

 CONTRALORIA Municipal de Bucaramanga	OFICINA DE VIGILANCIA FISCAL Y AMBIENTAL		VFA-MOD-AC-020
	MODELO 18 AC- ESTRUCTURA INFORME DE AUDITORÍA AC		Página 1 de 77 Revisión 1

OFICINA DE VIGILANCIA FISCAL Y AMBIENTAL

ACTUACIÓN ESPECIAL DE FISCALIZACIÓN N° AEF-002-2025 METROLÍNEA S.A.

INFORME FINAL

Bucaramanga
Diciembre 17 de 2025

 CONTRALORIA Municipal de Bucaramanga	OFICINA DE VIGILANCIA FISCAL Y AMBIENTAL		VFA-MOD-AC-020
	MODELO 18 AC- ESTRUCTURA INFORME DE AUDITORÍA AC		Página 2 de 77 Revisión 1

VIVIANA MARCELA BLANCO MORALES
Contralora de Bucaramanga

JULLIED PRADA ALVAREZ
Profesional Universitario con funciones de
Jefe de Vigilancia Fiscal y Ambiental

EQUIPO DE AUDITORÍA

DIANA PATRICIA DURAN ORTEGA - Líder de auditoría
ELGA QUIJANO JURADO - Auditor
LIZETH DAYANA SALAZAR CHAPARRO - Auditor
JOSE LUIS CALDERON DURÁN - Auditor
JAIME HUMBERTO PINZON ARCINIEGAS - Auditor
JULIAN ALVEIRO LOPEZ MENDOZA - Auditor

 CONTRALORIA Municipal de Bucaramanga	OFICINA DE VIGILANCIA FISCAL Y AMBIENTAL		VFA-MOD-AC-020
	MODELO 18 AC- ESTRUCTURA INFORME DE AUDITORÍA AC		Página 3 de 77
			Revisión 1

TABLA DE CONTENIDO

	Pág.
1. OBJETIVO GENERAL	4
1.1 Objetivos específicos	4
2. HECHOS RELEVANTES	4
3. CARTA DE CONCLUSIONES	5
4. DESARROLLO DE LA ACTUACION ESPECIAL	5
5. HALLAZGOS	26
6. CUADRO CONSOLIDADO DE HALLAZGOS	76

	OFICINA DE VIGILANCIA FISCAL Y AMBIENTAL		VFA-MOD-AC-020
	MODELO 18 AC- ESTRUCTURA INFORME DE AUDITORÍA AC		Página 4 de 77 Revisión 1

1. OBJETIVO GENERAL

Revisar la legalidad de los actos administrativos por medio de los cuales se dieron traslados presupuestales a través del Fondo de Estabilización Tarifaria (FES) por parte de la Secretaria de Hacienda Municipal de Bucaramanga con destino a METROLÍNEA S.A., así mismo revisar el contrato y/o convenio de concesión No. 001 de 2008 celebrado entre METROLÍNEA S.A y el concesionario METROCINCO PLUS S.A y las modificaciones sustanciales.

1.1 Objetivos específicos

- Revisar la naturaleza jurídica del fondo de estabilización tarifaria (FES).
- Verificar la legalidad de los actos administrativos por medio de los cuales se dieron traslados presupuestales realizados por la Secretaria de Hacienda del municipio de Bucaramanga, destinados a la empresa METROLÍNEA S.A mediante el fondo FES.
- Verificar la destinación de los recursos girados al fondo FES por parte de la Secretaria de Hacienda de Bucaramanga.
- Revisar contrato o y/o convenio de concesión No. 001 de 2008 celebrado entre METROLÍNEA S.A y el concesionario METROCINCO PLUS S.A y sus modificaciones.
- Verificar si existen actos administrativos y/o documentos donde METROLÍNEA S.A ceda el usufructo de las estaciones del SITM a sus operadores.
- Verificar e identificar actualmente que entidad y/o empresa tiene la tenencia, explotación y usufructo de: patios, talleres y estaciones de METROLÍNEA S.A
- Verificar los controles de riesgos que aplico la oficina de Control Interno de la Empresa METROLÍNEA S.A., relacionados con la materia a evaluar.

2. HECHOS RELEVANTES

Se evidenció que el Contrato 095-2025 careció de una planeación adecuada, la visita técnica del 27 de noviembre permitió constatar deficiencias significativas en la operación: baja afluencia real de pasajeros, estaciones en mal estado o inoperantes, buses sin señalización visible, personal sin identificación, invasión permanente del carril exclusivo y rutas que no se ajustan a la infraestructura descrita en los estudios previos. Además, la información reportada inicialmente sobre la demanda del sistema no correspondía a la utilización real de la flota arrendada, lo que evidencia la falta de correspondencia entre la planeación contractual y la operación efectivamente prestada.

	OFICINA DE VIGILANCIA FISCAL Y AMBIENTAL		VFA-MOD-AC-020
	MODELO 18 AC- ESTRUCTURA INFORME DE AUDITORÍA AC		Página 5 de 77 Revisión 1

Estas fallas, sumadas al anticipo del 20% otorgado sin que existiera una justificación técnica sólida ni una evaluación rigurosa de conveniencia, comprometen los principios de planeación, eficiencia, economía y responsabilidad que rigen la actividad contractual de Metrolínea S.A. Las inconsistencias encontradas permiten concluir que el contrato no garantiza la sostenibilidad financiera ni operativa del sistema de transporte masivo, generando un riesgo para el adecuado uso de los recursos públicos y configurando una observación administrativa con presunta incidencia disciplinaria.

3. CARTA DE CONCLUSIONES

Doctor
EMIRO JOSE CASTRO MEZA
Gerente
Metrolínea S.A.

Asunto: Informe Final Actuación Especial de Fiscalización N° AEF-002-2025

La Contraloría Municipal de Bucaramanga, con fundamento en las facultades otorgadas por el artículo 267 de la Constitución Política, modificado por el Decreto 403 de 2020, practicó auditoría a los traslados presupuestales a través del Fondo de Estabilización Tarifaria (FES) por parte de la Secretaría de Hacienda Municipal de Bucaramanga con destino a METROLÍNEA S.A.; asimismo, el convenio de concesión No. 001 de 2008, celebrado entre METROLÍNEA S.A. y el concesionario METROCINCO PLUS S.A. y las modificaciones sustanciales, y finalmente la legalidad del Contrato de arrendamiento de buses N° 095 de 2025.

Conforme lo establece la Resolución No. 000067 del 31 de mayo de 2024, este informe de auditoría contiene: el concepto sobre la gestión.

Los hallazgos se dieron a conocer oportunamente a la entidad Metrolínea, dentro del desarrollo de la auditoría, otorgando el plazo legalmente establecido para que la entidad emitiera respuesta.

4. DESARROLLO DE LA ACTUACION ESPECIAL

Para llevar a cabo la presente auditoría se desarrollaron los siguientes objetivos:

 CONTRALORIA Municipal de Bucaramanga	OFICINA DE VIGILANCIA FISCAL Y AMBIENTAL		VFA-MOD-AC-020
	MODELO 18 AC- ESTRUCTURA INFORME DE AUDITORÍA AC		Página 6 de 77 Revisión 1

OBJETIVO N° 1

Revisar la naturaleza jurídica del fondo de estabilización tarifaria (FES).

En desarrollo del presente objetivo notificado el día 12 de agosto del 2025, el equipo auditor procedió a realizar indagaciones respecto de la naturaleza jurídica del Fondo de Estabilización y Subvención del Sistema Integrado de Transporte Masivo (FES), por lo cual se pronuncia en los siguientes términos;

Mediante el Acuerdo Metropolitano No. 012 de 2019, aclarado por el Acuerdo Metropolitano 013 del mismo año y posteriormente modificado por el Acuerdo Metropolitano 007 de 2024, la Junta Metropolitana del Área Metropolitana de Bucaramanga creó el Fondo de Estabilización y Subvención del Sistema Integrado de Transporte Masivo - FES-, como un instrumento financiero destinado a apoyar la sostenibilidad del sistema.

De acuerdo con el artículo 2 del Acuerdo Metropolitano 007 de 2024, la finalidad del Fondo es la siguiente:

“El Fondos de Estabilización y Subvención (FES) tendrá como finalidad contribuir a la sostenibilidad del Sistema de Transporte Masivo, la preservación de su infraestructura, su operación y administración con el exclusivo propósito de brindar una correcta y adecuada prestación del servicio, incrementar la seguridad ciudadana, la calidad del servicio, la atención y la protección al usuario, el mejoramiento continuo del sistema, implementar políticas de ascenso tecnológico y contar con mecanismos de gestión de la demanda.” (S-NFT).

El artículo 3 del mismo acuerdo establece la destinación de los recursos, en los siguientes términos:

“La destinación de los recursos del Fondo de Estabilización y de Subvención (FES) del Sistema Integrado de Transporte Masivo del Área Metropolitana de Bucaramanga será, en principio para cubrir el déficit o parte de éste, que actualmente se tiene por parte de la bolsa del Fondo General del Sistema, y llevar a cabo acciones y programas con el objeto de contribuir a la sostenibilidad del Sistema de Transporte Masivo, la preservación de su infraestructura, su operación y administración con el exclusivo propósito de brindar una correcta y adecuada prestación del servicio, incrementar la seguridad ciudadana, la calidad del servicio, la atención y la protección al usuario, el mejoramiento continuo del sistema, implementar políticas de ascenso tecnológico y contar con mecanismos de gestión de la demanda.” (S-NFT)

 CONTRALORIA Municipal de Bucaramanga	OFICINA DE VIGILANCIA FISCAL Y AMBIENTAL		VFA-MOD-AC-020
	MODELO 18 AC- ESTRUCTURA INFORME DE AUDITORÍA AC		Página 7 de 77 Revisión 1

Asimismo, el Parágrafo 1º establece una restricción expresa:

“En ningún caso los recursos del Fondos de Estabilización y Subvención (FES) podrán ser destinados para cubrir costos de procesos judiciales o mecanismos alternativos de solución de conflictos, o el valor de las condenas derivadas de estos, o multas o sanciones, o valores procedentes de procesos administrativos cuyo sujeto pasivo sea el Ente Gestor o quien haga sus veces.”

Esta prohibición delimita de manera precisa el alcance del fondo y garantiza que su destinación se mantenga orientada estrictamente a la operación y sostenibilidad del SITM.

Es importante señalar que, el funcionamiento del Fondo de Estabilización y Subvención (FES), se encuentra definido de manera expresa en los artículos 4 y 5 del Acuerdo Metropolitano No. 012 de 2019. Estas disposiciones precisan su naturaleza jurídica, su adscripción institucional y las reglas de administración y asignación de sus recursos.

En cuanto a su naturaleza jurídica, el artículo 4 establece que el FES:

“...es una cuenta de manejo presupuestal, sin personería jurídica, adscrita al Área Metropolitana de Bucaramanga, como autoridad de Transporte Metropolitano. El FES tendrá control contable independiente.”

Lo anterior implica jurídicamente que, El FES no constituye una entidad autónoma, sino una cuenta especial de naturaleza pública, creada para un fin específico, y, al carecer de personería jurídica, no puede contratar ni ejecutar recursos directamente; estas funciones recaen en la Entidad a la cual está adscrito.

Por otra parte, en cuanto a su administración, el artículo 5 señala que:

“...la administración, planeación y seguimiento del FES estará a cargo del Área Metropolitana de Bucaramanga, en su calidad de autoridad de transporte en el ámbito metropolitano, quien asignará los recursos del FES, al ente Gestor, conforme a lo dispuesto en la normatividad vigente, el presente Acuerdo Metropolitano y las normas que las modifiquen o sustituyan.”

La transferencia de recursos a Metrolínea S.A. solo puede hacerse exclusivamente para los propósitos autorizados por el ordenamiento jurídico, evitando cualquier destinación prohibida, tal como lo indicó el Parágrafo 1º del artículo 3 del Acuerdo Metropolitano 007 de 2024. En otras palabras, El Ente Gestor no administra el Fondo, sino que recibe recursos con destinación específica, sujeta a control del AMB, como insumo de la auditoria, se

	OFICINA DE VIGILANCIA FISCAL Y AMBIENTAL		VFA-MOD-AC-020
	MODELO 18 AC- ESTRUCTURA INFORME DE AUDITORÍA AC		Página 8 de 77 Revisión 1

adjuntan los actos administrativos de creación y modificaciones del Fondo de Estabilización y Subvención del Sistema Integrado de Transporte Masivo (FES).

OBJETIVO N° 2

Verificar la legalidad de los actos administrativos por medio de los cuales se dieron traslados presupuestales realizados por la Secretaria de Hacienda del municipio de Bucaramanga, destinados a la empresa METROLÍNEA S.A mediante el fondo FES.

Frente al objetivo en particular, es importante a modo de introducción definir como está compuesto el presupuesto público, *“es una herramienta fundamental para la ejecución de la política económica del Estado y a su vez se constituye en un mecanismo de racionalización a través del cual se efectúa una estimación anticipada de los ingresos y una autorización de los gastos públicos que han de ejecutarse dentro del período fiscal respectivo”*. Como instrumento de gobierno y control, se fundamenta, entre otros, en los principios de separación de poderes y legalidad, los cuales se expresan en los artículos 338 y 345 de la Constitución.

Así las cosas, en ese sentido, el principio de legalidad en materia presupuestal implica, por una parte, que *“no se puede percibir una renta o efectuar un gasto que no se encuentren incorporados en el presupuesto”*, y por otra, que *“el presupuesto de la Nación, como un estimativo de los ingresos y autorización de los gastos públicos, debe ser fijado por el Congreso”* Si bien las corporaciones de elección popular de las entidades territoriales como lo transcribe, el numeral 5 del artículo 313 de la Constitución Política de Colombia prescribe como función de los concejos, la de dictar normas orgánicas del presupuesto y expedir anualmente el presupuesto de rentas y gastos, circunstancia que se acompasa con lo señalado en el artículo 32 de la Ley 136 de 1994, modificado por la Ley 1551 de 2012. Ahora bien, dentro en la etapa de ejecución del presupuesto naturalmente pueden presentarse situaciones en las que sea necesario adecuar el mismo a nuevas condiciones económicas o sociales que, por diferentes motivos, no fueron previstas durante la etapa de programación. Para esos fines fueron establecidas reglas para la modificación del presupuesto, que en el Estatuto Orgánico del Presupuesto (EOP) están contempladas en los artículos 76 a 88.

Frente a las modificaciones del presupuesto, la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado bajo el radicado 15001-2333-000-2021-00650-00 Sala de decisión N°4 con ponencia del Honorable Magistrado Ponente **DAYÁN ALBERTO BLANCO LEGUÍZAMO**, donde recordó que existen 3 clases de modificaciones: 1) reducción o aplazamiento de las apropiaciones; 2) adiciones al presupuesto o créditos adicionales; y 3) movimientos presupuestales, que se desarrollan así:

 CONTRALORIA Municipal de Bucaramanga	OFICINA DE VIGILANCIA FISCAL Y AMBIENTAL		VFA-MOD-AC-020
	MODELO 18 AC- ESTRUCTURA INFORME DE AUDITORÍA AC		Página 9 de 77 Revisión 1

“a) La reducción o el aplazamiento de las apropiaciones presupuestales, total o parcialmente, porque los recaudos del año pueden ser inferiores a los compromisos; o no se aprobaron nuevos recursos; o los nuevos recursos aprobados resultan insuficientes; o no se perfeccionan los recursos de crédito autorizados; o por razones de coherencia macroeconómica. El Gobierno Nacional, por decreto y previo concepto del Consejo de Ministros, señala las apropiaciones que deben reducirse o aplazarse. La competencia se radica en el Gobierno Nacional pues la jurisprudencia ha interpretado que las reducciones o aplazamientos no modifican el presupuesto, en sentido estricto; pero sí deben tomarse en forma razonable y proporcionada y a través de un acto administrativo sujeto a control judicial.

b) Las adiciones al presupuesto o créditos adicionales, para aumentar el monto de las apropiaciones o complementar las insuficientes, o ampliar los servicios existentes, o establecer nuevos servicios autorizados por la ley. La jurisprudencia distingue los créditos suplementales, que corresponden al aumento de una determinada apropiación, y los créditos extraordinarios, cuando se crea una partida

En ambos casos la competencia es del Congreso a iniciativa del Gobierno Nacional, porque se están variando las partidas que el mismo Congreso aprobó. El Gobierno Nacional asume esta competencia cuando las adiciones sean única y exclusivamente para atender gastos ocasionados por la declaratoria de estados de excepción.

c) Los movimientos presupuestales consistentes en aumentar una partida (crédito) disminuyendo otra (contracrédito), sin alterar el monto total de los presupuestos de funcionamiento, inversión o servicio de la deuda, en cada sección presupuestal, o sea, que sólo afectan el anexo del decreto de liquidación del presupuesto, se denominan “traslados presupuestales internos”. Competen al jefe del órgano respectivo, mediante resolución que debe ser refrendada por la Dirección General del Presupuesto del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, para su validez, y concepto previo favorable del Departamento de Planeación Nacional si se trata del presupuesto de inversión.”

En igual sentido, el artículo 2.8.1.5.6 del Decreto Único Reglamentario del Sector Hacienda y Crédito Público reglamentó los traslados internos para las entidades del orden nacional, en el siguiente sentido:

“(…) ARTÍCULO 2.8.1.5.6. MODIFICACIONES AL DETALLE DEL GASTO. Las modificaciones al anexo del decreto de liquidación que no modifiquen en cada sección presupuestal el monto total de sus apropiaciones de funcionamiento, servicio de la deuda o los programas y subprogramas de inversión aprobados por el Congreso de la República, se realizarán mediante resolución expedida por el jefe del órgano respectivo. En el caso de los establecimientos públicos del orden nacional, estas modificaciones se harán por resolución o acuerdo de las Juntas o Consejos Directivos, o por resolución del representante legal en caso de no existir aquellas. (...)”

 CONTRALORIA Municipal de Bucaramanga	OFICINA DE VIGILANCIA FISCAL Y AMBIENTAL		VFA-MOD-AC-020
	MODELO 18 AC- ESTRUCTURA INFORME DE AUDITORÍA AC		Página 10 de 77 Revisión 1

Por su parte, el numeral 4.5.2.4.2 de la Guía de Presupuesto Público Territorial de la Auditoría General de la República respecto de los traslados presupuestales definió que: *“Consiste en surtir una apropiación insuficiente o agotada con los recursos sobrantes de otra, con lo cual no se altera el monto total del presupuesto. Con su viabilidad estaríamos evitando recurrir a modificaciones presupuestales, por tanto, los traslados constituyen un mecanismo de recomposición de las apropiaciones, no obstante, su excesiva utilización resulta indicadora de una mala programación y gestión presupuestal.”* Y más adelante precisó: *“Los traslados pueden autorizarse atendiendo el nivel de desagregación presupuestal que afecte. Es decir, si el traslado por ejemplo afecta el nivel de desagregación general aprobado por el (sic) CEP [Corporación de Elección Popular] requerirá tramitar la correspondiente ordenanza o acuerdo; mientras que si afecta niveles de desagregación más bajos, procede el decreto o resolución ejecutiva.”*

De lo anterior se puede colegir que existen dos tipos de traslados al presupuesto, los primeros que implican modificaciones al presupuesto por la creación de nuevos créditos o la adición de los existentes que requieren de la aprobación de la corporación de elección popular respectiva y los segundos que solamente aumentan una partida disminuyendo correlativamente otra y no modifican el nivel de desagregación general aprobado por el Concejo Municipal, que pueden efectuarse por Decreto o Resolución.

Finalmente, conviene precisar que, si bien el artículo 42 de la Ley 80 de 1993 dispuso que los traslados presupuestales internos se darían en casos de urgencia manifiesta, la Corte Constitucional en sentencia C-772 de 1998 expuso que ese tipo de operaciones pueden realizarse de manera general:

“(…) Cuando se de (sic) aplicación al parágrafo del artículo 42 del estatuto de contratación de la administración pública, es decir cuando se recurra a traslados internos en una entidad para atender necesidades y gastos derivados de la declaratoria de una urgencia manifiesta, el presupuesto general de la Nación se mantendrá incólume, pues lo que dicha norma autoriza es simplemente que algunos de los rubros que conforman el presupuesto de cada sección, valga decir de cada entidad pública, se vean afectados por una decisión de carácter administrativo, que determina aumentar unos rubros y disminuir otros, en situaciones calificadas y declaradas como de urgencia manifiesta.

*Ese tipo de **traslados internos**, que sólo afectan el Anexo del Decreto de liquidación del presupuesto, el cual como se dijo es el que contiene el presupuesto de cada entidad (sección), no modifican o alteran el monto total de sus apropiaciones de funcionamiento, inversión y servicio de la deuda de la respectiva entidad, por lo que habilitar a las autoridades administrativas de las mismas para efectuarlos, tal como lo hizo el legislador a través de la norma impugnada, en nada contraría el ordenamiento superior.*

 CONTRALORIA Municipal de Bucaramanga	OFICINA DE VIGILANCIA FISCAL Y AMBIENTAL		VFA-MOD-AC-020
	MODELO 18 AC- ESTRUCTURA INFORME DE AUDITORÍA AC		Página 11 de 77 Revisión 1

Es más, ese tipo de operaciones están autorizadas de manera general, tal como lo señala expresamente el artículo 34 del Decreto 568 de 1996, reglamentario del Estatuto Orgánico de Presupuesto (...) (Negrillas y subrayas de la Sala)

Si bien el anterior pronunciamiento refirió al artículo 34 del Decreto No. 568 de 1996, lo cierto es que actualmente se mantiene dicha disposición en el artículo 2.8.1.5.6. del Decreto Único Reglamentario del Sector Hacienda y Crédito Público, norma que es del siguiente tenor literal:

“ARTÍCULO 2.8.1.5.6. Modificaciones al Detalle del Gasto. Las modificaciones al anexo del decreto de liquidación que no modifiquen en cada sección presupuestal el monto total de sus apropiaciones de funcionamiento, servicio de la deuda o los programas y subprogramas de inversión aprobados por el Congreso de la República, se realizarán mediante resolución expedida por el jefe del órgano respectivo. En el caso de los establecimientos públicos del orden nacional, estas modificaciones se harán por resolución o acuerdo de las Juntas o Consejos Directivos, o por resolución del representante legal en caso de no existir aquellas. El Ministerio de Hacienda y Crédito Público - Dirección General del Presupuesto Público Nacional, aprobará las operaciones presupuestales contenidas en las resoluciones o acuerdos una vez se realice el registro de las solicitudes en el Sistema Integrado de Información Financiera SIIF Nación.

