

1. DATOS GENERALES

Nombre del Servidor Público: YOLIMA ESPINEL BLANCO

Denominación, código y grado del cargo: GERENTE, CÓDIGO 039, GRADO 03, DE METROLÍNEA S.A., DE NIVEL DIRECTIVO, DE LIBRE NOMBRAMIENTO Y REMOCIÓN,

Dependencia a la que pertenece: DEPENDIENTE DEL DESPACHO DEL ALCALDE DE BUCARAMANGA, desempeñado bajo decreto municipal de nombramiento 0005 de 2023 y diligencia de posesión No.00021 de fecha 11 de enero 2023

Fecha de diligenciamiento: 11 de enero 2024

Motivo de realización del informe: Entrega del cargo por renuncia.

Periodo: Desde: 11 enero 2023

Hasta: 31 enero 2023

2. ACTIVIDADES REALIZADAS

En cumplimiento de los fines propuestos del estado bajo el CONVENIO DE COFINANCIACIÓN DEL PROYECTO DEL SISTEMA INTEGRADO DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO DE PASAJEROS DEL ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA, suscrito el 17 de agosto de 2005 entre la Nación, el Municipio de Bucaramanga, el Área Metropolitana de Bucaramanga y Metrolínea S.A.; con la posterior vinculación del municipio de Girón mediante Otrosí No.2 suscrito el 27 de enero de 2006; la vinculación del municipio de Piedecuesta mediante Otrosí No.3 suscrito el 28 de diciembre 2006; la vinculación del municipio de Floridablanca mediante Otrosí No. 4 suscrito el 19 de dic 2008; la vinculación de la Gobernación de Santander mediante Otrosí No. 6 suscrito el 12 de noviembre de 2009; a continuación se presenta los avances adelantados desde el Ente Gestor en la vigencia 2023, para garantizar la continuidad del servicio.

Así las cosas se presentan las siguientes consideraciones, las cuales exponen la situación actual del Ente Gestor - Metrolínea S.A y la situación del SITM Metrolínea., así como los resultados y el avance del plan de acción presentado ante las autoridades competentes para garantizar la continuidad del servicio y dar uso a la infraestructura cofinanciada por la nación.

Nit.830.507.387-3

2.1 ESTADO ACTUAL DEL ENTE GESTOR – METROLÍNEA S.A.

ASPECTO SOCIETARIO – CONSTITUCIÓN

Sociedad anónima constituida mediante escritura pública No.1011 del 21 de marzo 2003 de la notaria séptima del circuito de Bucaramanga.

RÉGIMEN JURÍDICO

Metrolínea S.A. es una sociedad del tipo de las anónimas constituida entre entidades públicas, de carácter municipal con aportes del sector público vinculada al municipio de Bucaramanga; su organización y funcionamiento se regirá por las disposiciones contenidas en los estatutos sociales, por las normas del código de comercio y en lo pertinente por las disposiciones legales aplicables a las empresas industriales y comerciales del estado.

OBJETO SOCIAL

Ejercer la titularidad sobre el sistema de servicio público urbano de transporte masivo de pasajeros del municipio de Bucaramanga y del AMB (SITM), igualmente podrá ejecutar programas y proyectos de infraestructura vial y de sistemas de transporte masivo, para lo cual podrá adquirir por enajenación voluntaria o decretar la expropiación de inmuebles.

ORGANOS DE ADMINISTRACIÓN, DIRECCIÓN Y FISCALIZACIÓN

La sociedad tendrá los siguientes órganos de administración, dirección y fiscalización:

- Asamblea general de accionistas
- Junta directiva
- Gerente
- Suplente del gerente
- Revisor fiscal.

CONVENIO DE COFINANCIACIÓN:

El 17 de agosto de 2005 se suscribió el convenio de cofinanciación del proyecto SITM entre la Nación y los municipios que conforman el área metropolitana de Bucaramanga, el AMB y la Gobernación de Santander, con el fin de definir las directrices que regirán la financiación del sistema de transporte masivo Metrolínea S.A.

ESTADO ACTUAL

Surtido y fracasado el trámite de reorganización de pasivos entre Metrolínea S.A. y sus acreedores, se encuentra el ente gestor ante el posible acaecimiento de la causal de liquidación obligatoria de la entidad, en términos de lo establecido en el artículo 27 de la Ley 550 de 1999, ante lo cual se consideran tres escenarios jurídico-institucionales para el cumplimiento de las funciones que recaen sobre el ente gestor, teniendo en cuenta las siguientes consideraciones preliminares:

Nit.830.507.387-3

- El estado de ejecución y proyección del convenio de cofinanciación, incluido el otrosí No. 12 firmado en diciembre de 2021, que ajusta el valor del proyecto y proyecta aportes de la Nación para la vigencia 2022, es determinante en la necesidad de continuidad de la figura del ente gestor.
- Salvo las funciones derivadas del convenio de cofinanciación, las funciones del ente gestor son asignadas por ley o reglamento a otras entidades (municipios, AMB) y delegadas en Metrolínea.
- En las condiciones actuales, Metrolínea no está facultado para actuar como operador de transporte, con excepción de evitar una parálisis del servicio, según sus estatutos.
- El sistema de recaudo, control y comunicaciones está sometido a nuevas reglas de funcionamiento (integración con TPC, interoperabilidad, proceso bajo responsabilidad de la autoridad) que indican la necesidad de reestructurar la forma en que se opera hoy el sistema.
- Las alternativas analizadas se enfocan en la asignación de funciones y competencias que hoy están en cabeza del ente gestor. Las alternativas jurídicas de reestructuración del SITM y su integración con otras modalidades deben hacer parte de otro análisis.

Según el análisis jurídico de Metrolínea mediante asesoría externa, presentado por la doctora Viviana Tobón, las alternativas de acción ante la eventual liquidación del ente gestor Metrolínea pueden ser las siguientes:

- Alternativa 1: **Sustitución por una nueva entidad gestora.** Supone la creación de una nueva entidad que asuma todas las funciones propias y las que le han sido delegadas a Metrolínea como ente gestor. Esta alternativa mantiene el marco institucional actual y no requiere fortalecimiento de ningunas de las entidades, tiene como desventaja que puede constituirse en un acto de defraudación a los acreedores, desaprovecha la oportunidad para revisar eficiencia y pertinencia de la asignación de funciones, además de que puede mantener la inflexibilidad del esquema inicial frente a alternativas como la complementariedad y la integración.
- Alternativa 2: **Reasumir funciones delegadas por parte de la autoridad de transporte y los municipios,** lo que permitiría avanzar hacia un escenario de reducción de costos de funcionamiento por eliminación del ente gestor. Si bien podría darse una reducción en costos de funcionamiento del SITM, al no desaparecer las funciones, su costo debe ser asumido por AMB. Esta alternativa concentra las responsabilidades operativas sobre AMB, que siendo un establecimiento público, no tiene la flexibilidad de Metrolínea en la contratación.
- Alternativa 3: **Reasumir las funciones de coordinación a cargo de la autoridad de transporte y crear una entidad que tenga funciones de operación.** Supone una oportunidad para revisar la estructura y sostenibilidad del SITM de cara a los nuevos desafíos de la ciudad y los cambios en las políticas y la normatividad de transporte. De igual manera, permitiría potenciar al nuevo Metrolínea como operador público de transporte y con ello reducir la dependencia de la ciudad de actores privados para garantizar acceso y calidad del servicio. AMB recupera flexibilidad para direccionar el servicio de transporte hacia un esquema de integración y complementariedad definitivo que permita resolver los problemas de fondo del SITM. Sin embargo, la creación del operador público no exonera a AMB del fortalecimiento de su capacidad técnica para la gestión del sistema.

Tabla 11. Asignación de las funciones de Metrolínea, según la alternativa propuesta

Función	Alternativa 1	Alternativa 2	Alternativa 3
Administración de los recursos de cofinanciación	Nuevo ente gestor	Se liquida el convenio de cofinanciación	Se liquida el convenio de cofinanciación
Contractual – calidad de concedente en contratos de operación y recaudo	Nuevo ente gestor	Área Metropolitana de Bucaramanga	Área Metropolitana de Bucaramanga
Coordinación de la operación de transporte: planeación, programación de SO y atención de contingencias.	Nuevo ente gestor	Área Metropolitana de Bucaramanga	Área Metropolitana de Bucaramanga
Coordinación de la operación del SRC	Nuevo ente gestor	Área Metropolitana de Bucaramanga	Área Metropolitana de Bucaramanga
Centralización de información para pago a agentes del SITM	Nuevo ente gestor	Área Metropolitana de Bucaramanga	Área Metropolitana de Bucaramanga
Administración y mantenimiento de estaciones y portales	Nuevo ente gestor	Área Metropolitana de Bucaramanga	Operador público de transporte
Mantenimiento de vías troncales	Nuevo ente gestor	Área Metropolitana de Bucaramanga	Operador público de transporte
Operación de transporte	Concesionarios	Concesionarios	Concesionarios y operador público

Adicional a lo anterior, en Asamblea extraordinaria de accionistas llevada a cabo el 23 de agosto 2023, se presentó lo siguiente:

