

2026

Informe

de Gestión

SITM METROLÍNEA S.A.
1 er trimestre 2026



CONTENIDO

1.	GESTIÓN DE LA OPERACIÓN.	4
1.1.	PLANEACIÓN DE SERVICIOS.	4
1.2.	GESTIÓN DE LA OFERTA.	18
1.3.	GESTIÓN DE LA DEMANDA.	19
1.4.	INFRAESTRUCTURA.	23
1.4.1.	Bucaramanga.	23
1.4.2.	Girón.	29
1.4.3.	Piedecuesta.	31
1.4.4.	Floridablanca.	34
1.4.5.	Mantenimiento a la Infraestructura.	42
2.	GESTIÓN DE PLANEACIÓN.	43
2.1.	GESTIÓN AMBIENTAL.	43
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.	54
3.3.	GESTIÓN TIC.	56
3.3.1.	Renovación y realización de contrato con Consultoría de Colombia S.A.S. y contrato de soporte para el software contable de la entidad SYSMAN.	56
3.3.2.	Gestión de copias de seguridad de la información de la entidad.	56
3.3.3.	Cargue de información.	57
3.3.4.	Mantenimiento y actualización.	57
3.3.5.	Campañas informativas.	58
3.4.	GESTIÓN MERCADEO.	58
3.4.1.	Envío de propuestas financieras.	58
3.4.2.	Ingresos colaterales por arrendamientos de espacios.	59
3.4.3.	Proyecto Vallas.	59
3.4.4.	Campaña de fidelización – Conmemoración día internacional de la mujer.	60
3.4.5.	Alianzas comerciales.	60
3.4.6.	Propuestas de arrendamiento zonas comunes – Estación Provenza Occidental.	61
3.4.7.	Recorrido VANTI.	61
3.4.8.	Propuesta comercial Previsora.	62
3.4.9.	Feria METROEMPRENDE.	63
3.4.10.	Alianza Fundación Filarmónica de Santander.	63
3.4.11.	Medios de pago.	63
3.4.12.	Supervisión contrato WOM (PARTNERS TELECOM)	64
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 enero a marzo de 2026.	66
4.	GESTIÓN JURÍDICA.	67
4.1.	PROCESOS JUDICIALES.	67
4.2.	SENTENCIAS CONDENATORIAS EN FIRME.	70

4.3.	PETICIONES, QUEJAS, RECLAMOS, SUGERENCIAS, DENUNCIAS Y FELICITACIONES.	70
4.4.	CONTRATACIÓN.	72
4.5.	TALENTO HUMANO.	73
5.	GESTIÓN SOCIAL Y COMUNICACIONES.	74
5.1.	GESTIÓN SOCIAL.	74
5.1.1.	Mujer y Equidad de Género.	74
5.1.2.	Seguimiento a las Políticas Públicas Municipales.	74
5.1.3.	Beneficio Tarifario.	75
5.2.	GESTIÓN COMUNICACIONES.	75
5.2.1.	Boletines de Prensa.	77
5.2.2.	Página web y grupos de difusión.	78
5.2.3.	Página web con las noticias publicadas de Metrolínea.	79
5.2.4.	Redes Sociales.	80
5.2.5.	Piezas Audiovisuales.	81
5.2.6.	Impacto de Prensa.	82
5.2.7.	Campañas.	83



1. GESTIÓN DE LA OPERACIÓN.

Durante el primer trimestre de 2026, la operación del Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM) Metrolínea se continúa 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 AMB No. 000036 y 000094 de 2025, y prorrogada por la Resolución No. 000252 del mismo año. Dicho marco autorizó a Metrolínea S.A. a actuar como operador directo bajo un esquema transitorio.

Con base en esta normativa, el modelo operativo para el trimestre consolidó una fase de transición que buscaba equilibrar la oferta troncal y pre troncal con los servicios complementarios. En febrero de 2026 se avanzó en el perfeccionamiento de la Fase 1 del plan operativo, destacando el fortalecimiento de la operación en el carril exclusivo desde el Portal Norte hasta las estaciones de Provenza.

Este despliegue permitió ampliar la flota de 12 a 15 buses padrones bajo modalidad de arrendamiento (14 en operación y 1 en reserva). Gracias a ello, se logró unificar trazados y mejorar la cobertura en los sectores de mayor demanda de usuarios con la implementación de la ruta PTB.

1.1. PLANEACIÓN DE SERVICIOS.

El nuevo modelo operativo del Sistema Integrado de Transporte Masivo del Área Metropolitana de Bucaramanga contempla una flota de 15 vehículos tipo padrón en modalidad de arrendamiento. Adicionalmente, contará con tres nuevas rutas en servicio mediante acuerdos de vinculación de flota con Transgirón, Transpiedecuesta y Unitransa, lo que permitirá incorporar 55 buses al corredor troncal y pre troncal para atender la alta demanda.

El esquema de complementariedad se garantizará con 12 rutas del SITM operadas por 168 buses del Transporte Público Colectivo. Tanto la vinculación directa de flota como el modelo de complementariedad estarán soportados por el Sistema de Recaudo Centralizado, el Sistema de Gestión y Control de Flota y el Sistema de Información al Usuario de Metrolínea.

Finalmente, el modelo de integración contempla la operación de 12 rutas que facilitarán el acceso en estaciones y zonas pagas del Sistema, garantizando la continuidad del servicio en los corredores principales y optimizando la conectividad de los usuarios del 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	

En el marco de la etapa transitoria del SITM, se ha definido para el 2026 un esquema operativo que contempla las siguientes fases:

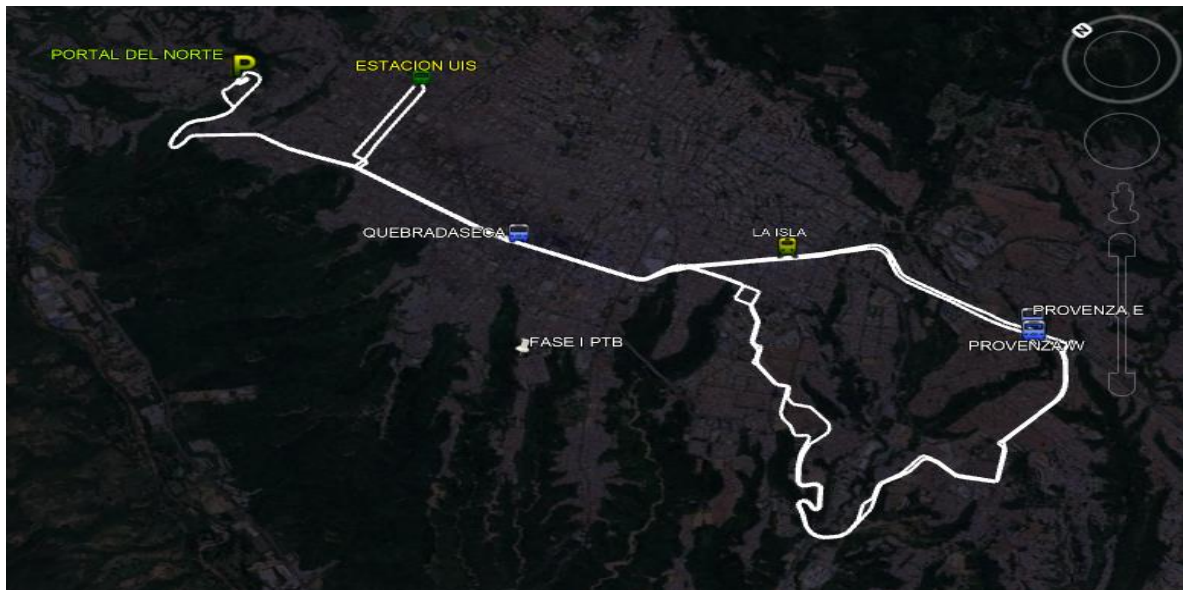
Fase 1: Implementación y Ampliación del Servicio.

En el mes de octubre de 2025, se reinició la operación del carril exclusivo y su infraestructura correspondiente en el tramo que abarca desde el Portal Norte hasta la Universidad Industrial de Santander (UIS), pasando por Quebrada Seca y Provenza. Este servicio se atendió mediante la utilización de buses padrones, disponiendo de un total de 12 vehículos, de los cuales 11 estuvieron en operación activa y 1 en reserva. La gestión de estos vehículos se realizó bajo una modalidad de arrendamiento de flota que incluye el mantenimiento, garantizando así la disponibilidad y adecuada prestación del servicio.

Posteriormente, en febrero de 2026, se ejecuta una ampliación de la oferta de servicios, incrementando la flota a 15 buses padrones (14 operativos y 1 en reserva). Además, se contempla la implementación progresiva de nuevas rutas complementarias, así como de otras rutas que serán integradas directamente a través de la vinculación con el Sistema Metrolínea, en el marco del esquema de transición. Esta ampliación busca fortalecer la cobertura y mejorar la conectividad del sistema de transporte, manteniendo la flexibilidad necesaria durante la etapa transitoria.

Adicional a lo anterior, se pasa de dos rutas pre-troncales (PTU – PTN) a una unificación de trazados y extensión de su cobertura dentro de las zonas concesionadas al SITM.

Trazado Ruta PTB – Fase I



Fase 2: Ampliación Operativa y Cobertura.

La segunda fase del esquema operativo del SITM consiste en una ampliación significativa respecto a la implementación inicial. En esta etapa, se incorporan diez buses adicionales al sistema, lo que permite extender la cobertura desde el Portal Piedecuesta hasta la Estación Quebrada Seca. Este refuerzo de la flota se orienta a mejorar la capacidad de atención y la frecuencia del servicio en el tramo mencionado.

De manera complementaria, se mantiene la oferta de rutas vinculadas mediante las capacidades propias del Sistema Metrolínea, asegurando así la integración y la continuidad operativa en el marco de la transición. Esta ampliación busca consolidar la conectividad, reforzar la flexibilidad del sistema y garantizar que los usuarios dispongan de alternativas adecuadas de movilidad durante la etapa transitoria.

Modalidad:			SITM METROLÍNEA					
TIPO	COBERTURA	ID RUTA	Información		Programación		Flota	
					Frecuencia		HP	HV
			Origen	Destino	HP	HV		
PRETRONCAL	AMB	PTB	Portal Norte Parque UIS	Provenza Occ. Provenza Ori.	0:10	0:12	14	11
		PT2	Portal P/cuesta Parque UIS	Quebradaseca	0:12	0:15	10	8
	Subtotal Pretronal:						24	

Trazado Ruta PT2 – Fase II



Fase 3: Extensión y Vinculación de Corredores.

La Fase 3 consiste en la ampliación de los trazados previamente definidos en la Fase 1 y Fase 2. Esta expansión incorpora el corredor que conecta el Portal Girón con el Portal Norte, manteniendo el modelo de complementariedad y rutas vinculadas que caracteriza al Sistema Metrolínea.

El diseño de esta fase se basa en aprovechar las capacidades propias del sistema, permitiendo una integración eficiente de las rutas para mejorar la cobertura y el servicio. Como resultado de esta extensión, la flota total asignada a este tramo alcanza los 38 buses padrones, garantizando así la operatividad y la respuesta ante la demanda de pasajeros.

Modalidad:			SITM METROLINEA					
TIPO	COBERTURA	ID RUTA	Información		Programación		Flota	
					Frecuencia		HP	HV
			Origen	Destino	HP	HV		
PRET-RONCAL	AMB	PTB	Portal Norte Parque UIS	Provenza Occ. Provenza Ori.	0:10	0:12	14	11
		PT2	Portal P/cuesta Parque UIS	Quebradaseca	0:12	0:15	12	9
		PT3	Portal Girón	Estación UIS	0:12	0:15	12	9
	Subtotal Pre-troncal:						38	



Trazado Ruta PT3 – Fase III

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 unidades, 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.

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

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



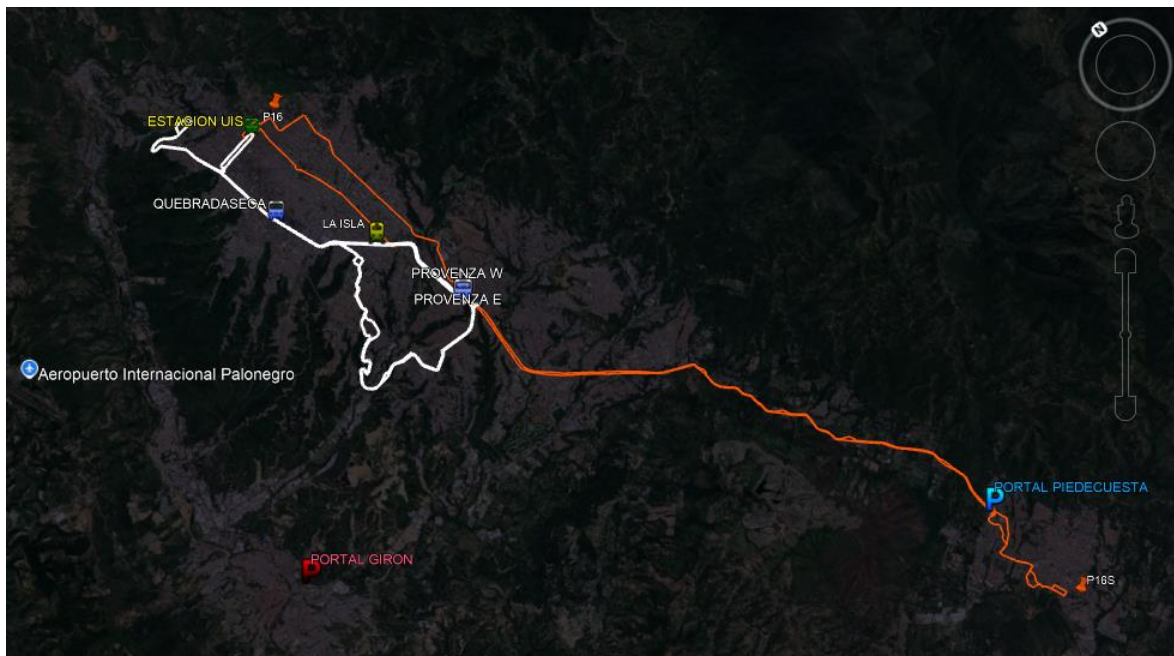
Ruta P16 Zafiro (Nueva Colombia) - Estación Parque UIS

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

Los nuevos vehículos estarán equipados con capacidad para transportar a más de 40 pasajeros y contarán 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.

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.