Si se trata de gastos de inversión, la aprobación requerirá previo concepto favorable del Departamento Nacional de Planeación- Dirección de Inversiones y Finanzas Públicas sobre las operaciones presupuestales contenidas en los proyectos de resoluciones o acuerdos y verificación del registro de las solicitudes en el Sistema Unificado de Inversión y Finanzas Públicas SUIFP.

La Dirección General de Crédito Público y Tesoro Nacional, con base en las modificaciones de que tratan los incisos anteriores, realizará los ajustes al Programa Anual Mensualizado de Caja - PAC consultando la información registrada en el Sistema Integrado de Información Financiera SIIF Nación. Los órganos públicos que requieran conocer las modificaciones al anexo del decreto de liquidación deberán acceder a las mismas a través del Sistema Integrado de Información Financiera SIIF Nación.

PARÁGRAFO 1.- *La Dirección General del Presupuesto Público Nacional podrá solicitar ajustes al PAC cuando lo considere pertinente. También podrá solicitar dichos ajustes la Dirección de Inversiones y Finanzas Públicas del Departamento Nacional de Planeación, cuando se trate de gastos de inversión.*

 CONTRALORIA Municipal de Bucaramanga	OFICINA DE VIGILANCIA FISCAL Y AMBIENTAL		VFA-MOD-AC-020
	MODELO 18 AC- ESTRUCTURA INFORME DE AUDITORÍA AC		Página 12 de 77 Revisión 1

PARÁGRAFO 2.- Cuando las solicitudes de modificaciones y demás afectaciones al detalle de la composición del Presupuesto General de la Nación requieran apertura de objetos, ordinales y subordinales, estas deben incluir la indicación de la clasificación correspondiente al Catálogo de Clasificación Presupuestal, así como su equivalencia en los demás clasificadores que se indique por la Dirección General del Presupuesto Público Nacional.”

Conforme a ello, la Sala puede indicar que el artículo 42 de la Ley 80 de 1993 no creó una atribución excepcional, sino que lo que hizo fue mantener la posibilidad de realizar traslados presupuestales internos en situaciones de urgencia manifiesta.

Así las cosas, una vez verificada la legalidad y validez formal y material de las resoluciones 2183 del 15 septiembre 2020, resolución 2104 del 10 de noviembre de 2021, resolución 154 de 24 de febrero de 2021, resolución 7185 de 15 de julio 2022, Resolución 10775 del 28 de diciembre de 2022, resolución 2892 de 28 de diciembre de 2021, resolución 7018 de julio 8 de 2022, resolución 8447 de 13 de octubre de 2022, resolución 7071 de 2022, Resolución 167 del 07 de febrero de 2022, resolución 3585 del 16 de mayo de 2023, resolución 3698 del 18 de mayo de 2023, resolución 6982 del 08 de septiembre de 2023, resolución 8258 del 20 de diciembre de 2024, resolución 573 del 21 febrero 2023, Resolución 4424 del 06 de agosto de 2024, mediante las cuales el Municipio de Bucaramanga por medio de su Secretaria de Hacienda realizó los traslados y ajustes a los rubros presupuestales a la empresa Metro línea S.A., no se advierten irregularidades que configuren una ilicitud o reproche fiscal susceptible de observación por parte de este Auditor.

Desde la perspectiva de vigilancia fiscal que corresponde ejercer a la Contraloría, se revisó que las resoluciones se encontraran debidamente motivadas, ajustadas a los límites y reglas previstos en el Estatuto Orgánico del Presupuesto, en el reglamento interno presupuestal de la entidad y en las disposiciones aplicables a las empresas industriales y comerciales del Estado. Igualmente, se constató que los movimientos presupuestales obedecen a necesidades reales del funcionamiento institucional y cuentan con soporte documental suficiente, sin que se observe afectación negativa al equilibrio presupuestal ni desviación de los principios de planeación, legalidad y destinación específica del gasto.

En tal sentido, los análisis realizados permiten concluir que la entidad adoptó las decisiones presupuestales dentro del marco de su autonomía administrativa, respetando los procedimientos internos y la normatividad vigente, razón por la cual no se configura un hallazgo Administrativo con incidencia fiscal ni hallazgo de incidencia Disciplinaria ni se evidencia conducta que amerite la imposición de medidas correctivas o de control fiscal sancionatorio.

	OFICINA DE VIGILANCIA FISCAL Y AMBIENTAL		VFA-MOD-AC-020
	MODELO 18 AC- ESTRUCTURA INFORME DE AUDITORÍA AC		Página 13 de 77 Revisión 1

OBJETIVO N° 3

Verificar la destinación de los recursos girados al fondo FES por parte de la secretaria de Hacienda Municipal.

El equipo auditor, procedió a revisar todas las transferencias efectuadas por el municipio de Bucaramanga a través del Fondo de Estabilización y Subvención del SITM- FES; a partir del 01 de julio de 2021, se suscribe el Otrosí No. 06 Del Contrato Fiduciario Corficolombiana para adicionar al Fideicomiso la subcuenta Fondo de Estabilización y Subvención del SITM- FES.

Desde el año 2021 año en el cual nace el FES y hasta 2024, y lo corrido del año 2025 y su respectiva destinación, el resultado fue el siguiente:

TRASLADOS AL FONDO FES, POR PARTE DEL MUNICIPIO DE BUCARAMANGA		
AÑO	RESOLUCION TRANSFERENCIA	VALOR
2021	Resolución 1720 - oct 11 de 2021	1.211.373.304
2021	Resolución 2104- nov 10 de 2021	2.054.363.358
2022	Resolución- 7018 enero 1 de 2022	126.801.450
2022	Resolución- 7185 julio 15 de 2022	2.000.000.000
2022	Resolución 2892- dic 28 de 2021	34.737.000
2022	Resolución 8447- Oct 13 de 2022	1.500.000.000
2022	Resolución 10487 dic 10 de 2022	210.365.100
2022	Resolución 10600 dic 15 de 2022	205.602.300
2022	Resolución 10775 dic 28 de 2022	50.625.000
2023	Resolución 573- Feb 21 de 2023	3.000.000.000
2023	Resolución 3585- May 16 de 2023	1.000.000.000

 CONTRALORIA Municipal de Bucaramanga	OFICINA DE VIGILANCIA FISCAL Y AMBIENTAL		VFA-MOD-AC-020
	MODELO 18 AC- ESTRUCTURA INFORME DE AUDITORÍA AC		Página 14 de 77 Revisión 1

2023	Resolución 3698- May 18 de 2023	172.974.200
2023	Resolución 6982 sept 8 de 2023	226.647.400
2023	Resolución 8574 nov 20 de 2023	147.002.800
2024	Resolución 4424 Ago 6 de 2024	1.285.223.193
2024	Resolución 6283 Oct 4 de 2024	3.595.669.579
2024	Resolución 7306 Nov 22 de 2024	1.670.791.870
2024	Resolución 8204 Dic 18 de 2024	671.194.613
2024	Resolución 8258 Dic 20 de 2024	4.777.107.904
2025	Resolución 2686 May 9 de 2024	3.000.000.000
TOTAL TRANSFERENCIAS AL FES		26.940.479.071

El equipo auditor con base en la información aportada tanto por el municipio de Bucaramanga y la empresa METROLÍNEA S.A., pudo evidenciar y constatar mediante documentos físicos que el municipio de Bucaramanga realizó transferencias al FES desde el año 2021 al año 2024 y lo corrido del 2025 para un total de \$21.940.479.071 cuya destinación fue la siguiente:

➤ **Resolución 1720 - oct 11 de 2021 POR \$1.211.373.304**

“Por medio de la cual se ordena una transferencia de recursos para fortalecimiento al sistema integrado de transporte masivo Metrolínea-SIM del municipio de Bucaramanga”

CONCEPTO	INGRESO	GASTOS
RECURSOS FONDO FES (Municipio de Bga)	1.211.373.304	-
METROCINCO		1.203.185.890
TOTAL GASTOS		1.203.185.890

➤ **Resolución 2104- nov 10 de 2021 POR \$2.054.363.358.**

“Por medio de la cual se ordena una transferencia de recursos para fortalecimiento al sistema integrado de transporte masivo Metrolínea-SIM del municipio de Bucaramanga”.

	OFICINA DE VIGILANCIA FISCAL Y AMBIENTAL		VFA-MOD-AC-020
	MODELO 18 AC- ESTRUCTURA INFORME DE AUDITORÍA AC		Página 15 de 77 Revisión 1

CONCEPTO	INGRESO	GASTOS
RECURSOS FONDO FES (Municipio de Bga)	2.054.363.358	-
TISA		291.221.541
METROCINCO		1.762.825.026
TOTAL GASTOS		2.054.046.567

➤ **Resolución- 7018 enero 1 de 2022 POR \$126.801.450**

“Resolución de transferencia de recursos por medio de la cual se ordena transferencia de recursos en el marco del proyecto de inversión denominado " contribución al estímulo de la demanda empleando subsidios a la tarifa del sistema integrado”.

CONCEPTO	INGRESO	GASTOS
RECURSOS FONDO FES (Municipio de Bga)	26.801.450	
METROCALI		122.331.361
TOTAL GASTOS		122.331.361

➤ **Resolución 7185 de julio 15 de 2022 POR \$2.000.000.000.**

“Resolución de transferencia de recursos “POR MEDIO DE LA CUAL SE ORDENA UNA TRASFERENCIA DE RECURSOS PARA EL FORTALECIMIENTO AL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO METROLÍNEA –SITM DEL MUNICIPIO DE BUCARAMANGA”.

CONCEPTO	INGRESO	GASTOS
RECURSOS FONDO FES (Municipio de Bga)	2.000.000.000	-
METROCALI		152.000.000
METROCINCO		1.835.652.868
TOTAL GASTOS		1.987.852.868

➤ **Resolución 2892 Dic 28 de 2022 POR \$34.737.000.**

“Resolución de transferencia de recursos “POR MEDIO DE LA CUAL SE ORDENA UNA TRASFERENCIA DE RECURSOS PARA EL FORTALECIMIENTO AL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO METROLÍNEA –SITM DEL MUNICIPIO DE BUCARAMANGA registrado con el BIPN 2021680010128”.

CONCEPTO	INGRESO	GASTOS
RECURSOS FONDO FES (Municipio de Bga)	34.737.000	-
METROCINCO		39.000.000

	OFICINA DE VIGILANCIA FISCAL Y AMBIENTAL		VFA-MOD-AC-020	
	MODELO 18 AC- ESTRUCTURA INFORME DE AUDITORÍA AC		Página 16 de 77	Revisión 1

TOTAL GASTOS		39.000.000
---------------------	--	-------------------

➤ **Resolución 8447- Oct 13 de 2022 POR \$1.500.000.000**

“Por medio de la cual se ordena una transferencia de recursos para fortalecimiento al sistema integrado de transporte masivo Metrolínea-SIM del municipio de Bucaramanga”

CONCEPTO	INGRESO	GASTOS
RECURSOS FONDO FES (Municipio de Bga)	1.500.000.000	-
METROCINCO		1.508.613.360
TOTAL GASTOS		1.508.613.360

➤ **Resolución 10487 dic 6 de 2022 POR \$210.365.100.**

“Por medio de la cual se ordena transferencia de recursos en el marco del proyecto de inversión denominado contribución al estímulo de la demanda empleando Subsidios a la tarifa del sistema integrado de transporte masivo Metrolínea - SITM en el municipio de Bucaramanga registrado con BPIN2021680010128”

CONCEPTO	INGRESO	GASTOS
RECURSOS FONDO FES (Municipio de Bga)	210.365.100	-
METROCINCO		208.562.538
TOTAL GASTOS		208.562.538

➤ **Resolución 10600 dic 15 de 2022 POR \$205.602.300.**

“Por medio de la cual se ordena transferencia de recursos en el marco del proyecto de inversión denominado contribución al estímulo de la demanda empleando Subsidios a la tarifa del sistema integrado de transporte masivo Metrolínea - SITM en el municipio de Bucaramanga registrado con BPIN2021680010128”

CONCEPTO	INGRESO	GASTOS
RECURSOS FONDO FES (Municipio de Bga)	205.602.300	-
METROCALI		200.000.000
TOTAL GASTOS		200.000.000

➤ **Resolución 10775 dic 28 de 2022 POR \$50.625.000.**

“Por medio de la cual se ordena transferencia de recursos en el marco del proyecto de inversión denominado contribución al estímulo de la demanda empleando

 CONTRALORIA Municipal de Bucaramanga	OFICINA DE VIGILANCIA FISCAL Y AMBIENTAL		VFA-MOD-AC-020
	MODELO 18 AC- ESTRUCTURA INFORME DE AUDITORÍA AC		Página 17 de 77 Revisión 1

Subsidios a la tarifa del sistema integrado de transporte masivo Metrolínea - SITM en el municipio de Bucaramanga registrado con BPIN2021680010128”

CONCEPTO	INGRESO	GASTOS
RECURSOS FONDO FES (Municipio de Bga)	50.625.000	-
METROCALI		55.000.000
TOTAL GASTOS		55.000.000

➤ **Resolución 573- Feb 21 de 2023 POR \$3.000.000.000.**

“Por medio de la cual se ordena una transferencia de recursos para fortalecimiento al sistema integrado de transporte masivo Metrolínea-SiM del municipio de Bucaramanga”

CONCEPTO	INGRESO	GASTOS
RECURSOS FONDO FES (Municipio de Bga)	3.000.000.000	-
METROCALI		1.073.436.046
METROCINCO		1.933.907.483
TOTAL GASTOS		3.007.343.529

➤ **Resolución 3585- May 16 de 2023 POR \$1.000.000.000**

“Por medio de la cual se ordena una transferencia de recursos para fortalecimiento al sistema integrado de transporte masivo Metrolínea-SiM del municipio de Bucaramanga”

CONCEPTO	INGRESO	GASTOS
RECURSOS FONDO FES (Municipio de Bga)	1.000.000.000	-
METROCALI		348.203.701
METROCINCO		657.384.465
TOTAL GASTOS		1.005.588.166

➤ **Resolución 3698- May 18 de 2023 POR \$172.974.200**

“Por medio de la cual se ordena una transferencia de recursos en el marco del proyecto de inversión denominado Subsidio a la tarifa del sistema integrado de transporte masivo Metrolínea - SITM a la población focalizada en el municipio de Bucaramanga”

CONCEPTO	INGRESO	GASTOS
RECURSOS FONDO FES (Municipio de Bga)	172.974.200	-
METROCINCO		171.500.000
TOTAL GASTOS		171.500.000

	OFICINA DE VIGILANCIA FISCAL Y AMBIENTAL		VFA-MOD-AC-020	
	MODELO 18 AC- ESTRUCTURA INFORME DE AUDITORÍA AC		Página 18 de 77	Revisión 1

➤ **Resolución 6982 sept 8 de 2023 POR \$226.647.400.**

“Por medio de la cual se ordena transferencia de recursos en el marco del proyecto de inversión denominado subsidio a la tarifa del sistema integrado de transporte masivo Metrolínea - SITM a población focalizada en el municipio de Bucaramanga”

CONCEPTO	INGRESO	GASTOS
RECURSOS FONDO FES (Municipio de Bga)	226.647.400	-
METROCINCO		228.594.887
TOTAL GASTOS		228.594.887

➤ **Resolución 8574 nov 20 de 2023 POR \$147.002.800.**

“Por medio de la cual se ordena transferencia de recursos en el marco del proyecto de inversión denominado subsidio a la tarifa del sistema integrado de transporte masivo Metrolínea - SITM a población focalizada en el municipio de Bucaramanga”

CONCEPTO	INGRESO	GASTOS
RECURSOS FONDO FES (Municipio de Bga)	147.002.800	-
METROLÍNEA		147.002.800
TOTAL GASTOS		147.002.800

➤ **Resolución 4424 agosto 6 de 2024 POR \$1.285.223.193.**

“por medio del cual se ordena una transferencia de recursos para fortalecimiento de la prestación del servicio del SITM garantizando una movilidad eficiente segura y efectiva a los ciudadanos del municipio de Bucaramanga”.

CONCEPTO	INGRESO	GASTOS
RECURSOS FONDO FES (Municipio de Bga)	\$1.285.223.193	-
VIGILANCIA SITM		\$155.661.042
ECO INGENIERIA SYA ASEO SITM		\$28.721.600
CONTRATISTA DE OPERACIÓN SITM		\$20.000.000
SALDO A FAVOR DE LAS 3 ACTIVIDADES ANTERIORES		\$840.551
METROCINCO		\$664.443.674
AMBQ		\$240.000.000
EMPLOYEE WORKING SAS		\$159.466.678
TOTAL GASTOS		\$ 1.269.133.545

	OFICINA DE VIGILANCIA FISCAL Y AMBIENTAL		VFA-MOD-AC-020	
	MODELO 18 AC- ESTRUCTURA INFORME DE AUDITORÍA AC		Página 19 de 77	Revisión 1

➤ **Resolución 6283 Oct 4 de 2024 POR \$3.595.669.579.**

“por medio del cual se ordena una transferencia de recursos para fortalecimiento de la prestación del servicio del SITM garantizando una movilidad eficiente segura y efectiva a los ciudadanos del municipio de Bucaramanga”.

CONCEPTO	INGRESO	GASTOS
RECURSOS FONDO FES (MUNICIPIO DE BGA)	\$3.595.669.579	-
ACTORES DEL SITM		\$877.802.697
VIGILANCIA SITM		\$470.274.722
ECO INGENIERIA SYA ASEO SITM		\$85.338.300
CONTRATISTA DE OPERACIÓN SITM		\$49.491.666
METROCINCO		\$872.197.303
AMBQ		\$720.000.000
EMPLOYEE WORKING SAS		\$505.193.404
TOTAL GASTOS		\$3.580.298.092

➤ **Resolución 7306 Nov 22 de 2024 POR \$1.670.791.870.**

“por medio del cual se ordena una transferencia de recursos para fortalecimiento de la prestación del servicio del SITM garantizando una movilidad eficiente segura y efectiva a los ciudadanos del municipio de Bucaramanga”.

CONCEPTO	INGRESO	GASTOS
RECURSOS FONDO FES (MUNICIPIO DE BGA)	\$1.670.791.870	-
ACTORES DEL SITM		\$480.000.000
VIGILANCIA SITM		\$313.516.476
ECO INGENIERIA SYA ASEO SITM		\$50.559.954
AMBQ		\$480.000.000
EMPLOYEE WORKING SAS		\$340.000.000
TOTAL GASTOS		\$1.664.076.430

➤ **Resolución 8204 Dic 18 de 2024 POR \$671.194.612.**

“por medio del cual se ordena una transferencia de recursos para fortalecimiento de la prestación del servicio del SITM garantizando una movilidad eficiente segura y efectiva a los ciudadanos del municipio de Bucaramanga”.

	OFICINA DE VIGILANCIA FISCAL Y AMBIENTAL		VFA-MOD-AC-020	
	MODELO 18 AC- ESTRUCTURA INFORME DE AUDITORÍA AC		Página 20 de 77	Revisión 1

CONCEPTO	INGRESO	GASTOS
RECURSOS FONDO FES (MUNICIPIO DE BUCARAMANGA)	\$671.194.612,00	-
METROCINCO		\$671.194.612
TOTAL GASTOS		\$671.194.612

➤ **Resolución 8258 Dic 20 de 2024 POR \$4.777.107.904.**

“por medio del cual se ordena una transferencia de recursos para fortalecimiento de la prestación del servicio del SITM garantizando una movilidad eficiente segura y efectiva a los ciudadanos del municipio de Bucaramanga”

CONCEPTO	INGRESO	GASTOS
RECURSOS FONDO FES (MUNICIPIO DE BGA)	\$4.777.107.904,00	-
VIGILANCIA SITM		\$ 784.128.288
METROCINCO		\$ 2.349.628.759
BENEFICIARIOS DEL SITM		\$ 523.266.686
AMBQ		\$ 960.000.000
EMPLOYEE WORKING SAS		\$ 160.084.171
TOTAL GASTOS		\$ 4.777.107.904

➤ **Resolución 2686 May 9 de 2024 POR \$3.000.000.000.**

“por medio del cual se ordena una transferencia de recursos para fortalecimiento de la prestación del servicio del SITM garantizando una movilidad eficiente segura y efectiva a los ciudadanos del municipio de Bucaramanga”.

CONCEPTO	INGRESO	GASTOS
RECURSOS FONDO FES (MUNICIPIO DE BGA)	3.000.000.000	-
METROLÍNEA		387.422.862
METROCINCO		1.721.238.283
AMBQ (INFRAESTRUCTURA EN LA NUBE)		514.000.000
EMPLOYED		336.000.000
TOTAL GASTOS		2.958.661.145

Como conclusión, la destinación de los recursos girados al fondo FES por parte de la Secretaria de Hacienda del Municipio de Bucaramanga, se encuentran soportadas por cada una de las resoluciones que dieron origen a los giros realizados, como se enuncio anteriormente en el objetivo de la legalidad de cada uno de los actos administrativos ,la

	OFICINA DE VIGILANCIA FISCAL Y AMBIENTAL		VFA-MOD-AC-020	
	MODELO 18 AC- ESTRUCTURA INFORME DE AUDITORÍA AC		Página 21 de 77	Revisión 1

Secretaria adoptó las decisiones presupuestales dentro del marco de su autonomía administrativa, respetando los procedimientos internos y la normatividad vigente, razón por la cual no se configura un hallazgo Administrativo con incidencia fiscal ni hallazgo de incidencia Disciplinaria ni se evidencia conducta que amerite la imposición de medidas correctivas o de control fiscal sancionatorio.

OBJETIVO N° 4

Revisar contrato o y/o convenio de concesión No. 001 de 2008 celebrado entre METROLÍNEA S.A y el concesionario METROCINCO PLUS S.A y sus modificaciones.