1. Antecedentes causal de disolución
2. Concepto jurídico causal disolución
3. Acta fracaso de negociación ley 550 de 1999.
4. Estados financieros corte junio 2023
5. Concepto revisoría fiscal 2023 - Causal disolución por no cumplimiento hipótesis del negocio en marcha
- 5.1 Concepto revisoría fiscal realizado en agosto de 2018
6. Efectos liquidación voluntaria
7. Respuesta Superintendencia de Transporte a Metrolínea de fecha 24 marzo de 2023
8. Respuesta Superintendencia de Transporte a promotor de fecha 24 marzo de 2023
9. Respuesta Superintendencia de Transporte a concejo Bucaramanga de fecha junio de 2023
10. Respuesta Superintendencia de Transporte a alcaldes del área metropolitana de fecha junio de 2023
11. Respuesta Superintendencia de Transporte al concejo de Floridablanca de fecha junio de 2023
12. Hoja de ruta SITM construida desde el AMB en julio de 2023

Teniendo en cuenta toda la información presentada, los asistentes, aprobaron por unanimidad la siguiente proposición:

“Dado que en ésta Asamblea se han expuesto y sustentado los argumentos que permiten invocar las causales previstas en los estatutos y la ley adecuándose las mismas a la norma contenida en el artículo 4 de la Ley 2069 de 2020, la asamblea de accionistas recomienda al alcalde de Bucaramanga, acoger el concepto de la Superintendencia de Transporte contenido

Nit.830.507.387-3

en el oficio con radicado número 20233000215701 del 24 de marzo de 2023, así como el dictamen del promotor de la Ley 550 de 1999 artículo 27, armonizado con el artículo 287 de la Constitución Política y la información suministrada por la Revisoría Fiscal, en el sentido de presentar el respectivo Proyecto de Acuerdo ante el Concejo Municipal de Bucaramanga para la supresión (disolución) y posterior liquidación de la Sociedad'

Posteriormente, el alcalde Juan Carlos Cárdenas, presentó el proyecto de acuerdo No 049 y 050 ante el concejo municipal en el mes de octubre de 2023; no obstante el concejo municipal tomó la decisión de archivar el proyecto de acuerdo presentado, para que se a analizado en la vigencia 2024.

Así las cosas, se recomienda a la gerencia de Metrolínea dar continuidad en la vigencia 2024 a los procesos iniciados en la vigencia anterior 2023, con el fin de garantizar la continuidad del servicio.

2.2 SITUACIÓN ACTUAL DEL SITM METROLÍNEA

ESTADO DE LA OPERACIÓN

En ejercicio de las funciones delegadas por la autoridad de transporte mediante el convenio interadministrativo celebrado entre el Área Metropolitana de Bucaramanga y Metrolínea S.A, se celebraron los contratos de concesión uno y dos para la prestación del servicio de transporte masivo de pasajeros con las empresas Metro Cinco Plus S.A y Movilizamos S.A. Este es el estado actual de los contratos de operación del sistema:

Tabla 7. Estado actual de los contratos de concesión de operación

Concesionario	Estado actual	Vigencia	Observación
Movilizamos S.A.	Contrato terminado	Sin vigencia	Terminación anticipada del contrato por caducidad declarada mediante Resolución 279 de 2021.
Metrocinco Plus S.A.	Contrato en ejecución	Hasta el 26 de febrero de 2025	Contrato en ejecución con un cumplimiento del 20% de la flota requerida.

Acuerdos de complementariedad e integración con el TPC

En búsqueda de escenarios jurídicos que permitan mejorar la cobertura y sostenibilidad del sistema de transporte masivo, el Área Metropolitana de Bucaramanga, en calidad de autoridad de transporte, expidió el Acuerdo metropolitano 030 del 15 de diciembre de 2017, mediante el cual se adoptó el marco normativo para la integración entre el transporte Masivo y Colectivo y se autoriza a Metrolínea S.A. para que en calidad de ente gestor del sistema de transporte masivo celebre acuerdos de integración y complementariedad con las empresas de transporte público colectivo que permitan avanzar hacia un esquema de sostenibilidad y fortalecimiento del sistema de transporte y de las empresas del transporte público colectivo y convencional, así como la expansión del servicio y consecuente beneficio de la comunidad del Área Metropolitana de Bucaramanga. En cumplimiento de ello, la Junta de Metrolínea S.A. en reunión ordinaria realizada el 21 de diciembre de 2022 autorizó a la gerente para celebrar acuerdos comerciales con las empresas de transporte público colectivo que tengan como objeto la integración operativa entre el TPC y el sistema integrado de transporte masivo haciendo uso de la infraestructura del sistema Metrolínea.

Nit.830.507.387-3

Los servicios que se dejaron de prestar ante la caducidad del contrato de Movilizamos, están siendo atendidos bajo el esquema de complementariedad mediante la figura de acuerdos comerciales, entre el SITM Metrolínea y las empresas del Transporte Público Colectivo (TPC) con las siguientes empresas: Cotrander, Unitransa, Transcolombia, Villa de San Carlos y Transpiedecuesta. Adicionalmente, en la presente vigencia se suscribieron acuerdos de Integración con las empresas de Transcolombia, Unitransa y Transpiedecuesta con el fin de integrar servicios en la modalidad del TPC con el sistema, en las cuencas de los municipios de Bucaramanga y Piedecuesta.

En Junta directiva de Metrolínea realizada el 15 de diciembre de 2023, se aprobó dar continuidad en la vigencia 2024 a los acuerdos comerciales suscritos con las empresas del TPC, así como iniciar mesas de trabajo que busquen mejorar la retribución que tiene el sistema por el uso de infraestructura, corredores y rutas, acorde con el informe presentado por la dirección de operaciones. En ese sentido, en el mes de diciembre de 2023 se avanzó en la suscripción de otrosí que dan continuidad en 2024 a las estrategias de complementariedad e integración. En este punto se recomienda a la gerencia revisar la temporalidad de los otrosí, evaluar la necesidad de extender prórroga o suscribir nuevos acuerdos en caso de llegar a consensos en nuevas formas de pago con el TPC, con base en los informes que presente la dirección de operaciones.

Entrada en operación de servicios en el portal de Girón:

Por otra parte, en el transcurso del 2023 se han llevado a cabo varias gestiones con el INVIAS, la UMUS, el municipio de Girón, la Secretaría de tránsito de Girón, el AMB y algunas empresas del colectivo que prestan sus servicios en la cuenta del municipio de Girón, con el fin de generar alternativas para poner en operación la infraestructura cofinanciada con recurso del convenio de cofinanciación. Actualmente, Metrolínea ya cuenta con los permisos de intervención, ya se encuentra instalando la señalización preventiva para ingreso al portal de Girón y se avanza en la definición de los servicios que serán integrados. En este punto, en la vigencia 2023, se presentó solicitud al AMB para la definición y aprobación de los servicios en el portal de girón, sin obtener respuesta a diciembre 2023. Por lo tanto se recomienda a la gerencia de Metrolínea que al inicio de la vigencia 2024, se reiteren las solicitudes presentadas al AMB, se instalen mesas de trabajo urgentes con la autoridad, las empresas del TPC y el operador, con el fin de iniciar la entrada en operación del Portal de Girón. Es portante recalcar que esta gestión se avanza con el acompañamiento del Ministerio de Transporte UMUS, el AMB y la secretaría de tránsito Girón.

Si bien, las estrategias de complementariedad e integración implementadas por todos los actores han permitido garantizar la continuidad y la prestación del servicio de transporte público urbano de pasajeros en Bucaramanga y los municipios que conforman su área metropolitana; los ingresos para la sostenibilidad del SITM Metrolínea han disminuido proporcionalmente con la entrada de cada nueva estrategia, llegando al punto de comprometer los costos operativos que debe asumir el Ente Gestor.

Así las cosas, actualmente desde el Ente Gestor se trabaja con las gestiones requeridas para dar continuidad a la estrategia de complementariedad e integración entre el SITM y el TPC en la próxima vigencia 2024 bajo las siguientes consideraciones:

- Que se realicen acuerdos comerciales con las empresas por tres (3) meses, lo que permitirá evaluar y ajustar las metas propuestas con cada empresa.

Nit.830.507.387-3

- Que se incluya en los acuerdos comerciales, pólizas que garanticen la prestación del servicio.
- Que las empresas sean garantes de los acuerdos suscritos y no los propietarios.
- Que los vehículos cumplan con la normatividad de accesibilidad.
- Que las empresas del TPC acaten e implementen la tarifa autorizada, evitando la afectación del SITM principalmente en los corredores exclusivos.
- Que se garantice la exclusividad de los corredores del SITM.
- Que se adopte y garantice un estándar tecnológico de Inter operatividad que deben cumplir todos los actores bajo un SRC.
- Que en caso de autorizar con tarifas diferentes en cada modalidad, se incluyan factores tarifarios y/o de calidad que apalanquen estrategias como la implementación de SRC y contribuyan a la sostenibilidad de la modalidad que presenta mayores costos operativos.
- Que se avance en la ETLF de modelo integrado 100% del transporte público, para lo cual se le solicitó al AMB disponer mediante un acuerdo de confidencialidad de la herramienta de planificación con la que cuenta, es decir del modelo de transporte Urbano de 4 etapas en un convenio con el Ente Gestor que permita la estructuración de un sistema de transporte integrado en su totalidad.

