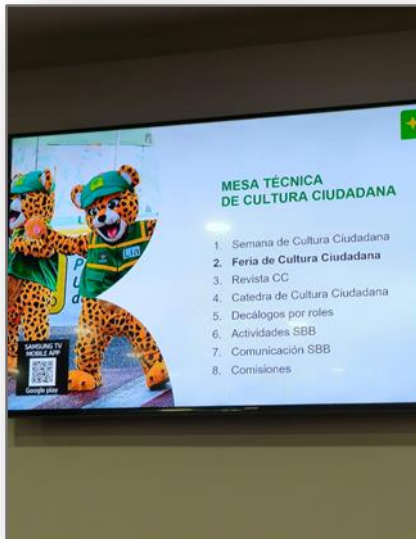
De igual manera, se participó en la mesa de trabajo sobre enfermedades huérfanas del municipio de Bucaramanga, contribuyendo al análisis y fortalecimiento de las acciones orientadas a esta población.



Estrategia de Cultura Ciudadana "Ser Buen Bumangués"

Se participó en las jornadas de promoción de la estrategia "Ser Buen Bumangués", liderada por la Alcaldía de Bucaramanga, con el propósito de fortalecer la cultura ciudadana mediante la promoción de la sana convivencia, el respeto por las normas de tránsito, la protección del medio ambiente y el cuidado del espacio público.

Durante las actividades se socializó el decálogo de buenas prácticas que orienta esta estrategia, incentivando comportamientos responsables relacionados con la movilidad segura, la resolución pacífica de conflictos, el mantenimiento de entornos limpios y el respeto por los animales de compañía. Estas acciones contribuyen al fortalecimiento del sentido de pertenencia y la corresponsabilidad ciudadana, promoviendo una convivencia armónica y el cuidado de la "Ciudad Bonita".



5.2. GESTIÓN COMUNICACIONES.

Durante el segundo trimestre de la vigencia 2026, la gestión de la Oficina de Prensa y Comunicaciones de Metrolínea S.A. continuó consolidándose como un componente estratégico para el acompañamiento institucional del proceso de recuperación del Sistema Integrado de Transporte Metropolitano – SITME, fortaleciendo la articulación entre la Gerencia y las diferentes dependencias de la entidad para garantizar una comunicación transparente, oportuna y orientada al servicio de la ciudadanía. Las acciones desarrolladas estuvieron alineadas con los objetivos del Plan de Gestión Institucional, permitiendo comunicar de manera clara los principales avances alcanzados en la implementación del nuevo modelo operacional del sistema.

100-20.01.1.F1

Durante este periodo se consolidó uno de los hitos más relevantes del proceso de transición del SITME: la culminación de la primera etapa del esquema de transición para la recuperación del sistema, hecho que marcó el inicio de una nueva fase enfocada en el fortalecimiento de la operación y la optimización de los recursos institucionales. En este contexto, la Oficina de Prensa y Comunicaciones lideró la estrategia informativa para dar a conocer a la opinión pública la finalización del contrato de arrendamiento de los buses padrón duales, decisión técnica y financiera que permitió orientar los esfuerzos institucionales hacia el fortalecimiento de las rutas alimentadoras y complementarias operadas por el Transporte Público Colectivo (TPC), garantizando una prestación del servicio más eficiente, sostenible y articulada con las necesidades de movilidad del área metropolitana.

De igual manera, la estrategia comunicacional estuvo enfocada en socializar los nuevos lineamientos del proceso de recuperación del SITME, destacando las inversiones priorizadas para la siguiente fase del proyecto, entre ellas la puesta en marcha del Plan de Recuperación de la Infraestructura del Sistema, orientado a la intervención, adecuación y rehabilitación de estaciones y demás activos que fueron objeto de vandalismo y deterioro durante los años de suspensión operacional. Este anuncio representó el principal hecho institucional del segundo trimestre y fue ampliamente divulgado mediante ruedas de prensa, boletines informativos, contenidos audiovisuales y campañas digitales, permitiendo informar a la ciudadanía sobre el compromiso de Metrolínea S.A. con la recuperación progresiva de la infraestructura del sistema.