En ACTUACIÓN ESPECIAL DE FISCALIZACIÓN N° AEF-002-2025 practicada a la METROLÍNEA S.A, se tiene que:

- Existe un “Contrato de Concesión No. 001 de 2008, suscrito entre Metrolínea S.A. y el Operador Metro Cinco Plus S.A.” firmado el 19 de enero de 2008, para la prestación del servicio público de transporte masivo de pasajeros dentro del sistema integrado para el Área Metropolitana de Bucaramanga.
- Que ante la terminación del contrato de concesión No. 01 suscrito entre Metrolínea S.A. y Metrocinco Plus S.A. para la prestación del servicio público de transporte masivo para el Área Metropolitana de Bucaramanga, corresponde a la autoridad competente y al ente gestor garantizar la continuidad del servicio de transporte público urbano mientras se suple de manera definitiva la operación SITM, por lo que mediante acta de reunión celebrada entre el supervisor del contrato y el contratista, con fecha 26 de febrero de 2025, se exponen los motivos y fundamentos de orden técnico, jurídico y financiero para proceder a la realización de la presente modificación al contrato de concesión prorrogando en tiempo la ejecución de la etapa de operación regular del contrato de concesión UNO por el termino de DOS (02) meses más, esto es hasta **el día 26 de abril de 2025**, con el ánimo de garantizar el servicio de transporte urbano masivo a la comunidad de Bucaramanga y su área metropolitana.
- De conformidad con lo establecido en el contrato de concesión No. 001 del 2008, una vez agotada la etapa de operación regular, se procede con la etapa de reversión y liquidación del contrato. Así las cosas, en estos momentos Metrolínea S.A. se encuentra realizando actos preparatorios junto con el contratista necesarios para llevar a cabo la suscripción del acta de liquidación y reversión de los bienes del contrato.

 CONTRALORIA Municipal de Bucaramanga	OFICINA DE VIGILANCIA FISCAL Y AMBIENTAL		VFA-MOD-AC-020
	MODELO 18 AC- ESTRUCTURA INFORME DE AUDITORÍA AC		Página 22 de 77 Revisión 1

- Conforme a lo anterior, se suscribió un acta donde se acordó una prórroga del periodo de liquidación y la posibilidad de una liquidación bilateral por el término de (04) cuatro meses más, es decir hasta el mes de diciembre de 2025.

OBJETIVO N° 5

Verificar si existen actos administrativos y/o documentos donde METROLÍNEA S.A ceda el usufructo de las estaciones del SITM a sus operadores.

- Referente al patio-taller ubicado en el anillo vial que utilizaba el operador metro cinco plus, es importante indicar que a la fecha NO se cancela por parte de Metrolínea S.A canon de arrendamiento del contrato del patio taller, desde noviembre 15 de 2023, el cual finalizó por expiración por tiempo pactado.
- Ahora bien, en lo pertinente a un acta formal de entrega y/o acto administrativo de patios de operación y talleres utilizados por Metrocinco Plus, este ente de Control fiscal argumenta que es importante aclarar que no obra en los archivos un acto administrativo emitido por la Gerencia de Metrolínea S.A. mediante el cual se hubiese autorizado formalmente la entrega en calidad de tenencia o el uso de los patios de operación y talleres al concesionario Metrocinco Plus S.A.
- Lo anterior, basados en la medida en que el “Capítulo Quinto - Patios de Operación y Talleres” del Contrato de Concesión Uno de Operación suscrito en 2008, no estableció como requisito la expedición de un acto administrativo por parte de Metrolínea S.A. para la entrega de dichos bienes, sino que, por el contrario, dentro del desarrollo del contrato y de los otrosíes suscritos, se marcan todos y cada uno de los procesos, procedimientos y obligaciones del concesionario para con Metrolínea en el manejo, adecuación y mantenimiento de dichos bienes, toda vez que hacían parte integral de sus compromisos como operador del SITM.

OBJETIVO N° 6

Verificar e identificar actualmente que entidad y/o empresa tiene la tenencia, explotación y usufructo de: patios, talleres y estaciones de METROLÍNEA S.A.

- En cuanto a las actas o protocolos de entrega, es preciso señalar que, de acuerdo con la revisión realizada por la entidad Metrolínea en los archivos institucionales, reposan documentos que evidencian el proceso de entrega de bienes al concesionario; sin

 CONTRALORIA Municipal de Bucaramanga	OFICINA DE VIGILANCIA FISCAL Y AMBIENTAL		VFA-MOD-AC-020
	MODELO 18 AC- ESTRUCTURA INFORME DE AUDITORÍA AC		Página 23 de 77 Revisión 1

embargo, no obra en ese sujeto de control un acta formal de entrega suscrita por Gerencias anteriores, toda vez que dicho proceso se adelantó en el marco de la ejecución contractual y no mediante un acto administrativo independiente.

- De la revisión realizada por el Equipo Auditor, se concluye que la utilización de los bienes vinculados al contrato de concesión se efectuó en el marco de un contrato bilateral que, por su naturaleza, establece obligaciones recíprocas entre concedente y concesionario. En este contexto, el uso de bienes públicos (patios, talleres y estaciones) hacen parte integral del objeto contractual y se encuentra amparado por las disposiciones vigentes y que a la fecha se encuentra en estado de reversión y liquidación.
- Respecto a la usurpación y el aprovechamiento de bienes inmuebles públicos en los portales de Piedecuesta y Girón por parte de Metrocinco Plus como ya se indicó anteriormente es obligación de la entidad Metrolínea S.A, garantizar los patios y talleres a Metrocinco plus ya que se encuentra enmarcado en una cláusula del contrato inicial y por lo tanto es ley para las partes.
- Por otro lado es menester indicar que las estaciones de Piedecuesta y Girón se encuentran ubicadas en otros municipios y revisado la fuente de financiación de la construcción obra e interventoría de esos portales son los siguientes:

Portal	Fuente de Financiación	Valor	% Cofinanciación
Portal de Piedecuesta	Municipio de Piedecuesta	1,892,363,175	5%
	Nación	37,487,090,366	95%
	TOTAL	39,379,453,541	100%
Portal de Girón	Municipio de Girón	4,627,494,361	20%
	Nación	18,767,814,474	80%
	TOTAL	23,395,308,835	100%

Es importante manifestar las facultades para desarrollar el control fiscal que están expuestas en la Constitución Política de Colombia y el decreto ley 403 de 2020 el cual nos indica:

“La vigilancia y el control fiscal son una función pública que ejercerá la Contraloría General de la República, la cual vigila la gestión fiscal de la administración y de los particulares o entidades que manejen fondos o bienes públicos, en todos los niveles administrativos y respecto de todo tipo de recursos públicos. La ley reglamentará el ejercicio de las

 CONTRALORIA Municipal de Bucaramanga	OFICINA DE VIGILANCIA FISCAL Y AMBIENTAL		VFA-MOD-AC-020
	MODELO 18 AC- ESTRUCTURA INFORME DE AUDITORÍA AC		Página 24 de 77 Revisión 1

competencias entre contralorías, en observancia de los principios de coordinación, concurrencia y subsidiariedad. El control ejercido por la Contraloría General de la República será preferente en los términos que defina la ley.

El control fiscal se ejercerá en forma posterior y selectiva, y además podrá ser preventivo y concomitante, según sea necesario para garantizar la defensa y protección del patrimonio público. El control preventivo y concomitante no implicará coadministración y se realizará en tiempo real a través del seguimiento permanente de los ciclos, uso, ejecución, contratación e impacto de los recursos públicos, mediante el uso de tecnologías de la información, con la participación activa del control social y con la articulación del control interno. La ley regulará su ejercicio y los sistemas y principios aplicables para cada tipo de control.

El control concomitante y preventivo tiene carácter excepcional, no vinculante, no implica coadministración, no versa sobre la conveniencia de las decisiones de los administradores de recursos públicos, se realizará en forma de advertencia al gestor fiscal y deberá estar incluido en un sistema general de advertencia público. El ejercicio y la coordinación del control concomitante y preventivo corresponden exclusivamente al Contralor General de la República en materias específicas” (Subrayado fuero de texto)

Ahora bien, las Contralorías territoriales ejercen un control posterior y selectivo por mandato constitucional y el Decreto 403 de 2020 lo cual quiere decir que nuestros procesos están trazados por medio de un sistema de muestreo esto es, que la vigilancia se cumple respecto de las actividades, operaciones y procesos ejecutados por los sujetos que son objeto de control y de los resultados obtenidos por los mismos, mediante un procedimiento técnico de elección de una muestra representativa de recursos, cuentas, operaciones y actividades que permitan obtener conclusiones sobre el universo respectivo en el desarrollo del control fiscal.

Así las cosas, este organismo de control fiscal no debe intervenir en la utilización de las estaciones de Piedecuesta y Girón por parte de Metrocinco Plus, toda vez que éste uso hace parte integral del objeto contractual y se encuentra amparado por las disposiciones vigentes y que a la fecha el estado actual es de reversión y liquidación, por lo tanto este Organismo de Control Fiscal carece de momento de competencia para un pronunciamiento de fondo ante la queja en mención.

Así mismo, se pudo evidenciar que la construcción e interventoría de los portales de Piedecuesta las fuentes de financiación fueron: la Nación con el 95% y el Municipio de Piedecuesta con el 5% y la construcción del portal de Girón fueron el 80% la Nación y el 20% el municipio de Girón, así las cosas, las contralorías territoriales como lo es la del Municipio de Bucaramanga no tiene jurisdicción en otros municipios; su competencia está

	OFICINA DE VIGILANCIA FISCAL Y AMBIENTAL		VFA-MOD-AC-020
	MODELO 18 AC- ESTRUCTURA INFORME DE AUDITORÍA AC		Página 25 de 77 Revisión 1

limitada al área de su respectiva jurisdicción municipal y su función es vigilar la gestión fiscal de los recursos públicos dentro de su territorio, y en caso de que un municipio no tenga contraloría propia, esta función la ejerce la contraloría departamental o General.

Colorario a lo anterior, se concluye que, de momento no le asiste a este Organismo de Control Fiscal competencia para aperturar indagación y/o investigación alguna, toda vez, que en el primer aspecto, el contrato No. 01 de 2008 a la fecha se encuentra en etapa de liquidación y en el segundo aspecto, no se cuenta con la jurisdicción para realizar proceso auditor en razón de sus funciones constitucionales y legales para tal fin.

OBJETIVO N° 7

Verificar los controles de riesgos que aplicó la oficina de Control Interno de la Empresa METROLÍNEA S.A., relacionados con la materia a evaluar.

En desarrollo del presente objetivo, el equipo auditor verificó la información suministrada por la Jefe de la Oficina de Control Interno de Metrolínea S.A., constatando que la entidad cuenta con un Mapa de Riesgos Institucional estructurado conforme a la Guía para la Gestión Integral del Riesgo – Versión 6, el cual incorpora las etapas de identificación del riesgo, análisis del riesgo inherente, valoración de controles, determinación del riesgo residual y definición de planes de acción. Dicho instrumento es actualizado de manera periódica conforme a las necesidades institucionales y, para la vigencia 2025, fue revisado y aprobado por el Comité Institucional de Gestión y Desempeño, en cumplimiento de los lineamientos del Modelo Integrado de Planeación y Gestión.

En relación con los traslados presupuestales realizados a través del Fondo de Estabilización Tarifaria (FES), la Oficina de Control Interno informó que, atendiendo a su rol de evaluación independiente y no de coadministración, no ejerce control previo sobre los actos administrativos expedidos por la Secretaría de Hacienda del Municipio de Bucaramanga. No obstante, se evidenció que la entidad cuenta con mecanismos administrativos de verificación y seguimiento a la ejecución de los recursos, a través de la Dirección Administrativa y la Oficina de Planeación, los cuales incluyen la confrontación entre los recursos girados y los actos administrativos, el control de la ejecución mediante herramientas de seguimiento y la elaboración de informes físico-financieros mensuales, los cuales son considerados dentro del esquema general de control interno institucional.

Respecto a la legalidad y competencia de los convenios interadministrativos que soportan la canalización de recursos del FES, la Oficina de Control Interno manifestó que dichos instrumentos fueron estructurados jurídica y técnicamente por las entidades suscriptoras,

 CONTRALORIA Municipal de Bucaramanga	OFICINA DE VIGILANCIA FISCAL Y AMBIENTAL		VFA-MOD-AC-020
	MODELO 18 AC- ESTRUCTURA INFORME DE AUDITORÍA AC		Página 26 de 77 Revisión 1

en el marco de sus competencias legales, razón por la cual el control interno de Metrolínea S.A. realiza su seguimiento desde una perspectiva institucional general, conforme a lo previsto en el mapa de riesgos contractuales y a los lineamientos de la Ley 87 de 1993, sin intervenir en las decisiones propias de la gestión administrativa.

En cuanto al Contrato de Concesión N.º 001 de 2008 con Metrocinco Plus y sus modificaciones, así como al Contrato N.º 095 de 2025 de arrendamiento de buses, la Oficina de Control Interno precisó que su participación se enmarca en funciones de verificación posterior, seguimiento y auditoría programada, de conformidad con el Plan Anual de Auditoría y las disposiciones legales que regulan el ejercicio del control interno. En ese sentido, la identificación y análisis de riesgos contractuales previos corresponden a las dependencias gestoras del proceso, mientras que Control Interno realiza actividades de evaluación independiente sobre la eficacia de los controles implementados.

Frente a las denuncias y comunicaciones ciudadanas relacionadas con los temas objeto de la presente actuación, se constató que la entidad dispone de procedimientos internos para su recepción, análisis y trámite, los cuales fueron aplicados conforme a la normatividad vigente. La Oficina de Control Interno verificó que dichas comunicaciones fueron atendidas por las áreas competentes y que, al no evidenciarse actuaciones contrarias al ordenamiento jurídico, no se requirió la activación de planes de acción correctivos o preventivos, sin perjuicio de las competencias propias de los organismos de control externos.

Finalmente, se tuvo en cuenta que la Oficina de Control Interno de Metrolínea S.A. desarrolla sus funciones con una estructura administrativa unipersonal, circunstancia que fue reconocida en la entrevista y que resulta relevante para contextualizar el alcance de las actividades de seguimiento y evaluación realizadas. No obstante, se evidenció que la dependencia ha orientado su actuación al cumplimiento de las funciones establecidas en la Ley 87 de 1993 y el Decreto 648 de 2017, actuando dentro del marco de sus competencias y responsabilidades, sin asumir funciones de coadministración.

5. HALLAZGOS

QUEJA CIUDADANA - SIAATC No. 282025000171

Mediante el Jefe de vigilancia fiscal y ambiental (e), fue incorporada la denuncia con radicado N° 282025000171, allegado a través de la plataforma SIAATC, el día 2 de octubre de 2025, para ser desarrollada en la presente actuación especial AEF-002-2025 a Metrolínea S.A., en la cual se informó lo siguiente: *“...Denuncia por presuntas irregularidades disciplinarias, fiscales, administrativas y penales en la gestión y contratación*

 CONTRALORIA Municipal de Bucaramanga	OFICINA DE VIGILANCIA FISCAL Y AMBIENTAL		VFA-MOD-AC-020
	MODELO 18 AC- ESTRUCTURA INFORME DE AUDITORÍA AC		Página 27 de 77 Revisión 1

de Metrolínea S.A., específicamente en el Contrato de Arrendamiento No. 095 de 2025, y en actuaciones del Director del Área Metropolitana de Bucaramanga, John Manuel Delgado Nivia, del Gerente de Metrolínea, Emiro José Castro Meza y del Secretario de Hacienda, Reynaldo D´Silva Uribe”.

La Contraloría Municipal de Bucaramanga con base en las facultades y atribuciones legales, otorga respuesta en los términos establecidos por el artículo 70 de la Ley 1757 del 2015 y el Decreto Legislativo 491 de 2020 y la resolución No. 0009 de 2025 expedida por la Contraloría Municipal de Bucaramanga, el equipo auditor una vez evaluó y recolectó información suministrada por la empresa auditada, en razón al contrato No. 095 del 2025. En primera instancia en materia de competencias del ente de control, conforme a las estipulaciones de carácter normativo previstas en la Ley 610 de 2000 y el Decreto 403 de 2020, las cuales cimientan aquella labor al momento de determinar la responsabilidad de los servidores públicos o particulares, cuando en ejercicio de sus funciones manejen fondos o bienes públicos, causando de esa manera por acción u omisión en forma dolosa o culposa daño al patrimonio del Estado, razón ante la cual, se ejerce vigilancia fiscal que permite establecer la existencia o convergencia de actuaciones que trascienden a una actividad antieconómica, en contra de los fines del estado, sin embargo, se extrae que ese control fiscal, será desplegado de forma posterior y selectiva, sin perjuicio del control concomitante y preventivo, tratándose de cada uno de los puntos enumerados en la queja nos permitimos manifestar lo siguiente.

En relación a la etapa precontractual y poscontractual del contrato adjudicado No. 095 de 2025, el cual fue suscrito entre Metrolínea S.A, representada por Emiro José Castro Neira, y la sociedad Transportes Medellín Castilla S.A, representada por Joaquín Alejandro Arango Lobo, cuyo objeto corresponde al arrendamiento de 12 buses padrón dual (GNV), con mantenimiento integral, por un plazo de 03 meses y 15 días, y por un valor de \$2.548.980.000 (IVA incluido), El equipo auditor, reviso cada una de las actuaciones al interior del expediente, los documentos que soportan el proceso;

- Estudio económico
- Estudio previo
- Cotizaciones
- Presentación económica y técnica
- Registro presupuestal
- Disponibilidad presupuestal
- Pólizas (Garantías)
- Contrato
- Designación del supervisor
- Acta de inicio

 CONTRALORIA Municipal de Bucaramanga	OFICINA DE VIGILANCIA FISCAL Y AMBIENTAL		VFA-MOD-AC-020
	MODELO 18 AC- ESTRUCTURA INFORME DE AUDITORÍA AC		Página 28 de 77 Revisión 1

- Actas parciales de ejecución
- Manejo y soporte del anticipo.

Aunado a lo anterior, se procedió a recopilar y revisar el material probatorio solicitado y aportado respecto a expresar un dictamen de la gestión precontractual y contractual realizada al contrato objeto de la queja, respecto la evaluación del cumplimiento de la normatividad y de los principios de la contratación estatal, de la función administrativa, de la vigilancia del control fiscal y de las actuaciones realizadas desde la supervisión, en cuanto a la evaluación del cumplimiento de la normatividad, función administrativa y vigilancia del control fiscal; las actuaciones realizadas desde la justificación a la necesidad (estudio previo) hasta la ejecución del contrato y el seguimiento de la supervisión, las actas parciales y pagos realizados en los expedientes contractuales que deberán estar soportados con los informes de actividades, facturas y el egreso realizado por la empresa, el régimen de contratación de la empresa deberá dar cumplimiento de los fines esenciales del estado, la Constitución Política de acuerdo a lo previsto el Artículo 209, en donde se encuentran establecidos los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad, la empresa auditada METROLÍNEA S.A., es una sociedad anónima que se encuentra en competencia regulada con el sector privado y por tanto no tiene obligación de aplicar el Estatuto de Contratación de la Administración Pública; el artículo 13 de la Ley 1150 de 2007, dispone que 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. La Procuraduría General de la Nación y la Contraloría General de la Nación en Circular conjunta N° 034 de 2011, esgrimió que *“se debe tener presente que a la contratación de las empresas industriales y comerciales del Estado no sólo le son aplicables los principios de la función pública, porque la Constitución Política incluye otros principios fundantes del ordenamiento legal y orientadores del comportamiento, tanto de las autoridades públicas, como de los particulares. Estos principios son igualmente derroteros de la función administrativa, porque privilegian el respeto y la garantía de los derechos humanos y la vida armónica en comunidad”*.

En el caso en concreto, el contrato adjudicado actualmente se encuentra en fase de ejecución, el equipo solicito certificación de fecha 21 de noviembre del 2025 (79 folios), la cual fue emitida por el señor gerente, en lo cual se establece la justificación de la modalidad de selección del contrato en mención, se encuentra soportada por el manual interno de contratación y los estudios previos del proceso. El contrato fue celebrado bajo la modalidad de CONTRATACIÓN DIRECTA, conforme a lo previsto en el Manual de Contratación de la

	OFICINA DE VIGILANCIA FISCAL Y AMBIENTAL		VFA-MOD-AC-020
	MODELO 18 AC- ESTRUCTURA INFORME DE AUDITORÍA AC		Página 29 de 77 Revisión 1

Entidad, adoptado mediante la Resolución No. 147 del 13 de agosto de 2019, en particular lo señalado en su Capítulo III, numeral 9.3, el cual establece expresamente que:

“...Se podrá solicitar una oferta directamente a una persona natural o jurídica, y una vez recibida la propuesta, si esta es conveniente para METROLÍNEA, podrá ser aceptada. Se podrá solicitar una (1) oferta o cotización en los siguientes casos: (...) 9.3.23. Contratación de urgencia, es decir, cuando la continuidad del servicio exija el suministro de bienes o la prestación de servicios o la ejecución de obras en el inmediato futuro y en general, cuando se trate de situaciones similares que imposibiliten acudir a la convocatoria pública, precedido de una justificación...”

Con lo anterior en aras de dar cumplimiento al principio de la selección objetiva, tratándose de la ejecución del contrato y las competencias atribuidas por la Ley a este ente de control, la empresa informo lo siguiente *“...De acuerdo con su solicitud, me permito comunicar que, a la fecha, se ha efectuado un solo egreso con cargo a la ejecución del Contrato No. 095 de 2025, a favor de la empresa Transportes Medellín Castilla S.A., identificada con NIT. No. 890.902.816-3, por valor de QUINIENTOS ONCE MILLONES OCHOCIENTOS TREINTA Y CINCO MIL CIENTO OCHENTA Y CUATRO PESOS M/CTE. (\$ 511.835.184.00).*

Dicho egreso, corresponde a un desembolso a título de anticipo equivalente al veinte por ciento (20%) del valor total del contrato, destinado a facilitar la cobertura de los costos iniciales de ejecución y a garantizar el cumplimiento oportuno de las obligaciones contractuales, con el fin de asegurar la adecuada realización del objeto contractual. Lo anterior, conforme a lo previsto en la minuta del Contrato No. 095 de 2025 y en los términos pactados por las partes. Vale la pena aclarar que dicho anticipo está amparado por la Póliza de Seguro de Cumplimiento No. NB-100406627 de Seguros Mundial S.A...”