ESTADO DEL SISTEMA DE RECAUDO CONTROL Y COMUNICACIONES.

Mediante el contrato de concesión M-LP-002-207 se otorgó la concesión para la operación del sistema de recaudo y control del sistema integrado de transporte masivo con la empresa Transporte inteligente S.A, por un término de 15 años. Posteriormente, mediante acta del 22 de diciembre de 2022 se aprobó la liquidación por mutuo acuerdo y en forma definitiva del contrato de concesión de recaudo y control del sistema integrado de transporte masivo suscrito con la empresa Transporte Inteligente S.A, y se certificó la reversión y restitución de los activos de la concesión, lo que permitió al ente gestor continuar con la operación mínima del proceso de recaudo mediante un esquema de contingencia o transición amparado bajo sendos contratos interadministrativos celebrados en 2022 y mayo de 2023 con la empresa Metrocali S.A., ente gestor del sistema de transporte masivo de Cali.

Desde la terminación anticipada del contrato de concesión de operación de recaudo es necesaria la contratación de un nuevo operador del sistema de recaudo, control y comunicaciones pero bajo un esquema jurídico e institucional que cumpla con los principios y disposiciones establecidos por la ley 1955 de 2019, dentro de las cuales se resalta que la autoridad de transporte sea titular de la estructura de datos, las llaves de acceso y los módulos SAM del sistema de recaudo de manera que se garantice el acceso pleno a la información y la interoperabilidad entre tecnologías y la integración y centralización de la información de las modalidades de transporte masivo y transporte público colectivo.

Dadas las modificaciones al marco normativo para la implementación y operación de los sistemas de recaudo, control y comunicaciones de los sistemas de transporte público cofinanciado por la nación¹, la

¹ La Ley 1955 de 2019 que en su artículo 117 establece las normas generales para el funcionamiento de los sistemas de recaudo, control y comunicaciones en los sistemas de transporte cofinanciados por la nación, definidos como una herramienta tecnológica que controla la calidad, cobertura y continuidad del servicio y que deberán integrar y centralizar los subsistemas de transporte masivo y complementario (TPC), permitir el pago electrónico y en efectivo, garantizar la interoperabilidad entre tecnologías y el acceso pleno por parte de las autoridades de transporte a la información del sistema. En desarrollo de estos principios establecidos por el legislador, el Ministerio de Transporte expidió la Resolución 20213040060975 de 2021 y definió las condiciones técnicas, operativas, de seguridad e interoperabilidad que deberán cumplir los sistemas de recaudo centralizado de

Nit.830.507.387-3

contratación de un nuevo operador del sistema de recaudo, control y comunicaciones debe cumplir con los principios y disposiciones legales vigentes, dentro de las cuales se resalta que la autoridad de transporte sea titular de la estructura de datos, las llaves de acceso y los módulos SAM del sistema de recaudo de manera que se garantice el acceso pleno a la información y la interoperabilidad entre tecnologías y la integración y centralización de la información de las modalidades de transporte masivo y transporte público colectivo.

En cumplimiento de ello, el Área metropolitana de Bucaramanga (en adelante AMB), en calidad de autoridad de transporte, Metrolínea S.A. y el Área Metropolitana de Barranquilla (en adelante AMBQ) suscribieron el convenio No. 00577 de 2023 cuyo objeto es el fortalecimiento institucional del AMB dentro de la estructuración del plan de transición del sistema de recaudo en el transportes público, que permita el desarrollo de los sistemas de recaudo centralizado, gestión y control de flota e información al usuario" que tiene como alcance, entre otros, el desarrollo y apoyo técnico en la adopción del *mapping* del AMB y en el proceso de ingeniería para la estructuración de datos y la seguridad del medio de pago en armonía con el nuevo *mapping* de ciudad, así como la evaluación y análisis para la armonización y adaptación de los equipos y procesos en cabeza de Metrolínea para la implementación de un nuevo sistema de recaudo, control y comunicaciones en las condiciones técnicas, de seguridad e interoperabilidad establecidas en la ley, el cual se encuentra en ejecución y avanzando en la consecución de los objetivos planteados. Como balance parcial de la ejecución del convenio y como resultado de las actividades encaminadas a verificar la oportunidad y viabilidad de lograr la integración de los equipos actuales de recaudo que funcionaban bajo la tecnología PRODATA a las nuevas especificaciones del *mapping* de ciudad se encontró que es tecnológicamente posible para Metrolínea operar con la infraestructura de recaudo actual en las condiciones y estándares que el Área Metropolitana de Bucaramanga en calidad de autoridad de transporte expida para la implementación y operatividad del RCC SITME, una vez se cumpla a cabalidad con el objeto del convenio tripartido y se haya logrado la implementación del SITME y su estabilización tecnológica.

Considerando que (i) en ejecución del convenio de cooperación y colaboración con el Área Metropolitana de Barranquilla, el Área Metropolitana de Bucaramanga avanza en las actividades orientadas a disponer desde la ciudad, las herramientas tecnológicas SITME y RCC SITME, el Mapping y los mecanismos de seguridad HSM, que le permitan a los diferentes modos de transporte y en este caso a Metrolínea, la actualización tecnológica y la eficiencia en la operación de sus sistema siguiendo los parámetros establecidos por la ley y los reglamentos, (ii) como resultado de ejecución del convenio No. 00577 de 2023 , se ha verificado que es tecnológicamente posible que los equipos validadores instalados en los vehículos y estaciones del sistema Metrolínea – y que antes operaban con tecnología PRODATA- operen bajo el nuevo *mapping* de ciudad, (iii) sólo hasta el finalizar el convenio tripartido y agotar el cumplimiento

los sistemas de transporte público cofinanciados por la Nación, dentro de las cuales se identifican como las más relevantes: (i) que los sistemas de recaudo deben garantizar la interoperabilidad entre múltiples operadores, para lo cual la autoridad de transporte (a quien esta delegue) deberá tener control sobre la estructura de datos, (ii) que la autoridad de transporte debe tener acceso pleno a la información producida por el sistema de recaudo, control y comunicaciones, (iii) que debe haber integración pero independencia entre los sistemas de recaudo, control de flota y comunicaciones a fin de que no exista manipulación de los indicadores de servicio, (iv) que se deben permitir diferentes medios de pago -dentro de los cuales se incluyen las tarjetas inteligentes sin contacto TISC, productos financieros con estándar EMV sin contacto (tarjetas débito, crédito, relojes), código QR, pago en efectivo con validación electrónica- que deben ser interoperables y deben permitir la concurrencia de diferentes proveedores tecnológicos.

Nit.830.507.387-3

de su objeto se tendrán todas las condiciones para contratar y operar el nuevo sistema de recaudo bajo las directrices y lineamientos de la autoridad de transporte, Metrolínea requiere del apoyo y acompañamiento técnico del Área Metropolitana de Barranquilla para dar soporte y mantenimiento a la plataforma SITME y a los equipos de recaudo actuales (validadores y torniquetes WOLPAC) mientras se logra la adecuación total y la estabilización de la nueva tecnología.

De acuerdo con lo anterior, Metrolínea S.A. y el AMB encontraron estratégico y necesario que en el proceso de transición a la nueva tecnología se pueda contar con un apoyo y acompañamiento especializado del Área Metropolitana de Barranquilla como entidad que ha logrado desplegar su sistema de recaudo bajo esta tecnología.

En este sentido, y en cumplimiento de las obligaciones de Metrolínea, se llevaron a cabo las siguientes actividades enmarcadas en el anexo técnico del convenio vigente entre las partes, de la siguiente manera:

- AMBQ apoya a AMB en la parametrización y habilitación del SITME_ AMB y RCC_SITME-METROLINEA
- AMBQ apoya al AMB en la construcción del mapping de ciudad atendiendo los lineamientos técnicos del min transporte (decreto 1567 y reglamentarios para dar garantía a la interoperabilidad seguridad transaccional)
- Aplicación de equipos validadores y migración
- AMBQ realiza apoyo y acompañamiento para garantizar la parametrización de servicios de comunicaciones, alojamiento en nube para las plataformas SITME_ AMB Y RCC_SITME_METROLINEA

Posteriormente, se adelantó el siguiente alcance técnico del Modificadorio de adición al convenio interadministrativo no. 577 de 2023, de 20 de octubre 2023:

- Apoyar y fortalecer técnicamente las actividades correspondientes a la preparación planeación y materialización de una estrategia de contingencia para la transición del sistema de recaudo:
- AMBQ Brinda acompañamiento técnico a Metrolínea y el AMB, en las actividades operativas y técnicas requeridas en la etapa de contingencia que se implementó transitoriamente para la operación del sistema de recaudo a cargo de Metrolínea mientras se realiza la selección del operador definitivo.