100-20.01.1.F1

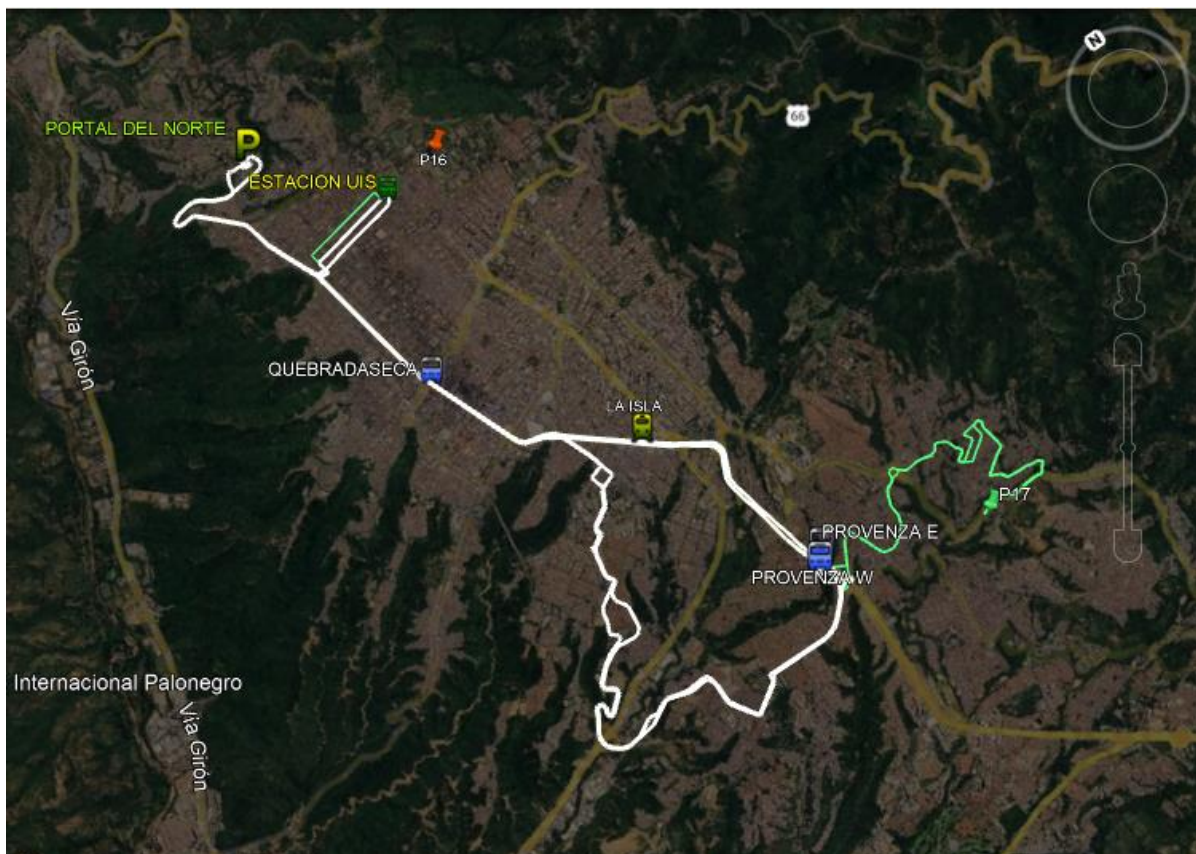
Esta operación se realizará en coordinación con la empresa Unitransa S.A., garantizando así una articulación efectiva entre los distintos actores del sistema.

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 – 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. 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

100-20.01.1.F1

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 P20: La Feria – Centro.

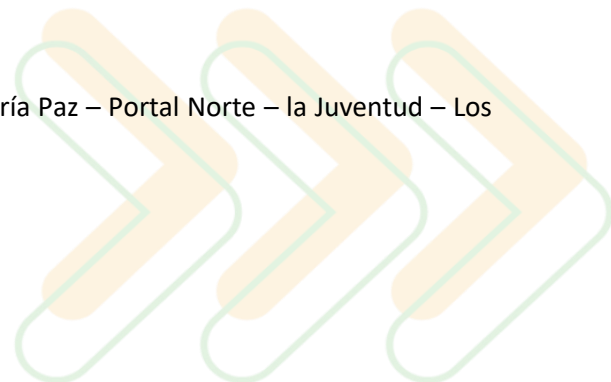
Trazado: Cancha Barrio Nápoles – Calle 27 – Cra 1 – Calle 28 – Cra 10 – Avenida Quebradaseca – Estación Quebradaseca – Calle 34 – Cra 9 – Calle 27 – Cra 1 – Calle 27 – Cancha Barrio Nápoles.

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

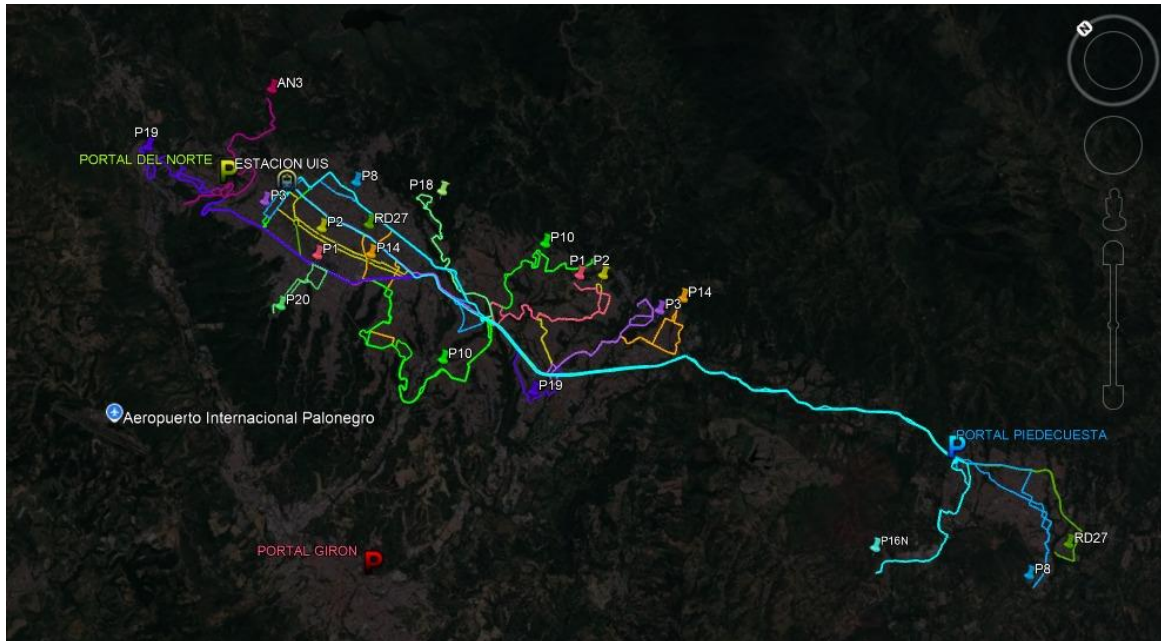
Trazado: Paseo del Puente - Los Cisnes - Eds. el Molino - ICP - Autopista Piedecuesta/Bucaramanga – Estación Provenza Oriental - Cra 27 - Estación UIS - Cra 26 - Calle 14 - Bulevar Santander - Cra 15 - Centro - Estación Provenza Occidental - Autopista Bucaramanga / Piedecuesta - Portal de Piedecuesta - 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 METROLÍNEA - 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	17	16
		Cotrander					5	4

100-20.01.1.F1

		Por definir					6	4
P16N	Transpiedecuesta	Villa San Carlos	Nueva Colombia	Estación UIS	0:07	0:12	10	8
							2	2
P16S	Transpiedecuesta	Villa San Carlos	Zafiro	Estación UIS	0:07	0:12	9	7
							3	3
RD27	Unitransa	Cotrander	Portal del Valle	Estación UIS	0:08	0:12	13	11
							13	11
P18	Unitransa		Prov. Oriental	Terrazas	0:30	0:30	2	2
Subtotal Rutas Complementarias							176	143

Nota: La ruta P8 se encuentra planificada para operar con un total de 28 capacidades transportadoras. Sin embargo, el esquema operativo actual tiene pendiente 8 capacidades transportadoras por definir que serán incorporadas una vez sea definida la disponibilidad de flota.

Nota: La flota requerida para complementar las 52 capacidades transportadoras de Cotrander está sujeta al acto administrativo que esta empresa debe presentar ante la autoridad de transporte, en coordinación con Transcolombia y Lusitania, con el fin de liberar 8 capacidades. Las 2 capacidades restantes, necesarias para completar las 52, pertenecen al grupo D.

Nota: *Fase 1: Operación de las rutas P16N y P16S a través de la alternativa de complementariedad.

*Fase 2: Una vez se haya concluido el proceso de vinculación de flota proyectado para la ruta P16, la flota requerida para su operación se dividirá en 11 vehículos correspondientes a vinculación de flota y 15 correspondientes a la alternativa de complementariedad. Por tanto, el total de la flota en complementariedad se reducirá en 12 vehículos, y se unificarán las rutas P16N y P16S en complementariedad, a una única ruta con una flota de 15 vehículo.

La implementación del nuevo 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 permite 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.

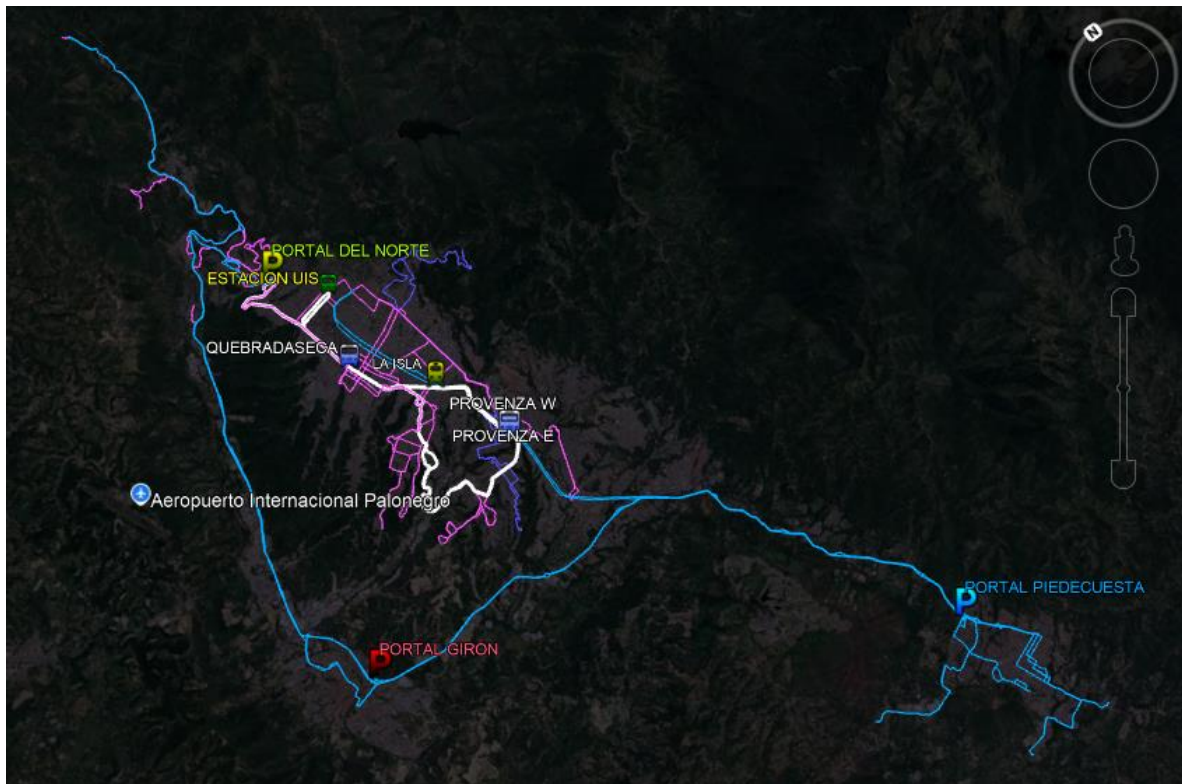
MODELO DE INTEGRACIÓN.

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.

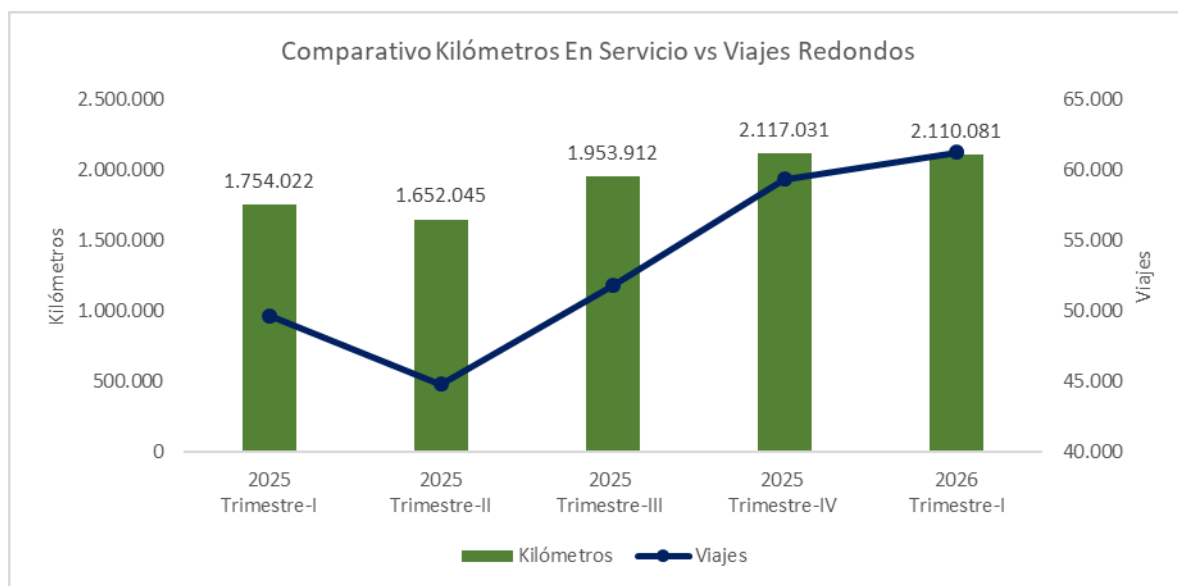
Trazado Rutas Integradas (totales)



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	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
Transcolombia	24	Pablón - Portal Norte - Centro - Real de Minas - Mutis	19
Transpiedecuesta	49	Piedecuesta - Anillo Vial - Girón - Kennedy - Puente Tierra	21
Villa San Carlos	50	Piedecuesta - Florida - Plaza Satélite - KR 33 - Estación UIS	12
Villa San Carlos	51	Valle Verde - Portal Piedecuesta - Vía Antigua F/Blanca - Cra 21 - San Francisco	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 - Anillo Vial - Girón - Kennedy - Puente Tierra	21
TOTAL FLOTA PROGRAMADA SITM - TPC INTEGRACIÓN			212

1.2. GESTIÓN DE LA OFERTA.

En el primer 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 61.264 viajes redondos, lo que representa un total de 2.110.081 kilómetros recorridos por la flota de transporte masivo y complementaria vinculada al Sistema Metrolínea.