Así mismo en entrevista con el supervisor del contrato Ing. Henry Mauricio Gamboa Santa, el cual tiene como función la Dirección de Operaciones de Metrolínea S.A., manifestó que, una vez finalizada la etapa de alistamiento tecnológico y administrativo que incluyó la expedición de tarjetas de operación, la instalación de validadores de recaudo, sistemas GPS, comunicación en línea y otros componentes inteligentes esenciales para su plena integración al SITME, el Acta de Inicio de operación se firmó el día 28 de octubre del 2025.

Los portales y/o estaciones habilitadas al momento de iniciar con la operación fueron;

- Portal Norte
- Estación UIS
- Estación San Mateo Norte

 CONTRALORIA Municipal de Bucaramanga	OFICINA DE VIGILANCIA FISCAL Y AMBIENTAL		VFA-MOD-AC-020
	MODELO 18 AC- ESTRUCTURA INFORME DE AUDITORÍA AC		Página 30 de 77 Revisión 1

- Estación Provenza Central
- Estación Provenza Occidental
- Estación Provenza Oriental
- Portal Piedecuesta
- La habilitación de la Estación San Mateo Norte y la Estación Provenza Central se efectuó tras la entrada en operación de los buses padrones, impulsados a GNCV, provistos mediante el Contrato de Arrendamiento N° 095 de 2025.

Aunado lo anterior en relación al número de buses puestos en funcionamiento, con las novedades presentadas en cumplimiento de las obligaciones establecidas en el Contrato 095 de 2025, el contratista Transportes Medellín Castilla S.A. entregó y puso a disposición del Ente Gestor un total de doce (12) vehículos tipo padrón dual a gas natural vehicular – GNV, de acuerdo con las especificaciones técnicas requeridas para la operación troncal del Sistema Integrado de Transporte Masivo del Área Metropolitana de Bucaramanga. Todos los vehículos fueron recibidos de manera formal y se verificó su homologación como vehículos tipo padrón dual para operación en sistemas BRT, en concordancia con los parámetros del Ministerio de Transporte y con los requerimientos específicos del SITM Metrolínea.

A continuación, se relacionan los vehículos habilitados para operar las rutas PTN (Portal Norte - Centro - Estación Provenza), PTU (Estación UIS - Centro - Estación Provenza) y PTD (Estación Provenza - Real de Minas - Centro).

 CONTRALORIA Municipal de Bucaramanga	OFICINA DE VIGILANCIA FISCAL Y AMBIENTAL		VFA-MOD-AC-020
	MODELO 18 AC- ESTRUCTURA INFORME DE AUDITORÍA AC		Página 31 de 77 Revisión 1

No.	No. Interno	Placa	Tipología
1	1637	WMQ036	PADRÓN
2	1638	WMQ039	PADRÓN
3	1634	WMQ040	PADRÓN
4	1631	WMQ044	PADRÓN
5	1630	WMQ045	PADRÓN
6	1635	WMQ046	PADRÓN
7	1641	WMQ101	PADRÓN
8	1642	WMQ102	PADRÓN
9	1664	WMQ192	PADRÓN
10	1663	WMQ193	PADRÓN
11	1647	WMQ439	PADRÓN
12	1615	WMQ441	PADRÓN

Fuente: Certificación otorgada por la empresa.

Según lo aportado por la empresa, el registro de novedades durante el periodo de ejecución contractual refleja un alto índice de disponibilidad de la flota, con solo una novedad de criticidad asociada a un siniestro vial. Reportado el día 30 de octubre de 2025, el vehículo del Sistema identificado con placa WMQ102 estuvo involucrado en una colisión. El incidente, atribuible a la omisión de la señal de PARE por parte de un tercero (motociclista menor de edad y sin licencia), resultó en un impacto en el costado delantero derecho del vehículo. Es necesario indicar que, si bien la colisión comprometió el panorámico, no se reportaron fallas mecánicas ni afectación a la integridad operacional del bus. Los daños generados fueron asumidos financieramente por los terceros responsables, por lo cual no se generaron erogaciones para el Sistema.

Ahora bien, en las indagaciones realizadas al Jefe de operaciones y supervisor del contrato, se solicitó información acerca de número de pasajeros que han utilizado el sistema de transporte. Desde el inicio de las operaciones con la flota arrendada impulsada a GNCV, el Sistema de Recaudo ha registrado una demanda total de **483.657** pasajeros validados con corte a 15 de noviembre. El detalle por día se presenta a continuación:

 CONTRALORIA Municipal de Bucaramanga	OFICINA DE VIGILANCIA FISCAL Y AMBIENTAL		VFA-MOD-AC-020
	MODELO 18 AC- ESTRUCTURA INFORME DE AUDITORÍA AC		Página 32 de 77 Revisión 1

Día	Fecha	Pasajeros Validados	Día	Fecha	Pasajeros Validados
Martes	28/10/2025	30.532	Viernes	7/11/2025	31.720
Miércoles	29/10/2025	31.677	Sábado	8/11/2025	19.198
Jueves	30/10/2025	31.168	Domingo	9/11/2025	5.686
Viernes	31/10/2025	31.343	Lunes	10/11/2025	31.187
Sábado	1/11/2025	17.507	Martes	11/11/2025	31.875
Domingo	2/11/2025	5.645	Miércoles	12/11/2025	31.298
Lunes	3/11/2025	5.064	Jueves	13/11/2025	30.208
Martes	4/11/2025	33.748	Viernes	14/11/2025	31.375
Miércoles	5/11/2025	32.534	Sábado	15/11/2025	19.041
Jueves	6/11/2025	32.851			

Fuente: Certificación otorgada por la empresa.

La fuente de esta información según el supervisor obedece al Sistema de Recaudo Metrolínea SITME_RCC y la consolidación de los registros operacionales de los sistemas de complementariedad. (Los días en rojo son días domingos y festivos, en los cuales el flujo de pasajeros es menor al de los días hábiles.)

Por último, se indagó al supervisor acerca de las falencias atribuidas a la operación o emanadas del contratista lo cual respondió en los siguientes términos; “..En lo correspondiente a las falencias atribuidas al contratista, en razón a la ejecución del contrato, en mi calidad de Supervisor del Contrato de arrendamiento N° 095 de 2025, y con base en los registros operativos, reportes técnicos, actas suscritas, documentación presentada por el contratista Transportes Medellín Castilla S.A., análisis de novedades, informes del Centro de Control, y las verificaciones realizadas de forma presencial y documental, me permito informar lo siguiente: Tras el análisis integral del comportamiento de la flota, la prestación del servicio, el cumplimiento documental y las obligaciones contractuales asumidas por el contratista, NO se han evidenciado falencias, incumplimientos o deficiencias atribuibles al contratista durante el periodo comprendido entre el 28 de octubre y la fecha actual.

La afirmación anterior se soporta en los siguientes elementos:

Cumplimiento en la entrega y disponibilidad de la flota

El contratista entregó oportunamente los 12 vehículos tipo padrón dual a GNV, los cuales se encuentran: Homologados conforme a la normatividad del Ministerio de Transporte y con

 CONTRALORIA Municipal de Bucaramanga	OFICINA DE VIGILANCIA FISCAL Y AMBIENTAL		VFA-MOD-AC-020
	MODELO 18 AC- ESTRUCTURA INFORME DE AUDITORÍA AC		Página 33 de 77 Revisión 1

documentación vigente (SOAT, RTM, RUNT, pólizas RCE, certificados de accesibilidad). No se han registrado fallas mecánicas repetitivas, mantenimientos pendientes, ni indisponibilidades atribuibles al contratista.

Cumplimiento en el mantenimiento y soporte técnico

Los mantenimientos realizados durante este periodo han sido:

- *Preventivos y correctivos menores.*
- *Ejecutados directamente por Transportes Medellín Castilla S.A.*
- *Debidamente registrados y sin impactos negativos en la operación troncal.*

No existe evidencia de negligencia, mala gestión técnica o retrasos en intervenciones mecánicas.

Novedades operativas y seguridad

Durante el periodo evaluado solo se registró un siniestro (vehículo WMQ102, 30 de octubre de 2025), plenamente documentado por el contratista. De acuerdo con los videos de las cámaras del bus, versiones de testigos y análisis técnico-jurídico, se evidenció:

- *El incidente fue causado por un tercero no habilitado para conducir, quien omitió una señal de PARE.*
- *El bus se encontraba en condiciones óptimas de operación.*
- *No hubo falla humana, técnica o mecánica atribuible al contratista.*
- *La víctima y su representante legal suscribieron desistimiento y asumieron los daños.*

Por lo tanto, este evento tampoco constituye incumplimiento del contratista.

Cumplimiento en el apoyo a la operación

El contratista ha cumplido con:

- *La disponibilidad de los buses padrones.*
- *La entrega y actualización de la documentación requerida.*
- *La disposición de personal operativo para acompañar el inicio del servicio.*
- *La gestión de reportes y novedades en coordinación con Metrolínea.*
- *El servicio se ha prestado en condiciones de regularidad, seguridad y disponibilidad, sin afectaciones imputables al contratista...”*

	OFICINA DE VIGILANCIA FISCAL Y AMBIENTAL		VFA-MOD-AC-020
	MODELO 18 AC- ESTRUCTURA INFORME DE AUDITORÍA AC		Página 34 de 77 Revisión 1

HALLAZGO N° 01 – ADMINISTRATIVA CON PRESUNTA INCIDENCIA DISCIPLINARIA. FALTA DE PLANEACION CONTRATO N° 095-2025 (OBSERVACIÓN N° 01)

En aras de corroborar toda la información aportada y certificada por la empresa Metrolínea S.A., el equipo auditor realizó visita el día 27 de noviembre del presente año, las instalaciones del sistema de transporte público, en compañía del Director de operación, que a su vez funge como supervisor del contrato 095-2025; la visita realizada se dio más específicamente en los portales habilitados, estación de Transferencia de Provenza / Diamante II con dirección a la estación Norte, haciendo paradas en la estación UIS y en la estación San Mateo, en ocasión a los buses tipo Padrón Dual que se encuentran alquilados. Cabe resaltar que la visita realizada se encuentra soportada por ayuda de memoria, en dicha visita se encontraron las siguientes inconsistencias:

- Se observó alrededor de las 8 am, bajo flujo de pasajeros en los buses padrones en alquiler, por lo cual se solicitó información de la validación de pasajeros que utilizan los buses padrones duales de la empresa Metrolínea hasta la fecha de hoy. (Fotos tomadas por el equipo auditor).



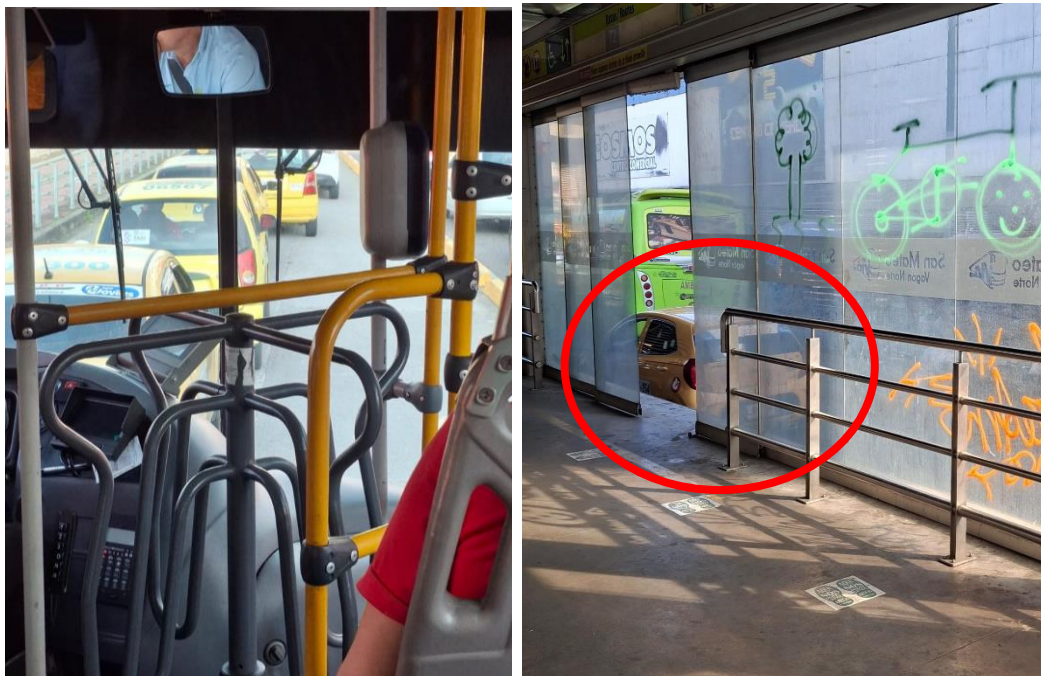
	OFICINA DE VIGILANCIA FISCAL Y AMBIENTAL		VFA-MOD-AC-020
	MODELO 18 AC- ESTRUCTURA INFORME DE AUDITORÍA AC		Página 35 de 77 Revisión 1

- Las estaciones que deberían estar habilitadas para la puesta en marcha del sistema, se encuentran en muy mal estado en su infraestructura, razón por la cual varias paradas se hacen por fuera del carril exclusivo.
- Existe una persona en representación de Metrolínea, ubicada en la estación de la UIS, cuya función es socializar y brindar asesoría ante las inquietudes de los ciudadanos que se acercan a las estaciones; sin embargo, dicha persona no se encuentra debidamente identificada, de tal manera que le permita a los usuarios acercarse fácilmente a resolver sus dudas respecto al uso del SITME.
- Se observó con gran preocupación que, al momento de acercarse el bus a la estación SAN MATEO, no se evidenció el código o ruta del bus dual, por lo que fue necesario preguntar al conductor cual era el destino de la ruta, si UIS o Estación Norte. En ese momento se tuvo que bajar del bus y esperar otro que si llevara la ruta de destino. (Fotos tomadas por el equipo auditor).



	OFICINA DE VIGILANCIA FISCAL Y AMBIENTAL		VFA-MOD-AC-020
	MODELO 18 AC- ESTRUCTURA INFORME DE AUDITORÍA AC		Página 36 de 77 Revisión 1

- No existe exclusividad del carril de los buses, se evidenció que vehículos particulares, motocicletas y taxis invaden constantemente el uso del carril exclusivo del SITME. (Fotos tomadas por el equipo auditor).



- Las estaciones entre Provenza, y De La Cuesta, no están siendo utilizadas por los buses tipo padrón dual, ya que los Municipios de Florida, Piedecuesta y Girón no están realizando aportes económicos al sistema de transporte masivo.

Para el equipo auditor es preocupante la falta de planeación del Contrato 095-2025, en cuanto a lo evidenciado en la visita realizada y lo soportado por la empresa Metrolínea S.A., sobretudo el impacto antieconómico por la baja afluencia de pasajeros, la ciudadanía desconoce la operatividad del sistema de transporte público, previo a retornar el inicio de la operación, la empresa Metrolínea no realizó campañas de sensibilización y de publicidad en razón a la puesta en marcha del sistema, en ocasión al acuerdo de voluntades la empresa Metrolínea, adjudicó el contrato No 095-2025 conforme a lo previsto en el Manual de Contratación de la Entidad, adoptado mediante la Resolución No. 147 del 13 de agosto de 2019, en particular lo señalado en su Capítulo III, numeral 9.3, el cual establece expresamente que: *“Se podrá solicitar una oferta directamente a una persona natural o jurídica, y una vez recibida la propuesta, si esta es conveniente para METROLÍNEA, podrá*

 CONTRALORIA Municipal de Bucaramanga	OFICINA DE VIGILANCIA FISCAL Y AMBIENTAL		VFA-MOD-AC-020
	MODELO 18 AC- ESTRUCTURA INFORME DE AUDITORÍA AC		Página 37 de 77 Revisión 1

ser aceptada. Se podrá solicitar una (1) oferta o cotización en los siguientes casos: (...) 9.3.23. Contratación de urgencia, es decir, cuando la continuidad del servicio exija el suministro de bienes o la prestación de servicios o la ejecución de obras en el inmediato futuro y en general, cuando se trate de situaciones similares que imposibiliten acudir a la convocatoria pública, precedido de una justificación.”, a su vez realizó un giro a la empresa Transportes Medellín Castilla S.A, a título de anticipo equivalente al veinte por ciento (20%) del valor total del contrato, es decir por un valor de QUINIENTOS ONCE MILLONES OCHOCIENTOS TREINTA Y CINCO MIL CIENTO OCHENTA Y CUATRO PESOS M/CTE. (\$ 511.835.184.00), el cual se encuentra soportado en los estudios previos (página 64), justificado por lo dispuesto en artículo 20 del Manual de contratación de la empresa Metrolínea S.A, adoptada mediante resolución No. 147 de 2019. Se evidencia en los estudios previos destinado a facilitar la cobertura de los costos iniciales de ejecución y a garantizar el cumplimiento oportuno de las obligaciones contractuales, con el fin de asegurar la adecuada realización del objeto contractual, dicho anticipo está amparado por la Póliza de Seguro de Cumplimiento No. NB-100406627 de Seguros Mundial S.A.

Aunado lo anterior, el equipo auditor con anterioridad había solicitado información acerca de número de pasajeros que han utilizado el sistema de transporte. Se informó que desde el inicio de la operación con la flota arrendada impulsada a GNCV, el sistema de recaudo había registrado una demanda total de **483.657** pasajeros validados con corte a 15 de noviembre, dicha información incluía los pasajeros que utilizaban también los vehículos convencionales o alimentadores, aduciendo que el sistema es uno solo, por lo tanto el equipo auditor volvió a requerir a la empresa Metrolínea, en donde requirió solo la validación de pasajeros que utilizaron los buses padrones duales (alquilados) por la empresa Metrolínea con corte al día 27 de noviembre del 2025, reportando una demanda de **24.504** validaciones, información que difiere de lo aportado inicialmente, que solo traduce la baja afluencia de pasajeros que utilizan el sistema de transporte público, situación que conlleva a todas las deficiencias encontradas en la visita, también se evidenció que los buses padrones no cuentan con información visible del origen o destino de la ruta, los funcionarios de Metrolínea no cuentan con indumentaria que los identifique en las estaciones que se encuentran habilitadas, la mayoría de estaciones se encuentran vandalizadas, los buses no transitan por el carril exclusivo, la adjudicación del contrato de 095-2025 no es una medida excepcional a la reactivación de la operación del sistema, por el contrario presenta graves deficiencias en la planeación, la necesidad prevista en los estudios previos no cuenta con un riguroso análisis de demanda o estudio del mercado y un diagnóstico previo del sistema, cuyo resultado determine la conveniencia de tal adquisición, la incorporación de flota bajo la modalidad de arrendamiento con mantenimiento incluido no optimizan costos y tampoco mantiene la estabilidad del servicio de transporte público como se estableció en los estudios previos, también se aduce en los estudios previos (página 22); “..Estos vehículos serán plenamente compatibles con el carril exclusivo y las estaciones de plataforma a nivel del corredor Portal

 CONTRALORIA Municipal de Bucaramanga	OFICINA DE VIGILANCIA FISCAL Y AMBIENTAL		VFA-MOD-AC-020
	MODELO 18 AC- ESTRUCTURA INFORME DE AUDITORÍA AC		Página 38 de 77 Revisión 1

norte- Uis- Quebradaseca –Provenza, garantizando su adecuada a la infraestructura existente...”

En la visita realizada por el equipo auditor, como se mencionó anteriormente, los buses en varios trayectos no circulan por el carril exclusivo debido a las zonas donde deben realizar el abordaje de pasajeros. Para el ente de control el proceso contractual no garantiza la sostenibilidad financiera y operativa del sistema, la empresa necesita materializar anticipadamente decisiones, acciones y recursos que garanticen la prestación eficiente, segura y sostenible del servicio de transporte.

De los recursos públicos y actividad de prestación de servicios públicos desarrollados por parte de METROLINEA SA

Teniendo en cuenta que la actividad misional de METROLINEA SA corresponde a la prestación del servicio público de transporte, a los mismos se les hace extensible la aplicación de los principios de la función administrativa y gestión fiscal de los recursos, dada su naturaleza y traslado efectuado por parte del Municipio de Bucaramanga, al respecto la ley 489 de 1998 dispone;

“Artículo 3°. Principios de la función administrativa. La función administrativa se desarrollará conforme a los principios constitucionales, en particular los atinentes a la buena fe, igualdad, moralidad, celeridad, economía, imparcialidad, eficacia, eficiencia, participación, publicidad, responsabilidad y transparencia. Los principios anteriores se aplicarán, igualmente, en la prestación de servicios públicos, en cuanto fueren compatibles con su naturaleza y régimen”.

En lo que respecta al servicio público de transporte el Consejo de Estado ha señalado lo siguiente;

Sala de lo contencioso administrativo, Sección Primera, C.P. Marco Antonio Velilla Moreno, 2 de abril de 2009, radicado 11001-03-24-000-2003-00132-01;

“El numeral 2° del artículo 3° de la Ley 105 de 1993 dispone que el transporte público es un servicio orientado a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios, sujeto a una contraprestación económica. El transporte es un servicio público que está bajo la regulación del Estado, quien ejerce el control y la vigilancia necesaria para su adecuada prestación en condiciones de calidad,

 CONTRALORIA Municipal de Bucaramanga	OFICINA DE VIGILANCIA FISCAL Y AMBIENTAL		VFA-MOD-AC-020
	MODELO 18 AC- ESTRUCTURA INFORME DE AUDITORÍA AC		Página 39 de 77 Revisión 1

oportunidad y seguridad. Es deber del Estado evitar que se presenten prácticas monopolísticas u oligopolísticas que afecten los intereses de los usuarios”.

De la incidencia Administrativa y Disciplinaria respecto del régimen contractual aplicable a la contratación de METROLINEA SA:

El artículo 14 de la ley 1150 de 2007, modificado por el artículo 93 de la ley 1474 de 2011 dispone lo siguiente;

“Artículo 93 ley 1474 de 2011: Del régimen contractual de las Empresas Industriales y Comerciales del Estado, las Sociedades de Economía Mixta, sus filiales y empresas con participación mayoritaria del Estado. Modifíquese el artículo 14 de la ley 1150 de 2007, el cual quedará así:

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 la 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”.