En consideración con lo anterior y con el fin de continuar garantizando la prestación del recaudo a los usuarios del SITM del área metropolitana de Bucaramanga se suscribe un convenio interadministrativo derivado entre Metrolínea S.A. y el Área Metropolitana de Barranquilla hasta 31 de diciembre cuyo objeto *es Aunar esfuerzos técnicos, administrativos y financieros para el apoyo y acompañamiento técnico que permita a Metrolínea como entidad gestora, avanzar en el proceso de implementación del sistema de recaudo centralizado bajo la plataforma RCC_SITME_METROLINEA del Área Metropolitana de Bucaramanga y lograr la integración soporte y mantenimiento de los equipos de recaudo(validadores y torniquetes wolpac) y validadores de estación.*

Es por ello que, AMBQ actualmente se encuentra apoyando a Metrolínea con lo siguiente:

Nit.830.507.387-3

- ✓ Apoyo técnico y acompañamiento a Metrolínea para las actividades de soporte y mantenimiento a la infraestructura en la nube de la herramienta RCC SITME dispuesta por el AMBQ en el marco del convenio No. 00577 de 2023.
- ✓ Apoyo técnico y acompañamiento a Metrolínea para el soporte y mantenimiento a los artefactos de seguridad HSM y Granja de SAM en la herramienta RCC_SITME_METROLÍNEA.
- ✓ Apoyo y acompañamiento a Metrolínea para el soporte técnico y mantenimiento de los equipos (hardware) del sistema de recaudo anterior de Metrolínea (Prodata) para que continúen con la operación y el funcionamiento en la herramienta RCC_SITME_METROLÍNEA, reportando la información en la herramienta SITME_AMB.
- ✓ Apoyar y acompañar a Metrolínea en las actividades requeridas para la gestión de comunicaciones embarcadas del RCC_SITME_METROLÍNEA (transmisión de datos o de información, 250 mincard, con su respectiva APN y VPN) con el fin de garantizar las actividades requeridas en el funcionamiento de la herramienta SITME_AMB.
- ✓ Apoyo al equipo técnico de Metrolínea, en campo para atención de fallos de la solución RCC_SITME_METROLÍNEA brindando soporte preventivo y correctivo.
- ✓ Apoyo y acompañamiento a Metrolínea para la continuidad del soporte a las herramientas de operación de los POS en taquillas del SITM, hoy funcionando en la herramienta RCC_SITME_METROLÍNEA
- ✓ Apoyo a Metrolínea para la continuidad en el monitoreo del módulo transaccional y soporte a la generación de reportes de la herramienta RCC_SITME_METROLÍNEA en la herramienta SITME_AMB.
- ✓ Apoyar a Metrolínea en la actualización de la herramienta RCC_SITME_METROLÍNEA, surtida la etapa de transición a la herramienta SITME_AMB.
- ✓ Apoyo técnico y acompañamiento a Metrolínea en las actividades del ciclo de vida del medio de pago (adquisición, preinicialización, inicialización, personalización, emisión, recarga, uso, bloqueo, desbloqueo en la herramienta RCC_SITME_METROLÍNEA.
- ✓ Acompañamiento y apoyo técnico a Metrolínea en las actividades de diseño del modelo operativo de la red externa de recargas del medio de pago RCC_SITME_METROLÍNEA.
- ✓ Apoyo y acompañamiento a Metrolínea en las actividades requeridas para lograr el alojamiento de la información de todo el sistema de recaudo, gestión y control de flota y comunicaciones de Metrolínea en la nube plataforma RCC_SITME_METROLÍNEA.
- ✓ Apoyo y acompañamiento a Metrolínea para lo lograr la Integración de los validadores de estación V3680 en el sistema RCC_SITME_METROLÍNEA, con el fin de completar la habilitación de los accesos que no fueron habilitados en la etapa de transición inicial, lo cual permitirá el ingreso total para el usuario en la infraestructura del sistema.

Nit.830.507.387-3

- ✓ Apoyo y acompañamiento a Metrolínea con personal técnico en campo para lograr la atención, soporte preventivo y correctivo de fallos que se puedan llegar a presentar en los equipos (hardware operativo) con el fin de garantizar la información en tiempo real de los datos en la herramienta RCC_SITME_METROLÍNEA
- ✓ Apoyo a Metrolínea en la formulación de estrategias para lograr la implementación de la fase I del componente de control de flota y comunicaciones del RCC_SITME_METROLÍNEA, teniendo en cuenta que ya se tiene habilitada la interface en la herramienta RCC_SITME_METROLÍNEA y SITME_AMB, se desarrollará un piloto para revisar el funcionamiento de todas las funcionalidades en la plataforma.
- ✓ Apoyo a Metrolínea para lograr la definición y gestión de un modelo operativo con una red externa de recargas masiva del medio de pago del RCC_SITME_METROLÍNEA.
- ✓ Apoyo técnico en la elaboración de un análisis que permita la valoración de los costos y forma correcta de recolección de recursos que garanticen el equilibrio financiero del sistema de gestión y recaudo centralizado, sistema de control de flota y sistema unificado de información para Metrolínea

Así las cosas, para el SITM Metrolínea ha sido muy importante el apoyo recibido desde el AMBQ para lograr no solo su transición hacia un sistema de recaudo centralizado SRC para la ciudad que permita integrar las modalidades de transporte de pasajeros que coexisten en el territorio, sino que además, en el marco de un convenio derivado del convenio tripartita con el AMB, está trabajando para lograr la adaptación y estabilización de su operación en la plataforma dispuesta actualmente por la autoridad para todos los actores.

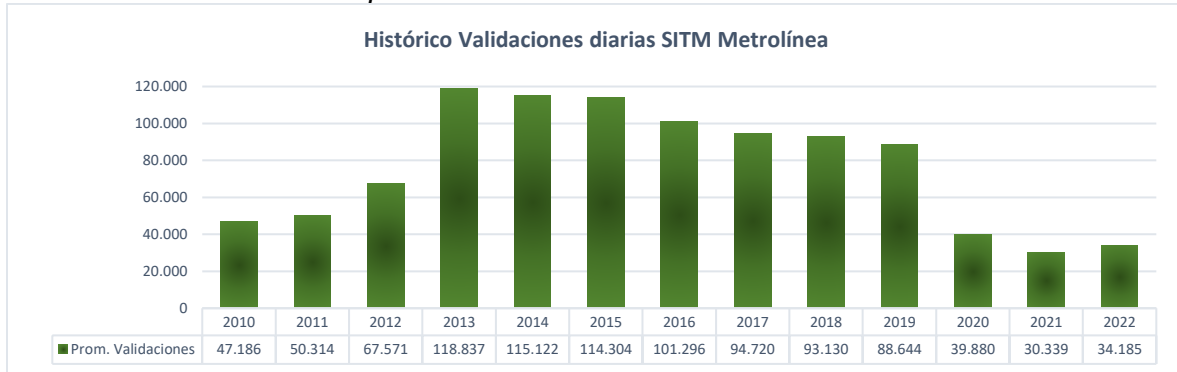
Con el fin de dar continuidad a las actividades de recaudo y control, se prorrogó en plazo de un mes tanto el convenio 577 suscrito con las áreas metropolitanas como el convenio 090 suscrito con AMBQ, con el fin de dar continuidad al servicio. Se recomienda a la gerencia, mantener las condiciones actuales hasta tanto el AMB defina los estándares de Inter operatividad del nuevo SRC sistema de recaudo centralizado para todas las modalidades y los parámetros de operación establecidos en resolución 284 y 289 de 2023.

ESTADO SITUACIÓN FINANCIERA DEL SISTEMA METROLÍNEA

En el proceso de estructuración técnica y financiera del sistema Metrolínea se estimó una cobertura del 66% de los viajes realizados en transporte público del área metropolitana de Bucaramanga, contemplando una demanda de pasajeros diarios de 360.000 en día típico laboral. No obstante, el número de validaciones del sistema no ha superado el 32% de lo estimado, tal como se puede apreciar continuación:

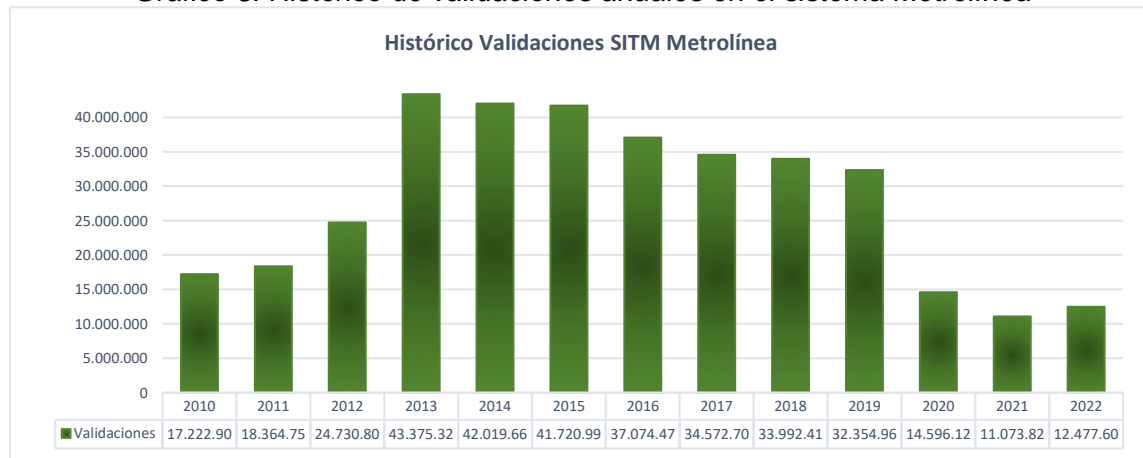
Nit.830.507.387-3

Gráfico 4. Histórico del promedio de validaciones diarias en el sistema Metrolínea.