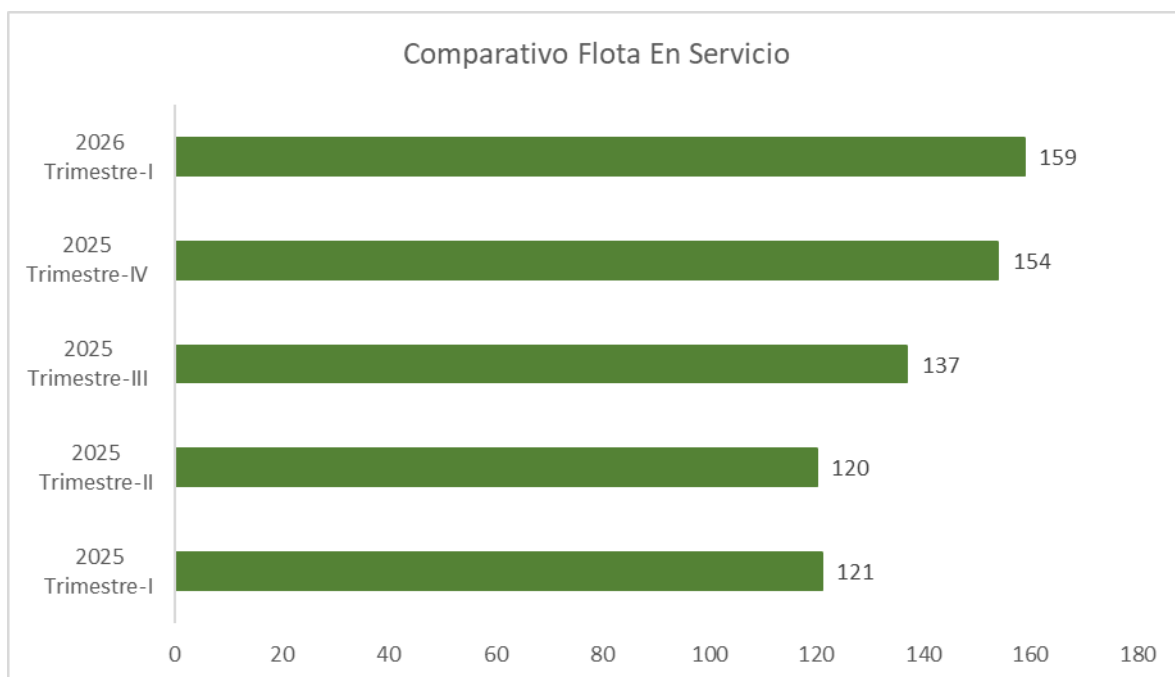


100-20.01.1.F1

La disponibilidad de la flota se mantuvo en niveles óptimos, con un promedio diario de 159 vehículos en servicio, lo que garantizó la confiabilidad en los despachos programados. Esta estabilidad fue posible gracias a una programación de frecuencias diseñada, en esta etapa de transitoriedad, para disminuir los tiempos de espera en las franjas de mayor demanda y asegurar que la oferta de transporte se ajuste a las necesidades de movilidad del área metropolitana de Bucaramanga. Todo ello, sin desconocer los efectos derivados de la finalización de las concesiones de operación del Sistema Masivo

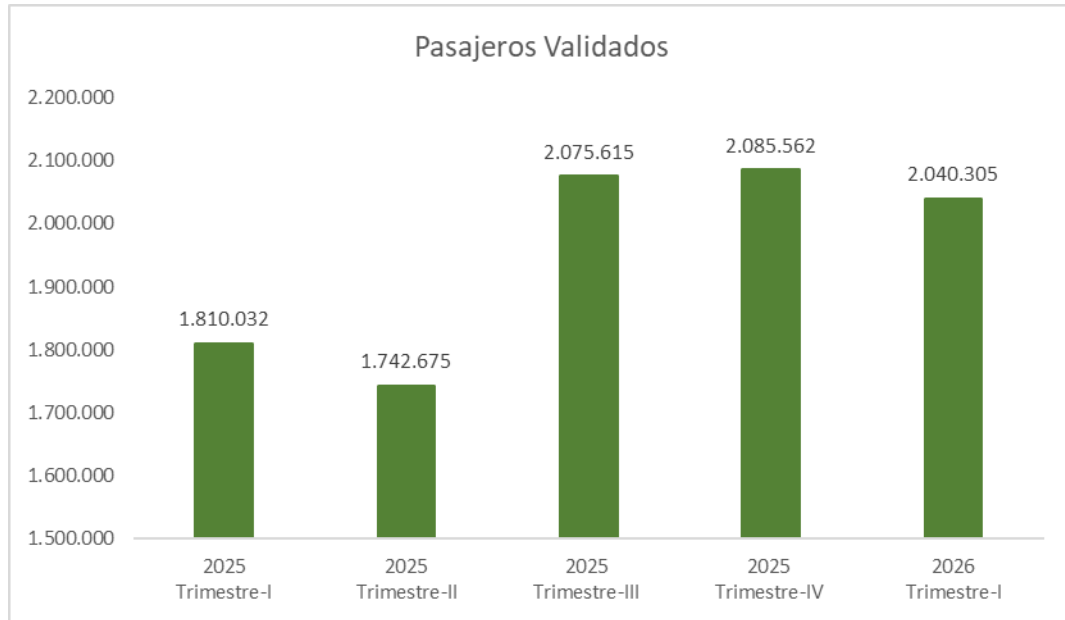


Flota Promedio I Trimestre 2026 159 vehículos En Servicio



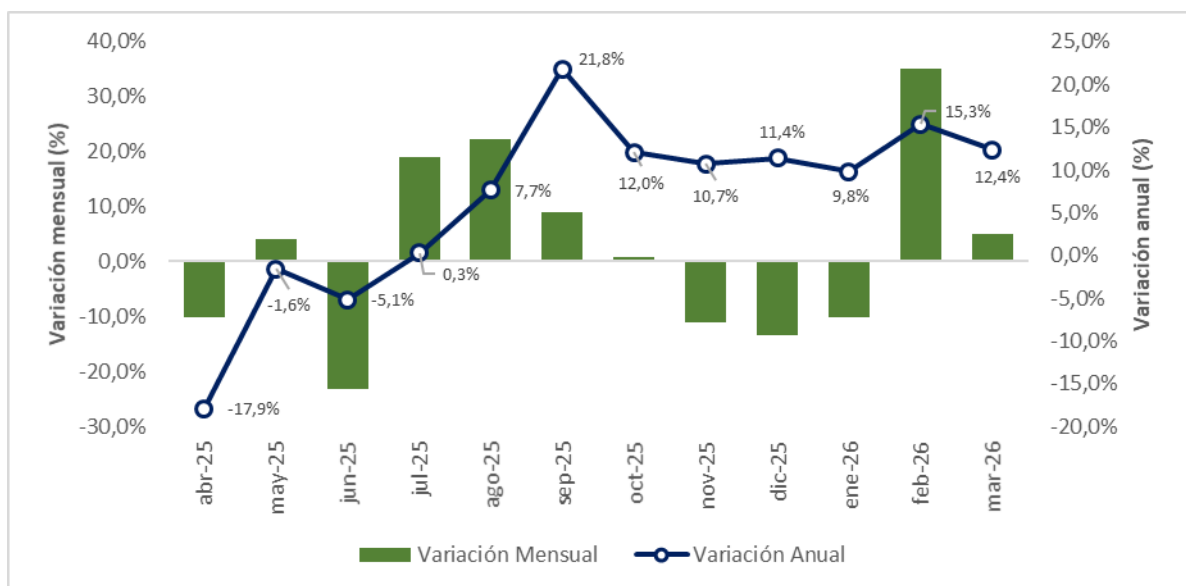
1.3. GESTIÓN DE LA DEMANDA.

La demanda del primer trimestre de 2026 presentó resultados altamente positivos frente al mismo periodo de 2025. Al comparar ambos trimestres, se validaron **2.040.305 pasajeros en 2026**, frente a los 1.810.032 registrados en 2025, lo que representa un incremento absoluto de **230.273 pasajeros** y un aumento porcentual del **12,7%**.



En enero de 2026 se validaron 541.510 pasajeros, lo que representa un crecimiento del 9,8% frente al mismo mes de 2025, cuando se registraron 493.041 pasajeros. En febrero de 2026 se validaron 731.480 pasajeros, con un incremento del 15,3% respecto a los 634.178 pasajeros de febrero de 2025. En marzo de 2026 se validaron 767.315 pasajeros, lo que equivale a un crecimiento del 12,4% frente a los 682.813 pasajeros del mismo mes de 2025.

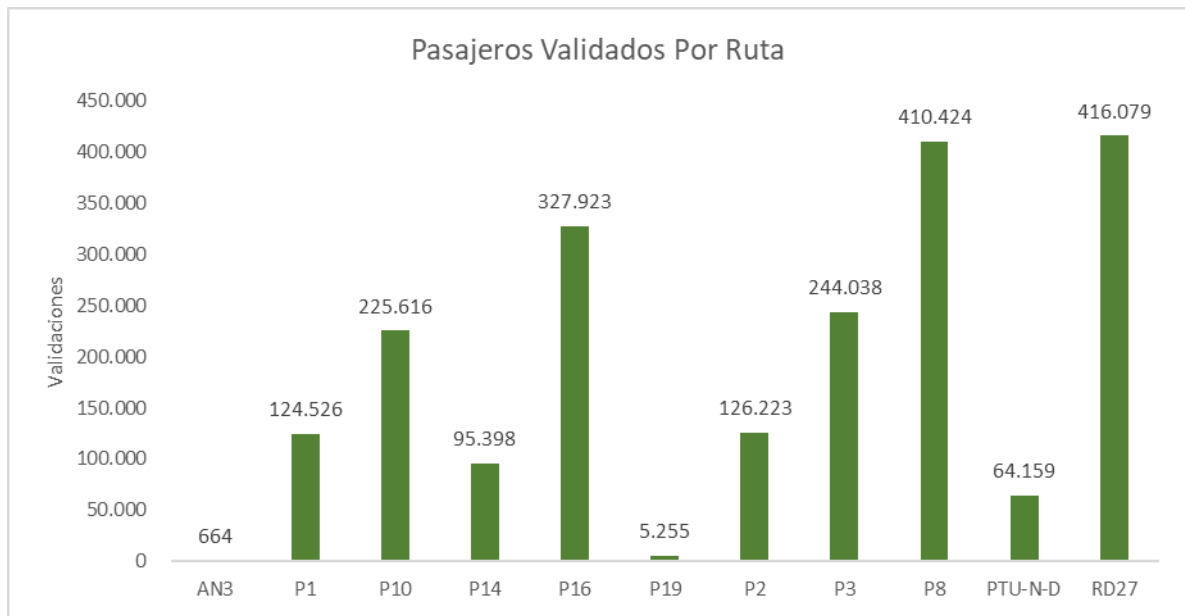
Este comportamiento positivo se explica por la activación de la Fase 1 del esquema operativo transitorio y por la implementación gradual del nuevo esquema operativo 2026.



100-20.01.1.F1

Al analizar la caracterización del esquema operativo correspondiente a las rutas que prestaron servicio durante el primer trimestre de 2026, se evidencia que las rutas P8, P16 y RD27, con cobertura y conexiones entre los municipios de Bucaramanga, Floridablanca y Piedecuesta, concentran más del 56% de los pasajeros validados en el SITM Metrolínea. Este comportamiento confirma la necesidad de fortalecer el transporte público en el ámbito metropolitano.

De manera complementaria, se registra un **incremento promedio del 8,4%** en la validación de pasajeros en los buses padrones incorporados en la fase 1 del esquema transitorio, respecto al promedio registrado en el trimestre inmediatamente anterior. Este crecimiento refleja una tendencia positiva en la adopción del sistema y respalda la consolidación de la operación en el municipio de Bucaramanga.



RECAUDO- CONTROL DE FLOTA Y SISTEMA DE INFORMACIÓN AL USUARIO

A partir del 6 de febrero del año en curso el Sistema Integrado de Transporte Masivo realizó un recambio tecnológico.

El Ente Gestor Metrolínea S.A. avanza de manera decidida en un proceso de transformación tecnológica del Sistema Integrado de Transporte Metropolitano y Masivo (SITME), orientado a 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

100-20.01.1.F1

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.

1.4. 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:

1.4.1. 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)	ENTREGADO AL MUNICIPIO MEDIANTE ACTA DE ENTREGA DEL 20-NOV-2018
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 Pretroncal Cra. 17 Pavimentación rutas alimentadoras 2013 y 2014 Rampas puentes peatonales Provenza y la Isla.	
Portales	1	Portal del Norte.	ESPACIO PÚBLICO ENTREGADO MEDIANTE ACTA DEL 04 DE JUNIO DEL 2021 INFRAESTRUCTURA 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 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

- **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.

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

100-20.01.1.F1

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

• 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

100-20.01.1.F1

		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.

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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> Estaciones norte y sur completamente vandalizadas y deterioradas. Estaciones fuera de servicio. Requieren recuperación de todos los componentes y sistemas.
	La Isla	<ul style="list-style-type: none"> Estación fuera de servicio Estación completamente vandalizada y deteriorada.

100-20.01.1.F1

		<ul style="list-style-type: none"> • Requieren rehabilitación de todos los componentes y sistemas.
	Diamante	<ul style="list-style-type: none"> • Estaciones fuera de servicio. • Estación completamente vandalizada y deteriorada. • Requieren rehabilitación de todos los componentes y sistemas.
	Provenza Central Norte y Sur	<ul style="list-style-type: none"> • Estaciones en fuera de servicio • Estaciones completamente vandalizada y deteriorada. • Requieren rehabilitación de todos los componentes y sistemas.
ESTACIONES DE TRANSFERENCIA	UIS	<ul style="list-style-type: none"> • 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.
	Provenza Oriental	<ul style="list-style-type: none"> • Estación en funcionamiento Opera con buses de la complementariedad y con vinculación de flota con capacidades de Metrolínea S.A. <p>Requiere mantenimiento preventivo y correctivo a la infraestructura, recuperación de señalética, instalación de elementos arquitectónicos de fachada.</p>
	Provenza Occidental	<ul style="list-style-type: none"> • Estación en funcionamiento, Opera con buses de la complementariedad y con vinculación de flota con capacidades de Metrolínea S.A. <p>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.</p>

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 %
--------------	-----------	----------	-----------	----------------

Junto con el equipo de la Alcaldía de Bucaramanga se han venido trabajando en el ajuste de los presupuestos y demás documentos necesarios, con el fin de rehabilitar en una primera fase del nuevo esquema operacional 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, con recursos propios de la Alcaldía de Bucaramanga.

1.4.2. 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

100-20.01.1.F1

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.
5	Mantenimiento	Se requiere rehabilitación total de todos los 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 al Permiso de uso de Zona de Vía para la instalación del semáforo vehicular para la operación del portal, Metrolínea S.A. suspende la solicitud ante el INVIAS, dado que en el momento no existen las condiciones para la operatividad del portal debido al estado en el que se encuentra. Esperamos contar con los recursos y el apoyo del municipio para rehabilitar esta infraestructura perteneciente al SITM.

- **Predios**

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

100-20.01.1.F1

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

1.4.3. Piedecuesta.

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

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.

100-20.01.1.F1

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	<p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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.
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%

- 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

1.4.4. 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

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. 2014000000221 del 27-01-2014, el Contador General de la Nación le indicó al Ministerio de Hacienda y Crédito Público que:

100-20.01.1.F1

"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:

"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.

100-20.01.1.F1

- 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 apporto 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.

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:

100-20.01.1.F1

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 ríscas, 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 dominio corresponde al Estado, "pero su uso no pertenece generalmente a los habitantes", es decir, el 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 de 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 cobije 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 la 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 el 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

100-20.01.1.F1

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 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)-

100-20.01.1.F1

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 el 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.*

(...)“Negritas 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 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

100-20.01.1.F1

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. [...]

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, funcionan como paradero. Requiere recuperación de todos los sistemas y componentes.
	Molinos (Oriental – Occidental)	Estaciones completamente deterioradas, funcionan como paradero. 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.

100-20.01.1.F1

	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 Piedecuesta 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%

- **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

100-20.01.1.F1					
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.

1.4.5. 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 METROLÍNEA S.A	\$16.800.000,00	29/01/2026	28/07/2026



2. GESTIÓN DE PLANEACIÓN.

2.1. GESTIÓN AMBIENTAL.

El presente informe corresponde a la vigencia del primer trimestre 2026, en lo que compete a la gestión ambiental de Metrolínea S.A., en el cual se presentan las principales actividades desarrolladas para el cumplimiento de los lineamientos y compromisos ambientales de la entidad. Durante este periodo, se han ejecutado acciones orientadas a la prevención, control y mitigación de impactos ambientales, en concordancia con la normatividad vigente y en articulación con los diferentes procesos, contribuyendo al fortalecimiento continuo de la gestión ambiental institucional.

Este informe busca facilitar la toma de decisiones, promoviendo la mejora continua en la gestión ambiental y el cumplimiento normativo vigente.

