

 ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA <small>BUCARAMANGA - FLORENCIA - GIRON - PEREQUISTA</small>	PROCESO GESTION JURIDICA Y CONTRACTUAL	CODIGO:GJC-FO-017
	ACUERDO.METROPOLITANO N° 012 (Septiembre 09 de 2019)	VERSION: 03

"POR MEDIO DEL CUAL SE CREA EL FONDO DE ESTABILIZACIÓN Y SUBVENCIÓN TARIFARIA DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO "METROLÍNEA", EN CUMPLIMIENTO AL PRINCIPIO DE SOSTENIBILIDAD DEL SISTEMA. EN LOS TÉRMINOS DE LA LEY 1955 DE 2019, ASÍ COMO DEL MARCO NORMATIVO BASE DEL PRESENTE ACUERDO, BUSCANDO LA EFICIENCIA DEL SISTEMA DE TRANSPORTE MASIVO PARA EL DEBIDO ACCESO AL MISMO POR PARTE DE LA COMUNIDAD QUE CONFORMA EL ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA"

LA JUNTA METROPOLITANA DEL ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA,

En uso de las atribuciones que le confiere las Leyes 1625 de 2013, Ley 1955 de 2019, Ley 86 de 1989, 105 de 1993, 336 de 1996, 310 de 1996, los Acuerdos Metropolitanos Nos. 011 de agosto 15 de 2017, 030 de diciembre 15 de 2017, 006 de 26 de junio de 2018 y 006 de 2019.

CONSIDERANDO:

1. Que el artículo 2 de la Constitución Política dispone: **"Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo."**

Las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias, y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de las particulares." Resalto fuera de texto.

2. Concordante con lo anterior en materia de servicios públicos, se dispone en el artículo 365 ibídem: **"Los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado. Es deber del Estado asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional."**

Los servicios públicos estarán sometidos al régimen jurídico que fije la ley, podrán ser prestados por el Estado, directa o indirectamente, por comunidades organizadas, o por particulares. En todo caso, el Estado mantendrá la regulación, el control y la vigilancia de dichos servicios. Si por razones de soberanía o de interés social, el Estado, mediante ley aprobada por la mayoría de las miembros de una y otra cámara, por iniciativa del Gobierno decide reservarse determinadas actividades estratégicas o servicios públicos, deberá indemnizar previa y plenamente a las personas que en virtud de dicha ley, queden privadas del ejercicio de una actividad lícita". Resalto fuera de texto.

3. Servicios públicos, entre los que se cuenta con el servicio de transporte urbano a través de varios modos de transporte como los sistemas masivos, los que fueron regulados en la Ley 86 de 1989 **"Por la cual se dictan normas sobre sistemas de servicio público urbano de transporte masivo de pasajeros y se proveen recursos para su financiamiento"**, Disponiendo: **"Art. 1º. La política sobre sistemas de servicio público urbano de transporte masivo de pasajeros deberá orientarse a asegurar la prestación de un servicio eficiente que permita el crecimiento ordenado de las ciudades y el uso racional del suelo urbano, con base en los siguientes principios:**

1. **Desestimular la utilización superflua del automóvil particular.**
2. **Mejorar la eficiencia en el uso de la infraestructura vial actual mediante la regulación del tráfico; y**
3. **Promover la masificación del transporte público o través del empleo de equipos eficientes en el consumo de combustibles y el espacio público"**.

"Artículo 2º Para efectos de la presente Ley se define como sistema de servicio público urbano de transporte masivo de pasajeros el conjunto de predios, equipas, señales, paraderos, estaciones e infraestructura vial utilizados para satisfacer la demanda de transporte en un área urbana por medios de transporte sobre rieles u otro modo de transporte".

“Artículo 14. Las tarifas que se cobren por la prestación del servicio de transporte masivo deberán ser suficientes para cubrir los costos de operación, administración, mantenimiento, y reposición de los equipos. En ningún caso el Gobierno nacional podrá realizar transferencias para cubrir estos costos”. Resalto y subrayas fuera de texto.

4. Que la Ley 105 de 1993 “Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones.”, contempló en su artículo 2º, los principios fundamentales del transporte y en su artículo 3º, los Principios del transporte público: **“El transporte pública es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada uno de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios sujeta a una contraprestación económica y se regirá por los siguientes principios:**

1. DEL ACCESO AL TRANSPORTE:

El cual implica:

- a. **Que el usuario pueda transportarse a través del medio y moda que escoja en buenas condiciones de acceso, comodidad, calidad y seguridad.**
- b. **Que los usuarios sean informados sobre los medios y modos de transporte que le son ofrecidos y las formas de su utilización.**
- c. **Que las autoridades competentes diseñen y ejecuten políticas dirigidas a fomentar el uso de los medios de transporte, racionalizando los equipos apropiados de acuerdo con la demanda y propendiendo por el uso de medios de transporte masivo.**
- d. **Que el diseño de la infraestructura de transporte, así como en la provisión de los servicios de transporte público de pasajeros, las autoridades competentes promuevan el establecimiento de las condiciones para su uso por los discapacitados físicos, sensoriales y psíquicos.**

(...)” Resalto y subrayas fuera de texto.

5. Que la Ley 336 de 20 de diciembre de 1996 “Por la cual se adopta el Estatuto Nacional de Transporte”, dispone: ART. 2º. **“La seguridad especialmente la relacionada con la protección de los usuarios, constituye prioridad esencial en la actividad del Sector y del Sistema de Transporte”;** ART. 3º. **“Para los efectos pertinentes, en la regulación del Transporte público las autoridades competentes exigirán y verificarán las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas para garantizarle a los habitantes la eficiente prestación del servicio básico y de los demás niveles que se establezcan al interior de cada Modo, dándole prioridad a la utilización de medios de transporte masiva. En todo caso, el Estado regulará y vigilará la industria del transporte en los términos previstos en los artículos 333 y 334 de la Constitución Política”.** ART. 4º. **El transporte gozará de la especial protección estatal y estará sometido a las condiciones y beneficios establecidos por las disposiciones reguladoras de la materia, las que se incluirán en el Plan Nacional de Desarrollo, y como servicio público continuará bajo la dirección, regulación y control del Estado, sin perjuicio de que su prestación pueda serle encomendada a los particulares”.** ART. 5º. **“El carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado que la ley le otorga a la operación de las empresas de transporte público, implicará la prelación del interés general sobre el particular, especialmente en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el Reglamento para cada Modo”.** ART. 8º. **“Bajo la suprema Dirección y Tutela Administrativa del Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte, las autoridades que conforman el Sector y el Sistema de transporte serán las encargadas de la organización, vigilancia y control de la actividad transportadora dentro de su jurisdicción y ejercerán sus funciones con base en los criterios de colaboración y armonía propios de su pertenencia al orden estatal (...)”** ART. 85 **“Cuando la Nación y sus entidades descentralizadas cofinancien o participen con aportes de capital, en dinero o en especie, en la solución de Sistemas de Transporte Masivo de Pasajeros, deberá el Ministerio de Transporte y la Dirección Nacional de Planeación evaluar y conceptuar: (...) La minuta de la Sociedad por acciones que se constituya como titular del Sistema de Transporte; (...), Cualquier cambio o modificación al proyecto”.**

 ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA <small>BUCARAMANGA - FLORENCIA - OROQUENA - PIEDRASALTA</small>	PROCESO GESTION JURIDICA Y CONTRACTUAL	CODIGO:GJC-FO-017
	ACUERDO METROPOLITANO N° 012 (Septiembre 09 de 2019)	VERSION: 03

6. Que la Ley 310 de agosto 6 de 1996, en su artículo 1º. Dispone: **"El área de influencia de un Sistema de Servicio Público Urbano de Transporte Masivo de Pasajeros, estará comprendida por las áreas urbanas, suburbanas y por los municipios a los cuales el sistema sirve de interconexión directa o indirecta."** Resalto y subrayas fuera de texto.

7. Qué mediante Documento CONPES 3167 de mayo 23 de 2002, se estructuró la POLÍTICA PARA MEJORAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO DE PASAJEROS, la que busca entre otras, "(...) c) romper la inercia que motiva la preferencia de las administraciones locales por la expansión de la capacidad de la infraestructura frente a la adopción de soluciones operativas de menor costo y alta impacto; d) incentivar el uso eficiente del automóvil en zonas urbanas y a la vez ofrecer alternativas a los usuarios para utilizar el transporte público urbano en condiciones de velocidad y comodidad adecuadas; e) apoyar iniciativas de las ciudades en proyectos de transporte pública basados en la utilización de vías exclusivas de buses, siempre y cuando el tamaño de la población y las niveles de demanda así lo ameriten y se consideren integralmente los aspectos de diseño y operación con los de infraestructura f) **desarrollar un marco regulatorio enfocado a optimizar la participación privada y sostenibilidad de los sistemas usando estímulos económicos adecuados;** y g) adecuar las servicios a las necesidades de las usuarios, valorando la percepción que ellos tienen de los sistemas de transporte."¹

8. Que mediante Documento CONPES 3260 de diciembre 15 de 2003 se dispuso "Política Nacional de Transporte Urbano y Masivo", edificada en "De persistir la situación actual del transporte público colectivo de pasajeros, sus deficiencias seguirán limitando los niveles de productividad urbana y de calidad de vida en las grandes ciudades. Bajo este escenario se prevé que la demanda de transporte público disminuya, al menos en términos relativos a otros modos, debido a la mala calidad del servicio actual reflejado principalmente en altas tiempos de viaje, elevados niveles de accidentalidad e inseguridad, creando presiones sobre las autoridades locales para subir las tarifas y cubrir los altos e ineficientes costos de operación, sin que haya una mejora en la calidad del servicio. Así mismo, en el largo plazo, en la mayoría de las ciudades se presentará la tendencia a aumentar los niveles de propiedad y uso del automóvil privado incrementando la congestión de las ciudades.

*En consecuencia, las Autoridades de Transporte deben promover que los sistemas de transporte público de pasajeros de las principales ciudades del país **conservan su demanda y atraigan nuevos usuarios, mediante el diseño y ejecución de medidas que prioricen el transporte público y mejoren su calidad.** El reto de las ciudades colombianas es reducir la tendencia a la utilización ineficiente del automóvil particular promoviendo que la movilidad de las personas se fundamente en la utilización de los vehículos de transporte público, y en las vehículos y modos de transporte no motorizados"*²

9. Que para el caso específico del Área Metropolitana de Bucaramanga, la Junta Metropolitana de Bucaramanga, mediante los Acuerdos Metropolitanos Nos. 009 de 24 de Octubre de 2001 y No. 008 de junio 11 de 2003 **constituyeron el Área Metropolitana de Bucaramanga como Autoridad de Transporte Público Metropolitano en el ámbito de su jurisdicción,** con funciones de organización, planeación, control y vigilancia de la actividad transportadora en los municipios bajo su jurisdicción; igualmente se le facultó como autoridad de Transporte Masivo en los municipios que la conforman.

10. Que la Constitución de Autoridad de Transporte del AMB, se hincó en vigencia de la Ley de Áreas para la época, Ley orgánica 128 de 1994 y teniendo en cuenta la previsión contenida en el artículo 10 del Decreto 170 de febrero 5 de 2001, así como en lo dispuesto en los Decretos 172 y 175 de 2001.

11. Acuerdo Metropolitano No. 009 de 24 de octubre de 2001 que fundamenta entre otros, el ejercicio de AUTORIDAD DE TRANSPORTE METROPOLITANO, numeral 5º. "Que mediante

¹ Pág. 22

² Págs. 7, 8

 ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA <small>BUCARAMANGA - FLORIDABLANCA - GIRON - PEDEBUELA</small>	PROCESO GESTION JURIDICA Y CONTRACTUAL	CODIGO:GJC-FO-017
	ACUERDO METROPOLITANO N° 012 (Septiembre 09 de 2019)	VERSION: 03

Acuerda Metropolitana Na. 008 de 14 de marza de 2000 se definieran las hechas metrapalitanos, entre otras dispasicianes, y en el artículo 8º. Numeral 6º, se considerará como hecho metrapalitoná: "El mejoramiento de la movilidad Urbana como fundamenta de la productividad del Área Metropolitana dando prioridad al transparte pública y disminuyenda el uso del automóvil privado", fundamento que al igual se contiene en el numeral 4º. Del Acuerdo Metropolitano No. 008 de junio 11 de 2003.

