	PROCESO GESTIÓN DOCUMENTAL	CÓDIGO: GDO-FO-028
	FORMATO DE OFICIO	VERSIÓN: 05

AL CONTESTAR FAVOR CITAR ESTE NÚMERO

Oficio AMB- ID:409.502

Bucaramanga, 04 de abril de 2025

Honorables concejales

DANIELA TORRES ZARATE

ANDRES FELIPE DIAZ AREVALO

CARLOS FELIPE PARRA ROJAS

JOSE DAVID CAVANZO ORTIZ

ROBIN ANDERSON HERNANDEZ REYES

secretariageneral@concejodebucaramanga.gov.co

Concejo Municipal de Bucaramanga

E. S. D.

Asunto: Respuesta a cuestionario formulado en la proposición N° 19 recibido con CR-5764 de fecha 02 de abril de 2025

Cordial saludo,

De manera atenta, nos permitimos contestar desde Área Metropolitana de Bucaramanga a cada una de las preguntas realizadas a esta entidad en su proposición 019 en los siguientes términos.


13. ¿Cuál es el plan operativo y de contingencia determinado para el proceso de liquidación de Metrolínea, por medio del cual se busca garantizar la operatividad de un Sistema de Transporte masivo en área metropolitana?

Con la aprobación en noviembre 29 de 2024 por parte del Concejo Municipal de Bucaramanga del acuerdo municipal por medio del cual se faculta al alcalde de Bucaramanga, para llevar a cabo los trámites necesarios para la disolución y liquidación de Metrolínea S.A., desde el AMB y en especial la Subdirección de transporte se plantea un plan de acción y operativo ejecutable en el llamado “régimen de transición” para garantizar la prestación del Servicio Público de Transporte Público de pasajeros en sus componentes Masivo y Colectivo en toda el Área Metropolitana de Bucaramanga.

Este plan de acción debe ser concertado y autorizado por la Junta Metropolitana, toda vez que contiene compromisos y obligaciones de los entes territoriales en el marco de su responsabilidad constitucional y legal en la garantía de la prestación del servicio, así como las obligaciones del uso y mantenimiento de la infraestructura construida para el SITM derivadas del convenio de cofinanciación (vigente) y, las obligaciones en materia de control en vía a través de los cuerpos operativos de tránsito.

Antes de presentar el Plan de Acción para la Transición, se deben realizar algunas precisiones que servirán de fundamento legal y operativo:

1. La liquidación del Ente Gestor deberá ser aprobada por la Asamblea de Accionistas en la que se encuentran los municipios metropolitanos y el Gobierno Nacional por disposición del Contrato de Usufructo del 70% de las acciones del Ente Gestor, adicional a estos entes, también hacen parte de la Asamblea algunos entes descentralizados del municipio de Bucaramanga y el Área Metropolitana de Bucaramanga.

	PROCESO GESTIÓN DOCUMENTAL	CÓDIGO: GDO-FO-028
	FORMATO DE OFICIO	VERSIÓN: 05

2. Una vez el Ente Gestor Metrolínea S.A. cese operaciones (*por liquidación*), el Área Metropolitana de Bucaramanga (*autoridad de transporte metropolitano y autoridad de transporte masivo*) deberá reasumir la administración y planeación del sistema que había sido entregada a Metrolínea mediante un convenio interadministrativo.
3. Se aclara que la liquidación del Ente Gestor Metrolínea S.A. no implica *per se* la liquidación del Sistema Integrado de Transporte Masivo, el cual sigue existiendo y representado en la autoridad de transporte, la infraestructura, la tecnología y los usuarios.
4. Para que el **Área Metropolitana de Bucaramanga asuma la administración del SITM** deberá hacerlo con las herramientas que le da la Ley, pero también **con las obligaciones de garantizar una tipología vehicular que opere en la Troncal y estaciones y portales construidos con recursos del Convenio de Cofinanciación** suscrito con la Nación. Esto implica obligatoriamente que la operación de desarrolle con:
 - Sistema de Recaudo Centralizado – SRC.
 - Sistema de Gestión y Control de Flota – SGCF.
 - Sistema de Información al Usuario – SIU.
5. La existencia del “Factor de Calidad” en la tarifa del TPC para el sostenimiento de la operación que requiere el Área Metropolitana de Bucaramanga en el ejercicio de control sobre la prestación del servicio.
6. La unificación de la tarifa del TPC es imperativo, pero se entiende que la tarifa diferencial es una alternativa a las necesidades de la población, sin embargo, esta solo puede ser autorizada a las empresas que acepten ascenso tecnológico que permita al AMB tener control y vigilancia de la operación (SRCC, SGCF y SIU).
7. Los municipios deben comprometer recursos para garantizar la operación del Sistema y el uso de la infraestructura, que se traduce en garantizar el renting de los vehículos en su etapa inicial y el arreglo, mantenimiento y sostenimiento de la infraestructura del SITM existente en su jurisdicción.

El AMB ha formulado y analizado diferentes escenarios en cuanto a la forma de atender la contingencia y transición del sistema y los roles de actores que participarían. Es importante aclarar que en tanto Metrolínea S.A. permanezca vigente como ente gestor del Sistema, cualquier propuesta de operación deberá ser desarrollada a través de esta entidad en su rol de titular del Sistema de Transporte Masivo para el AMB.


De estos análisis y bajo la premisa de tener la liquidación de Metrolínea S.A. como ente gestor a continuación se presentan los aspectos más relevantes de la propuesta de plan:

PROPUESTA:

Operación transitoria del Sistema con terceros seleccionados por parte de AMB para la provisión de flota y operación del servicio. La propuesta considera como fundamento el garantizar en todo momento prestación de servicio de transporte a los usuarios del AMB, por lo cual y en atención a los tiempos disponibles y procesos contractuales a estructurar e implementar se identifican dos etapas así:

ASPECTOS LEGALES:

Calle 89 Transversal Oriental Metropolitana - 69
Centro de Convenciones Neomundo – Piso 3 Barrio Tejar
Conmutador: 6444831 - Fax: 6445531
E-mail: info@amb.gov.co
Página web: www.amb.gov.co

	PROCESO GESTIÓN DOCUMENTAL	CÓDIGO: GDO-FO-028
	FORMATO DE OFICIO	VERSIÓN: 05

Como se establece en la Constitución Política de Colombia, los fines esenciales del Estado incluyen servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución. Por lo tanto, las autoridades de la República están encargadas de proteger a todas las personas residentes en Colombia, velando por su vida, bienes, creencias y demás derechos y libertades, y de asegurar el cumplimiento de los deberes sociales tanto del Estado como de los particulares. Además, dado que los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado, es deber del Estado asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional.