La cantidad de pasajeros movilizados alcanzó su máximo en el año 2014, pero en adelante ha tenido un decrecimiento que se agravó en últimos 3 años como consecuencia del confinamiento obligatorio por la pandemia del COVID-19 presentando una caída del 59% entre 2019 y 2020. No obstante se ha vuelto a la normalidad, el sistema nunca recuperó los pasajeros perdidos y cerró el año 2022 estando un 28% por debajo del primer año de operación:

Gráfico 5. Histórico de validaciones anuales en el sistema Metrolínea



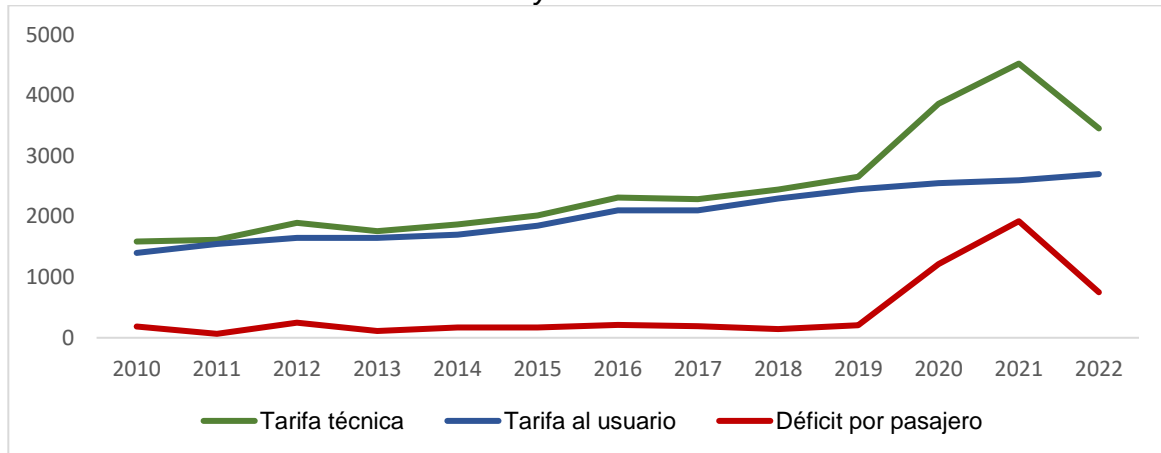
Esta caída sostenida en la movilización de pasajeros se atribuye, entre otros factores, a los siguientes:

- Las restricciones impuestas por el Gobierno Nacional como respuesta a la pandemia generada por el COVID-19, con el fin de contrarrestar y mitigar su propagación y contagio; afectaron cuantiosamente los ingresos generados por validaciones.
- En el año 2021, cuando se esperaba que la reactivación económica empezara, las jornadas del paro Nacional fueron una gran limitante para la eficiente prestación del servicio, ocasionando el cierre de las estaciones o en su defecto, finalizar la operación antes de lo programado.
- La reducción de flota como consecuencia de la terminación anticipada del contrato de concesión suscrito con la empresa Movilizamos en el mes de junio de 2021.

Nit.830.507.387-3

- El crecimiento del transporte informal, pese a los operativos de control de las autoridades de tránsito que resultan insuficientes dadas las condiciones sociales de la ciudad y también, la deficiencia en la oferta de servicios de transporte legal.
- Como se evidencia en la gráfica a continuación los costos de operación por pasajero (tarifa técnica) han sido históricamente mayores a los ingresos por pasajero (tarifa al usuario), lo que ha resultado en un déficit por pasajero constante que ha oscilado entre \$65 y \$1.923.

Gráfico. Histórico de tarifa técnica y tarifa al usuario en el sistema Metrolínea.



- Como consecuencia de la disminución de pasajeros y la diferencia negativa entre la tarifa técnica y la tarifa al usuario, el sistema acumula un déficit operativo de \$27.404.133.914 a diciembre de 2022 y se proyecta para 2023 en \$31.897.071.887.
- El giro de los recursos del Gobierno Nacional mediante la Ley 2299 de 2023, reglamentado bajo la resolución del Ministerio de Hacienda y Crédito Público No. 2246 de 2023, ha permitido al Ente Gestor, cubrir el déficit operativo registrado por el SITM Metrolínea, es decir, el déficit generado en la presente vigencia 2023 y el déficit acumulado antes de la declaratoria de emergencia sanitaria por el COVID 2019.
- Como parte de la solución, al déficit financiero que presenta la operación, actualmente se llevan a cabo mesas de renegociación del contrato de concesión UNO con la participación del Ministerio de Transporte, el AMB, el operador y Metrolínea (cabe aclarar que si bien la contraloría se ha citado, en varias comunicaciones manifiesta su voluntad de acompañar el proceso), con el fin de dar cumplimiento a lo establecido en el art. 4 de la Ley 2299 – 2023.

RECURSOS EJECUTADOS EN 2023

RECURSOS GIRADOS POR EL GOBIERNO NACIONAL MEDIANTE LEY 2299 DE 2023

La Junta directiva de Metrolínea aprobó la incorporación al presupuesto de la entidad de los recursos girados por el Gobierno Nacional así como la destinación de los mismos en cifras globales, quedando definido lo siguiente:

INFORME ENTREGA DEL CARGO GERENCIA METROLÍNEA S.A.



POR: YOLIMA ESPINEL BLANCO

PERIODO: 11 DE ENERO 2023 AL 31 DE DIC 2023

FECHA INFORME: 9 ENERO 2024

Nit.830.507.387-3

Teniendo en cuenta el giro de recursos que realizó el GN para cubrir el déficit financiero de los sistemas masivos mediante ley 2299 de 2023, la gerencia de Metrolínea, presentó solicitud para la siguiente modificación presupuestal vigencia 2023:

1. Adición Presupuesto de Ingresos

1.2 Recurso de capital	
1.2.08 Transferencias de capital	
1.2.08.06 De otras entidades del gobierno general.....	\$20.301.080.995
Total adición presupuesto de ingresos	\$20.301.080.995

2. Adición Presupuesto de Gastos

2.3 Inversión.....	\$20.301.080.995
Total adición presupuesto de gastos	\$20.301.080.995

Teniendo en cuenta la anterior modificación presupuestal, a continuación, se presenta para aprobación de junta directiva valores globales para el uso de los recursos girados por el Gobierno Nacional, destinados a cubrir el déficit operativo del SITM:

Con esta modificación, el presupuesto de ingresos y gastos para la vigencia 2023, quedaría así:

Presupuesto aprobado inicialmente vigencia 2023	\$ 24.197.197.704
Adición por recursos girados por la Nación	\$20.301.080.995
Presupuesto definitivo vigencia 2023	\$44.498.278.699

VALOR	CONCEPTO
\$ 20.301.080.995	Transferencia ley 2299
\$ 2.043.890.516	déficit operativo con M5 y MC (saldo junio, julio y agosto 2023)
\$ 3.409.308.374	déficit que el sistema tiene con el Ente Gestor (cubre gastos hasta octubre 2023)
\$ 1.000.000.000	Reserva para garantizar recuado hasta diciembre
\$ 2.000.000.000	Reserva para garantizar operación M5 hasta diciembre 2023
\$ 9.000.000.000	Reserva pago a M5 catorceas adeudadas (\$12.779.743.811)
\$ 2.847.882.105	Reserva para operar 2024
\$ 20.301.080.995	TOTAL

Así las cosas, se avanzó con la siguiente ejecución de los recursos a cierre 31 de 2023:

VALOR	SOPORTE - ACTA
\$ 20.301.080.995	Recurso girado por la Nación
\$ 2.043.890.516	Traslado según acta 1
\$ 339.383.022	Traslado según acta 2
\$ 1.744.777.633	Traslado según acta 3
\$ 226.728.849	Traslado según acta 4
\$ 205.913.325	Traslado según acta 5
\$ 4.953.360.197	Traslado según acta 6
\$ 5.688.967.724	Traslado según acta 7
\$ 824.757.376	Traslado según acta 8
\$ 4.273.302.353	Saldo a 31 dic 2023 + intereses generados por el capital. Disponibles para cubrir déficit en 2024

Se recomienda dar continuidad al procedimiento que se viene llevando a cabo mediante la suscripción de actas de traslado con el fin de mantener el orden en la ejecución del recurso girado por la Nación. A diciembre 31 del 2023 se entrega carpeta en la dirección administrativa y financiera con la suscripción de 8 actas de traslado y sus respectivos soportes de pago.