12. Que el Ministerio de Transporte, mediante Resolución No. 002033 de 5 de agosto de 2004, en virtud de la previsión contenida en el art. 86 de la Ley 336 de 1996, dispuso en su artículo 1º: "Aprabar como Autoridad de Transporte **para la administración del Sistema de Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros, para Bucaramanga y su Área Metropolitana a la entidad denominada "Área Metropolitana de Bucaramanga"**."
13. Ejercicio de AUTORIDAD DE TRANSPORTE que se recoge a hoy, en la nueva Ley orgánica de áreas LEY 1625 de 2013, que dispone: "Art. 2º. **OBJETO DE LAS ÁREAS METROPOLITANAS.** Las Áreas Metropolitanas son entidades administrativas de derecho público, formadas por un conjunto de dos o más municipios integrados alrededor de un municipio núcleo, vinculados entre sí por dinámicas e interrelaciones territoriales, ambientales, económicas, sociales, demográficas, culturales y tecnológicas que para la programación y coordinación de su desarrollo sustentable, desarrollo humano, ordenamiento territorial y racional prestación de servicios públicos requieren una administración coordinada. **ARTÍCULO 6o. COMPETENCIAS DE LAS ÁREAS METROPOLITANAS.** Son competencias de las Áreas Metropolitanas sobre el territorio puesto bajo su jurisdicción, además de las que les confieran otras disposiciones legales, las siguientes: (...) a) Programar y coordinar el desarrollo armónico, integrada y sustentable de los municipios que la conforman; b) Racionalizar la prestación de servicios públicos a cargo de los municipios que la integran, y si es del caso, prestar en común algunos de ellos; podrá participar en su prestación de manera subsidiaria, cuando no exista un régimen legal que regule su prestación o cuando existiendo tal regulación, se acepte que el área metropolitana sea un prestador oficial o autorizada (...). Resalto fuera de texto. **ARTÍCULO 7o. FUNCIONES DE LAS ÁREAS METROPOLITANAS.** De conformidad con lo establecido en el artículo 319 de la Constitución Política, son funciones de las Áreas Metropolitanas, además de las conferidas por otras disposiciones legales, las siguientes: a) Identificar y regular los Hechos Metropolitanos, de conformidad con lo establecido en la presente ley; (...) f) Coordinar, racionalizar y gestionar las servicios públicos de carácter metropolitano; si a ello hubiere lugar, podrá participar en su prestación de manera subsidiaria cuando no exista un régimen legal que regule su prestación o cuando existiendo tal regulación, se acepte que el área metropolitana sea un prestador oficial o autorizado; (...) m) Formular la política de movilidad regional, en el marco del Plan Estratégico Metropolitano de Ordenamiento Territorial, de conformidad con la jurisdicción de los hechos metropolitanos; n) Ejercer la función de autoridad de transporte pública en el área de su jurisdicción de acuerdo con la ley, las autorizaciones y aprobaciones otorgadas conforme a ella; o) Formular y adoptar instrumentos para la planificación y desarrollo del transporte metropolitano, en el marco del Plan Estratégico Metropolitano de Ordenamiento Territorial; p) Planificar la prestación del servicio de transporte público urbana de pasajeros en lo que sea de su competencia, para la integración física, operacional y tarifaria de los distintos modos de transporte, en coordinación con los diferentes Sistemas de Transporte Masivo, los SIT y las Sistemas Estratégicas de Transporte, donde existan (...). **ARTÍCULO 9o. RELACIONES ENTRE EL ÁREA METROPOLITANA, LOS MUNICIPIOS INTEGRANTES Y OTRAS ENTIDADES.** En el marco de las funciones establecidas por la Constitución Política y la ley, las Áreas Metropolitanas se ocuparán de la regulación de los hechos metropolitanos, y de aquellos aspectos que por sus atribuciones o competencias le sean asignadas por ley; en consecuencia, este será el marco de actuación de los alcances de su intervención y de la utilización de los distintos recursos. (...), **ARTÍCULO 10. HECHOS METROPOLITANOS.** Para los efectos de la presente ley, constituyen hechos metropolitanos aquellos fenómenos económicos, sociales, tecnológicos, ambientales, físicos, culturales, territoriales, políticas o administrativas, que afecten o impacten simultáneamente a dos o más de los municipios que conforman el Área Metropolitana (...)" Resalto fuera de texto.
14. Que, en consonancia con los numerales 9 a 13 del presente acuerdo, la MOVILIDAD METROPOLITANA es un hecho metropolitano, aspecto que fuera reiterado mediante ACUERDO

 ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA <small>BUCARAMANGA - FLORIDABLANCO - GIRÓN - PASOQUEVEDA</small>	PROCESO GESTIÓN JURÍDICA Y CONTRACTUAL	CODIGO: GJC-FO-017
	ACUERDO METROPOLITANO N° 012 (Septiembre 09 de 2019)	VERSION: 03

METROPOLITANO No. 013 de Diciembre 27 de 2011 "Par el cual se modifica el Acuerdo 008 de 2000, se adapta la revisión del Componente de Ordenamiento Físico-Territorial del Plan Integral de Desarrollo del Área Metropolitana de Bucaramanga, se definen las directrices para la estructura territorial, las lineamientos de ordenamiento metropolitano para los Planes de ordenamiento territorial de los municipios, **los hechos metropolitanos y se establecen las normas obligatoriamente generales para los municipios que conforman el Área**". Resalto fuera de texto.

15. Acuerdo Metropolitano No. 013 de 2011, que en su artículo 8º. Numeral 5º, señaló como Políticas del ordenamiento físico: "El mejoramiento de la movilidad urbana como fundamenta de la productividad del Área Metropolitana da prioridad al transporte Público y disminuyendo el uso del automóvil privada"; ART. 11 se dispuso de las directrices de los Hechos Metropolitanos, entre las que se cuenta con "MOVILIDAD METROPOLITANA" y en su ART. 23 "LOS CRITERIOS PARA ASEGURAR LA MOVILIDAD METROPOLITANA. La movilidad metropolitana se garantiza con la construcción y optimización del sistema vial metropolitano y la puesta en funcionamiento del Sistema Integrado de Transporte SIT.

El sistema vial metropolitano está constituido por las vías que soportan los corredores de transporte masivo, las vías clasificadas como primarias, secundarias y terciarias, las vías especializadas en transporte de carga, así como las vías expresas que aseguran la articulación funcional de los centros urbanos que conforman el Área Metropolitana.

También forman parte de este sistema las afectaciones y seguros de suelo para dichas vías metropolitanas.

La puesta en funcionamiento del Sistema Integrado de Transporte SIT implica su planificación, la construcción de los corredores que se utilizarán, la promoción y gestión de la empresa administradora y la definición y el manejo de las rutas alimentadoras de dicho sistema, por parte del Área Metropolitana (...)". Resalto fuera de texto.