De acuerdo con el artículo 3 de la Ley 105 de 1993, el transporte público es una industria destinada a garantizar la movilización de personas o cosas mediante vehículos adecuados para cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de acceso libre, calidad y seguridad para los usuarios, sujeto a una contraprestación económica. Además, el artículo incluye los principios que rigen el transporte público, estableciendo en su literal c: *"...Que las autoridades competentes diseñen y ejecuten políticas dirigidas a fomentar el uso de los medios de transporte, racionalizando los equipos adecuados conforme a la demanda y promoviendo el uso de medios de transporte masivo..."*.


Asimismo, el inciso segundo del numeral 2 del artículo 3 de la Ley 105 establece que "Excepcionalmente, la Nación, las Entidades Territoriales, los Establecimientos Públicos y las Empresas Industriales y Comerciales del Estado de cualquier orden podrán prestar el servicio público de transporte cuando este no sea prestado por los particulares, o se presenten prácticas monopolísticas u oligopolísticas que afecten los intereses de los usuarios. En todo caso, el servicio prestado por las entidades públicas estará sujeto a las mismas condiciones y regulaciones aplicables a los particulares."

Para dar cumplimiento a las obligaciones derivadas de la implementación del Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM), el 9 de febrero de 2007 el Área Metropolitana de Bucaramanga y Metrolínea S.A. suscribieron un Convenio Interadministrativo, cuyo objeto fue establecer los compromisos —derechos y obligaciones— que cada una de las partes asumiría con ocasión de la implementación y puesta en operación del SITM dentro de la jurisdicción metropolitana.

En virtud de dicho convenio, Metrolínea S.A. fue reconocida como titular del SITM, conforme a la normativa legal vigente, y el Área Metropolitana de Bucaramanga, en su calidad de autoridad de transporte masivo, le otorgó la autorización para gestionar, contratar e implementar la operación del Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros en el área metropolitana.

El convenio fue pactado inicialmente por un término de veintiún (21) años contados a partir de su firma, y posteriormente fue objeto de modificación a través de tres otrosíes: el primero, suscrito el 1 de junio de 2007; el segundo, el 13 de marzo de 2018; y el tercero, el más reciente, el 8 de febrero de 2024. Estos ajustes han permitido extender y redefinir aspectos sustanciales del convenio, manteniendo vigente la relación jurídica entre las partes hasta la fecha.

Con fundamento en el precitado convenio, Metrolínea S.A. suscribió dos (2) contratos de concesión de operación el primero con la Sociedad Anónima Movilizamos, que fue objeto de "declaratoria de caducidad por incumplimiento grave y directo de las obligaciones contractuales contenidas en el contrato de concesión No. 002 de 2008", generándose así una disminución significativa de la capacidad operativa del Ente Gestor y por tanto una

	PROCESO GESTIÓN DOCUMENTAL	CÓDIGO: GDO-FO-028
	FORMATO DE OFICIO	VERSIÓN: 05

alteración en la prestación del servicio público de transporte masivo de pasajeros en lo que tiene que ver con el principio de acceso al transporte público y que dio lugar a la realización de estudios técnicos con base en el cual la Autoridad de Transporte Metropolitana diseñó e implementó la estrategia de INTEGRACIÓN del transporte Público Colectivo -TPC, con el Sistema Integrado de Transporte Masivo – SITM.

El otro con la Sociedad Anónima Metro cinco Plus, concesionario que el pasado 18 de enero de la corriente anualidad, le manifestó al Ente Gestor del SITM la aceptación de la terminación del contrato de concesión a partir del veintiséis (26) de febrero de 2025, situación que afecta la prestación del servicio público de transporte en uno de sus modos y desencadena una emergencia en los municipios de Piedecuesta, Floridablanca, Girón y Bucaramanga, siendo este último el municipio núcleo.

Es importante señalar que la finalización del Contrato de Concesión Uno, correspondiente a la operación del Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM), imposibilitaría la aplicación de la figura operativa de complementariedad, en tanto esta requiere un operador activo del sistema masivo que habilite jurídicamente dicha relación.


La complementariedad es una figura operativa regulada que permite al Transporte Público Colectivo (TPC) cubrir zonas o trayectos donde el SITM ha perdido capacidad de atención por razones de crisis operacional, manteniendo así una oferta mínima de servicio y evitando la fragmentación del sistema. Esta figura ha sido clave para asegurar continuidad en la movilidad de sectores urbanos críticos, especialmente en periodos donde el SITM no ha podido operar con su cobertura plena.

Es fundamental aclarar que la complementariedad no genera costos operativos al sistema de transporte masivo, ya que es ejecutada directamente por empresas habilitadas del TPC, quienes asumen los costos de operación bajo condiciones reguladas por la autoridad de transporte. Su interrupción afectaría de manera directa zonas como el oriente de Floridablanca, la meseta de Bucaramanga, la zona sur-occidental de Piedecuesta y los corredores de integración con el municipio de Bucaramanga, así como comprometería el uso funcional del Portal de Girón, pieza clave en la reorganización de la operación troncal y alimentadora en la región metropolitana.

En resumen, teniendo en cuenta el Acuerdo 034 del 29 de noviembre de 2024 del Concejo Municipal de Bucaramanga, “por medio del cual se autoriza la disolución y liquidación de Metrolínea” y teniendo en cuenta que el contrato de concesión con el Operador Metrocinco Plus S.A. iría hasta el 26 de abril de 2025, el AMB y Metrolínea S.A. han adoptado las siguientes acciones:

- 1) declarar la afectación grave en la prestación del servicio del modo de transporte masivo en el Área Metropolitana de Bucaramanga.
- 2) adoptar todas las acciones y medidas especiales y transitorias necesarias para proteger y garantizar la movilidad de los usuarios con el fin de mitigar los impactos negativos de la ausencia inminente de la operación del sistema integrado de transporte masivo.

Por lo anterior, y para dar continuidad a la prestación del servicio de transporte masivo a partir del 26 de abril del año en curso, se ha decidido por parte de la autoridad de transporte, proponer al Municipio de Bucaramanga, crear un equipo especial de trabajo en el Área Metropolitana de Bucaramanga mediante el cual se administre la operación del Masivo desde el área metropolitana de Bucaramanga, por medio de la operación con vehículos contratados en modalidad de renting tipo padrón para fortalecer el servicio en

	PROCESO GESTIÓN DOCUMENTAL	CÓDIGO: GDO-FO-028
	FORMATO DE OFICIO	VERSIÓN: 05

la troncal; así como continuar con el modelo de acuerdos comerciales que se vienen llevando a través de la complementariedad con el TPC, todo esto con el fin de mejorar la cobertura y conexión para el usuario del servicio de transporte público, en un periodo de contingencia que hace parte de un plan de acción para la transición, en el cual se debe adelantar la estructuración técnica, legal y financiera del nuevo sistema de transporte.

ALGUNAS ACCIONES CLAVES EN EL PROCESO

Declaratoria de afectación grave del servicio: El Área Metropolitana de Bucaramanga (AMB) expide un acto administrativo mediante el cual se declara la afectación grave del servicio público de transporte masivo, lo que permite adoptar medidas excepcionales para garantizar su continuidad.