De manera complementaria, la naturaleza jurídica de la sociedad METROLINEA SA, según lo dispuesto en la escritura pública No 2106 del 13 de septiembre de 2005, determina que la misma corresponde a una sociedad comercial, anónima constituida entre entidades públicas, cuyo régimen legal aplicable corresponde al de las empresas industriales y comerciales del Estado:

“La sociedad METROLINEA SA es una sociedad comercial del tipo de las anónimas constituidas entre entidades públicas de carácter municipal con aportes del sector público, cuya organización y funcionamiento se regirá por las normas del código de comercio y en lo pertinente por las disposiciones legales aplicables a las empresas industriales y comerciales del estado”.

 CONTRALORIA Municipal de Bucaramanga	OFICINA DE VIGILANCIA FISCAL Y AMBIENTAL		VFA-MOD-AC-020
	MODELO 18 AC- ESTRUCTURA INFORME DE AUDITORÍA AC		Página 40 de 77 Revisión 1

Que de conformidad con lo dispuesto en el artículo 13 de la ley 1150 de 2007, a METROLINEA SA le son aplicables los principios de la función administrativa y gestión fiscal en su actividad contractual, así:

“ARTICULO 13. PRINCIPIOS GENERALES DE LA ACTIVIDAD CONTRACTUAL PARA ENTIDADES NO SOMETIDAS AL ESTATUTO GENERAL DE CONTRATACION DE LA ADMINISTRACION PUBLICA. Las entidades estatales que por disposición legal cuenten con un régimen contractual excepcional al del Estatuto general de la Contratación de la Administración Publica, aplicaran 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”.

Frente al principio de planeación tanto el marco legal aplicable a los contratos estatales, como a los celebrados por parte de METROLINEA SA, disponen lo siguiente;

Manual de contratación

“ARTICULO 7 PLAN DE ADQUISICIONES Y ESTUDIOS PREVIOS

La actividad contractual de METROLINEA SA deberá obedecer a una adecuada planeación que considere la eficiente y eficaz utilización de los recursos y ser el resultado de un análisis que determine su necesidad, riesgos y conveniencia.

METROLINEA siguiendo los lineamientos expedidos por la Agencia Nacional de Contratación Publica realizará el plan de adquisiciones. Siempre que la información contenida en dicho plan deba modificarse, se procederá a realizar las actualizaciones correspondientes.

En forma previa al inicio de los procedimientos de selección para la escogencia de contratistas se realizarán los estudios y documentos previos a que haya lugar.

En los procesos de selección y contratación de METROLINEA, se realizarán los estudios y documentos previos que soporten los procesos de selección conforme a lo indicado en el presente reglamento.

ARTICULO 10. DOCUMENTOS PREVIOS A LA INICIACION DEL PROCESO DE CONTRATACION

De acuerdo con la modalidad de solicitud de ofertas y con la naturaleza del contrato a celebrar, se elaborarán, previa iniciación del procedimiento de selección, los documentos

 CONTRALORIA Municipal de Bucaramanga	OFICINA DE VIGILANCIA FISCAL Y AMBIENTAL		VFA-MOD-AC-020
	MODELO 18 AC- ESTRUCTURA INFORME DE AUDITORÍA AC		Página 41 de 77 Revisión 1

que para cada caso se consideren necesarios, tales como: estudios, diseños, licencias, permisos, planos, proyectos, gestión integral del riesgo, pliegos de condiciones o solicitudes de cotización, acorde con lo dispuesto en este manual.

En los documentos que hacen parte del proceso de contratación se tendrán en cuenta, entre otros, los siguientes aspectos:

- 10.1. se detallarán con precisión y claridad los aspectos relativos al objeto del contrato;*
- 10.2. se especificarán los requisitos y las condiciones de participación, los cuales deberán ser objetivos y claros;*
- 10.3. se deberán fijar plazos para el cumplimiento de las distintas etapas del procedimiento de selección, los cuales podrán ser ampliados en el término que se señale para cada caso;*
- 10.4. se fijarán, cuando haya lugar, los factores y la forma de ponderación para evaluar y comparar los distintos ofrecimientos y seleccionar el más favorable. La favorabilidad no podrá estar representada en factores distintos a los señalados en tales documentos;*
- 10.5. se determinará la forma de participación de los oferentes, bien sea como personas naturales, personas jurídicas, nacionales o extranjeras, ya sea individualmente, en consorcio o unión temporal, u otro tipo de asociación permitido por la ley, cuando se estime que de tal forma de contratación se pueden derivar beneficios. Es facultativo para la dependencia requeridora del proceso de contratación determinar la conformación del consorcio unión temporal, y la participación o responsabilidad que tenga cada una de sus partes, para la presentación de ofertas;*
- 10.6. se indicarán las condiciones contractuales, técnicas y económicas en las que se ejecutara el contrato;*
- 10.7. en la solicitud de oferta o durante la ejecución del contrato, en forma excepcional, podrá estipularse, previa justificación del Área gestora, la posibilidad de pagar primas de éxito a los contratistas en razón de una ejecución contractual que genere para METROLINEA ingresos o rentabilidad adicional a la prevista inicialmente;*

PARAGRAFO. Para el inicio de todo proceso de contratación se requiere de la elaboración previa de un estudio o análisis de mercado cuyo resultado determine la conveniencia de tal adquisición.

En aquellos casos en los cuales no sea posible la elaboración de un estudio o análisis de mercado, debe adjuntarse un documento en el cual se indiquen las razones que impidieron elaborar dichos estudios, debidamente suscrito por los responsables del proceso.

La falta de planeación y las deficiencias operativas identificadas en la ejecución del Contrato 095-2025 generan un efecto directo sobre la eficiencia y sostenibilidad del sistema de transporte masivo, al comprometer la adecuada prestación del servicio público, producir un uso ineficiente de los recursos invertidos y aumentar el riesgo de pérdidas económicas para

 CONTRALORIA Municipal de Bucaramanga	OFICINA DE VIGILANCIA FISCAL Y AMBIENTAL		VFA-MOD-AC-020
	MODELO 18 AC- ESTRUCTURA INFORME DE AUDITORÍA AC		Página 42 de 77 Revisión 1

la entidad. Estas irregularidades afectan la confianza de los usuarios, reducen la demanda real del sistema y exponen a Metrolínea S.A. a posibles responsabilidades de carácter fiscal por el incumplimiento de los principios de planeación, economía y gestión fiscal.

Con lo anteriormente descrito, y debido más a la falta de planeación del contrato, falta de realización de estudios previos pertinentes, y a sus falencias de ejecución, este ente de control omite pronunciarse bajo las connotaciones fiscales en razón a la etapa en la que se encuentra el proceso contractual de ejecución. Por lo tanto el equipo Auditor, realiza observación administrativa con presunto alcance Disciplinario.

RESPUESTA DE LA ENTIDAD

“En atención a la Actuación Especial de Fiscalización N° AEF-002-2025 a la empresa Metrolínea S.A. me permito presentar la aclaración pertinente a la observación relacionada con la presunta falta de planeación en la etapa precontractual del Contrato N° 095-2025, de manera respetuosa me permito dar respuesta en los siguientes términos:

- *“Se observó alrededor de las 8 am, bajo flujo de pasajeros en los buses padrones en alquiler, por lo cual se solicitó información de la validación de pasajeros que utilizan los buses padrones duales de la empresa Metrolínea hasta la fecha de hoy.”*

Respuesta: En relación con la observación formulada respecto del presunto bajo flujo de pasajeros en los buses tipo padrón durante la visita realizada alrededor de las 8:00 a. m., resulta necesario efectuar varias precisiones que permiten contextualizar de manera adecuada la situación observada:

La visita del 27 de noviembre de 2025 se realizó en un momento en el cual el Sistema Integrado de Transporte Masivo se encuentra en una fase de reactivación operativa transitoria, derivada de la finalización, el 26 de abril del presente año, del contrato de concesión con el entonces único operador, Metrocinco Plus S.A. Esta circunstancia implicó que el sistema aún no contara con la estabilización plena de su operación ni con la consolidación definitiva de los patrones de demanda.

Como es propio de una fase de reactivación y ajuste operacional, los niveles de demanda no reflejan todavía el comportamiento estable que se espera en condiciones normales. Durante las semanas iniciales suelen presentarse oscilaciones horarias, variaciones en los niveles de validación, flujos no representativos en determinados momentos del día y una dependencia parcial de servicios complementarios que se encuentran en proceso de reorganización. Tales comportamientos son inherentes a una operación transitoria y no pueden interpretarse como indicadores de deficiencias en la planeación.

Ahora bien, en aras de brindar información objetiva y verificable a la Contraloría Municipal, METROLÍNEA S.A. entregó el consolidado oficial de validaciones, el cual muestra que, con corte al 15 de noviembre, el sistema registró

 CONTRALORIA Municipal de Bucaramanga	OFICINA DE VIGILANCIA FISCAL Y AMBIENTAL		VFA-MOD-AC-020
	MODELO 18 AC- ESTRUCTURA INFORME DE AUDITORÍA AC		Página 43 de 77 Revisión 1

483.657 pasajeros validados, con un promedio diario superior a 21.885 validaciones, cifras que reflejan el comportamiento real de la demanda. Incluso para el 27 de noviembre (fecha de la visita del ente de control) los registros evidencian 24.504 validaciones correspondientes a los buses padrón, cifra que se encuentra dentro de los rangos normales para una operación en transición.

De acuerdo con la información suministrada por la Dirección de Operaciones, a las 8:00 a. m. ya había transcurrido el pico principal de la mañana, correspondiente al intervalo entre las 6:00 y las 7:00 a. m. Adicionalmente, la demanda asociada a la ruta Portal Norte – UIS – Provenza presenta variaciones derivadas del comportamiento universitario, y una proporción significativa de usuarios continúa empleando servicios de complementariedad mientras se consolida plenamente el nuevo esquema operativo. En este sentido, las imágenes captadas alrededor de las 8:00 a. m. no constituyen evidencia suficiente para inferir una disminución estructural del flujo de pasajeros ni para señalar una supuesta falta de planeación; por el contrario, corresponden al comportamiento natural de un sistema que se encuentra en una fase progresiva de adaptación tanto operativa como de hábito de los usuarios.

En consecuencia, la situación observada se enmarca dentro de las dinámicas propias de un proceso de reactivación del servicio y no configura, bajo ningún supuesto, una deficiencia en la planeación o gestión operativa del sistema.

- “Las estaciones que deberían estar habilitadas para la puesta en marcha del sistema, se encuentran en muy mal estado en su infraestructura, razón por la cual varias paradas se hacen por fuera del carril exclusivo.”

En relación con la observación según la cual varias estaciones del sistema se encuentran en mal estado y algunas paradas deben efectuarse por fuera del carril exclusivo, es necesario precisar que, como es de conocimiento público, dicha situación se deriva del deterioro acumulado de la infraestructura desde el año 2021, asociado al estallido social, y a los actos de hurto y vandalismo asociados al período prolongado de inactividad operacional entre 2024 y 2025.

Aunque METROLÍNEA S.A., en su calidad de Ente Gestor del Sistema Integrado de Transporte Masivo, tiene a su cargo la administración de la operación y la infraestructura del SITM, es importante destacar que la sostenibilidad, recuperación y adecuado funcionamiento de esta última requieren del concurso de las Entidades Territoriales que integran el Área Metropolitana de Bucaramanga, por cuanto dichas entidades tienen responsabilidades directas en materia de infraestructura, y de manera complementaria, los costos financieros asociados a su construcción, conforme al esquema de cofinanciación definido en el Convenio de Cofinanciación entre la Nación y el Territorio.

En consecuencia, el deterioro físico observado en algunas estaciones responde, entre otros factores, al prolongado tiempo sin operación regular del sistema, el vandalismo y hurto acumulado, el deterioro natural asociado a la falta de tránsito exclusivo del SITM y el uso indebido del carril exclusivo.

Estas condiciones han exigido la adopción de paradas provisionales o de acceso por puerta derecha en ciertos puntos, exclusivamente por razones técnicas que buscan garantizar la seguridad de los usuarios y la continuidad del servicio. Ejemplos como las estaciones Quebradaseca, Chorreras y La Isla evidencian daños estructurales, ausencia de módulos

	OFICINA DE VIGILANCIA FISCAL Y AMBIENTAL		VFA-MOD-AC-020
	MODELO 18 AC- ESTRUCTURA INFORME DE AUDITORÍA AC		Página 44 de 77 Revisión 1

operativos o imposibilidad de prestar el servicio de manera segura, lo que hace necesario habilitar puntos temporales de parada mientras se avanza en las acciones de recuperación de la infraestructura.

Los vehículos contratados fueran buses tipo padrón dual, es decir, con acceso tanto por puerta izquierda como por puerta derecha; esta característica técnica permite garantizar la prestación del servicio aun cuando las estaciones no se encuentran plenamente habilitadas, manteniendo la operación troncal durante la fase transitoria sin generar afectaciones a los usuarios y evita la paralización del sistema mientras se adelantan las intervenciones necesarias sobre la infraestructura.

En este sentido, el uso temporal de paradas por fuera del carril exclusivo constituye una medida operativa prevista, coherente con la naturaleza de la fase transitoria y compatible con las necesidades de continuidad del servicio. Lejos de evidenciar una falta de planeación, demuestra que la contratación contempló las condiciones reales de la infraestructura y adoptó soluciones técnicas que permiten sostener la operación mientras avanza el proceso de recuperación física de las estaciones, en la cual deben concurrir los cuatro municipios del Área Metropolitana de Bucaramanga, pues la recuperación física de las estaciones y del corredor troncal exige la participación activa y el compromiso financiero y administrativo de los municipios que la integran, en su calidad de corresponsables de la infraestructura del Sistema Integrado de Transporte Masivo.

En consecuencia, la operación provisional por puerta derecha y las paradas externas se orientan a asegurar la prestación del servicio público esencial en tanto se restablecen plenamente las condiciones de infraestructura del sistema.

- *“Existe una persona en representación de Metrolínea, ubicada en la estación de la UIS, cuya función es socializar y brindar asesoría ante las inquietudes de los ciudadanos que se acercan a las estaciones; sin embargo, dicha persona no se encuentra debidamente identificada, de tal manera que le permita a los usuarios acercarse fácilmente a resolver sus dudas respecto al uso del SITME.”*

En relación con la observación formulada sobre la identificación del personal asignado a la Estación UIS, Metrolínea S.A. se permite aclarar que el funcionario presente en dicho punto sí cuenta con el carné institucional vigente, expedido por esta entidad, mediante el cual se acredita su calidad de personal autorizado para brindar orientación, socialización y acompañamiento a los usuarios del Sistema Integrado de Transporte Masivo. Lo ocurrido el día de la visita corresponde a una situación puntual en la que, de manera momentánea, el carné no se encontraba visible, pese a que el funcionario lo portaba, circunstancia que fue verificada y corregida de inmediato por la Dirección de Operaciones.

Con ocasión de la observación, la Dirección de Operaciones impartió instrucciones formales a todo el personal ubicado en estaciones, plataformas y puntos de apoyo, reiterando la obligatoriedad de portar el carné institucional durante toda la jornada y de mantenerlo visible en el pecho o la solapa para facilitar la interacción con los usuarios. Asimismo, se dispuso la realización de verificaciones periódicas por parte de los coordinadores operativos con el fin de asegurar el cumplimiento estricto de esta directriz. Dichas instrucciones fueron comunicadas de manera interna y supervisadas en sitio, constatándose su acatamiento pleno por parte del personal.

 CONTRALORIA Municipal de Bucaramanga	OFICINA DE VIGILANCIA FISCAL Y AMBIENTAL		VFA-MOD-AC-020
	MODELO 18 AC- ESTRUCTURA INFORME DE AUDITORÍA AC		Página 45 de 77 Revisión 1

Es pertinente señalar que el personal asignado a las estaciones desempeña funciones esenciales para el adecuado funcionamiento del sistema, tales como la orientación en materia de rutas, validaciones y tarifas; la atención y apoyo a población vulnerable; la socialización de modificaciones operativas; y el manejo de situaciones de contingencia. En consecuencia, la adecuada identificación de estos funcionarios constituye un componente fundamental para garantizar la confianza de los usuarios y la prestación eficiente del servicio.

- *“Se observó con gran preocupación que, al momento de acercarse el bus a la estación SAN MATEO, no se evidenció el código o ruta del bus dual, por lo que fue necesario preguntar al conductor cual era el destino de la ruta, si UIS o Estación Norte. En ese momento se tuvo que bajar del bus y esperar otro que si llevara la ruta de destino.”*

En cuanto a la situación observada en la estación San Mateo, referente a la ausencia temporal de identificación visible de la ruta en uno de los buses padrones duales, es pertinente precisar que, para la fecha de la visita realizada por la Contraloría Municipal, la flota de vehículos aún no contaba con todos los elementos de identificación visual instalados (ruteritos). Ello obedecía a que los buses recientemente incorporados se encontraban en la fase final del proceso de estandarización de la rotulación frontal, propia de la puesta en funcionamiento de vehículos nuevos dentro de un sistema que retomaba progresivamente su operación troncal después de un periodo prolongado de inactividad.

Las condiciones operativas provisionales, entre ellas la atención por puerta derecha en estaciones que aún no se encontraban plenamente habilitadas, exigen ajustes específicos en los mecanismos de señalización visual y en los sistemas de información al usuario. Por tal razón, al momento de la visita, se estaban verificando y definiendo los ruteritos definitivos que debían instalarse en cada vehículo antes de su salida al servicio, como parte del proceso natural de estabilización operativa.

Se informa que, a la fecha del presente escrito, la totalidad de la flota ya cuenta con su identificación frontal debidamente instalada, lo cual garantiza una adecuada comunicación al usuario sobre el destino y la ruta de cada vehículo. Adicionalmente, la Dirección de Operaciones adoptó las siguientes medidas:

- 1. Instrucción obligatoria para que todos los conductores instalen el ruterito impreso antes de iniciar la operación.*
- 2. Verificación diaria por parte del Coordinador de Patio y los Supervisores de Ruta, con el fin de asegurar que cada vehículo cuente con su identificación visible en todo momento.*
- 3. Comunicación formal al concesionario operativo, reiterando la obligación de mantener visibles los elementos de identificación frontal y lateral durante toda la jornada.*
- 4. Ajuste del protocolo de alistamiento preoperativo, incorporando la verificación del ruterito como un punto obligatorio dentro del listado de chequeo.*

Todas estas acciones fueron impartidas directamente por la Dirección de Operaciones y documentadas para efectos de control y seguimiento. Desde su implementación, los buses padrones duales cuentan con su identificación correspondiente de manera estandarizada y permanente.

 CONTRALORIA Municipal de Bucaramanga	OFICINA DE VIGILANCIA FISCAL Y AMBIENTAL		VFA-MOD-AC-020
	MODELO 18 AC- ESTRUCTURA INFORME DE AUDITORÍA AC		Página 46 de 77 Revisión 1

En consecuencia, lo ocurrido corresponde a una novedad operativa puntual, propia de una fase de transición y ajuste técnico de flota, y no a una falla estructural del sistema ni a una deficiencia en la planeación del proceso contractual. Las medidas adoptadas garantizan la correcta identificación de las rutas, la adecuada información al usuario, el cumplimiento de los estándares de calidad y el fortalecimiento continuo del servicio troncal.

- “No existe exclusividad del carril de los buses, se evidenció que vehículos particulares, motocicletas y taxis invaden constantemente el uso del carril exclusivo del SITME. (Fotos tomadas por el equipo auditor).”

En relación con la observación relativa a la ausencia de exclusividad en el uso del carril destinado al Sistema Integrado de Transporte Masivo, es necesario precisar que METROLÍNEA S.A., en su calidad de Ente Gestor, no cuenta con competencia sancionatoria ni regulatoria para controlar o restringir la circulación de vehículos particulares, motocicletas o taxis en dicho corredor. La autoridad responsable de ejercer las funciones de regulación, control operativo y sanción es la Dirección de Tránsito de Bucaramanga, conforme a las normas de tránsito y transporte vigentes.

No obstante la ausencia de competencia directa, METROLÍNEA S.A. sí ha desplegado gestiones administrativas orientadas a restablecer la exclusividad del carril, requisito indispensable para la plena operación troncal del SITM. Tales gestiones se encuentran documentadas en los oficios radicados ante la Dirección de Tránsito, mediante los cuales se solicitó expresamente el retiro del transporte individual (taxis) del carril exclusivo en el tramo comprendido entre la Calle 45 y la Avenida Quebradaseca, la adopción de medidas de control y regulación para garantizar la segregación del carril y la implementación de condiciones operativas que permitan el funcionamiento adecuado de los buses padrones duales.

Lo anterior, evidencia una gestión anticipada, oportuna y conforme a las competencias institucionales, dirigida a garantizar la segregación del carril troncal. A pesar de no tener facultades de control ni sanción, METROLÍNEA S.A. ha mantenido un proceso constante de articulación con la autoridad de tránsito, mediante solicitudes formales orientadas a mejorar progresivamente las condiciones de operación del sistema y, en particular, a recuperar la exclusividad del corredor troncal.

En consecuencia, METROLÍNEA S.A., en el marco de sus competencias, ha efectuado las gestiones institucionales pertinentes ante la autoridad competente, en procura de restablecer el carril exclusivo y garantizar las condiciones necesarias para la operación eficiente y segura del Sistema Integrado de Transporte Masivo.

- “Las estaciones entre Provenza, y De La Cuesta, no están siendo utilizadas por los buses tipo padrón dual, ya que los Municipios de Floridablanca, Piedecuesta y Girón no están realizando aportes económicos al sistema de transporte masivo.”

Respuesta: En relación con la observación según la cual las estaciones localizadas entre Provenza y La Cuesta no están siendo utilizadas por los buses tipo padrón dual debido a la ausencia de aportes económicos de los municipios

 CONTRALORIA Municipal de Bucaramanga	OFICINA DE VIGILANCIA FISCAL Y AMBIENTAL		VFA-MOD-AC-020
	MODELO 18 AC- ESTRUCTURA INFORME DE AUDITORÍA AC		Página 47 de 77 Revisión 1

de Floridablanca, Piedecuesta y Girón, es necesario efectuar varias precisiones que permiten contextualizar adecuadamente la situación descrita.