16. Que el Plan Maestro de Movilidad del Área Metropolitana de Bucaramanga, formulado en el año 2011, define como área de acción el fortalecimiento del transporte público, reconoce que el transporte público es el modo que mejor responde a los criterios de sostenibilidad por lo que es importante que como parte del proceso de planeación de la movilidad se reconozca esta importancia y se definan acciones para su fortalecimiento.
17. Que el propio Plan Maestro de Movilidad del Área Metropolitana definió como Proyecto la Consolidación del Sistema Integrado de Transporte Masivo y como objetivo de dicho Proyecto la implementación total del sistema integrado de transporte masivo para el área metropolitana de Bucaramanga.
18. Que, por la implementación total, el Plan Maestro entiende la ejecución de las denominadas cuatro fases del sistema, incluyendo la prestación del servicio en el Municipio de Girón y la cuenca norte del Municipio de Bucaramanga, lo que representaría el 66 por ciento de la cobertura total, inicialmente contemplada en el Plan Maestro de movilidad proyectado al año 2030.
19. Que adicionalmente el Plan Maestro propuso la implementación del Sistema Integrado de Transporte Público SITP, integrando el SITM con el transporte convencional y pasando de una cobertura proyectada del 66 por ciento a la cobertura total del 100 por ciento.
20. Que en atención a las normas anteriormente reseñadas, así como las políticas en materia de transporte contenidas en la Ley y Documentos CONPES, METROLÍNEA S.A., como titular del SITM, procedió a suscribir los contratos de concesión para la operación control y recaudo del SITM así: i) Contrato No. 1 de 19 de enero de 2008 suscrito con METROCINCO PLUS S.A., con una cobertura del 59% del área concesionada (66%) y contenida en Anexo No. 1; ii) Contrato No. 2 de 8 de Febrero de 2008, suscrito con MOVILIZAMOS, con una cobertura de 41% del 66%; iii) Contrato de Concesión del Sistema de Recaudo y Control del Sistema Integrado de Transporte Masivo del Área Metropolitana de Bucaramanga, suscrito con TRANSPORTE

 ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA <small>BUCARAMANGA - FLORENCIANGA - GIRON - PIEDICRESTA</small>	PROCESO GESTION JURÍDICA Y CONTRACTUAL	CODIGO: GJC-FO-017
	ACUERDO METROPOLITANO N° 012 (Septiembre 09 de 2019)	VERSION: 03

INTELIGENTE TISA S.A. el 8 de Octubre de 2007. Contrato que cubre el 100% del 66% concesionado.

21. Que el inicio de la operación comercial fue el 28 de febrero de 2010.
22. Que la cláusula 71 de los contratos de concesión para la operación del SITM METROLÍNEA, contempló como Principios Básicos del Marco Económico de cada uno de los contratos: *"El marco económico del contrato, la interpretación de las cláusulas que lo regulan, y el ejercicio de las facultades, obligaciones y derechos que se confiere a cada una de las partes, se orientará al cumplimiento de los siguientes principios: a) Auto sostenibilidad del Sistema Metrolínea en el tiempo. El Sistema Metrolínea deberá ser permanentemente autónoma en sus flujos, de manera que no requiera en el tiempo ningún tipo de subsidio externo a la operación para remunerar a todos los agentes del Sistema Metrolínea. Para este efecto, la tarifa al usuario reflejará en todo momento los Egresos Básicos del Sistema Metrolínea; b) Auto sostenibilidad de servicios adicionales. Las servicios que se adicionen, integren o coordinen al Sistema Metrolínea a ser operados por los actuales o nuevas concesionaria, por efectos de aumento de la demanda, necesidad de mejorar la calidad del servicio, incorporación de nuevas vías u otros efectos para el funcionamiento de servicios troncales, pre troncales o alimentadores, deberán ser económicamente sostenibles. c) Auto sostenibilidad del Sistema Metrolínea por integración de otros modos o sistemas de transporte: La integración de otros modos de transporte o sistemas de transporte al Sistema Metrolínea no podrán afectar la auto sostenibilidad del Sistema Metrolínea, para lo cual Metrolínea S.A. realizará las estudios pertinentes para la incorporación del nuevo sistema. d) Casteabilidad de la Tarifa al Usuario. Con sujeción a la aplicación previa de los demás principios, la tarifa al usuario deberá considerar la capacidad de pago del usuario y ser competitiva con los sistemas de transporte análogos o sustitutos que se encuentren vigentes en cada momento durante la vigencia del contrato. e) Tarifa Técnica: Corresponde a una tarifa de equilibrio, técnicamente estructurada, que refleja las costas de la implementación, puesta en marcha, operación, mantenimiento y escalabilidad del Sistema Metrolínea, representada por los pagos a todos los agentes que hacen parte de éste. Es el resultado aritmético de dividir la sumatoria de los egresos representados por la participación a los agentes del Sistema Metrolínea entre el total de viajes que constituyen paga, en un período de tiempo determinada. f) Tarifa Diferencial: Corresponde a la menor tarifa personalizada que pagarán los estudiantes, las discapacitados y los adultos mayores en consideración a sus condiciones especiales, técnicamente estructurada"*. Resalto fuera del texto.
23. Que no obstante lo anterior OIEZ años después de la entrada en operación del SITM, la cobertura de este no supera el 39 por ciento, 27 puntos por debajo de lo inicialmente proyectado, aún no presta servicio en el Municipio de Girón, ni abarca la totalidad de la cuenca Norte del Municipio de Bucaramanga y muy lejos del propósito del 100% de integración bajo un futuro SITP.
24. Que se viene presentando la reducción del uso del SITM, por causas tales como: i) deficiente cobertura y servicio; ii) incremento del uso de los vehículos particulares; iii) transporte informal, iv) mototaxismo, las que conllevan a la congestión, desmejorando la calidad del aire de la ciudad e impactando negativamente en la salud pública y la calidad de vida de los habitantes del Área Metropolitana.
25. Que mediante Sentencia proferida el treinta (30) de abril de dos mil trece (2013) por el Juzgado Cuarto de Descongestión del Circuito Judicial Administrativo de Bucaramanga dentro de la Acción Popular con radicado N° 680013331013-2010-00412-00 ordenó a los Alcaldes de los municipios que integran el área metropolitana de Bucaramanga adelantar medidas que conlleven a contrarrestar la práctica del mototaxismo.
26. Que un SITM que ofrezca un servicio de calidad y cobertura metropolitana es esencial para que los ciudadanos no opten por el uso del transporte informal.
27. Que en el marco del plan de adquisiciones para la infraestructura del SITM METROLÍNEA, en el primer trimestre de 2020 estarán culminados para entrar en operación los portales y

 ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA <small>BUCARAMANGA - FLORIDABLANCA - GIRÓN - PIEDRECUESTA</small>	PROCESO GESTIÓN JURÍDICA Y CONTRACTUAL	CODIGO: GJC-FO-017
	ACUERDO METROPOLITANO N° 012 (Septiembre 09 de 2019)	VERSION: 03

estaciones de Piedrecuesta, Girón y el Portal Norte de Bucaramanga, que representan una inversión de recursos públicos de NOVENTA Y TRES MIL CIENTO SIETE MILLONES CUATROCIENTOS CINCUENTA MIL TRESCIENTOS OCHENTA Y DOS PESOS (\$93.107.450.382), conforme a certificación expedida a Julio 30 de 2019, conforme certificación anexa a julio 30 de 2019 (anexo 1), lo que permitirá ampliar la cobertura del Sistema hacia el Municipio de Girón y la zona Norte de Bucaramanga y optimizar el servicio en el Municipio de Piedrecuesta, no obstante persiste como pendiente la financiación de las obras requeridas para culminar la construcción de la Estación de Cabecera de Floridablanca, que resulta esencial para optimizar la eficiencia de las operaciones del transporte masivo.