Como parte del fortalecimiento de la comunicación pública, también se desarrolló una estrategia pedagógica para acompañar la implementación del Subsidio Tarifario o Tarifa Diferencial, iniciativa orientada a facilitar el acceso al transporte público para poblaciones beneficiarias. En coordinación con las autoridades territoriales y entidades aliadas, se realizaron jornadas de socialización en instituciones educativas, universidades, ferias institucionales, parques, barrios, comunas y demás espacios de participación ciudadana, acercando la información directamente a los potenciales beneficiarios y resolviendo inquietudes sobre los requisitos, el proceso de inscripción y el funcionamiento del beneficio. Estas acciones permitieron ampliar el alcance de la estrategia de comunicación y fortalecer la apropiación ciudadana de este importante programa social.

Durante el segundo trimestre también se fortaleció la divulgación permanente de la operación del SITME mediante campañas de información relacionadas con la actualización de rutas, horarios, frecuencias, puntos de abordaje, recomendaciones para los usuarios y promoción de los diferentes canales tecnológicos implementados para mejorar la experiencia de viaje, incluyendo la aplicación móvil, los sistemas de recaudo electrónico, los mecanismos digitales de atención al usuario y los canales institucionales de información en tiempo real.

En articulación con las áreas técnicas, operativas y administrativas, la Oficina de Prensa y Comunicaciones continuó acompañando la ejecución de las diferentes estrategias institucionales, garantizando la difusión permanente de las decisiones adoptadas durante el proceso de recuperación del sistema, promoviendo la transparencia en la gestión pública y fortaleciendo la confianza ciudadana frente al nuevo modelo de operación.

En desarrollo de estos objetivos, se mantuvo el fortalecimiento de los canales institucionales de comunicación, garantizando un flujo permanente, bidireccional y transparente de información con los diferentes grupos de valor, incluyendo usuarios, medios de comunicación, entidades

100-20.01.1.F1

territoriales, instituciones educativas, gremios, comunidades y colaboradores internos, quienes desempeñaron un papel fundamental en la difusión y apropiación de los avances alcanzados durante esta etapa.

En el marco del Plan Estratégico de Comunicaciones, se dio continuidad a la integración de medios tradicionales, plataformas digitales y herramientas tecnológicas para ampliar la cobertura de los mensajes institucionales, mejorar la interacción con la ciudadanía y consolidar una estrategia de comunicación cercana, pedagógica y orientada al fortalecimiento de la imagen institucional.

Los principales canales de comunicación institucional utilizados durante el periodo fueron:

Boletines de prensa: principal mecanismo oficial para divulgar los avances de la segunda etapa del proceso de recuperación del SITME, las decisiones institucionales y los principales hitos de gestión.

Redes sociales institucionales: difusión en tiempo real de información de servicio, campañas pedagógicas, rendición de cuentas y contenidos audiovisuales dirigidos a los usuarios.

Página web institucional: publicación de información oficial, comunicados, noticias, documentos técnicos y campañas de interés ciudadano.

Mensajería instantánea (WhatsApp): canal de comunicación directa con medios de comunicación, líderes comunitarios, grupos institucionales y aliados estratégicos.

Material gráfico y pedagógico: diseño y distribución de piezas informativas para la socialización del subsidio tarifario, campañas de cultura ciudadana y divulgación de la operación del sistema.

Correo electrónico institucional: atención formal de solicitudes, requerimientos y coordinación interinstitucional.

Medios de comunicación: articulación permanente con prensa, radio, televisión y plataformas digitales para la difusión de los principales anuncios institucionales.

Jornadas territoriales y espacios comunitarios: participación en instituciones educativas, universidades, ferias, parques, barrios y eventos ciudadanos para fortalecer la comunicación directa con la comunidad.

Alianzas estratégicas: coordinación con entidades públicas, autoridades locales y organizaciones aliadas para ampliar el alcance de las campañas institucionales.