Fecha de disolución y liquidación del ente gestor: La Asamblea de Socios de Metrolínea S.A. deberá determinar la fecha de disolución y liquidación de la entidad, la cual se situaría entre el 27 de marzo y el 28 de mayo de 2025.


Liquidación del convenio entre el AMB y Metrolínea: La liquidación del convenio interadministrativo entre el Área Metropolitana de Bucaramanga y Metrolínea S.A. es un requisito indispensable para que el AMB reasuma las funciones y competencias que le fueron delegadas al ente gestor.

Creación de un equipo especial de trabajo: Dado que el AMB no tiene la capacidad de constituir un nuevo ente gestor en 45 días, se conformará un grupo interno de trabajo o unidad especial encargado de asumir funciones esenciales previamente ejecutadas por Metrolínea. Para ello, será necesario cuantificar y asignar recursos destinados a fortalecer la capacidad tecnológica, operativa y de talento humano, incluyendo personal de planta y contratistas con experiencia en planificación y operación de sistemas de transporte masivo.

Disponibilidad de recursos para contratación de flota: Con la finalización del contrato de concesión con Metro Cinco Plus el 27 de abril de 2025, los municipios del Área Metropolitana de Bucaramanga deberán, con base en el esquema operativo presentado por el AMB, disponer los recursos suficientes para llevar a cabo un proceso de contratación de flota tipo padrón, asegurando la cantidad de vehículos requerida para la operación.

Selección de un operador transitorio: Dado que el AMB no puede ser operador de transporte, deberá definir el mecanismo de selección del operador transitorio que garantice la prestación del servicio dentro de los términos permitidos por la ley.


Definición del vehículo contractual para la contratación de flota: La disponibilidad de recursos activa de manera inmediata la necesidad de establecer el mecanismo contractual que habilite a los municipios o al Área Metropolitana de Bucaramanga para llevar a cabo dicha contratación. Dado que el AMB es una entidad administrativa con personería jurídica de derecho público, autonomía administrativa, patrimonio propio y sujeta a un régimen administrativo y fiscal especial, debe ceñirse al régimen de contratación estatal aplicable a las entidades públicas en Colombia. Por lo tanto, se debe identificar la figura jurídica dentro de dicho régimen que permita contratar la flota mediante renting en un plazo no mayor a 45 días, garantizando el cumplimiento de los requisitos legales y operativos necesarios.

	PROCESO GESTIÓN DOCUMENTAL	CÓDIGO: GDO-FO-028
	FORMATO DE OFICIO	VERSIÓN: 05

Gestiones de Metrolínea previas a su liquidación: Metrolínea S.A. deberá adelantar todos los procesos administrativos, financieros y operativos necesarios para garantizar una transición ordenada y minimizar los impactos en la prestación del servicio.

ETAPAS DE LA PROPUESTA:

- **Etapa 01 Contingencia (Hasta tanto se den los procesos de contratación de la transición):** Durante esta etapa se otorgarán permisos transitorios a empresas del TPC para dar cobertura y operación en rutas del componente masivo, bajo un modelo de operación convencional sin Sistema de Recaudo Centralizado. Esta etapa permitirá garantizar una prestación de servicio de transporte a los usuarios en tanto se dan los procesos necesarios para contar con todo lo necesario para tener una operación adecuada del SITM.
- **Etapa 02 Transición (Hasta 2 años):** La etapa de transición requiere adelantar diferentes procesos de contratación, los cuales no pueden dar inicio antes de establecerse la liquidación del ente gestor Metrolínea S.A. Lo anterior teniendo presente que en tanto exista el ente gestor es este el titular del sistema y a través del cual deberán adelantarse todos los procesos necesarios para la operación y gestión del Sistema Masivo. Las acciones definidas a continuación requieren de contar con los recursos disponibles para adelantar los procesos:
 - Proceso de selección de un tercero para la provisión de flota bajo modelo de renting u otra figura que se evalúe como viable que brinde disponibilidad de flota inmediata. AMB estructura e implementa proceso de selección y contratación (requiere la disponibilidad de los recursos).
 - Proceso de selección de un tercero para la operación de las rutas del componente masivo a quien le será entregada la flota rentada o adquirida. AMB estructura e implementa proceso de selección y contratación de este operador que se habilitaría como operador masivo.
 - Proceso de selección de un tercero para la provisión de solución tecnológica para Sistema de Recaudo Centralizado, Sistema de Gestión y Control de Flota, Sistema de Información al Usuario, para soportar la operación del Sistema Masivo y garantizando el uso del medio de pago existente y también con visión para implementar la solución tecnológica en el sistema de TPC como parte del fortalecimiento de este y de las capacidades del AMB. La entidad AMB deberá estructurar y adelantar el proceso de selección del asistente tecnológico.
 - Selección de un tercero para proceso de recaudo, gestión de puntos de venta, personal, manejo de dinero y demás actividades relacionadas con la operación y garantía del recaudo.
 - Gestión de recursos y contratos necesarios para administración, mantenimiento y soporte de la infraestructura del SITM, entre lo que se debe incluir seguridad, equipo operativo en vía, mantenimiento, aseo.
 - Generación de puestos de trabajo y contratación de personal en AMB que asumirá las funciones para la planeación, gestión y control del SITM.

	PROCESO GESTIÓN DOCUMENTAL	CÓDIGO: GDO-FO-028
	FORMATO DE OFICIO	VERSIÓN: 05

- Estructuración Técnica, Tecnológica, Legal, Financiera, del nuevo Sistema Integrado de Transporte Metropolitano a implementar posterior a la Transición

ASPECTOS OPERATIVOS:

✓ Esquema Operativo Propuesto:

Una vez finalizada la concesión con el operador Metrocinco Plus, y en la etapa de transición para la cual los procesos pueden dar inicio posterior a la liquidación de Metrolínea y solo una vez se cuenten con los recursos disponibles para los procesos de contratación, tiene definida tres (3) fases con un total de 32 vehículos de tipología padrón más 3 de reserva que prestarán servicio en los corredores troncales y pre-troncales del SITM Metrolínea.