1. Metrolínea, comprometida con el uso eficiente y sostenible del recurso hídrico, inició durante el primer trimestre de este año la implementación de actividades de lavado bajo un enfoque de reutilización del agua, mediante el aprovechamiento del recurso proveniente de estos procesos, el cual es conducido a la Planta de Tratamiento de Aguas Residuales (PTAR) para recibir el tratamiento adecuado y ser reutilizado en nuevos ciclos. Esta práctica permite optimizar el consumo de agua, reducir impactos ambientales y fortalecer la gestión ambiental, destacando que la entidad cuenta con la infraestructura y los sistemas necesarios para garantizar el adecuado tratamiento y recirculación del recurso hídrico.
2. Se adelantaron las gestiones correspondientes ante el Cuerpo de Bomberos para la reubicación de los panales de abejas presentes en un predio de Metrolínea (patio taller norte), como una medida orientada a la protección de la comunidad y al manejo adecuado de los riesgos asociados. Esta actuación cobra especial importancia en el marco del Sistema de Gestión Ambiental, en tanto promueve la conservación de la fauna, evitando su afectación y garantizando una intervención responsable y respetuosa con el entorno.
3. A través de las redes sociales institucionales, Metrolínea S.A. ha fortalecido la divulgación del componente ambiental mediante la socialización de fechas conmemorativas y contenidos audiovisuales, como la conmemoración del Día Internacional de la Reducción de CO₂, promoviendo la interacción con los usuarios, la sensibilización frente al cuidado del entorno y el fortalecimiento de la cultura ambiental a través de plataformas digitales.
4. Durante el presente periodo, con el inicio de las labores operacionales en el Patio Taller Norte, se adecuaron los cuartos de almacenamiento de residuos para la correcta gestión de los desechos generados en el sitio, incluyendo residuos ordinarios y peligrosos derivados del mantenimiento de los buses. Estas áreas se encuentran debidamente señalizadas y acondicionadas, en cumplimiento de la normatividad ambiental vigente, garantizando una adecuada segregación, manejo y disposición de los residuos, en concordancia con los lineamientos del Sistema de Gestión Ambiental.
5. En el transcurso del periodo, se llevaron a cabo jornadas de capacitación dirigidas a todos los conductores, enfocadas en el manejo integral de residuos, con el propósito de fortalecer conocimientos y buenas prácticas en la gestión ambiental. Estas actividades incluyeron procesos de

100-20.01.1.F1

sensibilización sobre la adecuada separación en la fuente, así como la importancia del orden y aseo en los patios taller y estaciones, promoviendo conductas responsables frente al manejo de los residuos generados en la operación. Con estas acciones, se busca garantizar el cumplimiento de la normatividad ambiental vigente y fortalecer la implementación de los lineamientos del Sistema de Gestión Ambiental.

6. El papel que ha cumplido su vida útil es gestionado mediante su entrega a un gestor autorizado, PaperLab, quien se encarga de su recolección, transporte y aprovechamiento conforme a la normatividad ambiental vigente. A través de este proceso, el material es sometido a actividades de reciclaje que permiten su transformación en nuevos productos de papel o cartón, contribuyendo así a la economía circular, la reducción de residuos y el fortalecimiento de las prácticas sostenibles dentro del Sistema de Gestión Ambiental.
7. La profesional ambiental continúa adelantando gestiones mediante la emisión de oficios dirigidos a las entidades competentes y a los diferentes municipios, con el fin de articular el apoyo institucional requerido en la atención de actividades como jornadas de poda, lavado, aseo, limpieza e inspecciones, así como en la gestión de diversas problemáticas ambientales identificadas en las áreas de influencia del sistema. Estas acciones permiten fortalecer la coordinación interinstitucional, optimizar la respuesta frente a requerimientos operativos y ambientales, y garantizar el cumplimiento de la normatividad vigente, en concordancia con los lineamientos del Sistema de Gestión Ambiental.
8. Metrolínea S.A, continúa dando cumplimiento de la Gestión Integral de Residuos Sólidos (GRS), adelantando acciones orientadas al adecuado aprovechamiento del material reciclable generado en sus oficinas, mediante su correcta segregación y almacenamiento en los cuartos de acopio dispuestos para tal fin. Posteriormente, estos residuos son entregados a un gestor autorizado, como es la organización Bello Renacer, la cual es una asociación dedicada a la recolección y clasificación de materiales reciclables, asegurando su adecuada gestión y reincorporación en nuevos ciclos productivos.
9. En el presente trimestre, se continuaron desarrollando actividades de sensibilización dirigidas al personal administrativo, orientadas a fortalecer la cultura ambiental en torno a la adecuada separación en la fuente, la correcta identificación de los diferentes tipos de residuos y la importancia de su manejo adecuado. Estas acciones buscan generar conciencia sobre el impacto positivo de estas prácticas, contribuyendo a la reducción del volumen de residuos dispuestos en rellenos sanitarios y fomentando la economía circular a través del aprovechamiento y reciclaje de materiales.
10. Se llevaron a cabo reuniones internas de trabajo del componente ambiental de Metrolínea y contratistas con el fin de coordinar, planificar y dar seguimiento a las actividades propias del componente, así como para evaluar avances, identificar necesidades, resolver situaciones operativas y definir estrategias de intervención ambiental. Además, este espacio permite la revisión de lineamientos institucionales y el fortalecimiento de la gestión ambiental, garantizando una implementación eficiente y conforme a la normativa ambiental vigente.
11. En articulación con la Empresa de Aseo de Bucaramanga (EMAB), se continúan adelantando jornadas de aseo, limpieza y actividades de poda, orientadas al mantenimiento de condiciones adecuadas y mejoramiento del entorno de las instalaciones de Metrolínea. Estas acciones contribuyen al orden, la salubridad y la

100-20.01.1.F1

sostenibilidad de los espacios, en concordancia con los lineamientos del Sistema de Gestión Ambiental.

12. Como parte de las actividades de mantenimiento preventivo en estaciones y portales, se desarrollan jornadas periódicas de rocería, orientadas al control de la vegetación y la eliminación de maleza en las zonas verdes. Estas acciones permiten conservar condiciones adecuadas de limpieza, mejorar la estética de los espacios y prevenir riesgos asociados a la proliferación de fauna nociva, contribuyendo así al adecuado funcionamiento y a la sostenibilidad de la infraestructura en el marco del Sistema de Gestión Ambiental.

	
<p>Capacitación Conductores</p>	<p>Planta de tratamiento de aguas residuales (Patio taller norte)</p>

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

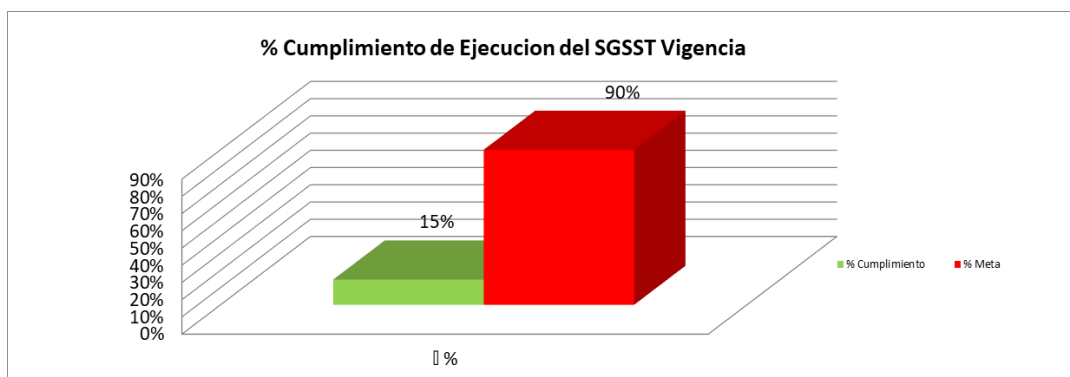
En enero de 2026 el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo de Metrolínea S.A. realizó el reporte de la Autoevaluación de los Estándares Mínimos según la Resolución 0312 de 2019 ante la ARL SURA alcanzando un 93% de implementación y logrando un resultado Aceptable.

Item evaluado	% Calificación Real	Valor Ponderado (%)	% Implementación
I. Planear (25%)	98	25	24.5
II. Hacer (60%)	89.17	60	53.5
III. Verificar (5%)	100	5	5
IV. Actuar (10%)	100	10	10
% Total implementación			93.0

De acuerdo a su porcentaje de implementación del 93.0 su resultado es **ACEPTABLE**.

2.2.1. Plan de Trabajo Anual.

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 26, lo que equivale a un avance del 15%, por lo que se concluye la importancia de continuar trabajando de acuerdo con lo programado para poder conseguir la meta trazada.



2.2.2. Actividades generales realizadas en el periodo.

- Se define plan de trabajo y plan de acción para la vigencia 2026.
- Se realiza inducción a los contratistas y empleados nuevos en Seguridad y Salud en el Trabajo.
- Se realiza mensualmente inspecciones de seguridad (botiquines).
- Mensualmente se realiza el cálculo de los indicadores de gestión.
- Se actualizaron los objetivos del sistema.
- Se revisa, actualiza y socializa la política de seguridad y salud en el trabajo.
- Se revisan y socializan las responsabilidades asignadas a cada cargo en materia de seguridad y salud en el trabajo.
- Se definen los programas de vigilancia epidemiológica (Estilos de vida y trabajo saludable, Desordenes musculoesqueléticos, Psicosocial) y las actividades a ejecutar.
- 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 31 de marzo de 2026

I. Marco Legal

El presente presupuesto de ingresos y gastos de Metrolínea S.A. para la vigencia 2026 se formula conforme a lo establecido en los siguientes marcos normativos:

- **Ley 489 de 1998**, mediante la cual se reglamenta la organización y funcionamiento de las entidades del orden nacional y territorial. De acuerdo con esta ley, las juntas directivas de las entidades públicas, en particular las Empresas Industriales y Comerciales del Estado, tienen la responsabilidad de aprobar el presupuesto y sus modificaciones. Esta obligación se deriva de las facultades de dirección y control que la ley les otorga sobre la gestión de la entidad.
- **Ley 819 de 2003**: Establece normas sobre responsabilidad fiscal y transparencia presupuestal.
- **Decreto 115 de 1996**: Por el cual se establecen normas sobre la elaboración, conformación y ejecución de los presupuestos de las Empresas Industriales y Comerciales del Estado y de las Sociedades Mixtas sujetas al régimen de aquellas, dedicadas a actividades no financiera.
- **Decreto Municipal 076 de 2005**: Estatuto Orgánico de Presupuesto del Municipio de Bucaramanga. Aplica a las Empresas Industriales y Comerciales del Estado (EICE) del Municipio de Bucaramanga aquellas normas que expresamente las mencione.
- **Acuerdo 013 de 2007**: Mediante el cual se adopta el Estatuto Orgánico de Presupuesto de Metrolínea S.A.

Metrolínea S.A., en marco de la normatividad presupuestal que aplica a las Empresas Industriales y Comerciales del Estado, 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 del servicio del Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM). 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 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).**

IV. Modificaciones.

La Junta Directiva aprobó las siguientes modificaciones al presupuesto de ingresos y gastos para la vigencia 2025:

- a) Se adicionó la suma de **\$1.735.194.441**, correspondiente a la incorporación de las cuentas por pagar constituidas al 31 de diciembre de 2025, y se modificó en la suma de **\$6.746.554.831** para cubrir el déficit generado al cierre de la vigencia 2025. El presupuesto de la vigencia en curso quedó en la suma de **\$731.281.091.045**. *(Resolución No. 01 del 05-01-2026).

V. Ejecución Presupuestal de Ingresos

Debido a los desafíos que enfrenta el Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM), los ingresos del Ente Gestor se han reducido considerablemente, razón por la cual ha sido necesario gestionar fuentes de financiación adicionales provenientes del Municipio de Bucaramanga, con el fin de cubrir el déficit operacional y garantizar la sostenibilidad en la prestación del servicio de transporte público en Bucaramanga y su área metropolitana.

El presupuesto se financia principalmente con el recaudo de recursos provenientes de los siguientes conceptos:

- a) **Transferencias Corrientes:** aportes recibidos de los municipios del área metropolitana de Bucaramanga, para garantizar la operación del servicio de transporte público masivo, cubrir los déficits operacionales y demás actividades misionales del Ente Gestor.
- b) **Transferencias de Capital:** recursos derivados del Convenio de Cofinanciación, dentro del marco de compromisos adquiridos en documentos CONPES. También se incluyen los rendimientos financieros, recursos del balance (recursos destinados al pago de cuentas por pagar de vigencias anteriores), reintegros y otros recursos no apropiados.
- c) **Recursos Propios:** Recursos obtenidos por el Ente Gestor provenientes de las actividades propias de su actividad comercial y de servicios.
 - Participación sobre la tarifa cobrada al usuario en la prestación del servicio de transporte.
 - Participación en acuerdos comerciales suscritos con el transporte público convencional (TPC).
 - Ingresos por arrendamientos, venta de tarjetas, espacios publicitarios u otros conceptos contractuales (explotaciones colaterales).
 - Rendimientos financieros.

A. Ejecución Presupuesto de Ingresos.

RUBRO	CONCEPTO	Presupuesto Inicial	Adiciones	Presupuesto Vigente	Recaudo Primer Trimestre 2026	% Recaudo	Presupuesto por Ejecutar
1	Ingresos	729,545,896,604	1,735,194,441	731,281,091,045	5,528,082,640	1%	725,753,008,405
1.0	Disponibilidad Inicial	7,650,606,256	0	7,650,606,256	4,526,394,521	59%	3,124,211,735
1.0.02	Bancos	7,650,606,256	0	7,650,606,256	4,526,394,521	59%	3,124,211,735
1.1	Ingresos Corrientes	35,553,441,845	0	35,553,441,845	969,063,235	3%	34,584,378,610
1.1.02	Ingresos no tributarios	35,553,441,845	0	35,553,441,845	969,063,235	3%	34,584,378,610
1.1.02.03	Multas, sanciones e intereses de mora	105,181,545	0	105,181,545	0	0%	105,181,545
1.1.02.05	Venta de bienes y servicios	6,823,693,231	0	6,823,693,231	969,063,235	14%	5,854,629,996
1.1.02.06	Transferencias corrientes	28,624,567,069	0	28,624,567,069	0	0%	28,624,567,069
1.2	Recursos de capital	686,341,848,503	1,735,194,441	688,077,042,944	32,624,884	0%	688,044,418,060
1.2.05	Rendimientos financieros	60,129,209	0	60,129,209	2,505,161	4%	57,624,048
1.2.05.02	Depósitos	60,129,209	0	60,129,209	2,505,161	4%	57,624,048
1.2.08	Transferencias de capital	686,272,347,058	0	686,272,347,058	0	0%	686,272,347,058
1.2.08.06	De otras entidades del gobierno general	686,272,347,058	0	686,272,347,058	0	0%	686,272,347,058
1.2.10	Recursos del balance	0	1,735,194,441	1,735,194,441	0	0%	1,735,194,441
1.2.10.01	Cancelación reservas	0	1,735,194,441	1,735,194,441	0	0%	1,735,194,441
1.2.13	Reintegros y otros recursos no apropiados	9,372,236	0	9,372,236	30,119,723	321%	-20,747,487
1.2.13.01	Reintegro de costos y gastos	9,372,236	0	9,372,236	30,119,723	321%	-20,747,487

- Disponibilidad Inicial:** El recaudo durante el primer trimestre de 2026 asciende a la suma de \$5.528 millones equivalente al 1% de lo proyectado. La frecuencia de recaudo por este concepto es anual.
- Ingresos Corrientes:** El recaudo de los ingresos corrientes asciende a la suma de \$969 millones que corresponde al 3% del valor proyectado. Estos recursos se obtienen principalmente en la prestación de servicio de transporte público masivo y la participación en los acuerdos comerciales con el transporte público colectivo (TPC). La frecuencia del recaudo es mensual.
- Recursos de Capital:** Se recaudó la suma de \$32 millones equivalente al 0.005%, del valor aprobado. El bajo recaudo obedece a que los Entes Territoriales miembros del Convenio de Cofinanciación no han realizado los aportes correspondientes al ajuste por indexación de los aportes, ajuste límites de cofinanciación regla 70/30 (Ley 310 de 1996), así como tampoco han realizado los aportes aprobados en el presupuesto complementario para el pago de los pasivos exigibles (sentencias en firme) y pasivos contingentes.

VI. Ejecución de Presupuesto 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 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.