De esta manera, la Oficina de Prensa y Comunicaciones orientó su gestión durante el segundo trimestre de 2026 a consolidar una estrategia integral de comunicación que acompañó la culminación de la primera etapa del esquema de transición del SITME, fortaleció el posicionamiento institucional de Metrolínea S.A., visibilizó el inicio de la recuperación de la infraestructura del sistema y promovió la apropiación ciudadana de programas estratégicos como el subsidio tarifario, contribuyendo al fortalecimiento de la confianza pública y al proceso de recuperación del transporte masivo en el área metropolitana.

Informe 2do trimestre 2026				
No. Boletines	No. Publicaciones en redes sociales	No. impactos en medios	No. Piezas y Videos	No. Cubrimientos de prensa
8	416	62	63	11

5.2.1. Boletines de Prensa.

En el segundo trimestre del año 2026 se realizaron 8 boletines de prensa debidamente cargados a entre la página web www.metrolinea.gov.co y/o en nuestras redes sociales relacionados con la nueva operación SITME, socialización de tarifa diferencial, concurso de arquitectura en estaciones, finalización de contrato de arrendamiento de buses padrones, ajustes en la operación del sistema, campañas de cultura vial, ferias, gestión institucional, entre otros temas de interés.

BOLETINES		
Titular	Fecha	link
CAPTURADO EN FLAGRANCIA SUJETO PRESUNTAMENTE INVULADO AL DESMANTELAMIENTO Y VENTA ILEGAL DE INFRAESTRUCTURA DEL SISTEMA DE TRANSPORTE MASIVO	28 mayo 2026	https://www.metrolinea.gov.co/v3.0/boletin-de-prensa-capturado-en-flagrancia-sujeto-presuntamente-vinvulado-al-desmantelamiento-y-venta
SITME ajusta sus rutas para servirle mejor — A partir del 31 de mayo	29 mayo 2026	https://www.metrolinea.gov.co/v3.0/sitme-ajusta-sus-rutas-para-servirle-mejor-partir-del-31-de-mayo-2283
Metrolínea ajusta temporalmente sus horarios de operación por vacaciones en colegios y universidades del Área Metropolitana de Bucaramanga.	16 junio 2026	https://www.metrolinea.gov.co/v3.0/metrolinea-ajusta-temporalmente-sus-horarios-de-operacion-por-vacaciones-en-colegios-y-universidades
Metrolínea informa ajustes operacionales por temporada de vacaciones	15 junio 2026	https://www.instagram.com/p/DZpqn7pHCOW/?igsh=MWl1eHljMHPzanJwaQ==
SITME SUPERA LOS 3.6 MILLONES DE VALIDACIONES Y CONSOLIDA SU	4 junio 2026	https://www.instagram.com/p/DZLLGDznFSI/?igsh=N25wcWtxZjZxdTMz

CRECIMIENTO EN 2026		
SITME AJUSTA SUS RUTAS PARA SERVIRLE MEJOR A PARTIR DEL 31 DE MAYO	30 mayo 2026	https://www.instagram.com/p/DY-GTTaEfi8/?igsh=MWQ2Mnh2ZmFjNzU3Mw==
AVANZA LA LUCHA CONTRA ES DESMANTELAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA DE METROLÍNEA	27 mayo 2026	https://www.instagram.com/p/DY4u28MEY6r/?igsh=bTFzeXN2MWUyb3dp
La Gerencia de Metrolínea S.A. informa sobre los hechos ocurridos en Estación Portal Girón	7 mayo 2026	https://www.instagram.com/p/DYCslsVkbS1/?igsh=Ynl3ZTN5Y2l2dmJ2

5.2.2. Página web y grupos de difusión.

Desde la Oficina de Prensa y Comunicaciones de Metrolínea S.A. – SITME, y en el marco del Informe de Gestión correspondiente al segundo trimestre de la vigencia 2026, se fortaleció la estrategia de difusión institucional mediante la producción, publicación y circulación permanente de boletines informativos, orientados a comunicar de manera transparente los principales avances del proceso de recuperación del Sistema Integrado de Transporte Metropolitano (SITME), consolidando la página web institucional y los grupos de difusión como canales estratégicos para el relacionamiento con los medios de comunicación, las entidades públicas y la ciudadanía.