			PLAN OPERATIVO 2025					
Dirección Técnica de Operaciones								
Modalidad:			SITM - Metrolínea S.A - TPC					
TIPO	COBERTURA	ID RUTA	Información			Longitud (Km)	Frec.	Flota
			Origen	Corredor	Destino			
PRETRONCAL	AMB	PT1	Estacion UIS	Kra 15	Provenza	15,00	0:04	10
		PT2	Portal Piedecuesta	Autopista F/Blanca /Diag 15 / Centro	Quebradaseca	34,20	0:09	10
		PT3	Portal Giron	Via Canfer / Real de Minas / Centro	Portal Norte	33,20	0:08	12
	Subtotal Pretroncal:						82,40	
COMPLEMENTARIAS	Norte	An3	Bosconia	Portal Norte	Maria Paz	14,30	0:08	7
	Meseta	P10	El Carmen	Tranv Metropolitana	Acropolis Estacion UIS	48,00	0:08	24
	F/blanca	P1	Cumbre/Sendes	Provenza Oriental /Diag 15	Quebradaseca	20,30	0:08	9
		P2	Cumbre/Sendes	Provenza Oriental / kra 21	Estacion UIS	25,80	0:08	13
		p3	Bucarica	Provenza Oriental /Kra 27	Estacion UIS	26,40	0:08	16
		P14	Altamira	Tranv Metropolitana	Estacion UIS	40,30	0:08	21
	Giron	RG27	Mirado Arenales	Rincon Giron / Calle 70	Estacion UIS	32,70	0:08	14
	Piedecuesta	P8	Tejeditos	Autopista F/Blanca / kra 33	Estacion UIS	50,60	0:08	28
		RD15	Portal del Valle	Autopista F/Blanca / kra 15	Estacion UIS	47,60	0:08	21
		RD27	Portal del Valle	Autopista F/Blanca / kra 27	Estacion UIS	48,70	0:08	21
Subtotal Flota Rutas Complementarias -TPC								174
TOTAL RUTAS SITM -TPC:								206

Tabla 1. Esquema Operativo de Transitoriedad SITM Metrolínea

El esquema operacional propuesto para la vigencia 2025 será implementado de manera paulatina en tres (3) etapas:

Fase 1 - Operación bajo modelo de Renting. 12 vehículos tipología padrón: 10 operativos, 2 de reserva; cobertura: Estación UIS - Estación Provenza; complementariedad: P1, P2, P3, P8, P10, P14, RD27 y AN3

Fase 2 - Operación bajo modelo de Renting. 22 vehículos tipología padrón: 20 operativos, 2 de reserva; cobertura: fase 1 + Portal Piedecuesta - Estación Quebradaseca; complementariedad: P1, P2, P3, P8, P10, P14, RD27 y AN3

	PROCESO GESTIÓN DOCUMENTAL	CÓDIGO: GDO-FO-028
	FORMATO DE OFICIO	VERSIÓN: 05

Fase 3 - Operación bajo modelo de Renting. 35 vehículos tipología padrón: 32 operativos, 3 de reserva; cobertura: fase 1 + fase 2 + Portal Girón - Portal Norte; complementariedad: P1, P2, P3, P8, P10, P14, RD27, RD15, RG15 y AN3

14. ¿De contar con plan operativo y de contingencia para determinado proceso, cuál es su necesidad o proyección financiera?

De acuerdo con lo explicado en el punto anterior, el Área Metropolitana de Bucaramanga —a través del equipo especial de trabajo conformado para el efecto— realizó un ejercicio de análisis presupuestal con el fin de determinar los requerimientos financieros necesarios para garantizar la operación del Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM) Metrolínea durante el periodo comprendido entre mayo y diciembre de 2025.