Como se observa en el siguiente cuadro, los compromisos de gastos contraídos en la vigencia fiscal alcanzan los \$18.118 millones correspondiente al 2% del presupuesto total.

B – Ejecución Presupuestal de Gastos

RUBRO	CONCEPTO	Presupuesto Inicial	Crédito	Contra Crédito	Adiciones	Presupuesto Vigente	Compromisos Primer Trimestre 2026	% Ejec.	Presupuesto por Ejecutar
2	Gastos	729,545,896,604	6,746,554,831	6,746,554,831	1,735,194,441	731,281,091,045	18,118,350,363	2%	713,162,740,682
2.1	Funcionamiento	10,868,254,298	1,591,910,139	1,591,910,139	0	10,868,254,298	1,990,263,223	18%	8,877,991,075
2.1.1	Gastos de personal	5,004,823,020	1,001,493,462	349,950,867	0	5,004,823,020	1,588,934,056	32%	3,415,888,964
2.1.1.01	Planta de personal permanente	5,004,823,020	1,001,493,462	349,950,867	0	5,656,365,615	1,588,934,056	28%	4,067,431,559
2.1.2	Adquisición de bienes y servicios	3,891,547,353	590,416,677	1,241,959,272	0	3,891,547,353	309,046,560	8%	3,582,500,793
2.1.2.02	Adquisición de activos no financieros	3,891,547,353	590,416,677	1,241,959,272	0	3,240,004,758	309,046,560	10%	2,930,958,198
2.1.3	Transferencias corrientes	1,490,090,369	0	0	0	1,490,090,369	2,704,300	0%	1,487,386,069
2.1.3.07	Prestaciones para cubrir riesgos sociales	40,818,122	0	0	0	40,818,122	2,704,300	7%	38,113,822
2.1.3.13	Sentencias y conciliaciones	1,449,272,247	0	0	0	1,449,272,247	0	0%	1,449,272,247
2.1.8	Gastos por tributos, tasas, contribuciones, multas, sanciones e intereses de mora	481,793,556	0	0	0	481,793,556	89,578,307	19%	392,215,249
2.1.8.01	Impuestos	404,793,556	0	0	0	404,793,556	89,578,307	22%	315,215,249
2.1.8.03	Contribuciones	15,000,000	0	0	0	15,000,000	0	0%	15,000,000
2.1.8.04	Contribuciones	57,000,000	0	0	0	57,000,000	0	0%	57,000,000
2.1.8.05	Multas, sanciones e intereses de mora	5,000,000	0	0	0	5,000,000	0	0%	5,000,000
2.2	Servicio de la Deuda Pública	110,795,129,169	0	0	0	110,795,129,169	0	0%	110,795,129,169

100-20.01.1.F1

2.2.2.	Servicio de la deuda pública interna	110,795,129,169	0	0	0	110,795,129,169	0	0%	110,795,129,169
2.2.2.04	Aportes al fondo de contingencias	110,795,129,169	0	0	0	110,795,129,169	0	0%	110,795,129,169
2.3	Inversión	577,117,386,330	0	0	0	577,117,386,330	0	0%	577,117,386,330
2.3.2	Adquisición de bienes y servicios	21,565,863,886	0	0	0	21,565,863,886	0	0%	21,565,863,886
2.3.2.02	Adquisiciones diferentes de activos	21,565,863,886	0	0	0	21,565,863,886	0	0%	21,565,863,886
2.3.7	Disminución de pasivos	555,551,522,444	0	0	0	555,551,522,444	0	0%	555,551,522,444
2.3.7.06	Financiación del déficit fiscal	555,551,522,444	0	0	0	555,551,522,444	0	0%	555,551,522,444
2.4	Gastos de operación comercial	30,765,126,807	5,154,644,692	5,154,644,692	1,735,194,441	32,500,321,248	16,128,087,140	50%	16,372,234,108
2.4.1	Gastos de personal	2,486,611,893	227,285,949	30,060,336	0	2,486,611,893	516,241,158	21%	1,970,370,735
2.4.1.01	Planta de personal permanente	2,486,611,893	227,285,949	30,060,336	0	2,683,837,506	516,241,158	19%	2,167,596,348
2.4.5	Gastos de comercialización y producción	28,278,514,914	4,927,358,743	5,124,584,356	1,735,194,441	29,816,483,742	15,611,845,982	52%	14,204,637,760
2.4.5.01	Materiales y suministros	3,122,958,926	0	0	318,377,500	3,441,336,426	950,590,067	28%	2,490,746,359
2.4.5.02	Adquisición de servicios	25,155,555,988	4,927,358,743	5,124,584,356	1,416,816,941	26,375,147,316	14,661,255,915	56%	11,713,891,401

2.1. Gastos de Funcionamiento: Los compromisos de gastos de funcionamiento adquiridos durante toda la vigencia fiscal son de \$1.990 millones, correspondiente al 18% de lo presupuestado.

2.2. Servicio de la Deuda Pública: En este rubro se apropiaron los recursos para la provisión del pago de pasivos contingentes, no se adquirieron compromisos por este concepto. La Entidad no cuenta con endeudamiento financiero. La apropiación de \$110.795 millones corresponde a pasivos contingentes.

2.3. Gastos de Inversión: No se adquirieron compromisos en el componente de gastos de inversión. En este rubro se apropiaron los recursos destinados al pago de sentencias ejecutoriadas derivadas en litigios de contratos de obra de infraestructura.

2.4. Gastos de operación comercial: Los compromisos durante la vigencia fiscal alcanzan los \$13.670 millones, representando el 42% del presupuesto asignado.

Estos recursos se destinan a cubrir conceptos tales como:

- Recursos humanos dirección de operaciones.
- Servicios públicos de las estaciones del SITM.
- Vigilancia y seguridad privada (enero)
- Pólizas de seguros
- Servicios de aseo y mantenimiento.
- Supervisión y control de despachos en estaciones.
- Arrendamiento de la flota operativa (fase uno), combustible y conductores

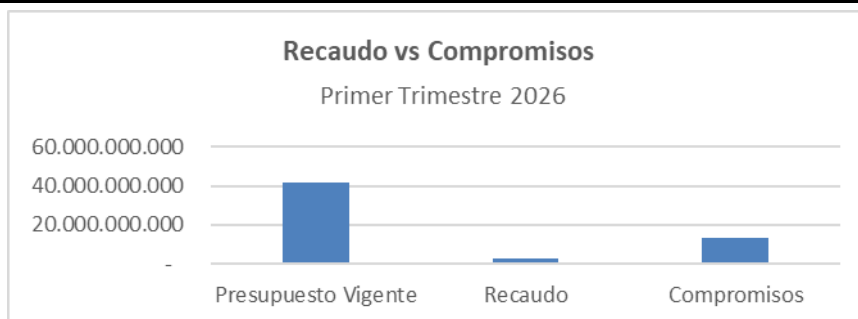
- Apoyo tecnológico y recursos humanos para el sistema de recaudo, entre otros.

2.5 Comparación de los ingresos efectivamente percibidos frente a los compromisos adquiridos en el primer trimestre de 2026.

El recaudo de los ingresos propios de libre destinación durante el primer trimestre de la vigencia 2026 asciende a la suma de \$2.614 millones equivalente al 6.4% del presupuesto aprobado y el 19.7% del total de los compromisos adquiridos. Los compromisos del mismo periodo ascienden a \$13.245 millones equivalente al 31.60% del presupuesto aprobado

Recursos de Libre Destinación

Concepto	Valor	%
Presupuesto Vigente	41,919,303,298	100%
Recaudo	2,614,505,774	6.24%
Compromisos	13,245,746,177	31.60%



NOTA: No incluye recursos del fondo de contingencias, recursos destinados a sentencias judiciales ni recursos del Convenio de Cofinanciación del SITM.

VII. 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:*

$$Ap_j Corr_{vig(i)} = Ap_j Const_{vig(i)} \cdot \left(\frac{IPC_{i-1}}{IPC_o} \right) \cdot (1 + PIPC_i)$$

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: (...)” 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 si No. 04 19/12/2008	\$ 476,424,114	\$ 362,459,150	\$ 1,889,614,292	\$ 0	\$ 2,252,073,443
Municipio de Girón	Otro si No. 02 27/01/2006	\$ 304,303,439	\$ 0	\$ 1,100,574,569	\$ 0	\$ 1,100,574,569
Municipio de Piedecuesta	Otro si No. 03 28/12/2006	\$ 77,113,630	\$ 0	\$ 1,094,127,687	\$ 0	\$ 1,094,127,687
Gobernación de Santander	Otro si No. 06 12/11/2009	\$ 0	\$ 76,228,644	\$ 1,226,098,653	\$ 0	\$ 1,302,327,297

100-20.01.1.F1

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.

VIII. Deuda Pública

A la fecha, Metrolínea S.A. no ha suscrito ningún tipo de crédito financiero o endeudamiento de carácter público. Asimismo, la empresa no se encuentra en proceso de autorización ni de estructuración de operaciones de deuda, ya sea con entidades financieras o proveedores.

3.2. ESTADOS FINANCIEROS.

ESTADOS FINANCIEROS COMPARATIVOS MARZO 2026

ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA MARZO 2026 DICIEMBRE 2025

	mar-26	dic-25	% VARIACION
ACTIVO	206,020,854,808	205,115,752,945	0.44%
PASIVO	324,098,182,724	323,756,764,951	0.11%
PATRIMONIO	-118,077,327,916	-118,641,012,006	-0.48%

1. Situación de Activos y Pasivos

Al cierre del periodo, el activo de la entidad registró un aumento del 0.44%, aunque el valor del efectivo disminuye principalmente por el cumplimiento de obligaciones (cuentas por pagar) con corte a diciembre 31 de 2025, lo cual impactó directamente los saldos en cuentas bancarias.

Pero contrarresta con el aumento de cuentas por cobrar, por el registro del saldo pendiente por recibir de \$4.145.705.097, equivalente al 50% del Convenio Interadministrativo 119 de 2025. Dicho convenio, suscrito entre el Municipio de Bucaramanga y el Área Metropolitana (AMB), tiene como objeto aunar esfuerzos para garantizar la prestación del servicio público de transporte.

En cuanto al pasivo el aumento obedece al registro de dos procesos fallados en segunda instancia en contra de la entidad, por lo tanto, a 31 de marzo de 2026, el endeudamiento total alcanzó el 160.54%. Este indicador se debe primordialmente a los pasivos derivados de procesos judiciales, que ascienden a \$154.151.695.000.

2. Gestión de Intereses y Provisiones

De acuerdo con las proyecciones de la Dirección Administrativa, los intereses por procesos fallados en contra de la entidad suman \$440.860.044.507. De este valor, \$161.871.286.486 ya están registrados como pasivos en la cuenta de "Provisiones por Pagar". El saldo restante se mantiene en cuentas de orden y, según la política contable de la entidad, será reconocido como pasivo cierto únicamente cuando se logre un acuerdo de pago, una conciliación o se proceda con la liquidación, conforme a lo aprobado en la Asamblea Extraordinaria de Accionistas del 8 de agosto de 2024.

Durante el primer trimestre de 2026 se incorporan dos procesos fallados en segunda instancia en contra de la entidad.

3. Continuidad del Negocio (Hipótesis de Negocio en Marcha)

En la Asamblea Ordinaria celebrada el 19 de marzo de 2026, se ratificó la aprobación de los estados financieros correspondientes a la vigencia 2025. Durante la sesión, se concluyó que la evaluación del principio de "negocio en marcha" debe estar intrínsecamente ligada a la capacidad y voluntad de la administración para garantizar la permanencia del Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM).

Es fundamental destacar que, al corte del 31 de marzo de 2026, la entidad presenta un resultado contable positivo de \$563.684.090. Este desempeño financiero representa una recuperación significativa frente a la vigencia 2024, la cual arrojó una pérdida de \$350.186.240.

Este superávit es evidencia de que Metrolínea S.A. se desarrolla bajo un marco excepcional de gestión administrativa y técnica. El cambio de tendencia hacia una utilidad contable refuerza la viabilidad de la operación y el propósito institucional de garantizar la continuidad de este servicio público esencial en el Área Metropolitana de Bucaramanga, independientemente de los retos estructurales de la entidad.

ESTADO DE RESULTADOS MARZO 2026-2025

	mar-26	mar-25	% VARIACION
INGRESOS	5,052,706,708	2,296,246,108	120.04%
COSTOS	1,183,200	2,235,186	-47.06%
GASTOS	4,487,839,418	2,644,197,162	69.72%
RESULTADO DEL EJERCICIO	563,684,090	-350,186,240	-260.97%

1. Reconocimiento de Ingresos y Situación del Convenio 119 de 2025

Al corte del 31 de marzo de 2026, se procedió con el reconocimiento contable de una Cuenta por Cobrar por valor de \$4.145.705.097, correspondiente al 50% restante del Convenio Interadministrativo 119 de 2025.

De acuerdo con las cláusulas del convenio y el principio de devengo exigido por la CGN, el derecho de cobro se causó plenamente en el presente periodo, toda vez que se cumplió el hito de desempeño estipulado: la entrada en operación de la flota de 15 vehículos tipo padrón. Este registro asegura la adecuada asociación del ingreso con los gastos operativos incurridos para la puesta en marcha de dicha flota.

2. Análisis del Gasto Operativo

Se registra un incremento en el rubro de gastos debido al reconocimiento de las obligaciones derivadas de la operación de los nuevos vehículos, amparadas bajo el marco del citado convenio. Los principales componentes de este aumento incluyen:

- Arrendamiento de flota: Contrato con Transportes Medellín Castilla S.A.
- Talento Humano: Suministro de conductores a través de Employee Working Resources.
- Insumos: Suministro de combustible mediante la Empresa Gas Natural del Oriente.

3. Optimización de Costos y Transformación Digital (METPAY)

En contraste con el aumento en gastos operativos, los costos de comercialización presentan una variación negativa (disminución). Este comportamiento responde a la maduración del ecosistema de pagos METPAY y la implementación de la tecnología Account Based Ticketing (ABT).

Al migrar el recaudo a una plataforma en la nube basada en cuentas de usuario, la entidad ha reducido drásticamente la dependencia de tarjetas físicas propietarias. Esta transición tecnológica no solo moderniza el acceso al sistema, sino que optimiza la estructura de costos al minimizar la compra y gestión logística de dispositivos físicos de acceso.

4. Resultado del Ejercicio

El ejercicio contable al primer trimestre de 2026 arroja una utilidad de \$563.684.090, cifra que marca un hito de recuperación frente a la pérdida de \$350.186.240 registrada en el mismo periodo de 2025. Este giro positivo en los indicadores financieros es el resultado directo de una gestión orientada a la sostenibilidad: por un lado, el fortalecimiento de los ingresos mediante la gestión efectiva de subvenciones y el cumplimiento de los hitos del Convenio 119; y por otro, la optimización estructural de los costos gracias a la transición hacia el modelo tecnológico METPAY. A pesar del incremento en los gastos operativos por la entrada en servicio de la nueva flota, la eficiencia en el recaudo y la correcta causación de los derechos de cobro han permitido alcanzar un equilibrio financiero que no solo compensa las obligaciones del periodo, sino que genera un excedente que fortalece la posición de la entidad frente a sus retos de continuidad.

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:

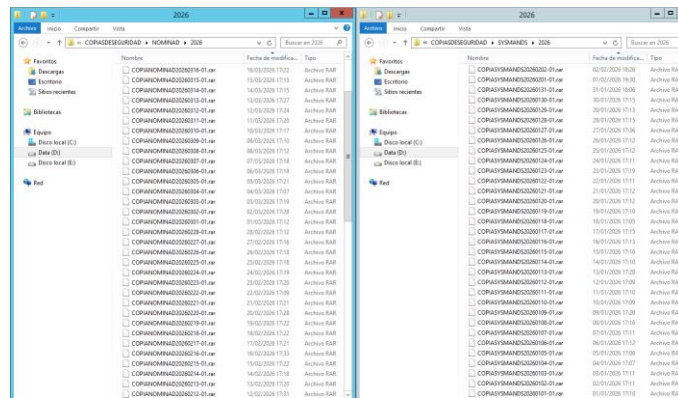
3.3.1. Renovación y realización de contrato con Consultoría de Colombia S.A.S. y contrato de soporte para el software contable de la entidad SYSMAN.