En primer lugar, debe señalarse que la Fase I de la Operación Transitoria (actualmente en ejecución) se circunscribe exclusivamente al territorio del Municipio de Bucaramanga. Esta delimitación territorial no es una decisión autónoma del Ente Gestor, sino el resultado directo de lo establecido en el Convenio Interadministrativo No. 119 de 2025, suscrito entre el Municipio de Bucaramanga, el Área Metropolitana de Bucaramanga (AMB), el Plan Operativo Transitorio aprobado por el AMB y la definición de la Etapa I (Portal Norte – UIS – Provenza), que constituye el alcance autorizado para la reactivación inicial del sistema.

Estos instrumentos definen de manera clara y expresa que la cobertura operativa de esta fase corresponde única y exclusivamente al Municipio de Bucaramanga, razón por la cual las estaciones ubicadas en los municipios de Floridablanca, Piedecuesta y Girón no forman parte del ámbito territorial autorizado para la operación troncal durante esta etapa.

Asimismo, debe reiterarse que la operación del componente troncal del SITME requiere la concurrencia financiera de los municipios beneficiarios. A la fecha, solo el Municipio de Bucaramanga ha formalizado aportes mediante el Convenio 119 de 2025, mientras que los municipios de Floridablanca, Piedecuesta y Girón no han efectuado aportes económicos para financiar la operación troncal correspondiente a este tramo, ni han suscrito instrumentos que permitan su inclusión dentro de la fase en ejecución.

En consecuencia, Metrolínea S.A. no puede habilitar ni operar estaciones o paradas localizadas en esos municipios mientras no exista financiamiento formal que respalde la operación en dichos segmentos del corredor, o hasta tanto el Municipio de Bucaramanga o el Área Metropolitana de Bucaramanga, en su calidad de autoridad de transporte, autoricen la ampliación de la cobertura operativa que permita incorporar esos tramos dentro de la fase en ejecución.

En este orden de ideas, la no operación de las estaciones ubicadas entre Provenza y La Cuesta no constituye una deficiencia de planeación ni una irregularidad operativa. Por el contrario, refleja el cumplimiento del marco jurídico, técnico y financiero que regula la fase de transición, el cual establece un esquema de implementación progresiva sujeto a la concurrencia económica de los municipios involucrados y a las autorizaciones formales de la autoridad metropolitana.

- Respecto a la afirmación: “...la empresa Metrolínea no realizó campañas de sensibilización y de publicidad en razón a la puesta en marcha del sistema...”

Respuesta: En relación con la afirmación según la cual Metrolínea S.A. no habría realizado campañas de sensibilización y publicidad con ocasión de la puesta en marcha del Sistema Integrado de Transporte Masivo, es preciso señalar que la entidad sí desarrolló una estrategia integral de socialización y comunicación, estructurada de manera previa, durante y posterior al inicio de la operación, en articulación con la Alcaldía de Bucaramanga y el Área Metropolitana de Bucaramanga.

	OFICINA DE VIGILANCIA FISCAL Y AMBIENTAL		VFA-MOD-AC-020
	MODELO 18 AC- ESTRUCTURA INFORME DE AUDITORÍA AC		Página 48 de 77 Revisión 1

Antes del inicio del servicio, se adelantó un proceso coordinado entre los equipos de comunicaciones de las tres entidades, orientado a diseñar un plan de información pública que permitiera orientar a la ciudadanía sobre los elementos esenciales del sistema, entre ellos: medios de pago disponibles, infraestructura habilitada, rutas que entrarían en operación y características de la primera fase de operación. Este trabajo permitió construir mensajes claros y consistentes, ajustados a las necesidades de orientación y pedagogía para los usuarios.

Durante la etapa de implementación, se desplegó una estrategia de socialización a través de los canales institucionales de redes sociales (Instagram, Facebook, X) mediante contenidos informativos accesibles y precisos sobre la naturaleza de la Fase 1, su forma de operación, los beneficios para la movilidad metropolitana y las condiciones específicas de esta primera fase. Se destacó de manera reiterada que el único medio de pago habilitado era la tarjeta Metrolínea, con una tarifa de \$2.700=, así como las rutas operativas correspondientes, información que fue ampliamente divulgada para facilitar la preparación y adaptación de los usuarios.

Posterior a la puesta en marcha, se continuó con la difusión de contenidos pedagógicos orientados a explicar la estructura por fases del SITME, señalando que la operación vigente corresponde únicamente a la Fase I, y que el sistema avanzará progresivamente hacia su ampliación. Esta labor ha permitido generar comprensión pública sobre la naturaleza evolutiva del modelo y sobre el alcance real de la etapa actualmente operativa.

Gracias a este esfuerzo articulado entre Metrolínea, la Alcaldía de Bucaramanga y el AMB, la ciudadanía ha recibido información oportuna, veraz y constante, lo que ha facilitado su adaptación al nuevo esquema operativo y ha promovido una mayor apropiación del propósito del SITME en el fortalecimiento de la movilidad regional.

A continuación, se relacionan las acciones más destacadas dentro de la estrategia de socialización desarrollada por la entidad:

1. *Enlace Redes sociales:*

- *TRANSICIÓN EN MARCHA (25 JUNIO 2025)*
<https://www.instagram.com/reel/DLVGrVwRbCn/?igsh=c205a21zamd0N3py>

 CONTRALORIA Municipal de Bucaramanga	OFICINA DE VIGILANCIA FISCAL Y AMBIENTAL		VFA-MOD-AC-020
	MODELO 18 AC- ESTRUCTURA INFORME DE AUDITORÍA AC		Página 49 de 77 Revisión 1



- *VUELVE EL SISTEMA DE TRANSPORTE MASIVO (20 JUNIO 2025)*
<https://www.instagram.com/p/DLH-iCcxAKX/?iqsh=NWpkb29haTlmcDVy>



	OFICINA DE VIGILANCIA FISCAL Y AMBIENTAL		VFA-MOD-AC-020	
	MODELO 18 AC- ESTRUCTURA INFORME DE AUDITORÍA AC		Página 50 de 77	Revisión 1

- SITME: Tu transporte será ahora más efectivo (14 OCTUBRE 2025)
<https://www.instagram.com/p/DPzm0eZDPco/?igsh=OGZ5djNjdGZwNHR5>



2. Jornada de Socialización

Con el propósito de socializar la puesta en marcha de la Fase 1 del Sistema de Transporte Masivo Metropolitano SITME, el Ente Gestor, Metrolínea S.A. llevó a cabo diferentes reuniones de socialización previas al inicio de la operación con comerciantes, agremiaciones, juntas de acción comunal, usuarios del sistema y comunidades de los diferentes sectores del Municipio de Bucaramanga y Área Metropolitana, dentro de las que se destacan las siguientes:

- Jornada De Socialización De Rutas, Información Operativa - Sector Barrio La Argentina – Piedecuesta Santander:

	OFICINA DE VIGILANCIA FISCAL Y AMBIENTAL		VFA-MOD-AC-020
	MODELO 18 AC- ESTRUCTURA INFORME DE AUDITORÍA AC		Página 51 de 77 Revisión 1

Previo al inicio de la puesta en marcha de la primera etapa del Sistema de Transición SITME, se llevó a cabo una jornada de socialización en el Salón Comunal del Barrio La Argentina del Municipio de Piedecuesta. A este espacio asistieron ciudadanos, agremiaciones, líderes comunitarios y usuarios del sistema, quienes recibieron información detallada sobre las rutas proyectadas, los componentes operativos de la primera fase, los mecanismos y modalidades de pago, así como los beneficios asociados a la modernización del servicio. La actividad incluyó un espacio abierto de preguntas y respuestas, en el cual se atendieron inquietudes y se recogieron observaciones que fortalecerán la implementación del sistema, garantizando así una transición ordenada, participativa y acorde con las necesidades de la comunidad.



Fecha de realización: 6 de agosto de 2025

Lugar: Salón comunal Barrio La Argentina, Piedecuesta - Santander

- Jornada De Socialización De Rutas, Información Operativa - Centro Comercial San Andresito Centro y San Andresito La Isla.

Como actividad previa al inicio de la puesta en marcha de la primera etapa del Sistema de Transición, se realizó una jornada de socialización con la comunidad de los sectores aledaños al Centro Comercial San Andresito La Isla y San Andresito Centro, en la cual se presentó la implementación del Sistema Integrado de Transporte Metropolitano SITME. Durante este espacio se explicó el nuevo esquema operacional, el uso del carril exclusivo, las características de los vehículos accesibles y ambientalmente sostenibles, así como los beneficios asociados a la modernización del sistema. Asimismo, se socializó la propuesta de la Alcaldía de Bucaramanga para la rehabilitación y mantenimiento de las estaciones de Quebrada Seca, San Mateo, Chorreras y La Isla,

	OFICINA DE VIGILANCIA FISCAL Y AMBIENTAL		VFA-MOD-AC-020
	MODELO 18 AC- ESTRUCTURA INFORME DE AUDITORÍA AC		Página 52 de 77 Revisión 1

contempladas dentro de la Fase I de recuperación del Sistema. Esta jornada permitió resolver inquietudes y fortalecer la articulación institucional y comunitaria para un adecuado proceso de transición.



Fecha de realización: 12 y 13 de agosto de 2025

Lugar: Sede administrativa Centro comercial

- *Jornada De Socialización De Rutas, Información Operativa - Comunidad Sector Norte:*

En el marco de las acciones de divulgación y participación ciudadana adelantadas por el Ente Gestor Metrolínea, se llevó a cabo la jornada de socialización de rutas e información operativa dirigida a la comunidad del Sector Norte, con la presencia de líderes y representantes de las Juntas de Acción Comunal del barrio Miramar y sectores aledaños. Durante este espacio se presentó la puesta en marcha de la Fase I del SITME, proporcionando detalles sobre las rutas, frecuencias y cobertura del servicio que beneficiará directamente a esta zona de la ciudad. La actividad tuvo como propósito informar de manera clara y oportuna sobre los alcances del nuevo esquema operacional, reafirmando el compromiso institucional con una movilidad más eficiente, accesible y ambientalmente responsable, orientada a reducir la congestión y contribuir a un sistema de transporte moderno y sostenible para todos los usuarios.

	OFICINA DE VIGILANCIA FISCAL Y AMBIENTAL		VFA-MOD-AC-020
	MODELO 18 AC- ESTRUCTURA INFORME DE AUDITORÍA AC		Página 53 de 77 Revisión 1



Enlace: <https://www.instagram.com/p/DP6kJLGjSVN/?igsh=YmE1a210YnNOZWVi>

Fecha de realización: 16 de Octubre

Lugar: Ágora Portal del Norte

- *Jornadas De Socialización De Rutas, Personalización De Tarjetas E Inscripción Al Beneficio Tarifario:*

Como parte de la estrategia de socialización del SITME y con el propósito de promover un uso informado, accesible y eficiente del sistema, Metrolínea S.A. ha desarrollado jornadas dirigidas a la comunidad que integran tres componentes fundamentales: personalización de tarjetas, inscripción al beneficio tarifario y socialización de rutas y frecuencias de operación.

Estas jornadas tienen como finalidad acercar el servicio a los diferentes grupos poblacionales, facilitar su adaptación al nuevo esquema de movilidad y garantizar que todos los usuarios cuenten con las herramientas necesarias para utilizar el sistema de manera adecuada.

Personalización de tarjetas:

Durante estas jornadas se realizó la entrega y personalización de tarjetas a los usuarios, permitiéndoles acceder a una tarjeta nominativa que ofrece ventajas operativas como la posibilidad de préstamo de un pasaje

	OFICINA DE VIGILANCIA FISCAL Y AMBIENTAL		VFA-MOD-AC-020
	MODELO 18 AC- ESTRUCTURA INFORME DE AUDITORÍA AC		Página 54 de 77 Revisión 1

y la recuperación del saldo en caso de pérdida o hurto. Este proceso constituye un elemento esencial para la consolidación del SITME, en tanto garantiza trazabilidad, seguridad y facilidad de uso para los ciudadanos.

Inscripción al beneficio tarifario:

Adicionalmente, se adelantaron jornadas de inscripción al beneficio tarifario dirigido a adultos mayores de 62 años, personas con discapacidad, estudiantes y deportistas/artistas, de conformidad con la política pública de movilidad social promovida por el Municipio de Bucaramanga. Este beneficio otorga un descuento del 50% en dos pasajes diarios de lunes a viernes, contribuyendo significativamente al mejoramiento de la calidad de vida de los beneficiarios y a la promoción de la equidad en el acceso al transporte público.

Socialización de rutas, cobertura y frecuencias:

Los equipos de Metrolínea brindaron información detallada sobre las rutas integradas en esta primera fase del SITME, su cobertura, frecuencias de operación y puntos de conexión. Estas actividades se desarrollaron en diversos sectores del área de influencia, tales como: EMA Fest, Centro Vida Antonia Santos Sur, IMCT, Estación San Mateo, Centro Vida Kennedy, Barrio María Paz, Centro Vida Álvarez, Sanandresito Centro y Centro Vida Años Maravillosos, garantizando así un alcance amplio y diverso de la población.

Resultados alcanzados:

- Total de tarjetas personalizadas: 280
- Total de inscripciones al beneficio tarifario: 59

Fecha	Lugar	Inscritos Subsidio	Personalización Tarjetas
21-nov-25	Escuela Municipal de Artes	2	28
21-nov-25	Centro Vida Antonia Santos Sur	15	51
22-nov-25	Centro Cultural del Oriente	2	29
24-nov-25	Estación San Mateo	1	14
25-nov-25	Centro Vida Kennedy	15	30
26-nov-25	Barrio María Paz	9	4
27-nov-25	Centro Vida Alvarez	2	30
27-nov-25	Centro Comercial Sanandresito Centro	1	55
28-nov-25	Centro Vida Años Maravillosos	12	39
Total		59	280

	OFICINA DE VIGILANCIA FISCAL Y AMBIENTAL		VFA-MOD-AC-020
	MODELO 18 AC- ESTRUCTURA INFORME DE AUDITORÍA AC		Página 55 de 77 Revisión 1



ENLACES ACTIVIDADES DE SOCIALIZACIÓN:

- JORNADA DE SOCIALIZACIÓN PARQUE DE LOS NIÑOS**
<https://www.instagram.com/p/DRsBZD5kTzi/?iqsh=MTJiZm1ybXVyeW1wcQ==>

Instagram

Iniciar sesión Registrarte



- JORNADA DE SOCIALIZACION CENTRO VIDA AÑOS MARAVILLOS**
<https://www.instagram.com/p/DRnErhHkaDW/?iqsh=aHoyNzBnamOzZjNI>

	OFICINA DE VIGILANCIA FISCAL Y AMBIENTAL		VFA-MOD-AC-020
	MODELO 18 AC- ESTRUCTURA INFORME DE AUDITORÍA AC		Página 56 de 77 Revisión 1



- JORNADA DE SOCIALIZACIÓN SAN ANDRESITO CENTRO
<https://www.instagram.com/p/DRk8MwujVGq/?igsh=MTQweGRnM200YWZ3NA==>



	OFICINA DE VIGILANCIA FISCAL Y AMBIENTAL		VFA-MOD-AC-020
	MODELO 18 AC- ESTRUCTURA INFORME DE AUDITORÍA AC		Página 57 de 77 Revisión 1

- JORNADA DE SOCIALIZACIÓN CENTRO VIDA ÁLVAREZ
<https://www.instagram.com/p/DRkqlq5Eqv7/?igsh=MWhzNDhvdnZsdzNnZA%3D%3D>



- JORNADA DE SOCIALIZACIÓN NORTE (BARRIO MARÍA PAZ)
<https://www.instagram.com/p/DRIidHvDF3k/?igsh=MjEzMGNlOWRvaXVm>



	OFICINA DE VIGILANCIA FISCAL Y AMBIENTAL		VFA-MOD-AC-020
	MODELO 18 AC- ESTRUCTURA INFORME DE AUDITORÍA AC		Página 58 de 77 Revisión 1

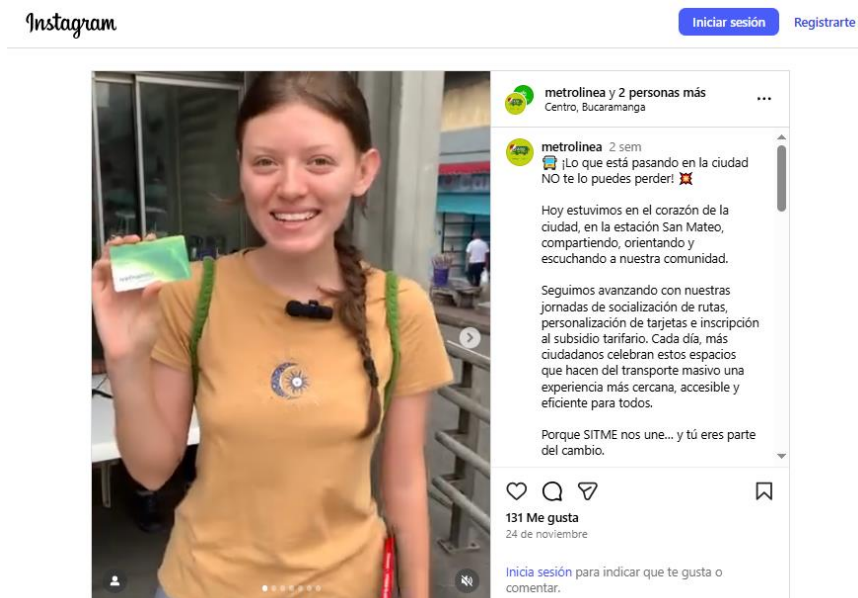
- JORNADA DE SOCIALIZACIÓN CENTRO VIDA NORTE

<https://www.instagram.com/p/DRfmVuGkuoh/?igsh=ODU0cDh4NGlydGh3>



- JORNADA DE SOCIALIZACIÓN ESTACIÓN SAN MATEO

<https://www.instagram.com/p/DRcyqLUkYNU/?igsh=MWtzNmRnYmtrZTBieq%3D%3D>



	OFICINA DE VIGILANCIA FISCAL Y AMBIENTAL		VFA-MOD-AC-020
	MODELO 18 AC- ESTRUCTURA INFORME DE AUDITORÍA AC		Página 59 de 77 Revisión 1

- JORNADA DE SOCIALIZACION CENTRO CULTURAL DEL ORIENTE

<https://www.instagram.com/p/DRXk3RbES3S/?igsh=eTVkcDhyZGN4MDZp>



- JORNADA DE SOCIALIZACIÓN A USUARIOS CON DISCAPACIDAD

<https://www.instagram.com/reel/DP1QVAYDYqG/?igsh=M2dyODNoZHAXbmNp>



	OFICINA DE VIGILANCIA FISCAL Y AMBIENTAL		VFA-MOD-AC-020
	MODELO 18 AC- ESTRUCTURA INFORME DE AUDITORÍA AC		Página 60 de 77 Revisión 1

Lineamientos de Servicio al Usuario

En el marco de la estrategia de comunicación y pedagogía dirigida a los usuarios, se difundieron a través de los canales oficiales de redes sociales los lineamientos de operación del SITME, incluyendo la información detallada sobre las nuevas rutas habilitadas en esta fase y las instrucciones sobre su medio de pago, destacando la continuidad en el uso de la tarjeta habitual de Metrolínea. Esta divulgación permitió que los usuarios contaran con información anticipada, clara y accesible respecto del funcionamiento del sistema, facilitando su adaptación y garantizando una experiencia de viaje orientada a la eficiencia y a la correcta utilización del servicio.

- *Rutas SITME*

https://www.instagram.com/p/DPm6vXWDJij/?img_index=1&igsh=MXNwb2lnMnA5ODR6eq==



- *Rutas detalladas complementariedad*

https://www.instagram.com/p/DN6duG_Eod/?igsh=MXFtamZvcTI4OWJlZw==

 CONTRALORIA Municipal de Bucaramanga	OFICINA DE VIGILANCIA FISCAL Y AMBIENTAL		VFA-MOD-AC-020
	MODELO 18 AC- ESTRUCTURA INFORME DE AUDITORÍA AC		Página 61 de 77 Revisión 1

Instagram

Iniciar sesión

Regístrate



metrolinea y alcaldia de Bucaramanga
Metrolinea

14 sem
¿Ya conoces las rutas que pasan por tu estación?

En Metrolinea queremos que tu experiencia sea más clara y eficiente. Por eso, te compartimos una serie de imágenes donde podrás identificar:

✓ Las rutas que pasan por cada estación.

129 Me gusta
28 de agosto

Inicia sesión para indicar que te gusta o comentar.

- Socialización rutas nuevas - complementariedad

https://www.instagram.com/p/DM_B6WLyorN/?igsh=MWd5aTd5M2NiMTk2Yw==

https://www.instagram.com/p/DMtdk_msHiT/?img_index=2&igsh=aWV6cmM0ejhiZiNk

Instagram

Iniciar sesión

Regístrate



metrolinea y personas más
Piedecuesta

18 sem
¡Atención, vecinos del barrio La Argentina en Piedecuesta! En Metrolinea queremos escucharte y contarte todo sobre las nuevas rutas P16S y P16N, una opción de movilidad pensada para ti y tu comunidad.

👉 Acompáñanos a la socialización
📍 Barrio La Argentina – Piedecuesta
📍 Espacio para resolver dudas, compartir ideas y avanzar juntos.

📅 Miércoles 6 de Agosto
🕒 9:00am a 10:00am
📍 Salón Polideportivo Ciudadela La Argentina

15 Me gusta
5 de agosto

Inicia sesión para indicar que te gusta o comentar.

Instagram

Iniciar sesión

Regístrate



metrolinea y personas más
Piedecuesta

18 sem
NUEVAS RUTAS PARA TI! En Metrolinea S.A., con el apoyo decidido de las empresas del Transporte Público Colectivo TransPiedecuesta S.A. y Villa de San Carlos S.A., celebramos la habilitación de dos (2) nuevas rutas complementarias para el Área Metropolitana. Estas rutas han sido habilitadas por la autoridad de transporte, con el propósito de ofrecer un servicio eficiente y de calidad para nuestros usuarios.

📅 Perfecto! De a poco al menos se ve una mejoría. Se necesitaba urgente.

359 Me gusta
29 de junio

Inicia sesión para indicar que te gusta o comentar.