CONCEPTO	COSTO PRESTACION DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO TPC Y SITM											
	MAYO			JUNIO			JULIO			AGOSTO		
	Fase I	Fase II	Fase III	Fase I	Fase II	Fase III	Fase I	Fase II	Fase III	Fase I	Fase II	Fase III
Validaciones SITM	12	26	26	12	26	26	12	26	26	12	26	26
Buses	110 635	255 789	418 198	86 666	200 381	327 597	100 955	231 568	376 584	118 168	273 192	446 634
Ingresos Operacionales	\$ 463 937 721	\$ 955 879 721	\$ 1 311 605 445	\$ 371 185 155	\$ 678 214 915	\$ 1 038 330 672	\$ 420 804 581	\$ 775 619 431	\$ 1 189 193 856	\$ 479 153 649	\$ 897 746 680	\$ 1 378 988 945
Ingresos validaciones SITM	\$ 288 714 423	\$ 630 856 423	\$ 1 129 134 147	\$ 233 989 464	\$ 541 029 224	\$ 894 619 990	\$ 270 438 351	\$ 525 233 211	\$ 1 022 175 538	\$ 319 028 223	\$ 737 619 254	\$ 1 206 912 317
Ingresos complementariedad TPC	\$ 135 219 297	\$ 135 219 297	\$ 135 469 297	\$ 109 931 654	\$ 109 931 654	\$ 109 931 654	\$ 121 700 056	\$ 121 700 056	\$ 121 700 056	\$ 120 055 353	\$ 130 055 353	\$ 143 704 956
Ingresos Integración TPC	\$ 26 011 840	\$ 26 011 840	\$ 26 011 840	\$ 27 312 837	\$ 27 312 837	\$ 27 312 837	\$ 28 678 164	\$ 28 678 164	\$ 28 678 164	\$ 30 112 072	\$ 30 112 072	\$ 30 112 072
TOTAL INGRESOS SITM	\$ 463 937 721	\$ 955 879 721	\$ 1 311 605 445	\$ 371 185 155	\$ 678 214 915	\$ 1 038 330 672	\$ 420 804 581	\$ 775 619 431	\$ 1 189 193 856	\$ 479 153 649	\$ 897 746 680	\$ 1 378 988 945
BASTOS												
Operación Transporte	\$ 954 026 491	\$ 1 678 910 900	\$ 2 301 309 715	\$ 936 661 566	\$ 1 620 661 524	\$ 2 835 670 668	\$ 958 488 975	\$ 1 689 128 598	\$ 2 918 177 008	\$ 948 194 379	\$ 1 665 326 503	\$ 2 879 264 452
Operador Masivo Metrocinco	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Renting & Mantenimiento Buses	\$ 671 346 040	\$ 1 118 910 066	\$ 1 959 032 616	\$ 671 346 040	\$ 1 118 910 066	\$ 1 958 032 616	\$ 671 346 040	\$ 1 118 910 066	\$ 1 958 032 616	\$ 671 346 040	\$ 1 118 910 066	\$ 1 958 032 616
Conductores	\$ 145 149 120	\$ 241 915 200	\$ 423 351 600	\$ 145 149 120	\$ 241 915 200	\$ 423 351 600	\$ 145 149 120	\$ 241 915 200	\$ 423 351 600	\$ 145 149 120	\$ 241 915 200	\$ 423 351 600
Combustible	\$ 137 531 231	\$ 317 965 641	\$ 519 885 439	\$ 120 165 406	\$ 277 836 267	\$ 454 226 452	\$ 141 993 895	\$ 328 303 332	\$ 536 733 892	\$ 131 689 219	\$ 304 501 237	\$ 497 820 237
Operador Recaudado	\$ 441 650 000	\$ 441 650 000	\$ 441 650 000	\$ 489 757 500	\$ 489 757 500	\$ 489 757 500	\$ 468 782 525	\$ 468 782 525	\$ 468 782 525	\$ 483 789 302	\$ 483 789 302	\$ 483 789 302
Otros Gastos Operativos del SITM	\$ 411 222 400	\$ 411 222 400	\$ 411 222 400	\$ 440 007 968	\$ 440 007 968	\$ 440 007 968	\$ 470 808 526	\$ 470 808 526	\$ 470 808 526	\$ 503 765 123	\$ 503 765 123	\$ 503 765 123
Mantenimiento Infraestructura y equipos	\$ 64 200 000	\$ 64 200 000	\$ 64 200 000	\$ 68 694 000	\$ 68 694 000	\$ 68 694 000	\$ 68 694 000	\$ 68 694 000	\$ 68 694 000	\$ 78 647 761	\$ 78 647 761	\$ 78 647 761
Seguridad Infraestructura y equipos	\$ 188 320 000	\$ 188 320 000	\$ 188 320 000	\$ 201 502 400	\$ 201 502 400	\$ 201 502 400	\$ 215 607 569	\$ 215 607 569	\$ 215 607 569	\$ 230 700 098	\$ 230 700 098	\$ 230 700 098
Servicios Públicos (Energía Eléctrica)	\$ 77 040 000	\$ 77 040 000	\$ 77 040 000	\$ 84 432 800	\$ 84 432 800	\$ 84 432 800	\$ 89 203 098	\$ 89 203 098	\$ 89 203 098	\$ 94 377 313	\$ 94 377 313	\$ 94 377 313
Polizas Seguros Infraestructura y equipos	\$ 81 682 400	\$ 81 682 400	\$ 81 682 400	\$ 87 379 768	\$ 87 379 768	\$ 87 379 768	\$ 93 495 282	\$ 93 495 282	\$ 93 495 282	\$ 100 039 951	\$ 100 039 951	\$ 100 039 951
Gastos de Personal	\$ 108 000 000	\$ 108 000 000	\$ 108 000 000	\$ 108 000 000	\$ 108 000 000	\$ 108 000 000	\$ 108 000 000	\$ 108 000 000	\$ 108 000 000	\$ 108 000 000	\$ 108 000 000	\$ 108 000 000
Director (I)	\$ 10 000 000	\$ 10 000 000	\$ 10 000 000	\$ 10 000 000	\$ 10 000 000	\$ 10 000 000	\$ 10 000 000	\$ 10 000 000	\$ 10 000 000	\$ 10 000 000	\$ 10 000 000	\$ 10 000 000
Subdirector Jurídico (I)	\$ 8 000 000	\$ 8 000 000	\$ 8 000 000	\$ 8 000 000	\$ 8 000 000	\$ 8 000 000	\$ 8 000 000	\$ 8 000 000	\$ 8 000 000	\$ 8 000 000	\$ 8 000 000	\$ 8 000 000
Profesional Jurídico (I)	\$ 5 000 000	\$ 5 000 000	\$ 5 000 000	\$ 5 000 000	\$ 5 000 000	\$ 5 000 000	\$ 5 000 000	\$ 5 000 000	\$ 5 000 000	\$ 5 000 000	\$ 5 000 000	\$ 5 000 000
Subdirector Técnico (I)	\$ 8 000 000	\$ 8 000 000	\$ 8 000 000	\$ 8 000 000	\$ 8 000 000	\$ 8 000 000	\$ 8 000 000	\$ 8 000 000	\$ 8 000 000	\$ 8 000 000	\$ 8 000 000	\$ 8 000 000
Profesional Técnico (I)	\$ 5 000 000	\$ 5 000 000	\$ 5 000 000	\$ 5 000 000	\$ 5 000 000	\$ 5 000 000	\$ 5 000 000	\$ 5 000 000	\$ 5 000 000	\$ 5 000 000	\$ 5 000 000	\$ 5 000 000
Profesional Podómetro (I)	\$ 5 000 000	\$ 5 000 000	\$ 5 000 000	\$ 5 000 000	\$ 5 000 000	\$ 5 000 000	\$ 5 000 000	\$ 5 000 000	\$ 5 000 000	\$ 5 000 000	\$ 5 000 000	\$ 5 000 000
Profesional Programación (I)	\$ 5 000 000	\$ 5 000 000	\$ 5 000 000	\$ 5 000 000	\$ 5 000 000	\$ 5 000 000	\$ 5 000 000	\$ 5 000 000	\$ 5 000 000	\$ 5 000 000	\$ 5 000 000	\$ 5 000 000
Equipo Informático	\$ 32 000 000	\$ 32 000 000	\$ 32 000 000	\$ 32 000 000	\$ 32 000 000	\$ 32 000 000	\$ 32 000 000	\$ 32 000 000	\$ 32 000 000	\$ 32 000 000	\$ 32 000 000	\$ 32 000 000
Control Excepción (I)	\$ 30 000 000	\$ 30 000 000	\$ 30 000 000	\$ 30 000 000	\$ 30 000 000	\$ 30 000 000	\$ 30 000 000	\$ 30 000 000	\$ 30 000 000	\$ 30 000 000	\$ 30 000 000	\$ 30 000 000
Solución Vial Girón	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Gastos Infraestructura				\$ 25 053 889 222	\$ 25 053 889 222	\$ 25 053 889 222	\$ 25 053 889 222	\$ 25 053 889 222	\$ 25 053 889 222	\$ 25 053 889 222	\$ 25 053 889 222	\$ 25 053 889 222
Recuperación Estaciones Bucaramanga	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 3 337 882 182	\$ 3 337 882 182	\$ 3 337 882 182	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Recuperación Estaciones Floridablanca	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 5 865 362 531	\$ 5 865 362 531	\$ 5 865 362 531	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Recuperación Estaciones Piedecuesta	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 2 945 328 223	\$ 2 945 328 223	\$ 2 945 328 223	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Recuperación Estaciones Girón	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 527 043 076	\$ 527 043 076	\$ 527 043 076	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Mantenimiento Infraestructura existente	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 5 612 585 310	\$ 5 612 585 310	\$ 5 612 585 310	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Acondicionamiento Pistas	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 40 000 000	\$ 40 000 000	\$ 40 000 000	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Acondicionamiento GNIV	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 25 000 000	\$ 25 000 000	\$ 25 000 000	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Solución Vial Girón	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 200 000 000	\$ 200 000 000	\$ 200 000 000	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
TOTAL GASTOS OPERACIÓN SITM	\$ 1 914 898 891	\$ 2 629 683 308	\$ 3 862 182 115	\$ 2 720 315 356	\$ 2 720 315 354	\$ 2 928 324 468	\$ 2 006 880 026	\$ 2 736 719 649	\$ 3 965 768 859	\$ 2 043 748 083	\$ 2 768 880 928	\$ 3 974 818 878
TOTAL RESULTADO OPERACIONAL	\$ 1 450 961 170	\$ 1 783 883 587	\$ 2 550 576 670	\$ 26 657 138 211	\$ 27 052 100 419	\$ 27 888 993 797	\$ 1 585 276 445	\$ 1 961 100 210	\$ 2 776 975 083	\$ 1 564 935 164	\$ 1 863 134 248	\$ 2 505 009 332