Esto permite a la entidad continuar con la política de gobierno en línea (GEL) para realización de trámites de correspondencia interna-interna, interna-externa, externa-interna, externa-externa con un total de 529 radicaciones para la vigencia del primer trimestre del 2026 por medio del software NeoGestión que presta funciones de ERP y permitiendo seguir alojando la página web, alojamiento y servicio de correo electrónico empresarial, alojamiento de Backups en la nube para el software Sysman, servicio de IP fija y certificado SSL.

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 enero al 31 de marzo del 2026.

100-20.01.1.F1



3.3.3. Cargue de información.

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

Se carga archivos enviados por la funcionaria de control Rafael Cantillo en la página web de la entidad en el ítem específico a “Informes de la oficina de control interno”

Se realiza rendición de cuentas electrónicamente en el portal de SIA Contraloría para la vigencia 2026.

150-20.01.1.F1

LISTA DE FORMULARIOS PARA DILIGENCIAR Metrolínea S.A.

[F02A_AGR]:	FORMATO 2A. Resumen de Caja Menor
[F02B_AGR]:	FORMATO 2B. Relación de Gastos de Caja
[F03_AGR]:	FORMATO 3. Cuentas Bancarias
[F03A_CDN]:	FORMATO 3A. Movimiento de Bancos
[F04_AGR]:	FORMATO 4. Pólizas de Aseguramiento
[F05A_AGR]:	FORMATO 5A. Propiedad Planta y Equipo Adquisiciones y Bajas
[F05B_AGR]:	FORMATO 5B. Propiedad Planta y Equipo Inventario
[F06_CBUCA]:	FORMATO 6. Ejecución Presupuestal de Ingresos
[F06A_CDN]:	FORMATO 6A. Relación de Ingresos
[F07_CBUCA]:	FORMATO 7. Ejecución Presupuestal de Gastos
[F07A_CDN]:	FORMATO 7A. Relación de Compromisos
[F07B_CDN]:	FORMATO 7B. Relación de Pagos
[F07BI_CDN]:	FORMATO F07BI. Relación de Pagos sin afectación pptal.
[F08A_CBUCA]:	FORMATO 8A.CBUCA Modificaciones al Presupuesto de Ingresos
[F08B_CBUCA]:	FORMATO 8B. CBUCA Modificaciones al Presupuesto de Egresos
[F09_AGR]:	FORMATO 9. Ejecución PAC de la Vigencia
[F10_CBUCA]:	FORMATO 10. CBUCA Ejecución Reserva Presupuestal
[F11_CBUCA]:	FORMATO 11. Ejecución Presupuestal de Cuentas por Pagar
[F12_AGR]:	FORMATO 12. Proyectos de Inversión
[E14A1_AGR]:	FORMATO 14A1. Talento Humanos Funcionarios por Nivel
[E14A2_AGR]:	FORMATO 14A2. Talento Humano Nombramientos
[E14A3_AGR]:	FORMATO 14A3. Talento Humano Pagos por Nivel
[E14A4_CBUCA]:	FORMATO 14A4. Talento Humano Cesantías
[E14A5_AGR]:	FORMATO 14A5. Talento Humano Número de Funcionarios
[F15A_AGR]:	FORMATO 15A. Evaluación de Controversias Judiciales
[F15B_AGR]:	FORMATO 15B. Acciones de Repetición
[F16]:	FORMATO 16. Gestión Ambiental
[F20_AGCMB]:	FORMATO 20. Informe al culminar una gestión
[F20_1A_CCC]:	FORMATO F20_1A_CCC Acciones de Control a la Contratación de Sujetos CMB
[F20_2_CBUCA]:	FIDUCIAS Control fiscal de los patrimonios autónomos fondos cuenta y fideicomisos abiertos
[F22_PGR]:	FORMATO 22. Relación Peticiones Quejas y Reclamos
[F24A_APLME]:	FORMATO 24A. Avance Plan de Mejoramiento
[F25_COMPRA]:	FORMATO 25. PLAN DE COMPRAS DE LA ENTIDAD
[F25A_EJCOM]:	FORMATO 25A. Ejecución del plan de compras
[F26_COACCI]:	FORMATO 26. COMPOSICION ACCIONARIA
[F27_PLACC]:	FORMATO 27. PLANES DE ACCIONES U OPERATIVOS
[F27A_EPLACC]:	FORMATO 27A. EJECUCION DEL PLAN DE ACCION
[F28_INGES]:	FORMATO 28. Indicadores de Gestión
[F30_PI]:	FORMATO 30. INFORME PLAN DE INVERSION
[F30A_EJPI]:	FORMATO 30A. EJECUCION PLAN DE INVERSIONES
[F32_PISTRAT]:	FORMATO 32. PLAN ESTRATEGICO
[F33_VFUTUR]:	FORMATO 33. INFORME DE VIGENCIAS FUTURAS
[F36_SEUD]:	FORMATO 36 .Sistema Estadístico Unificado de Deuda (SEUD)
[F23_AUSTGA]:	FORMATO 23. Austeridad del Gasto Publico

3.3.4. Mantenimiento y actualización.

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.)

Se realiza mantenimiento preventivo a servidor AD, Servidor de archivos NAS, Switches Aruba, Router firewall Fortinet y acces point (1) del acuarto frio de la entidad.



3.3.5. Campañas informativas.

Con el fin de entregar información real para la formación, concientización y reinducción 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, especialmente con la política de seguridad de la información de la empresa.

- Campaña Informativa - ¿Quién necesita realmente una VPN?
- Campaña Informativa – Seguridad digital
- Campaña Informativa - ¿Cuál es el mejor antivirus para proteger tu celular y PC?

Campañas informativas enviadas al grupo de WhatsApp institucional:

- Campaña Informativa – Ciber seguridad en el 2026 ¿según tu signo del zodiaco?
- Campaña Informativa – 6 razones para hablar con tu familia sobre seguridad digital
- Campaña Informativa – Ciber seguridad para estudiantes: 10 riesgos reales y como protegerse

3.4. GESTIÓN MERCADEO.

3.4.1. Envío de propuestas financieras.

Se llevó a cabo reunión con Bancolombia, con el fin de presentar la iniciativa de implementación de un cajero electrónico y un corresponsal bancario dentro de la infraestructura del sistema Metrolínea.

El 27 de febrero de 2026, se procedió con el envío formal de la propuesta, orientada a ampliar el acceso a servicios financieros para los usuarios, mejorar la experiencia dentro del sistema y fortalecer la integración de servicios complementarios.

100-20.01.1.F1

Esta gestión se enmarca en la estrategia de articulación con el sector financiero, promoviendo la incorporación de soluciones tecnológicas que contribuyan a la modernización del sistema y al fortalecimiento de su ecosistema de servicios.

3.4.2. Ingresos colaterales por arrendamientos de espacios.

Estación Provenza Occidental – Metrolínea S.A.

En el marco de la estrategia de diversificación de ingresos, se presenta el consolidado correspondiente al primer trimestre (enero, febrero y marzo) por concepto de arrendamiento de espacios, zonas comunes y locales comerciales en la Estación Provenza Occidental. Los ingresos provienen de las empresas D1, Mi Tierrita, WOM y Legafe, esta última con registro únicamente en el mes de enero.

Durante el período analizado, los ingresos mantienen un comportamiento estable, respaldado por la ocupación continua de los espacios y las condiciones contractuales vigentes, consolidándose como una fuente complementaria de financiación para la entidad.

EMPRESA	ENERO	FEBRERO	MARZO	TOTAL
D1	\$21.590.810	\$21.590.810	\$22.691.932	\$64.772.430
LEGAPE	\$1.126.692	\$0	\$0	\$1.126.692
MI TIERRITA	\$469.517	\$469.517	\$469.517	\$1.408.551
WOM	\$15.977.386	\$15.977.386	\$15.977.386	\$47.932.158
TOTAL	\$39.164.405	\$38.037.713	\$39.138.835	\$115.239.831

3.4.3. Proyecto Vallas.

El 24 de marzo de 2026 se realizó contacto telefónico con el aliado estratégico y el 27 de marzo de 2026 se envió la propuesta del proyecto de instalación de vallas publicitarias en la infraestructura del SITM, contemplando el uso de separadores viales y zonas externas de estaciones. La inversión, instalación, operación y comercialización estarán a cargo del operador privado (MAP Publicidad).

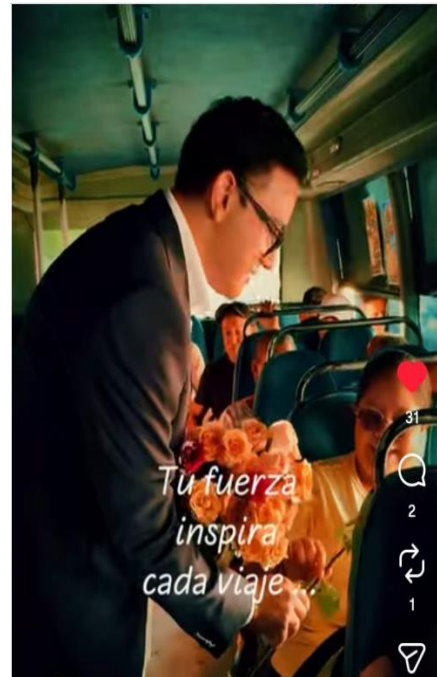
El modelo económico estima un valor de \$5.000.000 mensuales por valla, con una distribución de ingresos del 35% para Metrolínea S.A., 35% para el operador, 10% para mantenimiento y 20% para recuperación de inversión. Se propone una fase piloto de cinco (5) estructuras, con posibilidad de expansión, bajo un horizonte contractual de 10 años.

Adicionalmente, se solicitó reprogramar la visita técnica a estaciones para identificar espacios disponibles, evaluar posibles cerramientos en portales y avanzar en la estructuración comercial, adjuntando planos para análisis.

3.4.4. Campaña de fidelización – Conmemoración día internacional de la mujer.

En el marco de las estrategias de fidelización y fortalecimiento de la relación con los usuarios del sistema, Metrolínea S.A., el 23 de febrero se envía oficio a la policía nacional solicitando vincularse a la conmemoración del Día Internacional de la Mujer para el 19 de marzo de 2026 de la mano con la policía nacional, como una iniciativa orientada a resaltar el rol de la mujer en la sociedad y promover mensajes de respeto, equidad y seguridad dentro del sistema. Esta actividad se enmarca en el trabajo articulado con la Policía Metropolitana de Bucaramanga, cuyo acompañamiento ha sido clave en el fortalecimiento de la percepción de seguridad y confianza de las usuarias.

La jornada contempló la entrega simbólica de 400 flores, el acompañamiento institucional y la participación de la banda sinfónica en puntos estratégicos como las estaciones Provenza y San Mateo, en horario de 7:00 a.m. a 1:00 p.m. Esta acción permitió reforzar el vínculo con la comunidad, promover el uso seguro del sistema y consolidar una imagen institucional cercana, incluyente y comprometida con el bienestar de las usuarias.



3.4.5. Alianzas comerciales.

En el marco de la estrategia de fortalecimiento institucional y generación de ingresos no tarifarios, Metrolínea S.A. presentó una propuesta de alianza estratégica a MARIA MAGRETH SPA, basada en un esquema de intercambio entre espacios publicitarios dentro del sistema y bonos de servicios de bienestar. Esta iniciativa busca aprovechar la alta visibilidad de las estaciones del SITM como plataforma de posicionamiento de marca, al tiempo que se fortalecen programas de bienestar, fidelización y relacionamiento institucional.

100-20.01.1.F1

El modelo contempla la cesión de espacios publicitarios en estaciones activas del sistema, con un valor estimado mensual por estación de \$16.352.500, a cambio de bonos de servicios del spa (entre \$100.000 y \$200.000), los cuales serán utilizados en actividades de fidelización de usuarios, incentivos al talento humano y campañas institucionales. Este esquema permite generar valor compartido sin requerir inversión directa por parte de la entidad.

Ítem Publicitario	Valor Referencial Mensual
Puertas con vinilos institucionales	\$3.165.000
Bastidores entre vagones	\$2.637.500
Bastidores ingreso principal estación	\$5.275.000
Cenefas aéreas descolgadas	\$2.110.000
Plataformas digitales informativas	\$1.266.000
Activaciones BTL promocionales	\$1.899.000
Total mensual por estación	\$16.352.500

Esta alianza representa una oportunidad para integrar el sector empresarial al ecosistema del transporte masivo, fortaleciendo la visibilidad comercial del aliado y promoviendo iniciativas orientadas al bienestar y la calidad de vida de los usuarios y colaboradores del sistema.

3.4.6. Propuestas de arrendamiento zonas comunes – Estación Provenza Occidental.

Durante los días 12, 13 y 21 de febrero, y 2, 16, 19, 20 y 26 de marzo de 2026, se realizaron jornadas de gestión y visita técnica en la Estación Provenza Occidental, con el propósito de identificar oportunidades comerciales y evaluar espacios disponibles para el aprovechamiento económico de zonas comunes.

Como resultado de estas gestiones, el 27 de marzo de 2026 se envió propuesta formal para la instalación de una burbuja comercial de accesorios, dirigida a participante del programa Metroemprende, quien previamente validó en sitio las condiciones del espacio propuesto dentro de la plataforma de la estación.

El punto cuenta con condiciones favorables para el desarrollo de la actividad comercial, destacándose su amplio horario de operación (4:30 a.m. a 11:00 p.m.), la presencia de servicios complementarios y su alta afluencia de usuarios, lo cual lo posiciona como un espacio estratégico para la visibilidad, posicionamiento de marca y generación de ingresos.

3.4.7. Recorrido VANTI.

El 6 de febrero de 2026, se realizó un recorrido técnico en el Portal Norte y estaciones centrales para definir espacios de *branding* bajo la estrategia “Tu Estación, Tu Ciudad”.

Como avance operativo, entre el 23 y 25 de febrero se remitió la propuesta de cuantificación detallada por estación, formalizando los costos necesarios para la adecuación de la infraestructura.

Esta gestión consolidó un acuerdo de inversión por \$800.000.000 COP, orientado al mantenimiento del sistema y la generación de ingresos no tarifarios mediante este aliado estratégico.



3.4.8. Propuesta comercial Previsora.

El 25 de febrero de 2026 se estructuró una propuesta comercial dirigida a La Previsora S.A., orientada a transformar la obligación financiera existente en una alianza estratégica, mediante la cesión de espacios publicitarios institucionales dentro del sistema Metrolínea.

Actualmente, la propuesta se encuentra en proceso de aprobación y está a la espera de la firma por parte de la gerencia de la entidad.

El modelo planteado contempla la utilización integral de los espacios publicitarios en todas las estaciones activas del sistema, con un valor mensual consolidado de \$256.230.000 COP. Este valor será aplicado mediante cruce contable a la deuda existente, permitiendo su amortización progresiva y, de manera simultánea, fortaleciendo el posicionamiento institucional de la entidad.

Ítem Publicitario	Valor Mensual por Estación (COP)
Puertas con vinilos institucionales	\$3.165.000
Bastidor entre vagones	\$2.637.500
Bastidor ingreso principal estación	\$5.275.000
Cenefas aéreas descolgadas	\$2.110.000
Plataformas digitales informativas	\$1.266.000
Activaciones BTL institucionales	\$1.899.000
Publicidad exterior en buses	\$5.000.000
Total mensual por estación	\$21.352.500

3.4.9. Feria METROEMPENDE.

Durante el primer trimestre de 2026, se ejecutaron ocho ferias con una duración de cinco días cada una en los Portales Piedecuesta, Norte y Estación Provenza.