- Publicación medio de pago (Tarjeta)

<https://www.instagram.com/p/DPo6qnrkkY7/?igsh=eTBka2U1ZG9zNnA1>

 CONTRALORIA Municipal de Bucaramanga	OFICINA DE VIGILANCIA FISCAL Y AMBIENTAL		VFA-MOD-AC-020
	MODELO 18 AC- ESTRUCTURA INFORME DE AUDITORÍA AC		Página 62 de 77 Revisión 1

Instagram

Iniciar sesión

Regístrate



- PIEZAS DE SOCIALIZACIÓN DEL SUBSIDIO TARIFARIO

https://www.instagram.com/p/DQ_9osTDe7x/?igsh=d2V3eTVnajh1ZWd0

Instagram

Iniciar sesión

Regístrate



 CONTRALORIA Municipal de Bucaramanga	OFICINA DE VIGILANCIA FISCAL Y AMBIENTAL		VFA-MOD-AC-020
	MODELO 18 AC- ESTRUCTURA INFORME DE AUDITORÍA AC		Página 63 de 77 Revisión 1

- “...el equipo auditor con anterioridad había solicitado información acerca de número de pasajeros que han utilizado el sistema de transporte. Se informó que desde el inicio de la operación con la flota arrendada impulsada a GNCV, el sistema de recaudo había registrado una demanda total de 483.657 pasajeros validados con corte a 15 de noviembre, dicha información incluía los pasajeros que utilizaban también los vehículos convencionales o alimentadores, aduciendo que el sistema es uno solo, por lo tanto el equipo auditor volvió a requerir a la empresa Metrolínea, en donde requirió solo la validación de pasajeros que utilizaron los buses padrones duales (alquilados) por la empresa Metrolínea con corte al día 27 de noviembre del 2025, reportando una demanda de 24.504 validaciones, información que difiere de lo aportado inicialmente, que solo traduce la baja afluencia de pasajeros que utilizan el sistema de transporte público, situación que conlleva a todas las deficiencias encontradas en la visita, también se evidenció que los buses padrones no cuentan con información visible del origen o destino de la ruta, los funcionarios de Metrolínea no cuentan con indumentaria que los identifique en las estaciones que se encuentran habilitadas, la mayoría de estaciones se encuentran vandalizadas, los buses no transitan por el carril exclusivo

Respuesta: Es importante precisar que la primera cifra reportada por Metrolínea S.A. (483.657 validaciones con corte al 15 de noviembre), corresponde al total de validaciones registradas en el Sistema Integrado de Transporte Masivo, cifra que incluye tanto los servicios de buses alimentadores como las rutas de complementariedad. Ello obedece a que, desde el punto de vista operativo y conforme a la normatividad vigente, el sistema es uno solo y la plataforma de recaudo consolida de manera integrada todas las validaciones realizadas en cualquiera de sus componentes.

Posteriormente, y atendiendo el requerimiento específico formulado por el equipo auditor, se suministró la información exclusiva de los pasajeros validados en los buses padrón dual arrendados por la entidad, cuyo consolidado asciende a 24.504 validaciones con corte al 27 de noviembre. Ambas cifras son correctas y consistentes, pero corresponden a universos distintos:

- 483.657 → Validaciones totales del sistema en su conjunto.
 - 24.504 → Validaciones exclusivas de la flota padrón dual en su fase inicial de operación.

La menor afluencia registrada en los buses padrón dual responde al hecho de que la operación se encuentra actualmente en la Fase I del modelo operativo de transición, limitada únicamente al municipio de Bucaramanga.

En relación con las demás observaciones señaladas:

- Identificación de rutas: Todos los buses padrón dual cuentan hoy con ruterios visibles, instalados conforme a las directrices impartidas por la Dirección de Operaciones.*

 CONTRALORIA Municipal de Bucaramanga	OFICINA DE VIGILANCIA FISCAL Y AMBIENTAL		VFA-MOD-AC-020
	MODELO 18 AC- ESTRUCTURA INFORME DE AUDITORÍA AC		Página 64 de 77 Revisión 1

- *Identificación del personal: El personal de apoyo ubicado en estaciones dispone de carné institucional e indumentaria corporativa, y se impartió instrucción formal para mantener estos elementos siempre visibles durante la jornada.*
- *Estado de las estaciones: Las afectaciones observadas en las estaciones responden al deterioro acumulado por actos de hurto, vandalismo y la prolongada inactividad operacional. Asimismo, la rehabilitación integral de esta infraestructura no es competencia exclusiva de Metrolínea S.A., sino una responsabilidad compartida con los municipios del Área Metropolitana de Bucaramanga, conforme al esquema de cofinanciación del SITM.*
- *Uso del carril exclusivo: La presencia de vehículos particulares, taxis y motocicletas en el corredor troncal obedece a la habilitación temporal establecida en la Resolución 153 de 2023; Metrolínea ya ha solicitado formalmente al AMB y a la Dirección de Tránsito la restitución plena del uso exclusivo para el SITME.*

En conclusión, la diferencia entre los dos reportes de validación no constituye inconsistencia alguna, sino la respuesta a requerimientos distintos del equipo auditor. La operación se desarrolla conforme al alcance autorizado para la fase transitoria, observando las limitaciones normativas y operativas vigentes, y, por otra parte, METROLÍNEA S.A. ha implementado acciones correctivas y de mejora para garantizar el adecuado funcionamiento del sistema.

- *“la adjudicación del contrato de 095-2025 no es una medida excepcional a la reactivación de la operación del sistema...”*

Respuesta: Respetuosamente, no son de recibo para METROLÍNEA S.A. la afirmación contenida en la observación. Contrario a lo expuesto, la adjudicación del Contrato No. 095 de 2025 sí constituye una medida excepcional, urgente y necesaria, orientada a restablecer la continuidad del servicio público esencial de transporte masivo, en estricta observancia del marco normativo vigente y de los actos administrativos proferidos por el Área Metropolitana de Bucaramanga -AMB-, en calidad de Autoridad de Transporte Metropolitana, y por este Ente Gestor.

La naturaleza excepcional de la contratación no surge de una decisión discrecional de la Entidad, sino de una situación crítica, objetiva y acreditada, que comprometió de manera grave la operatividad del SITM y exigió la adopción inmediata de medidas extraordinarias para conjurar la afectación del servicio. Lo anterior, plenamente acreditada a través de actos administrativos expedidos por la AMB y por METROLÍNEA S.A., los cuales declararon formalmente la afectación grave del servicio público y ordenaron la adopción de medidas especiales y urgentes, así:

- a) *Resolución AMB No. 000036 del 24 de febrero de 2025.*

El AMB declaró la alteración grave en la prestación del servicio público de transporte a cargo de METROLÍNEA S.A. como titular del SITM en el Área Metropolitana de Bucaramanga, ordenando expresamente la ejecución

 CONTRALORIA Municipal de Bucaramanga	OFICINA DE VIGILANCIA FISCAL Y AMBIENTAL		VFA-MOD-AC-020
	MODELO 18 AC- ESTRUCTURA INFORME DE AUDITORÍA AC		Página 65 de 77 Revisión 1

inmediata de acciones y medidas especiales y transitorias para superar la situación. Este acto constituye un mandato de intervención urgente, orientado a garantizar la continuidad del servicio y proteger derechos fundamentales de los usuarios.

b) Resolución METROLÍNEA No. 050 del 24 de febrero de 2025.

El Ente Gestor declaró la afectación grave en la prestación del servicio público de transporte masivo a partir del 27 de febrero de 2025, comprometiéndose a adoptar y realizar todas las acciones necesarias y transitorias para conjurar la crisis. Este acto interno vincula a METROLÍNEA a ejecutar medidas inmediatas de restablecimiento del servicio.

c) Resolución AMB No. 000094 del 26 de abril de 2025.

El AMB otorgó permisos especiales y transitorios como medida excepcional para garantizar el servicio básico de transporte, evitar traumatismos operativos y mitigar la pérdida de usuarios, incluyendo la autorización a METROLÍNEA para actuar como operador directo del SITM durante seis (6) meses. Esta autorización refuerza la urgencia de disponer de flota inmediata para asegurar la operación mínima.

d) Resolución AMB No. 000252 del 12 de septiembre de 2025.

En atención a la persistencia de las circunstancias excepcionales que afectan la operación del Sistema Integrado de Transporte Masivo del Área Metropolitana de Bucaramanga, el AMB dispuso la modificación del artículo tercero de la Resolución No. 000094 de 2025, prorrogando la autorización especial y transitoria otorgada a METROLÍNEA S.A. para actuar como operador directo del SITM, extendiendo dicha autorización por un término de doce (12) meses, propendiendo por asegurar la prestación y sostenibilidad del servicio público de transporte masivo.

Los actos administrativos expedidos por la AMB no solo describen la crisis, sino que ordenan expresamente a METROLÍNEA S.A. adoptar medidas especiales, inmediatas y transitorias para garantizar la prestación del servicio. Por tanto, la Entidad no solo estaba habilitada jurídicamente para acudir a una contratación excepcional, sino obligada a hacerlo, bajo sanción de incurrir en omisión frente a un deber legal y constitucional.

De acuerdo con los Estudios Previos del proceso contractual y el marco legal aplicable, la contratación excepcional de flota bajo la modalidad de arrendamiento con mantenimiento incluido se fundamentó en la inmediatez de la necesidad, evidenciada en la parálisis operativa derivada del colapso de la flota concesionada. Posee soporte jurídico en los principios de continuidad, eficacia y seguridad del servicio público esencial definidos por la Ley 336 de 1996 y la Ley 105 de 1993. Y, se ajusta al mandato legal y estatutario que impone a METROLÍNEA S.A. la obligación de garantizar la prestación del servicio, incluso bajo esquemas transitorios o alternativos.

 CONTRALORIA Municipal de Bucaramanga	OFICINA DE VIGILANCIA FISCAL Y AMBIENTAL		VFA-MOD-AC-020
	MODELO 18 AC- ESTRUCTURA INFORME DE AUDITORÍA AC		Página 66 de 77 Revisión 1

La crisis que motivó la medida no fue hipotética ni eventual, sino real, grave y demostrable, conforme a los antecedentes del sistema, entre ellas, la reducción de la flota operativa del único concesionario, la caída histórica de usuarios y el riesgo cierto de interrupción total del servicio público esencial, con impacto directo sobre la movilidad de más de 30.000 usuarios diarios. Estos elementos constituyen por sí mismos un supuesto de hecho que habilita medidas contractuales excepcionales para conjurar la crisis y garantizar la continuidad del servicio.

En consecuencia, frente a la observación formulada, es preciso aclarar que la contratación objeto de análisis se llevó a cabo en un contexto de excepcionalidad plenamente acreditado. Se trata de una medida extraordinaria, debidamente soportada en fundamentos jurídicos, técnicos y fácticos, concebida como la alternativa viable y necesaria para restablecer, en plazos razonables, la continuidad del servicio público esencial de transporte masivo.

- “...por el contrario presenta graves deficiencias en la planeación, la necesidad prevista en los estudios previos no cuenta con un riguroso análisis de demanda o estudio del mercado...”

Respuesta: No son de recibo para METROLÍNEA S.A. las observaciones relacionadas con la supuesta falta de planeación o la inexistencia de un análisis de demanda y de mercado en los Estudios Previos del Contrato No. 095 de 2025.

Por el contrario, los Estudios Previos sí contienen los componentes técnicos, económicos y de mercado exigidos por el Manual de Contratación de la Entidad, contenido en la Resolución No. 147 de 2019, y desarrollan de manera expresa el análisis de la demanda, el estudio de mercado y la evaluación financiera de la solución, conforme a lo previsto en el numeral 5.2 Análisis Económico (Estudio de Mercado).

Resulta entonces imprecisa la afirmación, pues desconoce la existencia de tales elementos, su alcance y su contenido técnico, así como los hechos que demostraron la estrechez del mercado, la inviabilidad de un proceso competitivo ordinario y la urgencia de garantizar la continuidad del servicio público esencial de transporte masivo.

El numeral 5.2 de los Estudios Previos consigna el Estudio de Mercado, incluyendo, entre otros aspectos, los siguientes:

- *Identificación de proveedores potenciales.*
- *Análisis de precios de mercado para la tipología de vehículos requerida.*
- *Evaluación de condiciones técnicas y operativas.*
- *Análisis financiero de la modalidad de arrendamiento con mantenimiento incluido.*

En efecto, la existencia de un riguroso análisis de demanda y de un estudio de mercado para este proceso contractual se encuentra plenamente demostrada en los Estudios Previos. En dichos documentos se dejó consignado que, pese a las gestiones orientadas a explorar alternativas disponibles en el mercado, la Entidad recibió desistimientos expresos de potenciales oferentes, lo cual constituye un indicador objetivo de la estrechez de

 CONTRALORIA Municipal de Bucaramanga	OFICINA DE VIGILANCIA FISCAL Y AMBIENTAL		VFA-MOD-AC-020
	MODELO 18 AC- ESTRUCTURA INFORME DE AUDITORÍA AC		Página 67 de 77 Revisión 1

la oferta y confirma la inviabilidad de adelantar un proceso competitivo dentro de los plazos necesarios para garantizar la prestación del servicio público de transporte masivo.

Estas manifestaciones de retiro, allegadas formalmente a la Entidad, contienen razones de orden técnico, financiero y operativo que evidencian la imposibilidad de los oferentes de atender la necesidad en las condiciones requeridas, como se expone a continuación:

- *Desistimiento TPC (18 de julio de 2025): “de conformidad con el corto plazo de ejecución del contrato y la alta inversión... desistimos de la intención negocial (...)”.*
- *Desistimiento Metro de Medellín Ltda. (2 de septiembre de 2025): “(...) tras una revisión integral de los plazos establecidos (...) y de sus implicaciones financieras, se concluyó que en las condiciones actuales el negocio no resulta viable (...)”.*

Estos antecedentes, analizados en conjunto con la información consignada en los Estudios Previos, permiten concluir que el mercado aplicable a la provisión de vehículos tipo padrón se encontraba materialmente restringido y resultaba insuficiente para atender, en condiciones de inmediatez, la necesidad del Sistema Integrado de Transporte Masivo del Área Metropolitana de Bucaramanga. La planeación contractual entonces debe analizarse bajo el principio de razonabilidad, atendiendo el contexto de la urgencia operativa, declarada por el AMB y por METROLÍNEA S.A, el colapso de la flota concesionada y la reducción crítica de validaciones, que comprometió la continuidad financiera del sistema, todo ello está plenamente reflejado en los Estudios Previos.

En consecuencia, la Entidad actuó en estricto apego al principio de planeación, toda vez que evaluó de manera integral y objetiva las condiciones reales del mercado, identificando la oferta limitada existente y las restricciones propias del sector, y adoptó la alternativa contractual que permitía garantizar, de forma oportuna y eficaz, la prestación continua del servicio público esencial de transporte masivo. Todo ello se realizó en plena concordancia con los lineamientos jurídicos, técnicos y operativos consignados en los Estudios Previos, los cuales sustentan adecuadamente la necesidad, pertinencia y razonabilidad de la contratación adelantada.

- *“...y un diagnóstico previo del sistema, cuyo resultado determine la conveniencia de tal adquisición, la incorporación de flota bajo la modalidad de arrendamiento con mantenimiento incluido no optimizan costos y tampoco mantiene la estabilidad del servicio de transporte público como se estableció en los estudios previos, también se aduce en los estudios previos (página 22); “..Estos vehículos serán plenamente compatibles con el carril exclusivo y las estaciones de plataforma a nivel del corredor Portal norte- UIS- Quebradaseca – Provenza, garantizando su adecuada a la infraestructura existente...”*

Respuesta: No resultan de recibo las afirmaciones contenidas en la observación, pues desconocen el marco normativo que rige el sistema de transporte público metropolitano, la distribución de competencias entre la Autoridad de Transporte Metropolitana -AMB- y el Ente Gestor METROLÍNEA S.A., en conjunto con los soportes técnicos y administrativos que acreditan la existencia de un diagnóstico previo, cuyo resultado determinó la conveniencia de acudir a la modalidad de arrendamiento de vehículos tipo padrón con mantenimiento incluido.

 CONTRALORIA Municipal de Bucaramanga	OFICINA DE VIGILANCIA FISCAL Y AMBIENTAL		VFA-MOD-AC-020
	MODELO 18 AC- ESTRUCTURA INFORME DE AUDITORÍA AC		Página 68 de 77 Revisión 1

Contrario a lo afirmado, sí existe un diagnóstico previo, formal y documentado, formulado por el Área Metropolitana de Bucaramanga en ejercicio de sus competencias legales. Este diagnóstico se encuentra consignado en un Plan de Acción y Operativo Transitorio para garantizar la prestación del servicio público de transporte.

Este documento consiga, entre otros aspectos, el estado operativo, contractual y financiero del SITM, concluye explícitamente la afectación grave del sistema y la imposibilidad de continuidad bajo el esquema anterior, define las acciones obligatorias y fases para restablecer el servicio, dentro de las cuales se incluye la contratación de vehículos tipo padrón mediante arrendamiento, como medida transitoria indispensable para garantizar operación troncal en la Fase 1 y establece que la tipología vehicular debe ser compatible con carril exclusivo, estaciones y portales, para cumplir con las obligaciones del Convenio de Cofinanciación Nación – Municipios – AMB.

El diagnóstico no solo existe, sino que es vinculante para METROLÍNEA S.A., pues proviene de la Autoridad de Transporte Metropolitana y fue expedido en el marco de la emergencia operativa y la alteración grave del servicio declarada mediante acto administrativo por el AMB y por el Ente Gestor METROLÍNEA S.A.

En consecuencia, la determinación de arrendar flota tipo padrón no obedeció a una decisión aislada o discrecional del Ente Gestor, sino que se enmarca en los lineamientos técnicos y operativos definidos por el Área Metropolitana de Bucaramanga en su Plan de Acción y en la Fase 1 de la operación transitoria. Dichos lineamientos contemplan expresamente la provisión de vehículos tipo padrón, su operación en el corredor Portal Norte – UIS – Quebradaseca – Provenza y el cumplimiento del requisito técnico de compatibilidad con las estaciones y el carril exclusivo del sistema.

En efecto, el diagnóstico elaborado por el Área Metropolitana de Bucaramanga fue materializado financieramente mediante el Convenio Interadministrativo No. 119 del 16 de junio de 2025, celebrado entre el Municipio de Bucaramanga y el AMB, cuyo objeto consiste en: “Aunar esfuerzos entre el Municipio de Bucaramanga y el Área Metropolitana de Bucaramanga, como Autoridad de Transporte, para garantizar la prestación del servicio público en el área de influencia del Municipio”.

Este Convenio establece los recursos que el Municipio de Bucaramanga transfirió al AMB con el propósito de garantizar, de manera excepcional y transitoria, la movilidad de los habitantes del Área Metropolitana de Bucaramanga ante la situación de alteración grave del servicio público de transporte masivo previamente declarada.

Lo anterior se encuentra en plena armonía con lo dispuesto por la Autoridad de Transporte Metropolitana en su Plan de Acción y Operativo Transitorio, en el cual se estructuró la Fase 1 de operación, orientada a asegurar la prestación mínima del servicio. En ese marco, el Convenio tiene como finalidad respaldar la implementación de dicha Fase 1, específicamente mediante la contratación del arrendamiento de vehículos tipo padrón, compatibles con el carril exclusivo y con las estaciones centrales, de transferencia y portales del SITM, en el tramo comprendido entre el Portal Norte y la Estación Provenza.

	OFICINA DE VIGILANCIA FISCAL Y AMBIENTAL		VFA-MOD-AC-020
	MODELO 18 AC- ESTRUCTURA INFORME DE AUDITORÍA AC		Página 69 de 77 Revisión 1

Esta medida permite garantizar frecuencias de operación adecuadas para los usuarios, facilitar la recuperación progresiva de la demanda y contribuir a la formalización del servicio en el Área Metropolitana de Bucaramanga, respondiendo a la necesidad urgente de mantener la continuidad del servicio público esencial de transporte masivo.

Los recursos correspondientes a la vigencia 2025 fueron aprobados por el Concejo Municipal de Bucaramanga y se encuentran distribuidos de la siguiente manera:

PRESUPUESTO GENERAL				
NOMBRE PROYECTO: APOYO A LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO EN EL MUNICIPIO DE BUCARAMANGA				
CONCEPTO	INSUMO	CANT.	ESPECIFICACIONES TÉCNICAS	VR. TOTAL
Producto 1 Servicio de transporte público organizado implementados (SITM. SITP. SETP, SITR) (2408001)	1.1.1 Actividad 1: Asegurar la operación para la prestación de un servicio de transporte público eficiente y sostenible para la población del municipio de Bucaramanga			
	Transporte	12	Arrendamiento y Mantenimiento Buses	\$4,699,422,279.00
	Mano de obra no calificada	26	Conductores	\$ 884,502,450.00
	Materiales	341311	Combustible (gas m3)	\$ 972,735,465.00
	Total Actividad 1.1.1			\$6,556,660,194.00
	1.1.2 Actividad 2: Asegurar la continuidad técnica, administrativa y financiera para el proceso de recaudo, control de flota y atención al usuario del municipio de Bucaramanga.			
	Mano de obra calificada	1	Operador Tecnológico	\$1,734,750,000.00
	Total Actividad 1.1.2			\$1,734,750,000.00
TOTAL ADICIÓN PRESUPUESTO DE GASTOS				\$8,291,410,194.00

En consecuencia, es imperioso reiterar que el diagnóstico previo del sistema (cuya conclusión determinó la conveniencia y necesidad de acudir a la modalidad de arrendamiento con mantenimiento incluido), fue elaborado por la Autoridad de Transporte Metropolitana de Bucaramanga -AMB- en ejercicio de sus competencias legales de planeación, regulación y organización del servicio público de transporte, conforme a lo previsto en la Ley 336 de 1996, la Ley 105 de 1993 y la Ley 1625 de 2013. Dicho diagnóstico no solo identificó la afectación grave en la prestación del servicio, sino que definió las medidas técnicas y operativas indispensables para conjurarla.

A partir de este diagnóstico, el AMB concertó con el Municipio de Bucaramanga los aportes financieros requeridos para la ejecución de la medida, los cuales fueron formalizados a través del Convenio Interadministrativo No. 119 de 2025. En virtud de este instrumento jurídico, el Municipio de Bucaramanga transfirió los recursos necesarios para garantizar la operación transitoria del sistema, mientras que el AMB definió las especificaciones técnicas, operativas y funcionales que debía observar el Ente Gestor.