Tabla 4. Balance Operacional Fases 1,2 y 3 de mayo a agosto 2025

Como puede observarse en la tabla 4, este ejercicio se construyó con base en los insumos técnicos y financieros suministrados tanto por el Ente Gestor Metrolínea S.A. como por la Subdirección de Transporte del AMB, incluyendo las siguientes variables:

- Los ingresos proyectados del sistema, provenientes de las validaciones del SITM y del porcentaje correspondiente a las rutas complementarias operadas actualmente por el TPC, así como de fuentes asociadas a la explotación colateral (publicidad y arriendos dentro de estaciones).
- La estimación detallada de los egresos, clasificados por subgrupos: gastos de operación del transporte (flota, conductores, mantenimiento, combustible), gastos del operador tecnológico de recaudo (ARO), costos operativos del AMB como autoridad de transporte, mantenimiento y rehabilitación de infraestructura, gastos administrativos, financieros, y de personal.

CONCEPTO	SEPTIEMBRE			OCTUBRE			NOVIEMBRE			DICIEMBRE			TOTAL		
	Fase I Ene I \$ 2.700	Fase II Feb II \$ 2.700	Fase III Mar II \$ 2.700	Fase I Ene I \$ 2.700	Fase II Feb II \$ 2.700	Fase III Mar II \$ 2.700	Fase I Ene I \$ 2.700	Fase II Feb II \$ 2.700	Fase III Mar II \$ 2.700	Fase I Ene I \$ 2.700	Fase II Feb II \$ 2.700	Fase III Mar II \$ 2.700	Fase I Ene I \$ 2.700	Fase II Feb II \$ 2.700	Fase III Mar II \$ 2.700
Validaciones SITM	136.297	316.363	316.363	127.731	295.327	295.327	88.846	206.421	206.421	52.769	122.088	122.088	20	35	0
Ingresos Operacionales	\$ 527.042.236	\$ 1.019.250.459	\$ 1.067.462.590	\$ 508.147.397	\$ 960.655.662	\$ 1.483.522.056	\$ 387.253.504	\$ 762.004.893	\$ 1.070.758.992	\$ 282.411.000	\$ 463.395.183	\$ 695.127.461	\$ 3.429.935.192	\$ 6.349.726.904	\$ 9.735.810.780
GASTOS															
Operación Transporte	\$ 593.332.725	\$ 1.677.206.853	\$ 2.890.687.293	\$ 395.572.919	\$ 1.692.396.396	\$ 2.907.195.177	\$ 943.030.129	\$ 1.653.404.750	\$ 2.859.773.338	\$ 941.506.024	\$ 1.648.862.386	\$ 2.853.382.616	\$ 7.590.621.207	\$ 13.324.787.936	\$ 23.054.021.670
Operador Masivo Metropolitano	\$ 671.346.040	\$ 1.190.390.066	\$ 1.950.092.636	\$ 671.346.040	\$ 1.190.390.066	\$ 1.950.092.636	\$ 671.346.040	\$ 1.190.390.066	\$ 1.950.092.636	\$ 671.346.040	\$ 1.190.390.066	\$ 1.950.092.636	\$ 5.370.781.316	\$ 9.901.200.501	\$ 15.464.740.930
Operación Recaudo	\$ 499.846.553	\$ 499.846.553	\$ 499.846.553	\$ 517.027.812	\$ 517.027.812	\$ 517.027.812	\$ 535.411.758	\$ 535.411.758	\$ 535.411.758	\$ 555.082.581	\$ 555.082.581	\$ 555.082.581	\$ 3.391.348.031	\$ 3.391.348.031	\$ 3.391.348.031
Otros Gastos Operativos del SITM	\$ 539.028.681	\$ 539.028.681	\$ 539.028.681	\$ 576.760.689	\$ 576.760.689	\$ 576.760.689	\$ 617.133.937	\$ 617.133.937	\$ 617.133.937	\$ 660.333.313	\$ 660.333.313	\$ 660.333.313	\$ 4.219.060.636	\$ 4.219.060.636	\$ 4.219.060.636
TOTAL GASTOS OPERACIÓN SITM	\$ 2.100.297.959	\$ 2.824.082.087	\$ 4.045.562.527	\$ 2.157.361.419	\$ 2.884.174.937	\$ 4.100.943.678	\$ 2.203.593.824	\$ 2.913.950.454	\$ 4.120.319.634	\$ 2.264.921.918	\$ 2.973.278.200	\$ 4.177.398.510	\$ 11.719.119.296	\$ 47.463.064.930	\$ 57.102.316.663
TOTAL RESULTADO OPERACIONAL	\$ 1.973.854.273	\$ 1.813.816.229	\$ 2.478.899.977	\$ 1.649.214.124	\$ 1.923.519.234	\$ 2.625.428.622	\$ 1.816.320.320	\$ 2.211.945.681	\$ 2.949.560.642	\$ 1.982.516.918	\$ 2.983.923.696	\$ 2.482.217.044	\$ 18.279.183.055	\$ 41.110.358.031	\$ 47.446.587.889

Tabla 5. Balance Operacional Fases 1,2 y 3 de septiembre a Diciembre 2025

La tabla 5 permite examinar en detalle el comportamiento financiero del sistema bajo tres fases de operación proyectadas, conforme al esquema operativo propuesto para la transición del Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM) y su complementariedad con el Transporte Público Colectivo (TPC).

Este ejercicio presupuestal tiene como finalidad identificar el esfuerzo fiscal requerido por los municipios del área metropolitana de Bucaramanga para cubrir no solo la disponibilidad de flota tipo padrón, sino también los costos asociados a la operación. Esta operación debe contemplar validaciones, sistemas de recaudo, control de flota, mantenimiento de infraestructura y otros elementos estratégicos que permiten garantizar la sostenibilidad del sistema.


El análisis revela una brecha estructural de financiación, derivada principalmente del deterioro progresivo del sistema, el bajo nivel de validaciones actuales y la pérdida de capacidad operativa. Bajo este contexto, se proyectan los siguientes déficits operacionales para cada fase:

- Fase I: -\$38.279.183.055
- Fase II: -\$41.113.358.031
- Fase III: -\$47.446.507.889

Estas cifras reflejan los recursos faltantes para garantizar la operación continua del sistema y ejecutar las adecuaciones necesarias en la infraestructura existente (portales, estaciones, terminales y equipamientos críticos), sin los cuales no puede sostenerse el modelo de transporte

15. ¿Qué empresas de transporte privado integran actualmente la operación del sistema de Transporte Público Convencional? ¿Cuántos vehículos y con qué capacidad transportadora cuenta cada empresa?