Esta iniciativa se consolida como una estrategia de proyección social y posicionamiento institucional, brindando visibilidad a emprendedores locales y fortaleciendo el tejido económico regional.

La articulación con las comunidades de Bucaramanga y el Área Metropolitana transforma la infraestructura del sistema en un motor de desarrollo estratégico y comercial.



3.4.10. Alianza Fundación Filarmónica de Santander.

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.

Durante el primer trimestre, se desarrollaron mesas técnicas los días 5, 9 y 24 de febrero, sesiones que permitieron estructurar un 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.

3.4.11. Medios de pago.

Durante el primer trimestre de 2026, se llevó a cabo un riguroso proceso de selección y análisis de mercado para la implementación de la infraestructura de pagos digitales del SITME. En esta fase, se evaluaron y contactaron propuestas de reconocidas pasarelas como Efiplay, Bold y Wompi, con el fin de comparar estándares de seguridad, tasas de transacción y capacidad de integración técnica.

100-20.01.1.F1

Tras el análisis comparativo, la administración seleccionó a Wompi (Bancolombia) como el aliado estratégico para liderar el recaudo digital. Esta elección se fundamenta en su robusta capacidad de procesamiento y el respaldo financiero de Bancolombia, lo que garantiza una plataforma de alta disponibilidad para el usuario.

La integración de Wompi permitirá que los usuarios validen su pasaje mediante múltiples alternativas digitales, incluyendo la nueva aplicación móvil y tarjetas bancarias. Este avance técnico asegura que el SITME inicie el 2026 con un sistema de pagos moderno, eficiente y alineado con los estándares internacionales de movilidad inteligente.

3.4.12. Supervisión contrato WOM (PARTNERS TELECOM)

Durante el primer trimestre de 2026, se mantuvo la supervisión compartida del Acuerdo de Explotación No. 01, cuyo objeto es el aprovechamiento de la infraestructura del sistema para la instalación de estaciones base de telecomunicaciones.

El contrato permanece vigente, garantizando ingresos por explotación colateral en los puntos estratégicos de Portal UIS, Portal Norte, Provenza Occidental, Quebrada Seca y La Estancia, con los incrementos de ley correspondientes.

Actualmente, se adelantan mesas de trabajo técnico dado que el aliado ha manifestado su interés en disminuir el número de antenas instaladas. La administración evalúa el impacto financiero de esta solicitud para asegurar la sostenibilidad del acuerdo y el equilibrio económico 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
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 se maneja 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 20/02/2026
Apoyo organización archivos de gestión Dirección Administrativa	Se da continuidad a la labor de apoyo con el área de Secretaría General organizando contratos, multas y PQRS.

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. 20/02/2026
Seguimientos Ventanilla única	Se realiza el mes de marzo el seguimiento a la ventanilla única.
Socialización y Capacitación	Capacitación realizada a todo el personal con respecto a la actualización de formatos de neogestión, realizada el 04 de marzo de 2026.

3.5.4. Trabajos específicos entre enero a marzo 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 y PQRS.
- 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.
- Recordatorio mensual a la oficina de dirección de operaciones y gerencia 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 31 de marzo de 2026

PROCESOS JUDICIALES EN CONTRA EN CURSO A 31 DE MARZO DE 2026		
TIPO DE ACCION	No. DE PROCESOS	VALOR DE LAS PRETENSIONES
ACCION CONTRACTUAL	4	\$ 56.810.942.097,00
ACCION DE REPARACION DIRECTA	10	\$ 38.311.669.994,00
ACCION POPULAR	5	Sin determinar
EJECUTIVO	2	\$ 137.006.317,00
NULIDAD Y RESTABLECIMIENTO	1	\$ 2.397.246.720,00
RESTITUCION INMUEBLE ARRENDADO / EJECUTIVO DESPUES DEL DECLARATIVO	1	\$ 956.102.658,00
ORDINARIO LABORAL	1	\$ 5.377.216.096,00
PROCESO DISOLUCION, NULIDAD Y LIQUIDACION DE SOCIEDADES	1	Sin determinar
TOTAL	25	\$ 103.990.183.882,00

De conformidad al informe entregado por los abogados litigantes externos, la calificación del riesgo, con corte a 31 de marzo de 2026 en los procesos judiciales es la siguiente:

Calificación del Riesgo Procesos Judiciales en curso

CALIFICACION DEL RIESGO PROCESOS JUDICIALES EN CONTRA A 31 DE MARZO DE 2025			
RIESGO	CALIFICACION	CANTIDAD	VALOR DE LAS PRETENSIONES
ALTO	96% A 100%	4	\$ 6.470.325.071,00
MEDIO ALTO	51% A 95%	0	\$ -
MEDIO	26% A 50%	17	\$ 97.519.858.811,00
MEDIO BAJO	11% A 25%	0	\$ -
BAJO	1%A 10%	4	\$ -
TOTAL		25	\$ 103.990.183.882,00

PROCESOS INICIADOS POR METROLÍNEA EN CURSO A 31 DE MARZO DE 2026		
TIPO DE ACCION	CANTIDAD	VALOR DE LAS PRETENSIONES
ACCION DE NULIDAD Y RESTABLECIMIENTO DEL DERECHO	2	\$ 470,670,000.00
EJECUTIVO	2	\$ 1,827,268,323.00
ACCION CONTRATUAL	1	\$ 2,485,000,000.00
TOTAL	5	\$ 4.782.938.323.00

COBRO COSTAS PROCESALES		
PROCESO	CANTIDAD	VALOR DE LAS PRETENSIONES
REPARACION DIRECTA - ALFREDO VALECK	1	\$ 18.631.666,00
ORDINARIO LABORAL - CLAUDIA OLAYA	1	\$ 2.160.000,00
REPARACION DIRECTA - JOSE ANTONIO OCHOA	1	\$ 1.160.000,00
REPARACION DIRECTA - MARIA EUGENIA RINCON	1	\$ 7.533.333,00



PROCESOS JUDICIALES INICIADOS EN CONTRA (ENERO 2 A MARZO 31 DE 2026)

PROCESOS INICIADOS A 31 DE MARZO DE 2026						
Radicado	Medio de Control	Demandante	Pretensiones	Juzgado	Estado Actual	Hecho Generador
68001233300020250067100*	Acción Popular	Jorge Edgar Flórez	Clase de proceso que no determina cuantía	Tribunal Administrativo de Santander	ESTADO MARZO 30 DE 2026: EL 18 DE MARZO SE EMITE AUTO NEGANDO LA PROCEDENCIA DE LAS MEDIDAS CAUTELARES SOLICITADAS POR LA PARTE DEMANDANTE Y EL 25 DE MARZO ENTRA A DESICIÓN DE PROGRAMACIÓN DE AUDIENCIA PACTO DE CUMPLIMIENTO.	Se inicia acción con la pretensión de obligar a los actores del SITM a invertir recursos y mejorar el sistema
68001233300020250009100*	Ejecutivo de Sentencia	Movilizamos	Por establecer desde el inicio del proceso	Tribunal Administrativo de Santander	ESTADO MARZO 30 DE 2026: Se encuentra el despacho en virtud de analizar si considera prescindir audiencia inicial o continuar con la ejecución	Proceso ejecutivo promovido por la Operadora de Transporte Masivo Movilizamos S.A. – en liquidación, contra Metrolínea S.A., con fundamento en las actas de liquidación de seguimiento de kilómetros movilizados derivadas del Contrato de Concesión Dos para la prestación del servicio público de transporte masivo

Anexo No. 1 Se anexa Procesos Judiciales a Marzo 31 de 2026

4.2. SENTENCIAS CONDENATORIAS EN FIRME.

Se adjunta la relación de demandas condenatorias con la respectiva liquidación de intereses a 31 de marzo de 2026.

Anexo No. 02 Se anexa Liquidación de Intereses demandas 1er Trimestre 2026.

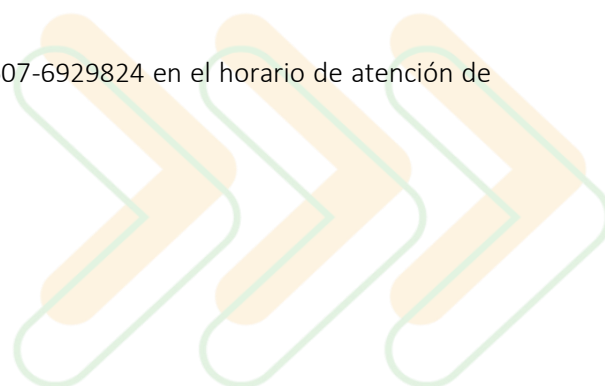
A continuación, se relacionan los ejecutivos que se encuentra en curso y que se encuentran incluidos en el pasivo judicial de METROLÍNEA S.A.:

EJECUTIVOS EN CONTRA EN CURSO QUE HACEN PARTE DEL PASIVO JUDICIAL A DICIEMBRE 31 DE 2025		
DEMANDANTE	TIPO DE ACCION	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 METROLINEA LTDA.	EJECUTIVO	\$685,732,484.00
ESTACIONES METROLINEA LTDA.	EJECUTIVO	\$95,510,934,089.00
MOVILIZAMOS S.A.	EJECUTIVO	\$110,462,488.00
ESTACIONES METROLINEA LTDA.	EJECUTIVO	\$79,821,917,097.00
TOTAL		\$223.433.215.365.44

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

Para el registro y radicación de correspondencia relacionada con Peticiones, Quejas, Reclamos, Sugerencias, Denuncias y Felicidades, 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 ENERO A MARZO DE 2026

MEDIO DE RECEPCIÓN	CANTIDAD	PORCENTAJE
Ventanilla Única	64	64%
Personal	12	12%
Telefónico	13	13%
Web	11	11%
APP	0	0%
TOTAL	100	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 ENERO A MARZO DE 2026

TIPO PQRS	CANTIDAD	PORCENTAJE
Peticiones	64	64%
Quejas	24	24%
Reclamos	12	12%
Sugerencias	0	0%
Denuncias	0	0%
Felicitaciones	0	0%
TOTAL	100	100%

TEMA OBJETO DE PQRSDF REGISTRADAS

TEMA OBJETO DE LA PQRSDF ENERO A MARZO DE 2026

TEMA	CANTIDAD	PORCENTAJE
Rutas	13	13%
Conductores	9	9%
Vehículos	8	8%
Recaudo	2	2%
Taquilleros	0	0%
CAE	0	0%
Puntos de Venta	3	3%
Consulta de Saldo Tarjeta	5	5%
Infraestructura	12	12%
Varios	48	48%
TOTAL	100	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 I TRIMESTRE VIGENCIA 2026 METROLÍNEA SA.

MODALIDAD DE SELECCIÓN	NUMERO DE CONTRATOS	VALOR
INVITACIÓN PÚBLICA	2	\$2.471.822.100
INVITACIÓN PRIVADA	3	\$1.587.082.559
CONTRATACIÓN DIRECTA	23	\$342.177.870
TOTAL CONTRATOS I TRIMESTRE	28	
VALOR TOTAL		\$4.401.082.529

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

4.5. TALENTO HUMANO.

La oficina de Talento Humano de la mano de la Secretaria General, realizó la adopción de los Planes Estratégicos de Talento Humano incluidos los planes de Capacitación, Bienestar, Plan de vacantes, Plan anual de trabajo del SG SST, entre otros, con el objetivo de programar las actividades que contribuyan a mejorar la calidad de vida de los trabajadores y sus familias, generando sentido de pertenencia y productividad.

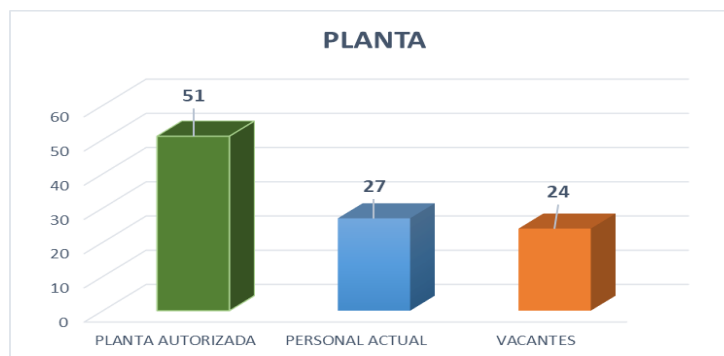
Teniendo en cuenta la articulación de la estructura con las rutas del valor estipuladas en el desarrollo del Plan Estratégico de Talento Humano, se inicia la realización de cronogramas estipulados para los diferentes planes con el fin ejecutar cubrir las necesidades de los trabajadores de Metrolínea S.A. y fortalecer las rutas de creación de valor para la estructuración de un proceso eficaz y efectivo del Talento Humano.

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 de los cronogramas de los diferentes planes, buscando proporcionar habilidades e implementar estrategias para que fortalezcan las capacidades personales a través de actividades lúdicas y capacitaciones, compartir experiencias positivas entre los participantes, incluyendo las necesidades del ciclo vital para los pre pensionados, y así reducir cambios negativos que puedan experimentar en la gestión y adaptación al cambio.

El área de Talento Humano en pro del bienestar de los trabajadores inicio ejecutando actividades enmarcadas en el plan de bienestar emocional al realizar actividades de flexibilización de horarios y bienestar espiritual, contribuyendo a un equilibrio laboral entre la vida laboral y familiar generando bienestar a los servidores públicos.

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.

Actualmente la planta de cargos se encuentra con un total de 24 cargos vacantes y en propiedad 27 de un total de 51 empleos de planta autorizados.



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.

5.1.1. Mujer y Equidad de Género.

▪ Conmemoración Día Internacional de la Mujer

Con el apoyo de la Policía Nacional, se llevó a cabo la celebración del Día Internacional de la Mujer en un ambiente de cordialidad, acompañado de música y la entrega de rosas a las usuarias del sistema de transporte metropolitano. Esta actividad se realizó en coordinación con la Gerencia y el equipo de trabajo, con el propósito de resaltar la importancia de esta fecha y reconocer a todas las mujeres que diariamente utilizan el sistema de transporte para desplazarse hacia sus diferentes destinos, contribuyendo al bienestar de sus familias.



5.1.2. Seguimiento a las Políticas Públicas Municipales.

Se presentaron los informes de avance relacionados con el seguimiento a las políticas públicas de vejez, juventudes, mujer y equidad de género, así como de la política OSIGD (Población con Orientación Sexual e Identidad de Género Diversa), evidenciando los progresos en su implementación.

Adicionalmente, se participó en la mesa de enfermedades huérfanas del municipio de Bucaramanga y se hizo presencia en el Consejo Municipal de Política Social (COMPOS), con el propósito de abordar los temas inherentes al desarrollo y seguimiento de las políticas públicas municipales.



5.1.3. Beneficio Tarifario.

Durante el primer trimestre, la Secretaría de Hacienda Municipal emitió la **Circular No. 9 del 2 de marzo de 2026**, denominada *“Programa Tarifa Subsidiada de Transporte Público 2026”*, mediante la cual se reactivaron las inscripciones para acceder al beneficio tarifario del **50% en dos pasajes diarios, de lunes a viernes**.

Este programa está dirigido a cuatro grupos poblacionales: **estudiantes, deportistas/artistas, personas con discapacidad y adultos mayores de 62 años**, con el propósito de facilitar su acceso al sistema de transporte público.

En este contexto, y con el fin de optimizar el proceso de inscripción, se vienen implementando mejoras en la plataforma tecnológica, a partir de la articulación y consolidación de la información suministrada por las diferentes secretarías que administran las bases de datos de estos grupos poblacionales. Estas acciones buscan garantizar un acceso más ágil, eficiente y transparente al subsidio.