Durante este periodo, los boletines de prensa publicados en la sección "Noticias" del portal web institucional y distribuidos a través de los grupos de difusión de WhatsApp —entre ellos "SITME Periodistas", "Boletines de Prensa SITME", "Prensa Santander", "Prensa Alcaldía de Bucaramanga", así como otros canales institucionales— permitieron mantener una cobertura superior a 500 periodistas y líderes de opinión de medios regionales y nacionales, garantizando la divulgación oportuna de las decisiones estratégicas adoptadas por la entidad y fortaleciendo el posicionamiento institucional del proceso de recuperación del sistema.

Los contenidos publicados durante el segundo trimestre estuvieron enfocados en divulgar el principal hito institucional de la vigencia: la culminación de la primera etapa del esquema de transición para la recuperación del SITME, proceso que comprendió la finalización del contrato de arrendamiento de los buses padrón duales y la transición hacia un nuevo modelo operacional orientado a fortalecer las rutas alimentadoras y complementarias del Transporte Público Colectivo (TPC). Esta estrategia comunicativa permitió explicar de manera pedagógica a la ciudadanía las razones técnicas, operativas y financieras que sustentan esta decisión, resaltando su contribución a la optimización de los recursos públicos y al fortalecimiento progresivo del sistema de transporte.

De igual manera, los boletines institucionales acompañaron la divulgación del Plan de Recuperación de la Infraestructura de Metrolínea, iniciativa presentada públicamente durante este trimestre y que contempla la intervención, rehabilitación y recuperación gradual de estaciones, portales y demás infraestructura afectada por actos de vandalismo y deterioro. Esta información permitió

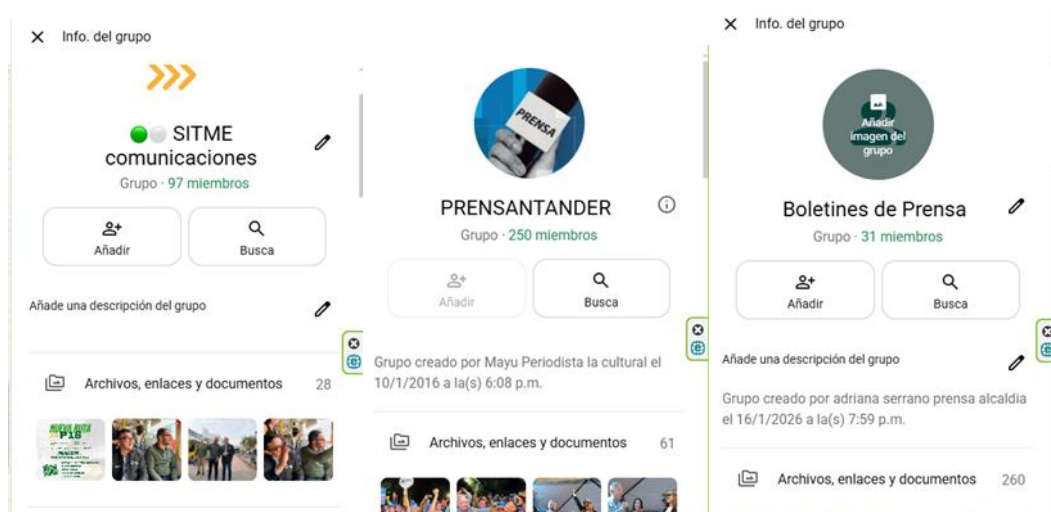
100-20.01.1.F1

mantener informada a la ciudadanía sobre las inversiones priorizadas para avanzar hacia la reactivación integral del sistema y fortalecer la confianza de los diferentes grupos de interés.