Nit.830.507.387-3

En resumen, con los recursos girados por el gobierno nacional en la vigencia 2023, en primera instancia se cubrió el déficit operativo del sistema Metrolínea generado en los meses de junio, julio, agosto, septiembre, octubre, noviembre y diciembre de la vigencia 2023 y se cubrió el pago de las catorcenas generadas antes de pandemia por el operador Metro cinco plus S.A. y Metrolínea S.A., es decir, las generadas entre el 11 de noviembre 2019 y el 16 de febrero 2020. Quedando únicamente por cubrir, las catorcenas generadas antes de pandemia en los periodos comprendidos entre 17 de febrero 2020 y 15 de marzo 2020. Por otra parte, lo registrado como déficit operativo antes de pandemia para los operadores de TISA y Movilizamos, no se tuvo en cuenta para darle prioridad de pago con los recursos del GN girados en 2023, dado que estos pagos no contribuyen con el principio fundamental del recurso que es dar garantizar la prestación del servicio pues esas concesiones se encuentran actualmente en liquidación anticipada y en caducidad.

Por otra parte, se acordó con el operador Metro cinco Plus S.A. dejar un saldo para poder cubrir el déficit operativo que se genere en los primeros meses de la vigencia 2024, mientras se logra hacer gestión con los entes territoriales y los nuevos planes de desarrollo municipal.

La siguiente tabla muestra la destinación de los recursos aprobados y transferidos con corte a 31 de dic 2023:

VALOR	SOPORTE - ACTA
\$ 20.301.080.995	Recurso girado por la Nación
\$ 2.043.890.516	Traslado según acta 1
\$ 339.383.022	Traslado según acta 2
\$ 1.744.777.633	Traslado según acta 3
\$ 226.728.849	Traslado según acta 4
\$ 205.913.325	Traslado según acta 5
\$ 4.953.360.197	Traslado según acta 6
\$ 5.688.967.724	Traslado según acta 7
\$ 824.757.376	Traslado según acta 8
\$ 4.273.302.353	Saldo a 31 dic 2023 + intereses generados por el capital. Disponibles para cubrir déficit en 2024

Se adjunta al presente informe:

Carpeta con 8 actas de traslado y sus respectivos soportes.

2.3 AVANCE PLAN DE ACCIÓN PRESENTADO POR EL ENTE GESTOR AL MINISTERIO DE TRANSPORTE PARA GARANTIZAR LA CONTINUIDAD DEL SERVICIO Y EL USO DE LA INFRAESTRUCTURA ANTE EL FRACASO NEGOCIACIÓN BAJO LEY 550

Ante las situaciones generadas para el SITM Metrolínea y su Ente Gestor - Metrolínea S.A., descritas en los numerales 1 y 2, se presentó ante las autoridades competentes, un plan de acción para que el sistema pueda garantizar dos principios fundamentales:

- El uso de la infraestructura construida con recursos del convenio de cofinanciación
- Garantizar la prestación del servicio de transporte público de pasajeros.

PLAN DE ACCIÓN SITM METROLÍNEA

Nit.830.507.387-3

A continuación se detalla el alcance del plan de acción formulado y presentado ante Ministro de Transporte, la UMUS, la Superintendencia de Transporte, el Invias y los alcaldes del área metropolitana de Bucaramanga en reunión llevada a cabo en Ministerio el pasado 24 de julio 2023:

- Se formuló para un periodo de 24 meses, iniciando el 1 de agosto 2023 hasta el 1 agosto 2025.
- Contempla la implementación e 4 componentes:
 - Recuperación de la infraestructura actual, la cual ha sufrido graves afectaciones por vandalismo desde el pasado paro nacional del 2021.
 - Garantizar la prestación del servicio
 - Implementación del Sistema Integrado de Transporte Masivo – SITME
 - Provisión de flota en la tipología de BRT para atender en principio la troncal, logrando una integración del 100% del colectivo en las cuencas de los municipios del área metropolitana de Bucaramanga.

2.3.1 COMPONENTE RECUPERACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA ACTUAL, LA CUAL HA SUFRIDO GRAVES AFECTACIONES POR VANDALISMO DESDE EL PASADO PARO NACIONAL DEL 2021

Para el cual se plantearon las siguientes acciones a desarrollar:

- ADECUACIONES PARA TRASLADAR EL PATIO TALLER: con un costo estimado de \$1.580.000.000
- RECUPERACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA ACTUALMENTE CONSTRUIDA: con un costo estimado de \$16.206.000.000

Con la definición de las siguientes actividades:

- Otro sí Convenio de Cofinanciación para reprogramar el recurso del puente de Girón o recursos PND:

El recurso destinado para construir el puente peatonal en Girón, presenta 3 inconvenientes: Su implantación está en un predio privado, el presupuesto no contempló el costo de soterrar una línea de alta tensión y el acero ha subido más del 50% en los últimos 12 meses.

Se recibió respuesta de la UMUS, indicando la imposibilidad de reprogramar del recurso del puente de Girón para ser invertido en adecuaciones, por no ser componente elegible.

Ante esta situación, se buscó otra alternativa, encontrando que la actualización tecnológica desplegada en el marco del convenio interadministrativo No. 577 suscrito entre AMB+AMBQ+ML, permite que no

Nit.830.507.387-3

sea necesario realizar las inversiones tecnológicas en patio taller de Piedecuesta, ya que la información se aloja en una nube y no en servidores como era requerido con tecnología Prodata.

Se han enviado comunicaciones a los municipios solicitando apoyo, sin respuesta a la fecha. El recurso del fondo de mantenimiento proveniente del recaudo de tarifa es insuficiente.

En Junta directiva se presentó la posibilidad de gestionar y apoyar la estructuración de proyectos desde el EG con los municipios para apalancamiento FES para las próximas vigencias. sin embargo la JD manifestó la imposibilidad de comprometer las decisiones de las próximas vigencias.

En reunión llevada a cabo el 24 de noviembre 2023 se solicitó a las administraciones entrantes de los municipios y la gobernación incluir en sus planes de desarrollo la posibilidad de gestionar recursos acorde a lo definido en el PND ley 2294 – 2023.

➤ Readecuación Fase I y II de patio taller de Piedecuesta:

Entregar el predio donde funciona el patio taller actualmente, implica la demolición y el retiro de las obras ejecutadas para llevar a cabo la operación (oficinas, pavimentos, tubería, postes, casetas, vehículos, y demás). En previa negociación con el dueño del predio, esta actividad no será requerida, en la medida que se dé cumplimiento a la entrega del predio a partir del 15 de noviembre de 2023. Ante esta situación se viene trabajando y solicitando al concesionario M5 Plus un plan para realizar el traslado antes del 31 de diciembre 2023.

Adicionalmente, se logró gestionar que el Banco Davivienda y Bancolombia trasladara los vehículos de movilizamos, una vez se surtió el proceso de liquidación. Nos encontramos en el proceso para que el único operador actual, pueda trasladarse al patio taller de Piedecuesta. El contrato de arriendo del predio (anillo vial) en el cual funciona el patio taller desde el inicio de la operación (2010) tiene una vigencia hasta el 15 de noviembre 2023

Al cierre de la vigencia 2023, se suscribió Otro Sí No.16 al contrato de concesión UNO con el operador Metrocinco Plus S.A. y acta 001 del Otro Sí No.16, mediante los cuales se acordó lo siguiente:

1. Levantar la suspensión transitoria del pago de liquidaciones correspondientes a períodos antes de pandemia.
2. Continuar con los pagos del déficit que se genere en 2023
3. Concertar la prioridad de los pagos en función de los recursos disponibles.
4. Metrocinco se comprometió a recibir de manera definitiva el patio taller ubicado en el portal del municipio de Girón y trasladarse desde el anillo vial antes del 31 de dic 2023
5. EN caso de que el operador no se traslade antes del 31 de enero 2024, deberá asumir el costo del arriendo y los demás costos que implique permanecer en el anillo vial.

2.3.2 GARANTIZAR LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO MASIVO. Se estimó un valor inicial aproximado de \$18.000.000.000. No obstante el resultado final del recurso girado por el Gobierno Nacional superó los 20 mil millones de pesos.

Nit.830.507.387-3

Para el cual se plantearon las siguientes acciones a desarrollar:

- Renegociar el único contrato de concesión vigente, para que se garantice la disponibilidad de 30 padrones en la troncal, liberando la alimentación con el fin de avanzar con la integración de rutas del TPC:
 - Con el recurso aprobado en PND 2023, garantizar el pago de la operación, previa renegociación contrato concesión:

Se realizaron 6 mesas de renegociación, acorde a lo establecido en Ley 2299 - 2023, se incluyeron varios temas: Análisis de las condiciones técnicas, económicas y de distribución de riesgos del contrato de concesión UNO; Análisis del déficit operacional generado en contrato de concesión UNO (Diagnóstico): Presentación del déficit generado y no pagado a la fecha, Aprobación de las partes del déficit generado y no pagado a la fecha; Análisis de la garantía única de cumplimiento, Análisis de las condiciones de ejecución, Propuestas para garantizar la reducción de los costos, y la continua y eficiente prestación del servicio público de transporte: Pago CAPEX y OPEX. Análisis de las diferentes alternativas y estudios con que cuentan las partes, Otros temas propuestos por los asistentes.