5.2. GESTIÓN COMUNICACIONES.

Durante el primer trimestre de la vigencia 2026, la gestión de la comunicación interna y externa de Metrolínea S.A. se consolidó como un eje estratégico transversal para la Gerencia y las distintas dependencias de la entidad, aportando de manera directa a la implementación del plan de gestión institucional. En este marco, la Oficina de Prensa y Comunicaciones orientó sus acciones a la traducción de contenidos técnicos y operativos en información clara, oportuna y accesible para la comunidad usuaria del Sistema Integrado de Transporte Metropolitano SITME.

La estrategia comunicacional estuvo especialmente enfocada en el acompañamiento integral a los procesos asociados a la primera fase del proceso de transición del SITME, priorizando la socialización pedagógica y oportuna de los avances, características operativas y alcances del nuevo esquema de prestación del servicio. En este sentido, se estructuraron líneas de comunicación orientadas a informar sobre la implementación de un sistema de transporte moderno y sostenible, tras el periodo de inactividad del sistema, así como sobre la puesta en marcha de la operación inicial en el corredor troncal comprendido entre la Estación UIS y el sector de Provenza.

De igual manera, la Oficina de Prensa y Comunicaciones diseñó e implementó contenidos informativos enfocados en la divulgación de los componentes tecnológicos incorporados en esta fase, tales como la

100-20.01.1.F1

entrada en operación de buses tipo padrón, la implementación de sistemas de validación de recaudo, el monitoreo mediante tecnología GPS, los esquemas de comunicación en tiempo real y la disponibilidad de nuevas herramientas digitales, incluyendo la aplicación móvil para usuarios. Estas acciones comunicativas se orientaron a facilitar la apropiación del sistema por parte de la ciudadanía y a mejorar la experiencia de uso.

En articulación con las áreas técnicas y operativas, también se desarrollaron estrategias de comunicación para visibilizar el proceso de recuperación y aprovechamiento de la infraestructura existente, así como el carácter progresivo de la fase de transición, incluyendo la incorporación gradual de nuevas unidades y los procesos de capacitación y entrenamiento de conductores. Este enfoque permitió posicionar mensajes institucionales basados en la transparencia, la confianza y la continuidad del servicio.

En desarrollo de estos objetivos, se priorizó el fortalecimiento y la optimización de los canales institucionales de información, garantizando un flujo permanente, bidireccional y transparente de comunicación con los diferentes grupos de valor, incluyendo usuarios, medios de comunicación, entidades aliadas y colaboradores internos, quienes fueron reconocidos como actores clave en la apropiación y difusión de la información relacionada con la movilidad.

En el marco del Plan Estratégico de Comunicaciones, se dio continuidad a la articulación de medios tradicionales con herramientas digitales y nuevas tecnologías de la información, ampliando la cobertura informativa y fortaleciendo la interacción con la ciudadanía.

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

Boletines de prensa: Mecanismo oficial de divulgación de información hacia el público externo, orientado a visibilizar los avances del proceso de transición y la puesta en marcha del sistema.

Redes sociales institucionales: Canales digitales para la difusión de información en tiempo real y la interacción directa con los usuarios.

Página web institucional: Plataforma de consulta para la publicación de información oficial, pedagógica y de servicio.

Mensajería instantánea (WhatsApp): Herramienta para la gestión de grupos institucionales y la circulación ágil de información con grupos de valor y medios.

Flyers informativos: Impresos destinados a la divulgación de información relevante para usuarios y colaboradores.

Correo electrónico institucional: Canal formal para la atención de solicitudes y requerimientos de los diferentes grupos de interés.

Medios de comunicación: Articulación con prensa, radio, televisión y plataformas digitales para la amplificación de los mensajes institucionales.

Alianzas estratégicas: Coordinación con entidades públicas y privadas para fortalecer la difusión de información de interés.

De esta manera, la Oficina de Prensa y Comunicaciones orientó su gestión durante el primer trimestre de 2026 a consolidar una estrategia integral, alineada con los retos del proceso de transición del SITME, contribuyendo a la generación de confianza ciudadana, la apropiación del sistema y el posicionamiento institucional.

Informe I trimestre 2025				
No. Boletines	No. Publicaciones en redes sociales	No. impactos en medios	No. Piezas y Videos	No. Cubrimientos de prensa
8	391	53	61	16

5.2.1. Boletines de Prensa.

En el primer trimestre del año 2026 se realizaron 10 boletines de prensa debidamente cargados a la página web www.metrolinea.gov.co y/o en nuestras redes sociales relacionados con la nueva operación SITME, nueva aplicación SITME APP, lanzamiento de nuevos medios de pago, tarifa diferencial, ajustes en la operación del sistema, campañas de cultura vial, ferias, gestión institucional, entre otros temas de interés.

BOLETINES		
Titular	Fecha	link
SITME informa sobre la implementación de nuevos validadores de pago	05 de febrero	https://www.metrolinea.gov.co/v3.0/sitme-informa-sobre-la-implementacion-de-nuevos-validadores-de-pago-2272
¡Atención usuarios SITME! Tenemos nuevo número de contacto!	11 de febrero	https://www.metrolinea.gov.co/v3.0/atencion-usuarios-sitme-tenemos-nuevo-numero-de-contacto-2271
SITME anuncia la apertura del subsidio de transporte en Bucaramanga	10 de marzo	https://www.metrolinea.gov.co/v3.0/sitme-anuncia-la-apertura-del-subsidio-de-transporte-en-bucaramanga-2273
SITME INFORMA AJUSTES OPERATIVOS POR EVENTO DEPORTIVO EL DOMINGO 15 DE MARZO DE 2026 -CARRERA BODYTECH-	13 de marzo	https://www.metrolinea.gov.co/v3.0/sitme-informa-ajustes-operativos-por-evento-deportivo-el-domingo-15-de-marzo-de-2026-carrera-2274
SITME GARANTIZARÁ LA MOVILIDAD DURANTE LA JORNADA DE PRUEBAS SABER 11 ESTE DOMINGO 15 DE MARZO	13 de marzo	https://www.metrolinea.gov.co/v3.0/sitme-garantizara-la-movilidad-durante-la-jornada-de-pruebas-saber-11-este-domingo-15-de-marzo-2275
SITME AVANZA HACIA UN SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO MÁS EFICIENTE E INTEGRADO	26 de marzo	https://www.metrolinea.gov.co/v3.0/sitme-avanza-hacia-un-sistema-de-transporte-publico-mas-eficiente-e-integrado-2281
EL SITME IMPULSA LA TRANSFORMACIÓN TECNOLÓGICA Y LA MODERNIZACIÓN DEL TRANSPORTE METROPOLITANO	26 de marzo	https://www.instagram.com/p/DWXIU9ZEvw/?img_index=1
El Sistema Integrado de Transporte Metropolitano SITME anuncia la apertura del subsidio de transporte, que permitirá a poblaciones vulnerables acceder a un descuento del 50% en la tarifa,	10 de marzo	https://www.instagram.com/p/DVt3mozEauf/?img_index=1

facilitando la movilidad hacia espacios de estudio, formación y trabajo.		
--	--	--

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 primer trimestre de la vigencia 2026, se estructuró una estrategia de difusión centrada en la producción, publicación y circulación de boletines informativos como principal herramienta para el posicionamiento institucional y la apropiación ciudadana del proceso de transición del Sistema Integrado de Transporte Masivo.

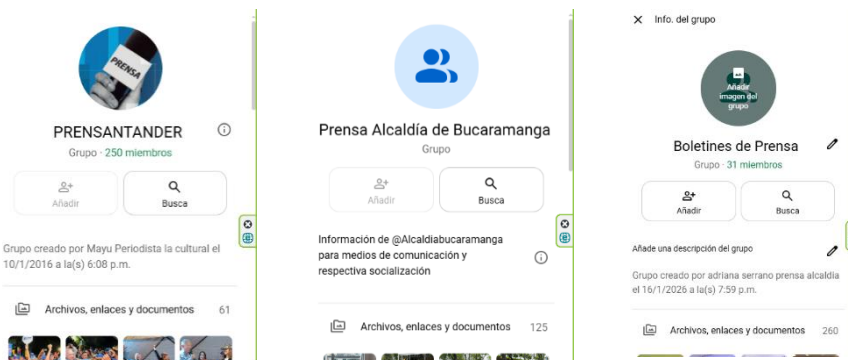
En este contexto, los boletines de prensa, cargados de manera permanente en la sección “Noticias” del portal web institucional y distribuidos a través de grupos de difusión en WhatsApp —tales como “SITME Periodistas”, “Boletines de Prensa SITME”, “Prensa Santander”, “Prensa Alcaldía de Bucaramanga” entre otros—, se consolidaron como el eje central de la estrategia comunicativa. Estos canales permitieron alcanzar una cobertura superior a 500 periodistas de medios de comunicación regionales y nacionales, garantizando la amplificación de los mensajes institucionales y la visibilidad de los avances del sistema.

A través de estos boletines, se desarrollaron ejes temáticos enfocados en la socialización integral de la Fase 1 del proceso de transición del SITME, destacando su objetivo de implementar un sistema de transporte público moderno y sostenible. En este sentido, se priorizó la divulgación de la cobertura inicial en la zona troncal comprendida entre la Estación UIS y el sector de Provenza, así como la comunicación de los avances en la incorporación tecnológica y operativa, incluyendo la entrada en funcionamiento de buses tipo padrón, sistemas de validación de recaudo, monitoreo mediante tecnología GPS y comunicación en tiempo real.

De manera complementaria, los contenidos difundidos a través de estos canales abordaron la implementación y construcción de la nueva SITME App, así como la puesta en marcha de un nuevo sistema de recarga de pasaje, elementos clave para optimizar la experiencia del usuario y fortalecer la interacción con el sistema. Asimismo, se visibilizó el proceso de recuperación de la infraestructura existente, el uso de estaciones y carriles exclusivos, y el despliegue progresivo de flota junto con la capacitación de conductores.

Esta estrategia, basada en la gestión eficiente de contenidos digitales y su distribución segmentada a audiencias estratégicas, permitió consolidar a los boletines web y a los grupos de difusión en WhatsApp

como herramientas fundamentales para el relacionamiento con medios de comunicación, contribuyendo al posicionamiento institucional y al acompañamiento informativo del proceso de implementación de la Fase 1 del SITME.





5.2.3. Página web con las noticias publicadas de Metrolínea.



Bucaramanga

¿Metrólínea continuará operando los con nuevos buses en 2026? SITME explica su funcionamiento

La entidad busca mantener el servicio y atraer a más pasajeros con nuevas estrategias. Así será la operación de los nuevos buses:



Con Gemini
creas
documentos
finales al
instante.

Incluyendo texto,
imágenes y tablas.

Comenzar



5.2.4. Redes Sociales.

Desde la gestión estratégica de las redes sociales institucionales de Metrolínea S.A. SITME, durante el primer trimestre de la vigencia 2026 se consolidó un enfoque orientado a la producción y difusión de contenidos digitales alineados con los ejes comunicativos de la Fase 1 del proceso de transición del SITME.

En este contexto, plataformas como Facebook, X, Instagram y YouTube fueron utilizadas como canales oficiales para la divulgación de mensajes dirigidos tanto al público interno como externo, mediante la publicación de contenidos informativos, pedagógicos y piezas institucionales diseñadas para facilitar la comprensión del proceso de implementación del sistema.

A través de estas plataformas, se priorizó la socialización de los avances asociados a la operación inicial en el tramo troncal comprendido entre la Estación UIS y Provenza, la incorporación de tecnología en flota y recaudo, así como la implementación y construcción de la nueva SITME App y la puesta en marcha del nuevo sistema de recarga de pasaje. De igual forma, se generaron contenidos orientados a visibilizar la recuperación de la infraestructura existente, la entrada progresiva de buses y los procesos de capacitación de conductores, contribuyendo a la apropiación ciudadana del sistema.

Adicionalmente, las redes sociales se consolidaron como un canal estratégico de atención al ciudadano, permitiendo la interacción en tiempo real con los usuarios para la resolución de inquietudes, orientación sobre la operación del sistema y gestión de requerimientos de información. En este sentido, la estrategia no se centró exclusivamente en el crecimiento cuantitativo de seguidores, sino en la generación de contenidos de valor, pertinentes y oportunos, orientados a fortalecer el relacionamiento con la comunidad usuaria y los diferentes públicos de interés, en coherencia con los objetivos institucionales del SITME.

I TRIMESTRE 2026			
	FACEBOOK/ seguidores	22.298	X (antes Twitter) / 14.861 seguidores
			INSTAGRAM/ 7.329 seguidores
Publicaciones	134	91	166

Tabla: Cuadro de seguidores y noticias publicadas en 2026.

5.2.5. Piezas Audiovisuales.

Desde la estrategia de producción de piezas audiovisuales de las redes sociales institucionales de Metrolínea S.A. SITME, durante el primer trimestre de la vigencia 2026 se orientaron las acciones hacia el fortalecimiento del servicio informativo al usuario, en coherencia con la línea gráfica definida en el Plan Estratégico de Comunicaciones y los objetivos de la Fase 1 del proceso de transición del SITME.

En este marco, se diseñaron y difundieron contenidos enfocados en la socialización de información clave sobre horarios, rutas, operación y demás requerimientos gestionados a través de los canales oficiales de la entidad. La estrategia priorizó la producción de piezas gráficas y audiovisuales —incluyendo videos cortos en formatos vertical y horizontal, artes digitales, animaciones y recursos interactivos— orientadas a facilitar la comprensión del sistema por parte de los públicos objetivo y grupos de valor, manteniendo la coherencia con el manual de identidad corporativa.

De manera específica, se desarrollaron piezas para la socialización del lanzamiento de las nuevas rutas PTB, PTN y PTU, así como contenidos pedagógicos asociados a la implementación tecnológica del sistema, entre ellos códigos QR para la descarga de la SITME App y videos instructivos para su uso. Adicionalmente, se elaboraron contenidos informativos relacionados con el nuevo sistema de recaudo y los beneficios del subsidio tarifario dirigido a poblaciones priorizadas como estudiantes, artistas y adultos mayores, entre otros.

Como resultado de esta gestión, durante el periodo se alcanzó la publicación de 42 piezas audiovisuales en formatos vertical y horizontal, así como 34 piezas visuales digitales (incluyendo artes, publicaciones para redes, videos y recursos animados), todas orientadas a la divulgación del acontecer operativo, informativo y noticioso del sistema, contribuyendo al posicionamiento institucional y a la apropiación ciudadana del SITME en su fase inicial de implementación.





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 campañas en redes sociales institucionales de Metrolínea S.A. SITME, durante el primer trimestre de la vigencia 2026 se desarrollaron acciones conjuntas con la Alcaldía de Bucaramanga, orientadas a la implementación de una campaña informativa sobre el proceso de transición y el futuro del Sistema Integrado de Transporte Masivo.

En este marco, durante los meses de febrero y marzo se diseñaron y difundieron piezas gráficas y audiovisuales a través de las redes sociales institucionales, enfocadas en la socialización de los principales componentes de la Fase 1 del SITME. Estas acciones incluyeron contenidos pedagógicos sobre el lanzamiento de las nuevas rutas PTB, PTN y PTU, así como la divulgación de herramientas tecnológicas como los códigos QR para la descarga de la SITME App y la producción de videos instructivos para facilitar su uso por parte de la ciudadanía.

De igual forma, la campaña incorporó piezas informativas relacionadas con el nuevo sistema de recaudo y la comunicación de beneficios asociados al subsidio tarifario dirigido a poblaciones priorizadas, tales como estudiantes, artistas y adultos mayores, entre otros. Esta estrategia permitió fortalecer el alcance de los mensajes institucionales, promover la apropiación del sistema por parte de la comunidad usuaria y consolidar las redes sociales como un canal clave para la pedagogía y acompañamiento ciudadano durante la implementación del SITME.





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.