Como parte de la estrategia de comunicación pública, la Oficina de Prensa y Comunicaciones también lideró la difusión de las jornadas de socialización del Subsidio Tarifario o Tarifa Diferencial, informando permanentemente sobre los requisitos, beneficios y mecanismos de acceso al programa. Estas acciones fueron divulgadas a través del portal web y de los grupos institucionales, acompañando las jornadas desarrolladas en instituciones educativas, universidades, ferias de servicios, parques, barrios, comunas y demás escenarios de participación ciudadana, ampliando el alcance de la información y promoviendo el acceso de la población beneficiaria a este importante incentivo para el uso del transporte público.

Adicionalmente, durante el segundo trimestre se fortaleció la publicación de contenidos relacionados con la operación del SITME, incluyendo información sobre modificaciones operacionales, fortalecimiento de rutas alimentadoras y complementarias, campañas de cultura ciudadana, avances en la modernización tecnológica del sistema, funcionamiento de la SITME App, canales de atención al usuario y demás acciones orientadas a mejorar la experiencia de viaje y la apropiación del sistema por parte de la comunidad.

La gestión articulada entre la página web institucional y los grupos de difusión permitió consolidar un canal permanente de comunicación con medios de comunicación, autoridades locales, líderes comunitarios y ciudadanía en general, garantizando la circulación de información oficial, reduciendo la desinformación y fortaleciendo la transparencia institucional durante una de las etapas más importantes del proceso de recuperación del SITME. Como resultado, estos canales continuaron posicionándose como herramientas estratégicas para la difusión de la gestión institucional y el acompañamiento comunicacional de los principales hitos alcanzados durante el segundo trimestre de 2026.



5.2.3. Página web con las noticias publicadas de Metrolínea.



5.2.4. Redes Sociales.

Desde la gestión estratégica de las redes sociales institucionales de Metrolínea S.A. – SITME, durante el segundo trimestre de la vigencia 2026 se fortaleció la producción, difusión y posicionamiento de contenidos digitales orientados a informar a la ciudadanía sobre los principales avances del proceso de recuperación del Sistema Integrado de Transporte Metropolitano (SITME), consolidando estos canales como herramientas fundamentales para la comunicación directa, la pedagogía ciudadana y la transparencia institucional.

En este contexto, las plataformas oficiales Facebook, Instagram, X y YouTube fueron utilizadas de manera permanente para la divulgación de información de interés público, mediante la publicación de contenidos informativos, pedagógicos, audiovisuales y de servicio, dirigidos tanto a usuarios del sistema como a medios de comunicación, entidades aliadas y ciudadanía en general. La estrategia digital estuvo alineada con los principales hitos institucionales del periodo y permitió mantener una comunicación constante sobre las decisiones adoptadas en el marco del proceso de recuperación del SITME.

Durante el segundo trimestre, las redes sociales concentraron sus esfuerzos en la divulgación del principal hito institucional de la vigencia: la culminación de la primera etapa del esquema de transición para la recuperación del SITME, proceso que incluyó la finalización del contrato de arrendamiento de los buses padrón duales y el inicio de una nueva fase orientada al fortalecimiento de las rutas alimentadoras y complementarias operadas por el Transporte Público Colectivo (TPC). A través de piezas gráficas, videos informativos, comunicados digitales y contenidos pedagógicos, se socializaron los beneficios de esta decisión, destacando la optimización de los recursos disponibles y la priorización de inversiones estratégicas para la recuperación integral del sistema.

De igual manera, se desarrolló una amplia estrategia digital para informar a la ciudadanía sobre la puesta en marcha del Plan de Recuperación de la Infraestructura de Metrolínea, iniciativa que contempla la intervención progresiva de estaciones, portales y demás activos del sistema que fueron afectados por actos de vandalismo y deterioro durante los años de suspensión operacional. Este proceso fue acompañado mediante campañas informativas, publicaciones institucionales y contenidos audiovisuales que permitieron visibilizar el compromiso de la entidad con la recuperación de la infraestructura y la consolidación de un sistema de transporte más eficiente y sostenible.