Actualmente se está a la espera de la respuesta del Banco para poder avanzar en la renegociación.

El recurso girado por el GN bajo ley 2299 se destinó en primera instancia, para cubrir el déficit actual (vigencia 2023) y la catorcena más antigua pendiente de pago (nov 2019) con el fin de darle flujo de caja al operador para que pueda reponer vehículos. Hoy se trabaja sobre una propuesta de recuperar 37 vehículos y continuar con los pagos del déficit operativo del sistema.

Del déficit inicial que

- Garantizar el funcionamiento del actual EG hasta su liquidación y construir una hoja de ruta con los sindicatos que permita la evaluación de la gestión de los funcionarios del E.G.
- Formular proyectos para nutrir FES, para que queden incluidos en los PDM 2024: Se tiene proyectado dejar estas líneas como recomendación en el empalme que se realice con la administración entrante.

Se solicitó apoyo a la UMUS para sentar en la mesa los municipios de Girón, Floridablanca y Piedecuesta. Como resultado se logró llevar a cabo la reunión de 24 de noviembre 2023

- Ceder contratos, convenios y acuerdos comerciales a la nueva figura jurídica: Se llevó la situación a asamblea de accionistas (23 agosto 2023). A la fecha se está a la espera del proceso en el concejo municipal de Bucaramanga.

2.3.4 COMPONENTE IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO – SITME

Para el cual se plantearon las siguientes acciones a desarrollar:

- Dar continuidad a la complementariedad con el TPC:

Nit.830.507.387-3

La complementariedad en un buen ejercicio que ha permitido al sistema brindar servicios, sin presentar déficit operativo. El riesgo se mantiene, no hay posibilidad de cubrir con otros operadores, depende de la voluntad de las empresas del TPC. Se implementó por acuerdos comerciales no contratos de concesión.

- Avanzar en los acuerdos de integración con el TPC (cuencas de los municipios):

Se implementó la integración con las empresas de Transcolombia (norte de Bga), Unitransa (Bga), Transpiedecuesta (Piedecuesta). EL proceso con Transcolombia y Transpiedecuesta ha sido exitoso, mientras que el proceso con Unitransa no se ha podido implementar, debido a que no hay voluntad de los propietarios de los vehículos.

- Avanzar convenio AMB + AMBQ + ML, para la implementación del SRCC:

Los resultados de la implementación del convenio han permitido evidenciar las ventajas de nube SITME para el sistema: No se requieren los altos costos de servidores, se puede ver en tiempo real las validaciones, recargas, venta de tarjetas, control de flota, recorridos, incumplimientos en despachos; Las actualizaciones permiten avanzar para realizar recargas en línea, con QR; no se requieren las inversiones tecnológicas para operar los patio talleres de Piedecuesta y Norte, no se requieren altos costos de infraestructura física de datos, porque se puede realizar en la nube, se logró hacer la transición utilizando los equipos heredados de TISA (evitando un detrimento fiscal), permitirá expandir los puntos de recarga externos (en 13 años solo han sido 60), Hoy Metrolínea está asumiendo un rol de operador, para lo cual, se requiere continuar con el acompañamiento de AMB y AMBQ mientras se estabiliza toda la operación asumiendo los costos fijos (este nuevo rol se propone sea la visión del nuevo ente gestor del SITME). Se espera realizar la ETLF de un modelo que pase de costos fijos a costos variables en tarifa.

- Estructurar tarifas diferenciales para la integración de servicios entre modalidades:

Se adelantó mesas de trabajo con Transmilenio, FDN, AMBQ para buscar alternativas y propuestas que permitan esta estructuración de tarifas diferenciales aplicadas en un modelo operativo integrado entre las modalidades de masivo y colectivo. Este trabajo se debe adelantar con el AMB dado que es la autoridad local en la materia. Actualmente se tiene una propuesta de alcance de FDN, y se solicitó apoyo y acompañamiento al AMB con el fin de lograr un acuerdo de confidencialidad para se pueda analizar el alcance de la herramienta (matriz OD y modelo transporte 4 etapas) con el fin de obtener propuesta económica y plazos para la ETLF de un sistema integrado con el TPC que resulte con la estructuración un CONPES, para apalancar los componentes de flota y hardware con recursos de cofinanciación.

- Integración de RAN con la troncal del masivo y Despacho alterno desde el Aeropuerto: Una vez se consolide del esquema integrado inicial, donde masivo pueda atender (BRT) la troncal y el TPC atiende las cuncas de los municipios, se podrá dar avanzar con la fase de integrar RAN

Nit.830.507.387-3

2.3.5 COMPONENTE PROVISIÓN DE FLOTA TIPOLOGÍA BRT PARA ATENDER LA TRONCAL EN UN SISTEMA INTEGRADO 100% CON EL TPC:

Para el cual se plantearon las siguientes acciones a desarrollar:

- E.T.L.F. de la figura jurídica requerida para provisión flota troncal, operación troncal, terminación carriles exclusivos troncales.

Frente a este componente, se le solicitó al AMB disponer mediante un acuerdo de confidencialidad de la herramienta de planificación con la que cuenta, es decir del modelo de transporte Urbano de 4 etapas en un convenio con el Ente Gestor que permita la estructuración de un sistema de transporte integrado en su totalidad. Se avanzó en varias mesas de trabajo contando con el acompañamiento de la UMUS.

3. RECOMENDACIONES GENERALES Y ACTIVIDADES PENDIENTES

- Se avanzó en la liquidación del convenio de cofinanciación suscrito en el año 2021, entre el Ministerio de Hacienda, Alcaldía de Bucaramanga y Metrolínea. El documento está en custodia de la doctora Natalia Rodríguez, directora administrativa y financiera, para enviar al ministerio de hacienda.
- Se requiere revisar lo acordado en otrosí Nro. 11 del convenio de cofinanciación inicial, el estableció que la duración del convenio de cofinanciación estaría sujeta a la realización del último aporte más doce (12) meses más.
- Se requiere revisar lo acordado en otrosí No. 12, el cual, estableció que la Nación haría el último desembolso en el año 2022, desembolso que no se ha realizado pero que a la fecha no se cuenta con reprogramación aprobada, por lo cual, se puede inferir que el convenio de cofinanciación finalizaría en diciembre de 2023.
- Se requiere reprogramar los aportes del convenio de la vigencia 2022, en función de las necesidades actuales del SITM Metrolínea descritas en la parte inicial del presente documento, debiendo realizar una modificación al Plan de Adquisición.
- Se requiere realizar el balance financiero de los aportes del convenio de financiación en su totalidad con el fin de verificar el cumplimiento del porcentaje de cofinanciación, es decir, garantizar el 70% como máximo por parte de la Nación y el 30% para las entidades territoriales, con el fin de dar cumplimiento a la normatividad en la materia.
- Se solicitó inicialmente a los ministerios de Hacienda y Transporte, ampliar el plazo del Convenio de Cofinanciación del proyecto del sistema integrado del servicio de transporte público urbano de pasajeros del área metropolitana de Bucaramanga, en dos años más.; no obstante a lo anterior, desde los ministerios se sugirió suspender el convenio de cofinanciación y el 29 de dic 2023 vía correo electrónico enviaron aprobación de documentos para recoger las firmas respectivas, proceso llevado a cabo en el momento de la elaboración del presente informe.

Nit.830.507.387-3

- Se requiere liquidar el contrato de concesión con la operadora Movilizamos S.A.
- Avanzar en la implementación del plan de acción formulado para garantizar la continuidad del servicio, formulado por el ente gestor en la presente vigencia, teniendo en cuenta las consecuencias del proceso llevado a cabo bajo ley 550.
- El plazo definido en los otrosí No. 11 y No. 12, no es suficiente para que se lleve a cabo la implementación TOTAL del plan de acción formulado por el Ente Gestor, con el fin de atender los dos principios fundamentales para garantizar la continuidad del servicio y dar uso a la infraestructura del sistema.
- A la fecha, no ha sido definida la situación jurídica actual del Ente Gestor – Metrolínea por parte del concejo del municipio de Bucaramanga, lo que probablemente, generará que se lleve la situación a una nueva asamblea de accionistas.
- Avanzar en la ETLF del SITME o de la segunda generación de concesiones, contando con el acompañamiento y apoyo del AMB y del Ministerio de Transporte, para lo cual se anexa propuesta de la FDN y solicitudes enviadas al AMB.
- Dar continuidad a las estrategias de complementariedad e integración, las cuales quedaron aprobadas por Junta Directiva de Metrolínea para toda la vigencia 2024 y avanzar en gestión para incrementar la retribución que tiene el sistema por el uso de la infraestructura, carriles, corredores y rutas.
- Dar continuidad al sistema de recaudo actual bajo, hasta que el AMB defina los nuevos estándares tecnológicos de un SRC acorde a la normatividad actual. Una vez sean definidos los nuevos estándares por la autoridad y se cuente con la ETLF, se podrá avanzar en las nuevas licitaciones para la prestación del servicio. Hay que tener en cuenta que la única concesión de operación actual va hasta febrero 2025, es decir, un año aproximadamente, a partir de la fecha de elaboración del presente informe.
- Se sugiere usar el saldo de los recursos girados por la nación en la vigencia 2023 para cubrir el déficit del sistema en 2024, acorde a lo definido en ley 2299 de 2023.
- Gestionar nuevos recursos territoriales que puedan cubrir el déficit operativo del sistema, el déficit del ente gestor y el mantenimiento o recuperación de la infraestructura que fue vandalizada desde el pasado paro nacional en la vigencia 2021. Para esto, es necesario, **en primera instancia gestionar con la nueva administración de Bucaramanga 2024-2027 la continuidad de los proyectos del plan de desarrollo municipal actual, especialmente el que apoya la tarifa subsidiada aprobada mediante acuerdo municipal 030, FES, apoyo al SITM y CLOBI** y que las nuevas administraciones territoriales que conforman el área metropolitana de Bucaramanga, **armonicen** sus nuevos planes de desarrollo municipal, con el desarrollo de un sistema integrado y la recuperación del servicio, acorde a lo establecido en el PND ley 2294 de 2023. Adicionalmente se propone sacar adelante un **proyecto metropolitano** para que el sistema pueda explotar la publicidad exterior de los vehículos que prestan el servicio