28. Que teniendo en cuenta las situaciones que se venían presentando en los Sistemas Masivos, el Legislador en las Bases del Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018 "Todos por un Nuevo País", el cual hace parte integral de la Ley 1753 de 2015 conforme lo establece el artículo 2º al respecto, dentro del desarrollo de la estrategia transversal denominada Competitividad Estratégica e infraestructura, en el capítulo "Servicios de transporte de calidad para todos", se indicó que el "Gobierno Nacional, teniendo en cuenta que el transporte público es considerado el eje estructurador de la movilidad, tiene a su cargo: "realizar una revisión detallada del estado y condiciones de implementación de los sistemas de transporte que cofinancia, desde el punto de vista de infraestructura, financiero, operacional e institucional, con el objeto de definir para cada uno el plan de acción correspondiente, que logre su operación de manera eficiente y en condiciones adecuadas para los usuarios. En este sentido, para el Gobierno Nacional es de vital importancia consolidar los SITM, los SETP, los SITP y los SITR que se encuentran hoy en operación, implementación o estructuración, definiendo como meta principal la prestación de servicios de transporte público de pasajeros en condiciones de calidad y con estándares de servicio adecuados para los distintos territorios buscando la integración con modos alternativos no motorizados y con otras modalidades de transporte (...)"

29. Ley 1753 de 2015, que en su artículo 31 dispuso: **FINANCIACIÓN DE SISTEMAS DE TRANSPORTE. Modifíquese el artículo 14 de la Ley 86 de 1989, el cual quedará así:**

"Artículo 14. Los sistemas de transporte deben ser sostenibles. Para ello las tarifas que se cobren por la prestación del servicio de transporte público de pasajeros, sumadas o otras fuentes de financiación de origen territorial si los hubiere, deberán ser suficientes para cubrir los costos de operación, administración, mantenimiento, y reposición de los equipos. En ningún caso el Gobierno nacional podrá realizar transferencias para cubrir estos costos. Lo anterior, sin perjuicio de que las entidades territoriales y/o el Gobierno nacional, dentro del Marco de Gasto de Mediano Plazo, en los casos en que cofinancie estos sistemas, puedan realizar inversiones en la etapa pre operativa en infraestructura física y adquisición inicial total o parcial de material rodante de sistemas de metro o de transporte férreo interurbano de pasajeros incentivando la incorporación de tecnologías limpias y la accesibilidad a los vehículos para personas con movilidad reducida; estrategias de articulación y fomento de la movilidad en medios no motorizados, así como implementación de sistemas de recaudo, información y control de floto que garanticen la sostenibilidad del Sistema".

30. Que en virtud de la Ley 1753 de 2015 Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018, el Ministerio de Transporte, Ministerio de Hacienda y Crédito Público, Superintendencia de Puertos y Transporte, Procuraduría General de la Nación, Departamento Nacional de Planeación, expidieron las circulares conjuntas Nos. 20164000391331 de 31-08-2016; 20161010404321 de 30-09-2016 y 20172100290221 de 21-07-2017, por la cuales se expone la necesidad de la integración de los servicios como condición que propende por la realización del principio del acceso al transporte, sostenibilidad del sistema y mitigar la sobreoferta de transporte público colectivo en aspectos tales como: i) la superposición de rutas (paralelismo), ii) Prestación de servicios y iii) trazados no autorizados. De igual manera se propone la reestructuración técnica, legal y financiera que se evidencien necesarias en los procesos de integración y/o complementariedad, señalando la necesidad de establecer políticas, metas y/o acciones que mitiguen las condiciones actuales de los sistemas y mejoren el panorama de sostenibilidad y del servicio al usuario que proveen dichos sistemas, señalando como un actor principal la

 ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA <small>BUCARAMANGA - FLORANZANA - OMAH - PIEDICHA</small>	PROCESO GESTION JURIDICA Y CONTRACTUAL	CODIGO:GJC-FO-017
	ACUERDO METROPOLITANO N° 012 <small>(Septiembre 09 de 2019)</small>	VERSION: 03

autoridad local, según se dispone en el artículo 311 de la Constitución Política y en los artículos 8 y 60 de la Ley 336 de 1996, Sentencia T-604 de 1992 de la Corte Constitucional.

31. Que en virtud de las normativas expuestas a los numerales 28 a 30 del presente acuerdo, la Junta Metropolitana del Área Metropolitana de Bucaramanga, mediante Acuerdos Metropolitanos Nos.-011 de Agosto 15 de 2017, 030 de Diciembre 15 de 2017, 006 de 26 de Junio de 2018 y 006 de 2019, contempló como instrumento de planificación en materia de transporte Metropolitano, la integración física, operacional y tarifaria de los diferentes modos de transporte, señalando en principio los objetivos, condiciones e integración de manera gradual a través de un sistema de complementación del TPC a las rutas del sistema de transporte masivo, que a hoy no se encuentran cubiertas por los concesionarios, dentro de ese escenario geográfico del 66% concesionado.
 32. Que hasta la fecha la operación del SITM ha generado un déficit en el Fondo General del Sistema, por una diferencia negativa entre la tarifa al usuario y la tarifa técnica, generando unas cuentas por pagar de alto valor a los concesionarios y demás actores del SITM las que a 29 de julio de 2019 asciende a la suma de TREINTA Y CINCO MIL CUATROCIENTOS OCHENTA Y SEIS MILLONES QUINIENTOS CINCUENTA Y SEIS MIL OCHOCIENTOS TREINTA Y NUEVE PESOS (\$35.486.556.839), (Anexo 2), lo que pone en riesgo su operación y sostenibilidad en el mediano plazo, perjudicando eventualmente el uso de la infraestructura desarrollada, la ampliación de la cobertura y la posibilidad de un esquema complementariedad con el transporte público colectivo que mejore el servicio público de transporte.
 33. Que Metrolínea S.A. a hoy se encuentra en mesas de trabajo para la construcción de un modelo de complementariedad operativo para cubrir las rutas del SITM, en el marco de los Acuerdos Metropolitanos relacionados al numeral 30 de los considerandos del presente acuerdo, con el único fin de cubrir el 66% a hoy concesionado, en aras de mejorar el servicio de transporte público y hacer pleno uso de la nueva infraestructura, no obstante persiste la diferencia negativa entre la tarifa al usuario proyectada y la tarifa técnica.
 34. Que el mejor servicio no necesariamente tiene porque llevar el Sistema a cerrar la brecha entre la tarifa al usuario y la tarifa técnica, pues la Ley vigente reconoce que los sistemas de transporte en Colombia no deben ser auto sostenibles sino sostenibles y pueden ser objeto de otras fuentes de financiación diferentes a la tarifa del usuario, conforme el marco que ha venido señalando en el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2024.
 35. Principio de Sostenibilidad que se replica en el artículo 98 de la Ley 1955 de 2019 "Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad", por el cual se modifica el artículo 14 de la Ley 86 de 1989 "**Sostenibilidad de Sistemas de Transporte. Los sistemas de transporte colectivo y masiva deben ser sostenibles basados en la calidad en la prestación del servicio y en el control de la ilegalidad y la informalidad por parte de las entidades territoriales. Para ello las tarifas que se cobren por la prestación del servicio, sumadas a otras fuentes de pago de origen territorial si las hubiere, deberán ser suficientes para cubrir los costos de operación, administración, mantenimiento, y reposición de los equipos. En ningún caso el Gobierno nacional podrá realizar transferencias para cubrir los costos de operación, administración y mantenimiento.**
- Los contratos de concesión y operación deben contemplar el concepto de sostenibilidad, y para el efecto se podrán realizar las modificaciones contractuales a que haya lugar". Resalto y subrayas fuera de texto.*
36. Que en concordancia con lo anterior para la implementación exitosa tanto de los portales como de la integración del Transporte Público Colectivo, mediante la complementariedad al SITM respecto a la actual cobertura concesionada del 66%, para alcanzar sus propósitos en favor de la calidad y la cobertura del SITM, **se requiere garantizar la sostenibilidad del Sistema con recursos diferentes a los de la tarifa al usuario.**
 37. Que el artículo 97 de la Ley 1955 de 2019, contempla "**Otras Fuentes de Financiación para los Sistemas de Transporte**". "*Con el objeto de contribuir a la sostenibilidad de los sistemas de*

 ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA <small>BUCARAMANGA - FLORIDABLANCA - ORCA - REDEQUESTA</small>	PROCESO GESTION JURIDICA Y CONTRACTUAL	CODIGO:GJC-FO-017
	ACUERDO METROPOLITANO N° 012 (Septiembre 09 de 2019)	VERSION: 03

transporte, a la calidad del servicio y de su infraestructura, incrementar la seguridad ciudadana, la atención y protección al usuario, al mejoramiento continuo del sistema y contar con mecanismos de gestión de la demanda, las entidades territoriales podrán establecer recursos complementarios a los ingresos por recaudo de la tarifa al usuario, que podrán ser canalizados a través de fondos de estabilización y subvención. Las fuentes podrán ser las siguientes:

- 1. Recursos propias territoriales.** Las autoridades de los departamentos, municipios, distritos a áreas metropolitanas podrán destinar recursos propios, incluyendo rentas y recursos de capital. La decisión anterior se adoptará mediante decreto municipal, distrital o mediante acuerdo metropolitano, el cual deberá contener como mínimo la destinación de los recursos, la fuente presupuestal y la garantía de la permanencia en el tiempo de los recursos, así como contar con concepto del Confis territorial o quien haga sus veces, y estar previstos en el Marco de Gasto de Mediano Plazo territorial con criterios de sostenibilidad fiscal (...). Resalto fuera de texto
38. Que para garantizar la sostenibilidad del SITM, dentro de un modelo de complementariedad operativa con el transporte público colectivo que permita aumentar la cobertura hasta el 66%, y mejorar la calidad de su servicio e infraestructura, incluyendo la terminación de la Estación de Cabecera de Floridablanca, el ente gestor del Sistema proyecta que requiere recursos por el orden de CIENTO SIETE MIL CUATROCIENTOS NOVENTA Y DOS MILLONES DIECISIETE MIL CIENTO DIECISIETE PESOS (\$107.492.016.117) para su construcción, conforme al presupuesto dado en los diseños definidos en la vigencia 2017, que actualizados representan un mayor valor. (Anexo 3).
39. Que para que los Municipios consideren la posibilidad de aportar recursos **que contribuyan a la sostenibilidad del SITM y a la calidad de su servicio e infraestructura**, en los términos y con los requisitos del artículo 97 de la Ley 1955, se requiere la existencia de un Fondo de Estabilización y Subvención Tarifaria de carácter metropolitano que permita canalizar los recursos hacia el Fondo General del SITM.
40. Que la consideración de estos recursos **con fines de garantizar la sostenibilidad de las operaciones del Sistema Integrado de Transporte Masivo Metrolínea y la calidad de su servicio e infraestructura** no tiene relación alguna con las condenas judiciales en contra del ente gestor Metrolínea S.A., ni reconoce ninguna solidaridad por parte de los Municipios que integran el Área Metropolitana de Bucaramanga, con respecto a las condenas judiciales y las contingencias judiciales a hoy pendientes de pago por parte de METROLÍNEA S.A., Sociedad Anónima regida por las normas de derecho privado.

Que en virtud de lo anterior se,

ACUERDA:

ARTÍCULO 1: Objeto. Crear el Fondo de Estabilización y Subvención Tarifaria del SITM Metrolínea, de acuerdo con lo establecido en el artículo 97 de la Ley 1955 de 2019 o la norma que lo modifique, sustituya o adicione.

ARTÍCULO 2: Finalidad. El FET tendrá como finalidad contribuir a la Sostenibilidad del Sistema Integrado de Transporte Público Masivo- METROLÍNEA, a la calidad del servicio y de su infraestructura, incrementar la seguridad ciudadana, la atención y protección al usuario, al mejoramiento continuo del sistema y contar con mecanismos de gestión de la demanda, en los términos del artículo 97 de la Ley 1955 de 2019 o la norma que lo modifique, sustituya o adicione, mediante la provisión de recursos financieros, canalizando los recursos del orden territorial previstos en el inciso primero del artículo 97 de la Ley 1955 de 2019, así como los demás que se dispongan por los diferentes actores estatales y contenidos del numeral 2 al 9 íbidem.

Parágrafo 1: El Área Metropolitana a través de la Subdirección de Transporte debe estudiar la posibilidad de dar aplicación al numeral 7º. del artículo 97 de la Ley 1955 de 2019 que contempla que se podrán modificar las tarifas de los servicios de transporte público complementario a partir de la aplicación de factores tarifarios que permitirán obtener recursos para la sostenibilidad de otros servicios colectivos o masivos que operen en su jurisdicción. Estudio para el cual, la Junta

	PROCESO GESTION JURIDICA Y CONTRACTUAL	CODIGO:GJC-FO-017
	ACUERDO METROPOLITANO N° 012 (Septiembre 09 de 2019)	VERSION: 03

Metropolitana otorga un plazo de dos (2) meses, debiendo entregar un informe en aras de tomar las decisiones que correspondan.