Las redes sociales también desempeñaron un papel fundamental en la socialización del Subsidio Tarifario o Tarifa Diferencial, difundiendo de manera permanente información sobre requisitos, beneficios, población objetivo y mecanismos de acceso al programa. Como apoyo a las jornadas presenciales realizadas en instituciones educativas, universidades, ferias de servicios, parques, barrios y demás espacios comunitarios, se diseñaron campañas digitales orientadas a ampliar el alcance de la información y promover la vinculación de los potenciales beneficiarios a esta estrategia de movilidad con enfoque social.

Adicionalmente, estos canales fueron utilizados para comunicar información relacionada con la operación diaria del sistema, incluyendo actualizaciones sobre rutas alimentadoras y complementarias, horarios de servicio, recomendaciones de uso, campañas de cultura ciudadana, novedades operacionales, canales de atención al usuario y herramientas tecnológicas disponibles

para mejorar la experiencia de viaje. De igual forma, se promovió el uso de la SITME App y de los diferentes mecanismos digitales implementados para fortalecer la interacción con los usuarios.

Las redes sociales continuaron consolidándose como un canal estratégico de atención al ciudadano, permitiendo la interacción permanente y en tiempo real con la comunidad usuaria para resolver inquietudes, orientar sobre los servicios prestados y atender requerimientos relacionados con la operación del sistema. En este sentido, la estrategia digital mantuvo un enfoque centrado en la generación de contenidos de valor, oportunos y de interés público, fortaleciendo el relacionamiento institucional y contribuyendo a la construcción de confianza ciudadana durante una etapa clave para la recuperación y fortalecimiento del SITME.

II TRIMESTRE 2026			
	FACEBOOK/ 22.170 seguidores	X (antes Twitter) / 14.821 seguidores	INSTAGRAM/ 7.352 seguidores
Publicaciones	163	79	174

Tabla: Cuadro de seguidores y noticias publicadas en 2026.

5.2.5. Piezas Audiovisuales.

Desde la estrategia de producción de piezas audiovisuales de la Oficina de Prensa y Comunicaciones de Metrolínea S.A. – SITME, durante el segundo trimestre de la vigencia 2026 se fortalecieron las acciones de comunicación visual orientadas a informar, educar y generar apropiación ciudadana sobre los avances del proceso de recuperación del Sistema Integrado de Transporte Metropolitano (SITME), en concordancia con el Plan Estratégico de Comunicaciones y los lineamientos institucionales definidos para esta nueva etapa de consolidación operacional.

En este periodo, la producción audiovisual estuvo enfocada en acompañar el principal hito institucional del trimestre: la culminación de la primera etapa del esquema de transición para la recuperación del SITME, mediante la elaboración y difusión de piezas informativas que explicaron de manera clara y pedagógica la finalización del contrato de arrendamiento de los buses padrón duales, así como los beneficios de esta decisión para el fortalecimiento de las rutas alimentadoras y complementarias del Transporte Público Colectivo (TPC), optimizando la integración del sistema y priorizando una operación más eficiente y sostenible.

De igual manera, se desarrolló una campaña audiovisual para la divulgación del Plan de Recuperación de la Infraestructura de Metrolínea, considerado el principal anuncio institucional del segundo trimestre. A través de videos institucionales, infografías, animaciones, fotografías comparativas y piezas gráficas para medios digitales, se socializaron las acciones previstas para la rehabilitación de estaciones, portales y demás infraestructura afectada por actos de vandalismo, permitiendo informar a la ciudadanía sobre las inversiones priorizadas para la recuperación progresiva del sistema y fortalecer la confianza en la gestión institucional.

Paralelamente, la estrategia audiovisual respaldó la implementación del Subsidio Tarifario o Tarifa Diferencial, mediante la producción de contenidos pedagógicos orientados a explicar los requisitos, beneficios y procedimientos para acceder al incentivo. Estas piezas fueron utilizadas durante las

100-20.01.1.F1

jornadas de socialización realizadas en instituciones educativas, universidades, ferias institucionales, parques, barrios, comunas y demás espacios de participación ciudadana, contribuyendo a ampliar el conocimiento del programa y facilitar el acceso de los potenciales beneficiarios.