Actualmente el esquema de servicios del Transporte Público Colectivo TPC se encuentra cubierto por once (11) empresas que cuentan con una capacidad transportadora máxima y mínima autorizada según se presenta en la siguiente tabla

	PROCESO GESTIÓN DOCUMENTAL	CÓDIGO: GDO-FO-028
	FORMATO DE OFICIO	VERSIÓN: 05

EMPRESA	CTDORA MÁXIMA	CTDORA MÍNIMA
COOTRAGAS CTA.	14	13
COTRANDER	120	96
EMPRESA DE TRANSPORTES GIRÓN S.A.	71	60
EMPRESA DE TRANSPORTES LUSITANIA S.A.	70	57
EMPRESA DE TRANSPORTES VILLA DE SAN CARLOS S.A.	38	25
METROPOLITANA DE SERVICIOS S.A.	27	22
ORIENTAL DE TRANSPORTES S.A.	35	28
TRANSPORTES COLOMBIA S.A.	154	123
TRANSPORTES PIEDECUESTA S.A.	128	103
TRANSPORTES SAN JUAN S.A.	43	34
UNITRANSA S.A.	247	196
	947	757

16. ¿ Qué estudios técnicos se han adelantado en los últimos años conforme a la operatividad y diseño del Sistema de Transporte Masivo en el área metropolitana de Bucaramanga?

En el año 2007 fue realizada llevada a cabo la estructuración técnica del Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM por parte de la UIS

En el año 2012 fue realizada por SIGMA Gestión de Proyectos S.A.S., fue llevada a cabo la valoración y cuantificación de los resultados alcanzados con la implementación de la Fase I del SITM del Área Metropolitana de Bucaramanga –AMB– y realizado el análisis costo-beneficio del Sistema, comparando aspectos técnicos del diseño conceptual, la estructuración técnica, los documentos CONPES del SITM y la situación actual del sistema” contratado por el Departamento Nacional de Planeación (DNP) en noviembre de 2011

En el año 2014 fue realizada por SIGMA Gestión de Proyectos S.A.S., fue elevada a cabo la revisión operacional y recomendaciones para la ampliación de Metrolínea a la zona norte de Bucaramanga


En el año 2011 fue llevada a cabo por la UIS, la Consultoría para el análisis de la situación actual y futura del transporte masivo y transporte colectivo complementario del área metropolitana de Bucaramanga

En el año 2019, Metrolínea S.A. presenta el “Modelo 2020 Metrolínea evoluciona”, que defina la complementariedad como la alternativa de la articulación operativa y tarifaria del sistema con el Transporte Público Colectivo TPC

17. ¿Cuál es la información estadística del comportamiento de los usuarios respecto al uso o no uso del SITM en el área metropolitana? - Se solicita comparación de los últimos 10 años.

Entre los factores más destacados que han influido en la disminución del volumen de pasajeros transportados en el SITM Metrolínea, se destacan los siguientes:

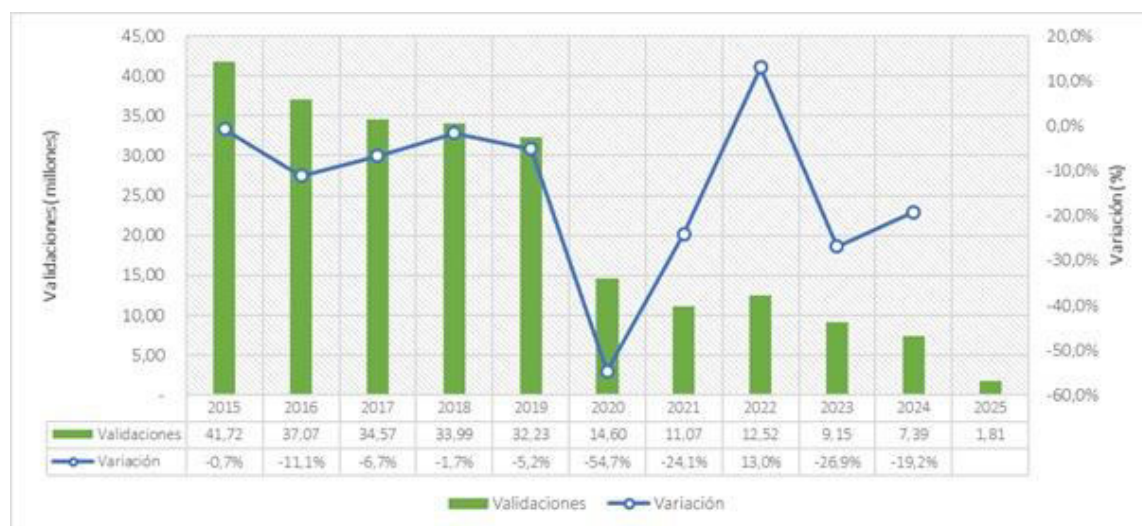
- La pandemia de COVID-19, declarada en 2020, introdujo restricciones de movilidad y una caída en la demanda de transporte público, afectando tanto la sostenibilidad financiera como la planificación operativa del sistema. Simultáneamente, las protestas sociales ocurridas a lo largo de 2021 derivaron en actos vandálicos que ocasionaron daños estructurales y funcionales a la

	PROCESO GESTIÓN DOCUMENTAL	CÓDIGO: GDO-FO-028
	FORMATO DE OFICIO	VERSIÓN: 05

infraestructura del SITM Metrolínea, incluyendo estaciones, portales y otros elementos críticos del sistema. Estos eventos comprometieron la integridad de los activos y dificultaron la continuidad del servicio en condiciones óptimas.

- A la situación anterior se sumó la culminación del contrato de concesión suscrito con el operador MOVILIZAMOS S.A. lo cual generó una significativa reducción en la capacidad operativa del Sistema Integrado de Transporte Masivo. Inicialmente, el sistema disponía de una flota de 236 vehículos vinculados; sin embargo, al depender únicamente de un Operador, METROCINCO PLUS S.A., esta cifra se redujo a tan solo 140 buses tipo masivo. Esta disminución representó un impacto directo en la eficiencia y cobertura del servicio, limitando la capacidad de respuesta ante la demanda de movilidad en el área metropolitana de Bucaramanga.

La gráfica siguiente presenta el volumen de pasajeros transportados o validaciones por año en el SITM Metrolínea:




18. ¿Cuáles han sido las posiciones técnicas, financieras y políticas de los representantes de los municipios integrantes del área metropolitana de Bucaramanga respecto al proceso de liquidación de Metrolínea, la operatividad del SITM y el rediseño del mismo?