Parágrafo 2: El Director del Área Metropolitana y el Gerente de Metrolínea S.A. deberá gestionar ante los municipios del Área Metropolitana de Bucaramanga el aporte de recursos al Fondo de Estabilización y Subvención Tarifaria del SITM, conforme a las distintas fuentes contempladas en el artículo 97 de la Ley 1955 de 2019 e informar a la Junta Metropolitana sobre dichas gestiones cada trimestre a partir del 30 de septiembre de 2019.

ARTICULO 3º. Destinación de Recursos. Con los recursos del FET se busca en principio cubrir el déficit o parte de éste, que actualmente se tiene por parte de la bolsa del sistema y a futuro poder considerar cubrir el diferencial o parte de éste que surja entre los costos incorporados en la tarifa técnica del sistema y la tarifa cobrada al usuario, en aras de la sostenibilidad, así como a la calidad del servicio, flota y a la financiación o cofinanciación de su infraestructura.

ARTÍCULO 4º. Naturaleza Jurídica. El FET es una cuenta de manejo presupuestal, sin personería jurídica, adscrita al Área Metropolitana de Bucaramanga, como autoridad de Transporte Metropolitano. El FET tendrá control contable independiente.

ARTÍCULO 5º. Administración. La administración, planeación y seguimiento del FET- estará a cargo del Área Metropolitana de Bucaramanga, en su calidad de autoridad de transporte en el ámbito metropolitano, quien asignará los recursos del FET, al ente Gestor, conforme a lo dispuesto en la normatividad vigente, el presente Acuerdo Metropolitano y las normas que las modifiquen o sustituyan.

En cumplimiento de esta tarea, de conformidad con lo previsto en los artículos 7º y 25º de la Ley 1625 de 2013, le corresponde al Director del Área Metropolitana de Bucaramanga:

1. Dictar el reglamento del funcionamiento del FET, dentro de los quince (15) días siguientes de la publicación del presente acuerdo.
2. Definir los negocios jurídicos y/o cuenta que se deban implementar para la administración de los recursos del sistema.
3. Coordinar las acciones para el funcionamiento del FET en jurisdicción del Área Metropolitana de Bucaramanga.
4. Ordenar y ejecutar los recursos que cumplan con el objeto del Fondo contenido en el artículo 2 del presente Acuerdo Metropolitano.
5. Llevar los registros contables y presupuestales.
6. Presentar al CONFIS de los municipios aportantes, un informe mensual que refleje el desempeño financiero, contable y presupuestal del FET.

ARTÍCULO 6º. Comité de Vigilancia: Crease el Comité de Vigilancia de seguimiento a la disposición de los recursos que lleguen al FONDO DE ESTABILIZACIÓN TARIFARIA DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO de pasajeros- METROLÍNEA.

Parágrafo: El Comité estará conformado por el Director del AMB o su delegado, el Subdirector de Transporte del AMB o su delegado, el Gerente de METROLÍNEA S.A. o su delegado, un representante de los concesionarios de operación del SITM METROLÍNEA o su delegado, un representante del concesionario de Recaudo y control o su delegado y el funcionario designado por la Entidad Fiduciaria de la fiducia constituida para la administración de la bolsa del sistema que actuará con voz y sin voto.

ARTÍCULO 7º. Estimación de necesidades: La estimación de necesidades del FET se deberá realizar según el análisis y la estimación de recursos que haga el ente Gestor METROLÍNEA S.A., de forma independiente, por medio del cálculo de recursos necesarios para cubrir el diferencial entre la tarifa técnica y la tarifa al usuario para cada uno en aras de la sostenibilidad, así como buscando mejorar la calidad del servicio y su infraestructura.

 ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA <small>BUCARAMANGA - FLORENCIANA - OROQUÍ - PEREIRA</small>	PROCESO GESTIÓN JURÍDICA Y CONTRACTUAL	CODIGO: GJC-FO-017
	ACUERDO METROPOLITANO N° 012 (Septiembre 09 de 2019)	VERSION: 03

El ente gestor deberá presentar la estimación de los recursos requeridos al Área Metropolitana de Bucaramanga, quien definirá en el reglamento los lineamientos para la presentación del mismo y su aprobación. El Área Metropolitana de Bucaramanga, consolidará las necesidades del sistema.

ARTÍCULO 8º. Fuentes de Financiación. El FET se financiará con las fuentes de financiación de que trata el artículo 97 de la Ley 1955 de 2019; las asignadas por norma para estos efectos, y en forma complementaria, por las asignaciones presupuestales provenientes de los ingresos corrientes que cada uno de los Municipios que integran el Área Metropolitana de Bucaramanga, destinen anualmente al cumplimiento del objeto contenido en el artículo 2 del presente Acuerdo.

ARTÍCULO 9º. Indicadores. La gestión de los recursos asignados al FET tendrá seguimiento por parte del Área Metropolitana de Bucaramanga, a través de la Subdirección de Transporte, para evaluar la medida. Esto se realizará a través del seguimiento de los siguientes indicadores de gestión:

- 1) Indicador de gestión de la demanda= recursos ejecutados del FET/ pasajeros validados (COP/PAX).
- 2) Indicador de gestión de la oferta=recursos ejecutados del FET/ capacidad ofertada (COP/PLAZAS OFERTADAS)

A partir del seguimiento realizado a los anteriores indicadores, el Área Metropolitana de Bucaramanga en cabeza del Oirector y la Subdirección de Transporte, tomará decisiones frente al grado de sostenibilidad del sistema y sus componentes, así como frente a la administración de los recursos. Adicionalmente, podrá incorporar indicadores de seguimiento a la gestión técnica y presupuestal del ente gestor METROLÍNEA S.A., relacionados con las competencias establecidas en el presente Acuerdo.

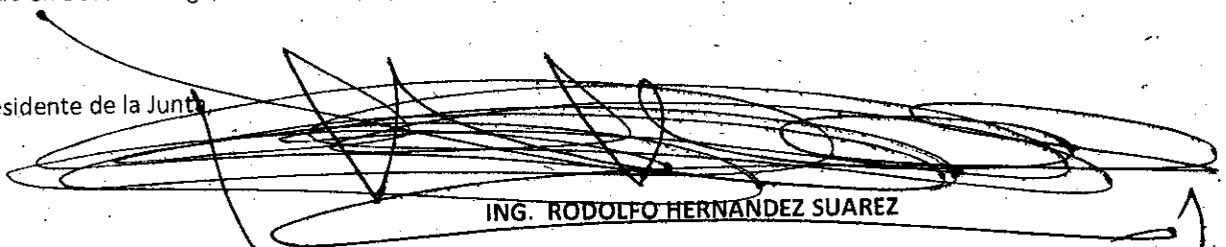
ARTÍCULO 10º. Ejecución de los Recursos. El Área Metropolitana de Bucaramanga, a través de su representante legal y en coordinación con la Subdirección de Transporte impartirá las instrucciones correspondientes que permitan garantizar el cumplimiento del objeto del FET, lo anterior previa verificación de los indicadores adoptados en el presente Acuerdo Metropolitano, así como los que se lleguen a incorporar por el Área metropolitana de Bucaramanga, en atención a lo observado en los informes del comité ejecutivo.