Asimismo, se diseñaron y difundieron piezas informativas relacionadas con la operación del SITME, incluyendo actualizaciones sobre rutas alimentadoras y complementarias, horarios de operación, recomendaciones para los usuarios, campañas de cultura ciudadana, funcionamiento de la SITME App, medios de pago electrónicos, canales de atención y demás contenidos orientados a mejorar la experiencia del usuario y fortalecer la comunicación permanente con la comunidad.

La estrategia contempló la producción de contenidos en formatos adaptados a las diferentes plataformas digitales, incluyendo videos institucionales en formatos vertical y horizontal, cápsulas informativas, animaciones, infografías, artes gráficos, fotografías, reels y recursos multimedia, todos desarrollados bajo los lineamientos del Manual de Identidad Corporativa y enfocados en garantizar una comunicación moderna, accesible y de alto impacto visual.

Como resultado de esta gestión, durante el segundo trimestre se consolidó una producción permanente de piezas audiovisuales y gráficas que respaldó la totalidad de las campañas institucionales desarrolladas por Metrolínea S.A. – SITME, fortaleciendo la difusión de los principales avances operacionales, la socialización de proyectos estratégicos, el relacionamiento con la ciudadanía y el posicionamiento institucional del proceso de recuperación del sistema de transporte metropolitano.



VACACIONES LEO recreativas GRATIS

LUNES 22 JUN
PLASTICUENTOS
 TALLER DE PLASTILINA
 Narramos aventuras únicas a través del mágico mundo de la plastilina.
 Materiales: Plastilina, Colbón, hoja de cartulina / cartón paja, cartón de caja, pafitos húmedos

MARTES 23 JUN
AULA VERDE VIAJERA
 SUPER AMIGOS DEL PLANETA:
 Leamos, juguemos y transformemos!
 Exploraremos historias, jugaremos y crearemos juntos para cuidar nuestro planeta.
 Materiales: Pafitos húmedos

MIÉRCOLES 24 JUN
EXPRESARTE
 TALLER ARTÍSTICO:
 El arte habla donde las palabras no pueden explicar.
 ¡habilidades lectoras y escritoras pintadas!
 Materiales: Pinceles, pafitos húmedos, delantal o ropa descartable.

JUEVES 25 JUN
JUGUETE LITERARIO
 TALLER CREATIVO
 Reciclar, crear y jugar:
 una aventura donde la imaginación no tiene límites.
 Materiales: cartuchera, Silicona Líquida, tapas reciclaje, decoraciones a gusto.

VIERNES 26 JUN
PICNIC IN DOOR
 TALLER DINÁMICO CREATIVO
 Integración, picnic en sala, tarde de película, crispetas, snacks.....
 (almohadas, cojines, cobija...)

Punto de lectura
METROLIBRO
 (Estación Provenza Metrolínea)

2:00 pm a 4:00 pm

metrolínea
 nos mueve

5.2.6. Impacto de Prensa.

Durante el último trimestre del año, se registran 71 impactos de prensa en grandes sistemas de noticias a través de sus impresos, programas de televisión y canales de redes sociales, entre ellas Red Más, Alerta Santanderes, Caracol, RCN, El Colombiano, El Espectador, Vanguardia, QHubo, La W Radio, Infobae, canal TRO.



5.2.7. Campañas.

Desde la articulación estratégica de las campañas institucionales de Metrolínea S.A. – SITME, durante el segundo trimestre de la vigencia 2026 se fortaleció la ejecución de acciones de comunicación desarrolladas de manera coordinada con la Alcaldía de Bucaramanga y las entidades del orden metropolitano, orientadas a informar de manera oportuna a la ciudadanía sobre los avances del proceso de recuperación del Sistema Integrado de Transporte Metropolitano (SITME), promover la cultura ciudadana y consolidar la confianza de los usuarios frente a las decisiones adoptadas para garantizar la sostenibilidad del sistema.