Nit.830.507.387-3

de transporte público de pasajeros en el SITME, al mismo tiempo que los municipios deben exonerar al sistema del pago de impuestos y tasas que estén establecidas por este concepto.

- Se requiere entregar el predio del patio taller provisional del anillo vial a más tardar el 31 de enero 2024, acorde a lo establecido en otrosí No.16 del contrato de concesión UNO y su acta No.001, para lo cual es importante hacer las gestiones necesarias con el operador Metro cinco plus y proceder a realizar un balance financiero para liquidar el contrato de arrendamiento del predio del anillo vial.
- Se requiere avanzar en la recuperación del carril exclusivo para el sistema Metrolínea. Esta acción ya fue solicitada en el último comité metropolitano de Movilidad sostenible adelantado en la vigencia 2023. La dirección de planeación de Metrolínea es la encargada de recaudar el acta del respectivo comité y hacerle seguimiento. Se acordó con la DTB y el AMB dar respuesta al oficio recibido desde el Ministerio de Transporte y la superintendencia de Transporte indicando la posición de cada entidad y solicitando la instalación de una mesa de trabajo.
- Se requiere liquidar los contratos del proyecto CLOBI vigencia 2023 acorde a lo definido en el proyecto con el municipio de Bucaramanga y realizar el trámite para la devolución del dinero no ejecutado del proyecto.
- Se requiere dar continuidad a la gestión iniciada en el 2023 para la entrega de predios y obras a cada municipio. Cabe resaltar, que en el 2023 se envió comunicación a cada municipio con la relación de los predios que aún están a nombre de Metrolínea y el procedimiento sugerido para que cada municipio inicie el respectivo trámite de oficio con la notaría que defina para este caso.
- Se requiere realizar la gestión para el desembolso de los recursos que fueron girados por la alcaldía de Bucaramanga en el mes de noviembre 2023 al FES, con el fin de cubrir los pagos de la operación.
- Se requiere pagar las cuentas pendientes de todos los beneficiarios del recaudo actual y del operador, que no han podido ser canceladas a la fecha de elaboración del presente informe, debido a los requerimientos de la Corficolombiana. Es importante avanzar rápidamente en su solución, dado que esta inacción puede generar una parálisis del servicio.
- Se requiere avanzar con la conciliación de cuentas de la empresa recaudadora del dinero y de los puntos externos y verificar el ingreso de los recursos a la fiducia con el fin de pagar las cuentas pendientes.
- Se sugiere cubrir las vacantes que se generaron, ante la renuncia del profesional especializado financiero y ambiental en la dirección de planeación y fortalecer esta área para sacar adelante los procesos que requiere el sistema en cuanto a las nuevas estructuraciones y balances de del convenio de cofinanciación.

4. RELACIÓN DE DOCUMENTOS QUE SE ENTREGAN CON EL PRESENTE INFORME

- *Anexos informe gerente Emilcen Jaimes: Contiene Informe gestión – SITM y Ente Gestor con corte a 31 de diciembre 2022, entregado por la gerencia anterior, la cual tuvo vigencia entre 2029 y 2022. Se adjuntan las siguientes carpetas entregadas:*
 - *Avalúo de concesiones.*
 - *Control de flota. Contiene acta y sus anexos para analizar la situación del control de flota y comunicaciones teniendo en cuenta la liquidación del concesionario TISA.*
 - *Estructuración SITM*
 - *Propuesta de recaudo*
 - *Proyección acta de liquidación Movilizamos*
 - *Reporte consolidado informe multas*
 - *Requerimientos portales en Operación*

- *Asamblea de accionistas No.34 llevada a cabo el 22 de agosto 2023:*
 - *Antecedentes causal de disolución*
 - *Concepto jurídico causal de disolución*
 - *Acta fracaso negociación ley 550*
 - *Estados financieros corte junio 2023*
 - *Comunicación causal disolución por no cumplimiento hipótesis negocio en marcha*
 - *Respuesta revisoría fiscal _ agosto 2018*
 - *Efectos de liquidación voluntaria*
 - *Comunicaciones de la Supertransporte en 2023*
 - *Hoja de ruta SITME y oficio de envío*
 - *Composición accionaria*
 - *Estatutos actualizados a 2018*
 - *Concepto obligaciones insolutas liquidación*
 - *Aportes socios*
 - *Composición accionaria*
 - *Conformación de accionistas*
 - *Evaluación de necesidades económicas del sistema*
 - *Oficio alcalde Bga*

- *CLOBI:*
 - *Contratos CLOBI*
 - *Documento técnico proyecto 2023*
 - *Presupuesto 2023*

- *Documentos del cargo:*
 - *Presupuesto: Detalle reserva presupuestales, pasivos exigibles, presupuesto apropiado por vigencia, presupuesto ejecutado por vigencia*
 - *Relación de bienes inmuebles*

Nit.830.507.387-3

- *Relación de recursos humanos*
- *Detalle de programas y proyectos con base en actual plan de desarrollo municipal*
- *Detalle de estudios sectoriales*
- *Contratación*
- *Relación reglamentos, manuales de organización y de procedimientos SIG*
- *Relación de políticas públicas*
- *Políticas de Gestión y desempeño*
- *Relación de sentencias y demandas*
- *Planes de mejoramiento*
- *Comité y Juntas Metropolitanas*
- *Sistemas de información*
- *Tablas de retención, inventario y transferencias*
- *Informes a cargo*
- *Temas prioritarios*

- **Formatos TALENTO HUMANO**
 - *No pendientes con la entidad*
 - *Devolución elementos de trabajo*
 - *Formato inventario documental*
 - *Acta de entrega del cargo*
 - *Declaración SIGEP*
 - *Declaración DIAN 2022*
 - *Declaración conflicto de intereses*

- **Gestiones para entrada en operación de Girón:**
 - *Ajuste operativo ingreso girón*
 - *Ajuste operativo para el esquema integrado Girón*
 - *Continuidad en la prestación del servicio*
 - *Informe complementariedad e integración*
 - *Invitación a presentar propuestas*
 - *Invitación mesa de trabajo integración uso de la infraestructura*
 - *Radicado 2019*
 - *Radicado 1059*
 - *Radicado 2187*
 - *Reiteración oficio radicado 1017 de fecha 28/11/2023*
 - *Respuesta oficio radicado 2067*
 - *Solicitud ampliación convenio 577*

- **Información entregada en empalme a la nueva administración de Bucaramanga 2024-2027:**
 - *Estado actual renegociación concesionario Metrocinco Plus*
 - *Reporte necesidades económicas del sistema*
 - *Reporte componente de operación_ director de operaciones*
 - *Estado de avance – estado actual_ Sandra Gelves*

Nit.830.507.387-3

- *UMUS – diapositivas déficit*
- *Informe de gestión 3 trimestre 2023*
- *Presentación UMUS*

- *Información financiera:*
 - *Laudos y procesos judiciales en curso y fallados*
 - *Saldos cuentas Metrolínea*

- *Informe sistema recaudo_ convenio 577*

- *Otro sí No. 16 contrato concesión UNO*

- *Acta 001 Otro sí No.16 contrato concesión UNO. Contiene compromiso del operador para hacer entrega del predio del patio taller provisional ubicado en el anillo vial a más tardar el 31 de enero 2024*

- *Actas de traslado y soportes del recurso girado por el G.N. bajo ley 2299 2023*

- *Actas mesas de renegociación con el operador Metro cinco Plus, según lo reglamentado en art.4 ley 2299 2023*

- *Plan de acción presentado para garantizar la continuidad del servicio, ante el Gobierno nacional.*

- *Proceso ley 550*



YOLIMA ESPINEL BLANCO
Gerente Metrolínea S.A.