ARTÍCULO 11º. Vigencia. El presente ACUERDO METROPOLITANO rige a partir de su publicación en la Gaceta Departamental.

PUBLIQUESE Y CUMPLASE,

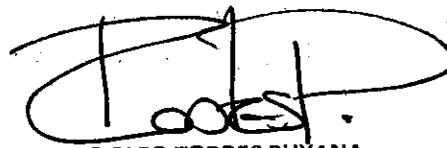
Dado en Bucaramanga, a los nueve (09) días del mes de septiembre de 2019.

Presidente de la Junta,



ING. RODOLFO HERNANDEZ SUAREZ

Secretario de la Junta,

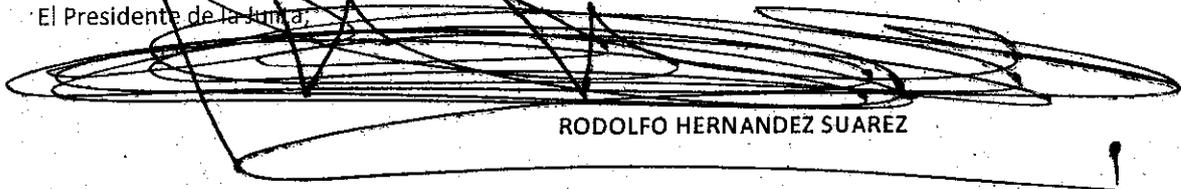


ARQ. RODOLFO TORRES PUYANA

El presente acuerdo fue debatido y aprobado en la reunión de Junta Metropolitana Extraordinaria, llevada a cabo el nueve (09) días del mes de septiembre de dos mil diecinueve (2019) y su aprobación consta en el Acta de Junta No. 006 de 2019. Para constancia firma Presidente y Secretario en señal de aceptación.

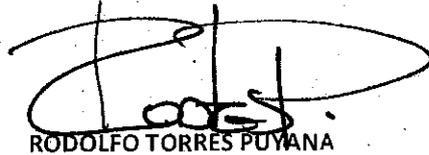
 ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA <small>BUCARAMANGA - FUNDACIÓN - ORÓN - PEDREGUETA</small>	PROCESO GESTION JURIDICA Y CONTRACTUAL	CÓDIGO: GJC-FO-017
	ACUERDO METROPOLITANO N° 012 (Septiembre 09 de 2019)	VERSION: 03

El Presidente de la Junta,



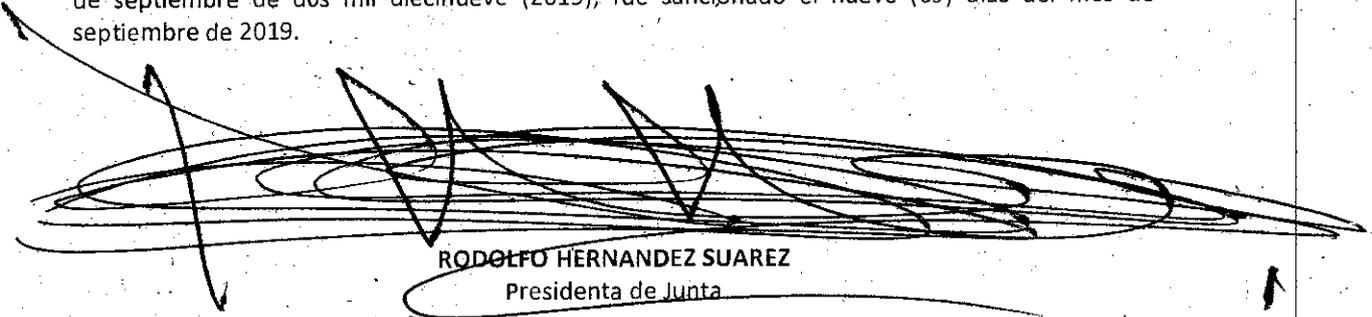
RODOLFO HERNANDEZ SUAREZ

El Secretario de la Junta,



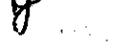
RODOLFO TORRES PUYANA

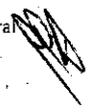
El Acuerdo Metropolitano No. 012 de 2019, "POR MEDIO DEL CUAL SE CREA EL FONDO DE ESTABILIZACIÓN Y SUBVENCIÓN TARIFARIA DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO "METROLÍNEA", EN CUMPLIMIENTO AL PRINCIPIO DE SOSTENIBILIDAD DEL SISTEMA EN LOS TÉRMINOS DE LA LEY 1955 DE 2019, ASÍ COMO DEL MARCO NORMATIVO BASE DEL PRESENTE ACUERDO, BUSCANDO LA EFICIENCIA DEL SISTEMA DE TRANSPORTE MASIVO PARA EL DEBIDO ACCESO AL MISMO POR PARTE DE LA COMUNIDAD QUE CONFORMA EL ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA", expedido por la Junta del Área de Metropolitana el nueve (09) días del mes de septiembre de dos mil diecinueve (2019), fue sancionado el nueve (09) días del mes de septiembre de 2019.



RODOLFO HERNANDEZ SUAREZ
 Presidenta de Junta

Proyectó María Eugenia Alba Castellanos - Asesora Dirección AMB 

Revisó Maritza Niño Rojas - Subdirectora de Transporte AMB 

Gilberto Moreno Ardila - Secretario General 



REPUBLICA DE COLOMBIA
DEPARTAMENTO DE SANTANDER

RECIBO FONDOS DEPARTAMENTALES
No. 01423209

COD. MUN. 008		NOMBRE DEL MUNICIPIO BUCARAMANGA				
ENTIDAD RECAUDORA TESORERÍA GENERAL DEL DEPARTAMENTO		RECIBIDO DE: AREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA		DIA 10	MES 09	AÑO 2019
VALOR EN LETRAS DOSCIENTOS OCHO MIL CUATROCIENTOS VEINTE PESOS MONEDA CORRIENTE						
TIPO DE RECAUDO INGRESO NO. 01423209				NIT - CC 00890210581		
CONCEPTO		DETALLE			VALOR	
41103201		Publicaciones			208,420.00	
FORMA DE PAGO CDNSIGNACION	REF. PAGO 33725	No. CUENTA CORRIENTE 197-00720-6	BANCO BANCO BBVA COLOMBIA	VALOR A PAGAR 208,420.00		
OBSERVACIONES 33725- acuerdo metropolitano No.012 de 2019 por medio del cual se crea el fondo de estabilización y subvención tarifaria del sistema integrado de transporte masivo METROLINEA.				FUNCIONARIO RECAUDADOR JORDONEZ		