En este periodo, la estrategia de campañas estuvo enfocada en la divulgación del principal hito institucional del trimestre: la culminación de la primera etapa del esquema de transición para la recuperación del SITME, mediante una campaña pedagógica dirigida a explicar a la ciudadanía la finalización del contrato de arrendamiento de los buses padrón duales y la implementación de un nuevo modelo operacional orientado al fortalecimiento de las rutas alimentadoras y complementarias del Transporte Público Colectivo (TPC). A través de piezas gráficas, videos institucionales, infografías, publicaciones digitales y contenidos audiovisuales, se comunicaron los beneficios operacionales, técnicos y financieros de esta decisión, destacando la optimización de los recursos públicos y la priorización de inversiones para la recuperación integral del sistema.

Como parte de esta estrategia, se desarrolló una campaña de comunicación para la presentación pública del Plan de Recuperación de la Infraestructura de Metrolínea, mediante la cual se socializaron las intervenciones proyectadas para la rehabilitación de estaciones, portales y demás infraestructura afectada por actos de vandalismo. Esta campaña permitió informar a la ciudadanía sobre el inicio de una nueva etapa de inversiones orientadas a recuperar los activos del sistema,

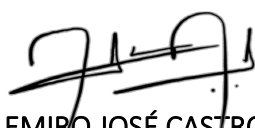
mejorar las condiciones de acceso para los usuarios y avanzar hacia la consolidación de un servicio de transporte más seguro, moderno y eficiente.

De manera complementaria, se diseñó e implementó una campaña institucional para la promoción del Subsidio Tarifario o Tarifa Diferencial, orientada a divulgar sus beneficios, requisitos y mecanismos de acceso entre los diferentes grupos poblacionales priorizados. La estrategia fue desarrollada mediante jornadas de socialización en instituciones educativas, universidades, ferias institucionales, parques, barrios, comunas y otros espacios de participación ciudadana, apoyada con material gráfico, piezas audiovisuales y contenidos digitales que facilitaron la comprensión del programa y promovieron el acceso de los potenciales beneficiarios.

Asimismo, durante el segundo trimestre se ejecutaron campañas permanentes de información de servicio relacionadas con la operación del SITME, incluyendo el fortalecimiento de las rutas alimentadoras y complementarias, actualización de horarios y frecuencias, promoción de los canales digitales de atención al usuario, uso de la SITME App, medios electrónicos de pago, campañas de cultura ciudadana y recomendaciones para el uso adecuado de la infraestructura del sistema.

Estas campañas permitieron consolidar una comunicación institucional cercana, pedagógica y transparente, fortaleciendo el posicionamiento de Metrolínea S.A. – SITME como entidad líder del proceso de recuperación del sistema de transporte metropolitano. De igual manera, contribuyeron a ampliar el alcance de los mensajes institucionales, mejorar la interacción con la ciudadanía y acompañar la implementación de las principales decisiones estratégicas adoptadas durante el segundo trimestre de 2026, consolidando las redes sociales y los canales digitales como herramientas fundamentales para la información, la participación y la apropiación ciudadana del sistema.



EMIRO JOSÉ CASTRO MEZA
Gerente General
Metrolínea S.A.

Consolidó: Leticia Plata Romero/P.E. Gestión de Planes, Programas y Proyectos – E. 

Proyectó: Luis Alberto Greco Navarro – Director Administrativo.

Proyectó: Henry Mauricio Gamboa Santa – Director de Operaciones.

Proyectó: Sandra Milena Gelves Ayala – Prof. de Operaciones.

Proyectó: Ramiro Alberto Díaz – Prof. de Operaciones.

Proyectó: Olga Lucia Gaitán Parra – Prof. Secretaria General.

Proyectó: Luz Marina Peña Quitian – Prof. Talento Humano.

Proyectó: Oviel Mendoza Guerrero – Prof. Presupuesto.

Proyectó: Candelaria Daza Benítez – P.E. Contadora.

Proyectó: Huber Arley Ochoa – Profesional Secretaria General.

Proyectó: Trina María Rodríguez – P.U.I. Cultura

Proyecto: Antonio Luis Paredes Molina – P.E. Prensa y Comunicaciones.