Respuesta:

Respuesta: En la Asamblea Extraordinaria de Accionistas de Metrolínea realizada el 23 de agosto de 2023, en la cual participaron los representantes de todos los Municipios del Área Metropolitana, se aprobó por unanimidad de todos los socios la proposición de recomendar al Alcalde de Bucaramanga lo siguiente:

“Dado que en ésta Asamblea se han expuesto y sustentado los argumentos que permiten invocar las causales previstas en los estatutos y la ley adecuándose las mismas a la norma contenida en el artículo 4 de la Ley 2069 de 2020, la asamblea de accionistas recomienda al alcalde de Bucaramanga, acoger el concepto de la Superintendencia de Transporte contenido en el oficio con radicado número 20233000215701 del 24 de marzo de 2023, así como el dictamen del promotor de la Ley 550 de 1999 artículo 27, armonizado con el

	PROCESO GESTIÓN DOCUMENTAL	CÓDIGO: GDO-FO-028
	FORMATO DE OFICIO	VERSIÓN: 05


artículo 287 de la Constitución Política y la información suministrada por la Revisoría Fiscal, en el sentido de presentar el respectivo Proyecto de Acuerdo ante el Concejo Municipal de Bucaramanga para la supresión (disolución) y posterior liquidación de la Sociedad”.

En noviembre de 2024, el Concejo de Bucaramanga mediante el Acuerdo 034 de 2024, aprobó las facultades al Alcalde de Bucaramanga para iniciar los trámites, previo cumplimiento de los requisitos exigidos por la ley, para ordenar la disolución y posterior liquidación del Ente Gestor. El día 27 de marzo de 2025, se realizó la Asamblea Ordinaria de Accionistas de Metrolínea, y uno de los puntos del orden del día fue la aprobación de la liquidación y el nombramiento del gerente liquidador. Si embargo el Gobierno Nacional solicito que la discusión de este punto fuera aplazada hasta tanto no se remitiera una información que fue solicitada a la gerencia de METROLÍNEA, la nueva Asamblea fue citada para el día 11 de abril de 2025.

Respecto a la operatividad del SITM y el rediseño del mismo, el Alcalde de Bucaramanga ha mostrado su voluntad de tener un nuevo plan operativo que permita la continuidad de la operación del SITM, y de aportar recursos para su ejecución. A través del Área Metropolitana de Bucaramanga se está trabajando en un Plan de Acción que permita continuar y mejorar la prestación del servicio de transporte masivo en los municipios del AMB, dicho plan está siendo socializado con todos los Alcaldes esperando poder aunar esfuerzos para garantizar los recursos económicos para que el nuevo esquema operativo permita atender a todos los municipios del AMB y hacer uso de la infraestructura construida en el marco del Convenio de Cofinanciación para el Sistema Integrado de Transporte Masivo del Área Metropolitana de Bucaramanga.

19. ¿Qué posición técnica y operativa se tiene sobre la exclusividad de los carriles no operativos como el de la Carrera 15 (Bucaramanga), esto frente a la posibilidad de levantar la limitante de exclusividad? ¿Mediante qué acto administrativo se determinó la exclusividad de tránsito en la troncal de la Cra 15 (Bucaramanga)?

Para el municipio de Bucaramanga, la implementación del plan piloto de circulación en el corredor vial de la carrera 15 entre avenida Quebradaseca y calle 45 está reglamentada por la Resolución 153 de 14 de abril de 2023 “Por medio del cual se implementa un Plan Piloto, de circulación en el corredor vial de la carrera 15 entre avenida quebrada seca y calle 45 en sus dos calzadas y todos sus carriles con sentido de circulación Norte - Sur y Sur - Norte y el corredor vial (troncal) Diagonal 15 autopista Bucaramanga - Floridablanca, entre la calle 45 y el puente Provenza, en los sentidos de circulación Norte - Sur y Sur - Norte, a los vehículos de servicio de transporte público individual (TPI) y Transporte Público Colectivo (TPC) de pasajeros, y se dictan otras disposiciones”, expedida por la Dirección de Tránsito de Bucaramanga, a través de la cual se resuelve la excepción temporal de la restricción de circulación en el corredor vial de la carrera 15 entre avenida quebrada seca y calle 45 en sus dos calzadas y todos sus carriles con sentido de circulación Norte - Sur y Sur - Norte y el corredor vial (Troncal) de la Diagonal 15 autopista Bucaramanga - Floridablanca, entre la calle 45 y el puente Provenza, en sentidos de circulación Norte - Sur y Sur - Norte, a los vehículos de servicio de transporte pública individual (TPI) tipo taxi y transporte público colectivo (TPC), las condiciones de operación donde se indican las acciones que podrán y no podrán realizar los vehículos de las modalidades de Transporte Público Individual (TPI) y del Transporte Público Colectivo (TPC) sobre el carril exclusivo en cuestión, se establecen las sanciones a los infractores

	PROCESO GESTIÓN DOCUMENTAL	CÓDIGO: GDO-FO-028
	FORMATO DE OFICIO	VERSIÓN: 05

de las restricciones establecidas en dicha Resolución, se regula un periodo pedagógico entre el catorce (14) de abril hasta el día veinte (20) de abril de 2023, así como la vigencia de la Resolución. Cabe resaltar que la vigencia se encuentra condicionada a la fecha treinta (30) de septiembre de 2023 “y/o hasta cuando cesen las causas que dieron origen al presente acto administrativo”, incluyendo en sus considerandos, entre otros, “Que una vez en su implementación por parte del sistema de transporte masivo (Metrolínea) mejore la oferta del servicio se evaluará la continuidad de esta medida”.

Cabe resaltar que el AMB desde el 17 de abril de 2023, en comité de movilidad sustentable, manifestó sobre la circulación de vehículos de transporte público sobre el carril exclusivo del sistema integrado de transporte masivo, que dio a partir de las obras del centro de Bucaramanga, a partir del cual, la Dirección de Tránsito de Bucaramanga autoriza el PMT de las obras y el uso del carril exclusivo en la carrera 15 entre la Avenida Quebrada Seca y la calle 45 para el transporte público colectivo e individual., fecha proyectada inicialmente hasta el 31 de diciembre de 2023, a la fecha esta condición se estima se encuentra superada, por lo que bajo este fundamento se debería retornar a la normalidad el uso exclusivo de la carrera 15 entre la Avenida Quebrada Seca y la Calle 45, en articulación con la proyección del esquema de transitoriedad o implementación inicial o básica del SITME.

Atentamente,


JOHN MANUEL DELGADO NIVIA
Director

Proyectó Aspectos Técnicos: Jaime Aldemar Diaz Sarmiento Profesional Universitario
Proyectó Aspectos Técnicos: Yolanda Isabel Rey Blanco CPS 166-2025
Proyectó Aspectos Técnicos: Andrés Giraldo Gómez CPS 180-2025
Proyectó Aspectos Técnicos: Adriana Constanza Pinto Barón CPS 165-2025
Proyectó Aspectos Técnicos: José Mantilla. CPS 190-2025
Proyectó: Giovanni Enrique Melo. CPS 181-2025
Proyectó Aspectos jurídicos: Nathaly Castellanos Ayala CPS 189-2025
Revisó Aspectos Técnicos y Jurídicos: María Paula Ordoñez Subdirectora de Transporte