 CONTRALORIA Municipal de Bucaramanga	OFICINA DE VIGILANCIA FISCAL Y AMBIENTAL		VFA-MOD-AC-020
	MODELO 18 AC- ESTRUCTURA INFORME DE AUDITORÍA AC		Página 70 de 77 Revisión 1

De esta manera, METROLÍNEA S.A. actuó en su calidad de Ente Gestor, dando cumplimiento a las directrices técnicas previstas por la autoridad competente en su Plan de Acción y Operativo Transitorio, y utilizando los recursos aportados por el Municipio estrictamente conforme a los fines y condiciones establecidos en el citado Convenio. Así, la adquisición mediante arrendamiento de buses no fue una decisión autónoma del Ente Gestor, sino la materialización operativa de un lineamiento institucional adoptado por la AMB y respaldado financieramente por el Municipio de Bucaramanga, en el marco de una situación de emergencia declarada y documentada.

Ahora bien, frente a la afirmación según la cual: “...la incorporación de flota bajo la modalidad de arrendamiento con mantenimiento incluido no optimizan costos y tampoco mantiene la estabilidad del servicio de transporte público...”, es necesario precisar que tal consideración no está acompañada de evidencia técnica, económica ni financiera que permita sustentarla; por lo tanto, no desvirtúa los análisis exhaustivos contenidos en los Estudios Previos del Contrato No. 095 de 2025, los cuales demuestran que la modalidad de arrendamiento con mantenimiento incluido es conveniente y viable para responder adecuadamente a la situación excepcional declarada.

En efecto, los Estudios Previos acreditan que el arrendamiento con mantenimiento incluido representa un mecanismo eficiente para optimizar costos, pues evita que la Entidad deba asumir una inversión de capital (CAPEX) de alta magnitud, la cual sería financieramente inviable dadas las restricciones presupuestales del Sistema Integrado de Transporte Masivo y la urgencia operativa derivada de la alteración grave del servicio. Esta característica reviste especial importancia en el marco del principio de sostenibilidad fiscal y de la obligación de racionalizar los recursos públicos, siendo este un criterio ampliamente reconocido por la doctrina contractual y por los órganos de control fiscal.

Adicionalmente, esta modalidad permite trasladar al arrendador, y no a la Entidad, los riesgos asociados al funcionamiento, disponibilidad, mantenimiento preventivo y correctivo, obsolescencia y eventuales fallas mecánicas de los vehículos. Dicho traslado de riesgos constituye un elemento esencial de eficiencia contractual, pues garantiza que las unidades permanezcan operativas durante toda la vigencia del contrato y que el sistema no soporte los sobrecostos derivados del mantenimiento o de la indisponibilidad de la flota.

En este escenario, el arrendamiento con mantenimiento incluido se erige como un mecanismo que asegura la disponibilidad inmediata de la flota requerida para la operación troncal, permitiendo restablecer frecuencias adecuadas, mejorar la regularidad del servicio y garantizar la continuidad del servicio público esencial de transporte masivo. Resulta pertinente recordar que la responsabilidad de garantizar dicha continuidad es un mandato constitucional y legal, de acuerdo con los artículos 365 y 366 de la Constitución Política, y con los principios de eficiencia y continuidad previstos en la Ley 336 de 1996.

Cabe destacar que, el arrendamiento de vehículos tipo padrón dual no solo resuelve el déficit estructural al ser compatibles con las estaciones y el carril exclusivo, sino que permite reaprovechar la infraestructura financiada con recursos de cofinanciación Nación - Territorio, cumpliendo con los compromisos técnicos derivados del Convenio de Cofinanciación.

Así las cosas, la medida adoptada resulta plenamente proporcional, necesaria y razonable, tanto desde la perspectiva económica como desde el análisis técnico-operativo. Alternativas distintas, como la adquisición directa de flota,

 CONTRALORIA Municipal de Bucaramanga	OFICINA DE VIGILANCIA FISCAL Y AMBIENTAL		VFA-MOD-AC-020
	MODELO 18 AC- ESTRUCTURA INFORME DE AUDITORÍA AC		Página 71 de 77 Revisión 1

habrían sido incompatibles con la urgencia del contexto, más gravosas en términos de recursos públicos y contrarias al deber institucional de responder con inmediatez a una situación de crisis en un servicio público esencial.

Finalmente, en cuanto a la observación donde se hace referencia a lo señalado en la página 22 de los Estudios Previos, la cual indica que los vehículos objeto de contratación “...serán plenamente compatibles con el carril exclusivo y las estaciones de plataforma a nivel del corredor Portal norte- UIS- Quebradaseca – Provenza, garantizando su adecuada a la infraestructura existente...”. Lejos de constituir una inconsistencia, esta precisión técnica refuerza la necesidad y conveniencia de la medida adoptada, toda vez que la infraestructura del Sistema Integrado de Transporte Masivo fue concebida y construida para la operación con vehículos tipo padrón y articulados, los únicos que permiten un aprovechamiento eficiente de los portales, estaciones centrales y corredores exclusivos.

En ese mismo sentido, la compatibilidad con dicha infraestructura no solo es deseable, sino obligatoria desde el punto de vista operativo, tal como lo establece el diagnóstico técnico efectuado por el Área Metropolitana de Bucaramanga en su Plan de Acción y Operativo Transitorio, en el cual se destaca la importancia de garantizar una tipología vehicular adecuada para restablecer el funcionamiento del sistema y asegurar niveles mínimos de calidad y regularidad en la prestación del servicio.

De manera respetuosa se concluye que: (i) Sí existe un diagnóstico previo del sistema, elaborado por la autoridad competente (AMB), consignado en su Plan de Acción y Operativo Transitorio. (ii) Dicho diagnóstico determinó la conveniencia del arrendamiento de flota tipo padrón, adoptado como medida excepcional y transitoria. (iii) La financiación y ejecución de esta medida fueron formalizadas mediante el Convenio Interadministrativo No. 119 de 2025. (iv) El arrendamiento con mantenimiento incluido sí optimiza costos, garantiza disponibilidad y protege la estabilidad operativa; y (v) La compatibilidad de los vehículos con la infraestructura del SITM es un requisito técnico indispensable, no una inconsistencia. En consecuencia, la observación no corresponde a la realidad fáctica, técnica y jurídica del proceso contractual.

- En la visita realizada por el equipo auditor, como se mencionó anteriormente, los buses en varios trayectos no circulan por el carril exclusivo debido a las zonas donde deben realizar el abordaje de pasajeros. Para el ente de control el proceso contractual no garantiza la sostenibilidad financiera y operativa del sistema, la empresa necesita materializar anticipadamente decisiones, acciones y recursos que garanticen la prestación eficiente, segura y sostenible del servicio de transporte.

Respuesta: La situación observada por el equipo auditor respecto a que los buses padrón no circulan permanentemente por el carril exclusivo no obedece a fallas del proceso contractual, sino a condiciones externas y temporales de la etapa de transición del SITME.

En primer lugar, el carril exclusivo no puede ser utilizado de manera plena debido a que la Resolución 153 de 2023 de la Dirección de Tránsito de Bucaramanga habilitó su uso temporal para taxis, motocicletas y transporte público colectivo. Mientras dicha resolución siga vigente, la operación debe ajustarse a un esquema de uso compartido, lo cual limita la segregación total del corredor. Metrolínea ya solicitó formalmente al AMB y a la Dirección de Tránsito la restitución inmediata del carril exclusivo, como consta en los oficios radicados y aportados al equipo auditor.

 CONTRALORIA Municipal de Bucaramanga	OFICINA DE VIGILANCIA FISCAL Y AMBIENTAL		VFA-MOD-AC-020
	MODELO 18 AC- ESTRUCTURA INFORME DE AUDITORÍA AC		Página 72 de 77 Revisión 1

En segundo lugar, algunos abordajes por puerta derecha se realizan porque varias estaciones se encuentran en proceso de adecuación dentro de la Fase I, cuya cobertura autorizada corresponde únicamente al municipio de Bucaramanga. Estas adecuaciones están incluidas en el plan de transición aprobado por el AMB y no están vinculadas al proceso contractual del arrendamiento de buses.

Respecto a la afirmación de que el contrato no garantiza la sostenibilidad del sistema, es importante precisar que:

- *El objetivo del Contrato 095 de 2025 es garantizar la disponibilidad de flota mínima necesaria para reactivar el corredor troncal.*
- *La sostenibilidad financiera y operativa del SITME depende de elementos estructurales, como aportes metropolitanos, exclusividad del carril, integración tarifaria y decisiones regulatorias que son competencia del AMB y de la autoridad de tránsito.*
- *Con la flota arrendada se aseguró la continuidad del servicio público esencial, la regularidad operativa y el cumplimiento del Convenio 119, evitando la paralización del sistema.*

Finalmente, Metrolínea sí ha adoptado acciones anticipadas para garantizar sostenibilidad y eficiencia, tales como:

- *Solicitudes formales de restitución del carril exclusivo.*
- *Activación gradual de estaciones.*
- *Ruteros visibles y mayor identificación del personal operativo.*
- *Ajustes de la operación para estabilizar la frecuencia y mejorar la confiabilidad del servicio.*

En conclusión, la operación transitoria avanza conforme al plan autorizado, y las limitaciones observadas por el equipo auditor no se derivan del contrato de arrendamiento, sino de factores externos y temporales propios de la etapa de transición que se están gestionando de manera coordinada con las autoridades competentes.

“De la incidencia Administrativa y Disciplinaria respecto del régimen contractual aplicable a la contratación de METROLINEA SA:

(...)

La falta de planeación y las deficiencias operativas identificadas en la ejecución del Contrato 095-2025 generan un efecto directo sobre la eficiencia y sostenibilidad del sistema de transporte masivo, al comprometer la adecuada prestación del servicio público, producir un uso ineficiente de los recursos invertidos y aumentar el riesgo de pérdidas económicas para la entidad. Estas irregularidades afectan la confianza de los usuarios, reducen la demanda real del

 CONTRALORIA Municipal de Bucaramanga	OFICINA DE VIGILANCIA FISCAL Y AMBIENTAL		VFA-MOD-AC-020
	MODELO 18 AC- ESTRUCTURA INFORME DE AUDITORÍA AC		Página 73 de 77 Revisión 1

sistema y exponen a Metrolínea S.A. a posibles responsabilidades de carácter fiscal por el incumplimiento de los principios de planeación, economía y gestión fiscal.

Con lo anteriormente descrito, y debido más a la falta de planeación del contrato, falta de realización de estudios previos pertinentes, y a sus falencias de ejecución, este ente de control omite pronunciarse bajo las connotaciones fiscales en razón a la etapa en la que se encuentra el proceso contractual de ejecución. Por lo tanto el equipo Auditor, realiza observación administrativa con presunto alcance Disciplinario.”

Respuesta: En atención a lo manifestado por el equipo auditor respecto de una presunta falta de planeación y de deficiencias operativas en la ejecución del Contrato No. 095 de 2025, es preciso señalar que las consideraciones expuestas no corresponden a la realidad fáctica, técnica ni jurídica del proceso contractual adelantado por METROLÍNEA S.A. La observación parte de la premisa de que existieron omisiones en la etapa precontractual que comprometerían principios como la planeación, la eficiencia y la sostenibilidad del sistema; sin embargo, dicha premisa no se encuentra debidamente demostrada y desconoce los elementos de juicio expuestos a lo largo de esta respuesta.

Tal como se acreditó, los Estudios Previos del proceso contractual incorporaron el diagnóstico técnico del sistema, el análisis de la demanda, el estudio de mercado, el análisis financiero y la evaluación de alternativas. Asimismo, las decisiones adoptadas se fundamentaron en el diagnóstico elaborado por la Autoridad de Transporte Metropolitana (AMB) y en el marco de actuación definido en el Plan de Acción y Operativo Transitorio, lo cual evidencia que las actuaciones de METROLÍNEA S.A. no fueron improvisadas ni carentes de sustento técnico, sino plenamente coherentes con las directrices institucionales y con la situación excepcional previamente declarada.

En igual sentido, se demostró que la modalidad de arrendamiento con mantenimiento incluido no solo optimiza costos y reduce riesgos operativos, sino que constituye la alternativa más adecuada, razonable y proporcionada para garantizar la continuidad del servicio público esencial de transporte masivo en un escenario de alteración grave. Lejos de comprometer la sostenibilidad del sistema, la contratación permitió restablecer la operación troncal y asegurar la disponibilidad inmediata de la flota necesaria, aspectos que son condición indispensable para recuperar la demanda y restablecer la confianza de los usuarios.

A partir de lo anterior, resulta improcedente afirmar que las decisiones adoptadas generan un “uso ineficiente de los recursos” o un “riesgo de pérdidas económicas”, pues no existe evidencia técnica que respalde tales conclusiones. Antes bien, la actuación de METROLÍNEA S.A. se ajustó a los principios de gestión fiscal responsable, eficiencia en el gasto y protección del patrimonio público, dada la urgencia de garantizar la continuidad del servicio en un contexto de colapso operativo del sistema.

En este orden de ideas, la apreciación de que existiría una posible incidencia disciplinaria tampoco encuentra asidero en los hechos demostrados. Para que una conducta sea objeto de reproche disciplinario, debe acreditarse no solo la existencia de una irregularidad, sino también su tipicidad, antijuridicidad y culpabilidad. Ninguno de estos elementos se configura en el caso analizado, toda vez que las decisiones adoptadas:

 CONTRALORIA Municipal de Bucaramanga	OFICINA DE VIGILANCIA FISCAL Y AMBIENTAL		VFA-MOD-AC-020
	MODELO 18 AC- ESTRUCTURA INFORME DE AUDITORÍA AC		Página 74 de 77 Revisión 1

- i. Se ajustaron al marco normativo vigente.
- ii. Respondieron a una situación excepcional y urgente.
- iii. Se fundamentaron en estudios y diagnósticos técnicamente elaborados.
- iv. Fueron ejecutadas en coordinación con la autoridad competente y bajo un instrumento interadministrativo que asignó recursos y definió responsabilidades.

En consecuencia, la actuación de METROLÍNEA S.A. se desarrolló dentro del marco de legalidad, racionalidad administrativa y cumplimiento del deber constitucional de garantizar la prestación del servicio público esencial de transporte.

Por lo anterior, no es posible aceptar las connotaciones administrativas o disciplinarias sugeridas en la observación, al no existir fundamento fáctico o jurídico que permita inferir la vulneración de los principios que orientan la función pública, ni la configuración de responsabilidad de naturaleza alguna.

CONCLUSIÓN EQUIPO AUDITOR

Una vez leída la controversia suscitada en el documento remitido por el sujeto de control, se confirma la observación al ente auditado, fundamentado en varios aspectos que transgreden la falta de planeación, expresado en los siguientes términos:

La visita realizada por el equipo auditor el día 27 de noviembre en ocasión a la presente auditoría, empezó sobre las 7:10 am, no como lo fundamenta la controversia, aducen que el sistema se encuentra en una fase de reactivación operativa transitoria, los recursos públicos no pueden quedar supeditados a un incierto, adelantar un proceso contractual por falta de planeación viola directamente los principios que orientan la función pública y conlleva a los problemas presentados en la ejecución y como consecuencia un posible detrimento patrimonial.

Manifiestan que necesitan más inversión para recuperar las estaciones, entonces para que adelantaran un proceso contractual si no cuentan con infraestructura para operar, "*adopción de paradas provisionales o de acceso por puerta derecha en ciertos puntos, exclusivamente por razones técnicas que buscan garantizar la seguridad de los usuarios y la continuidad del servicio*", por el contrario ponen en peligro la vida y la seguridad de los usuarios, cuando la finalidad del sistema es operar dentro de la infraestructura asignada y creada para ello.

"Existe una persona en representación de Metrolínea, ubicada en la estación de la UIS, cuya función es socializar y brindar asesoría ante las inquietudes de los ciudadanos que se acercan a las estaciones", solo después de la visita realizada por el equipo auditor se tomaron medidas al respecto, fortalece la falta de planeación del proceso.

 CONTRALORIA Municipal de Bucaramanga	OFICINA DE VIGILANCIA FISCAL Y AMBIENTAL		VFA-MOD-AC-020
	MODELO 18 AC- ESTRUCTURA INFORME DE AUDITORÍA AC		Página 75 de 77 Revisión 1

“Se observó con gran preocupación que, al momento de acercarse el bus a la estación SAN MATEO, no se evidenció el código o ruta del bus dual, por lo que fue necesario preguntar al conductor cual era de la ruta, si UIS o Estación Norte. En ese momento se tuvo que descender del bus y esperar otro que si llevara la ruta”, solo se implementaron los avisos visibles hasta después de la visita del equipo auditor, como resultado del desembolso del anticipo, cabe la duda si dicho recurso fue invertido en el alistamiento de los mismos.

“Las estaciones entre Provenza, y De La Cuesta, no están siendo utilizadas por los buses Apo padrón dual, ya que los Municipios de Floridablanca, Piedecuesta y Girón no están realizando aportes económicos al sistema de transporte masivo.”, la grave falta de planeación desde la consecución del proceso contractual no permitió que los buses operarán en todo el área metropolitana aun contando con estaciones que ni siquiera se pusieron en funcionamiento como en el municipio de girón, los buses no van hasta Piedecuesta, con esto evita que la operación desde los buses arrendados sea sostenible y rentable, el mismo supervisor manifestó el día de la visita, que estaban realizando las gestiones necesarias para poder habilitar las rutas de los demás municipios, en aras de aprovechar el alquiler de dichos buses y la inversión realizada.

“...la empresa Metrolínea no realizó campañas de sensibilización y de publicidad en razón a la puesta en marcha del sistema...” , se observa publicaciones de la página de la alcaldía de Bucaramanga y socialización en el municipio de Piedecuesta donde no operan actualmente los buses alquilados, con anticipación al proceso contractual no se contó con un robusto sistema de publicidad por medios masivos de la reactivación del sistema indicando fechas y demás factores importantes para los usuarios, se observa claramente la improvisación se implementó entregar tarjetas solo hasta después del inicio de ejecución del contrato y del inicio de la operación es decir finalizando mes de noviembre.

"24.504 Validaciones exclusivas de la flota padrón dual en su fase inicial de operación. La menor afluencia registrada en los buses padrón dual responde al hecho de que la operación se encuentra actualmente en la Fase I del modelo operativo de transición, limitada únicamente al municipio de Bucaramanga", el acta de inicio del contrato en mención se dio el día 22 de septiembre se solicitó una certificar hasta el día 27 de noviembre las validaciones solo de la flota padrón dual, en dicho rango existen 67 días calendario de ejecución del proceso contractual No. 095-2025, es decir por cada día solo aproximadamente 366 pasajeros utilizaron los buses alquilados padrones duales, el proceso contractual contemplo 11 buses duales a disposición del sistema y 1 de reserva, en conclusión por cada día de ejecución treinta y tres (33) usuarios utilizaron cada uno de los buses alquilados por la empresa auditada, nuevamente las presuntas limitaciones de rutas dispuestas a los demás municipios aduciendo la falta de aportes económicos conlleva a que

 CONTRALORIA Municipal de Bucaramanga	OFICINA DE VIGILANCIA FISCAL Y AMBIENTAL		VFA-MOD-AC-020
	MODELO 18 AC- ESTRUCTURA INFORME DE AUDITORÍA AC		Página 76 de 77 Revisión 1

el alquiler de estos buses no sea sostenible y rentable, el costo de cada bus mensual según el proceso adjudicado obedece a \$54.460.504.

Por lo anteriormente expuesto, al no ser de buen recibo la argumentación por parte de Metrolínea S.A, se mantiene la observación, y por consiguiente se configura un HALLAZGO ADMINISTRATIVO, CON PRESUNTA INCIDENCIA DISCIPLINARIA, el cual deberá incluirse en un plan de mejoramiento suscrito por el Representante Legal de la entidad, con el fin de que se implemente lo pertinente.

DICTAMEN DEL EJERCICIO AUDITOR

ALCANCE DEL HALLAZGO: **ADMINISTRATIVO**
PRESUNTO RESPONSABLE: METROLÍNEA S.A

ALCANCE DEL HALLAZGO: **DISCIPLINARIO**
PRESUNTOS RESPONSABLES: EMIRO JOSE CASTRO MEZA - Gerente

NORMAS PRESUNTAMENTE VIOLADAS: Ley 1952 de 2019, Ley 1150 de 2007 art. 7 y 10. Constitución Política de Colombia, Art 209 y 267.

Es de anotar que este Organismo de Control Fiscal hará el respectivo seguimiento al contrato N° 095-2025 en la Auditoría financiera y de gestión que se practicará a Metrolínea S.A., en la vigencia 2026, teniendo en cuenta que el contrato en mención se encuentra en etapa de ejecución.

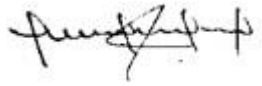
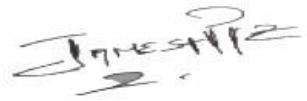
6. CUADRO CONSOLIDADO DE HALLAZGOS

Tipo de hallazgo	Cantidad	Valor	Referenciación ¹
1. Administrativos	1		34
2. Disciplinarios	1		34
3. Penales			
4. Fiscales			

¹ Se deben detallar los numerales donde se encuentren cada uno de los hallazgos registrados en el informe.

	OFICINA DE VIGILANCIA FISCAL Y AMBIENTAL		VFA-MOD-AC-020	
	MODELO 18 AC- ESTRUCTURA INFORME DE AUDITORÍA AC		Página 77 de 77	Revisión 1

Bucaramanga, 17 de diciembre de 2025

EQUIPO DE AUDITORIA			
Nombre	Cargo	Rol	Firma
Jullied Prada Álvarez	Profesional Universitario con funciones asignadas de Jefe de OVFA	Supervisor	
Diana Patricia Durán Ortega	Profesional Universitario	Líder	
Elga Quijano Jurado	Profesional Universitario	Equipo Auditor	
Lizeth Dayana Salazar Ch.	Auditor Fiscal	Equipo Auditor	
José Luis Calderón Durán	Auditor Fiscal	Equipo Auditor	
Jaime Humberto Pinzón Arciniegas	Profesional Universitario	Equipo Auditor	
Julián Alveiro López Mendoza	Profesional Universitario	Equipo Auditor	