

**RESOLUCIÓN N° 000067  
(22 DE FEBRERO DE 2021)**


*“Por medio de la cual se autoriza una ruta a las empresas Transportes Villa de San Carlos S.A. y Transportes Piedecuesta S.A. y en la modalidad de Servicio Público de Transporte Colectivo de Pasajeros del radio de acción metropolitano”*

**EL SUBDIRECTOR DE TRANSPORTE DEL ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA**

En uso de sus facultades legales y en especial las conferidas por la Leyes 1625 de 2013, 336 de 1996 y 105 de 1993 y Decreto Único Reglamentario 1079 de 2015 y,

**CONSIDERANDO**

1. Que el artículo 365 de la Constitución Política, consagra que los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado; y en tal virtud es su deber asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio.
2. Que conforme al numeral 2° del artículo 2° de la Ley 105 de 1993, la operación del transporte público en Colombia es un servicio bajo la regulación del Estado, quién ejercerá el control y vigilancia necesarios para su adecuada prestación.
3. Que de acuerdo con lo establecido por el Numeral 1 Literal a) del Artículo 3° de la Ley 105 de 1993, uno de los principios del Transporte Público es el acceso a este servicio, implicando que el usuario pueda transportarse a través del medio que escoja en buenas condiciones de acceso, comodidad, calidad y seguridad.
4. Que de conformidad con el artículo 5° de la Ley 336 de 1996, el carácter de servicio público esencial, bajo la regulación del Estado, implica la prelación del interés general sobre el particular.
5. Que de acuerdo con lo establecido por el Numeral 1 Literal a) del Artículo 3° de la Ley 105 de 1993, uno de los principios del Transporte Público es el acceso a este servicio, implicando que el usuario pueda transportarse a través del medio que escoja en buenas condiciones de acceso, comodidad, calidad y seguridad.
6. Que conforme al numeral 5° del Artículo 3° de la Ley 105 de 1993, se entiende por ruta para el servicio de transporte el trayecto comprendido entre un origen y un destino, con un recorrido determinado y unas características en cuanto a horarios, frecuencias y demás aspectos operativos. Igualmente dispone que el otorgamiento de permisos o contratos de concesión a operadores de transporte público particulares, no genera derechos especiales diferentes a los estipulados en dichos contratos o permisos.
7. Que conforme al Artículo 5° de la Ley 336 de 1996, 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 implica 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.
8. Que el artículo 8° de la Ley 336 de 1996, establece que las autoridades que conforman el sector y el sistema de transporte se encargarán de la organización, vigilancia y control de la actividad transportadora dentro de su jurisdicción.
9. Que el artículo 3° de la misma Ley establece como deber de las autoridades de transporte exigir y verificar las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad para garantizar la eficiente prestación del servicio.
10. Que el Artículo 17 ibídem señala que *“El permiso para la prestación del servicio en áreas de operación, rutas y horarios o frecuencias de despacho, estará sometido a las condiciones de regulación o de*

 <b>ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA</b> <small>BUCARAMANGA - FUNDADA EN 1976 - PRESIDENTE</small>	<b>PROCESO GESTIÓN TRANSPORTE</b>	CÓDIGO: STM - FO - 024
	<b>RESOLUCIÓN</b>	VERSIÓN: 03

**RESOLUCIÓN N° 000067  
(22 DE FEBRERO DE 2021)**

*libertad que para su prestación se establezcan en los reglamentos correspondientes. En el transporte de pasajeros será la autoridad competente la que determine la demanda existente o potencial, según el caso para adoptar las medidas conducentes a satisfacer las necesidades de movilización."*

11. Que de acuerdo con el Artículo 18 de la misma Ley, el permiso para prestar el Servicio Público de Transporte es revocable, y obliga a su beneficiario a cumplir lo autorizado bajo las condiciones en él establecidas.
12. Que como lo establecen los literales "n" y "p" del Artículo 7 de la Ley 1625 del 29 de abril de 2013, es función del Área Metropolitana de Bucaramanga, ejercer como autoridad de transporte público en el área de su jurisdicción de acuerdo con la ley, las autorizaciones y aprobaciones otorgadas conforme a ella, y planificar la prestación del servicio de transporte público urbano de pasajeros en lo que sea de su competencia.
13. Que el Artículo 2.2.1.1.3. del Decreto 1079 de 2015, establece que el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo de Pasajeros, es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad.
14. Que el Artículo 2.2.1.1.4. del mismo Decreto define la ruta como el trayecto comprendido entre un origen y un destino, unidos entre sí por una vía, con un recorrido determinado y unas características en cuanto a horarios, frecuencias, paraderos y demás aspectos operativos.
15. Que el Artículo 2.2.1.1.1.1. ibídem, señala que el nivel de servicio básico actividad transportadora según el nivel de servicio básico es el que garantiza una cobertura adecuada, con frecuencias mínimas de acuerdo con la demanda y cuyos términos de servicio y costo lo hacen accesible a todos los usuarios,
16. Que conforme lo establecido por el Artículo 2.2.1.1.1.2. ibídem, "La prestación del servicio de transporte metropolitano, distrital y/o municipal será de carácter regulado. La autoridad competente definirá previamente las condiciones de prestación del servicio conforme a las reglas señaladas en este Capítulo."
17. Que el Artículo 2.2.1.1.5.2. del citado Decreto señala que la prestación del servicio público de transporte estará sujeta a la expedición de un permiso suscrito por la autoridad competente. Igualmente estipula que el permiso para prestar el servicio público de transporte es revocable y obliga a su beneficiario a cumplir las condiciones establecidas en el acto que las concedió.
18. Que el Artículo 2.2.1.1.7.3. ibídem establece que la autoridad competente podrá en cualquier tiempo, cuando las necesidades de los usuarios lo exijan, reestructurar oficiosamente el servicio, el cual se sustentará con un estudio técnico en condiciones normales de demanda.
19. Que el artículo 2.2.1.1. del Decreto 1079 de 2015 define el plan de rodamiento como: *"la programación para la utilización plena de los vehículos vinculados a una empresa para que de manera racional y equitativa cubran la totalidad de rutas y despachos autorizados y/o registrados, contemplando el mantenimiento de los mismos."*
20. Que la Corte Constitucional mediante sentencia C - 981 de 2010, señaló expresamente que el Consejo de Estado sintetizó así las características que se predicen del servicio público de transporte: i) Su objeto consiste en movilizar personas o cosas de un lugar a otro, a cambio a una contraprestación pactada normalmente en dinero. ii) Cumple la función de satisfacer las necesidades de transporte de la comunidad, mediante el ofrecimiento público en el contexto de la libre competencia; iii) El carácter de servicio público esencial implica la prevalencia del interés público sobre el interés particular, especialmente en relación con la garantía de su prestación - la cual debe ser óptima, eficiente,

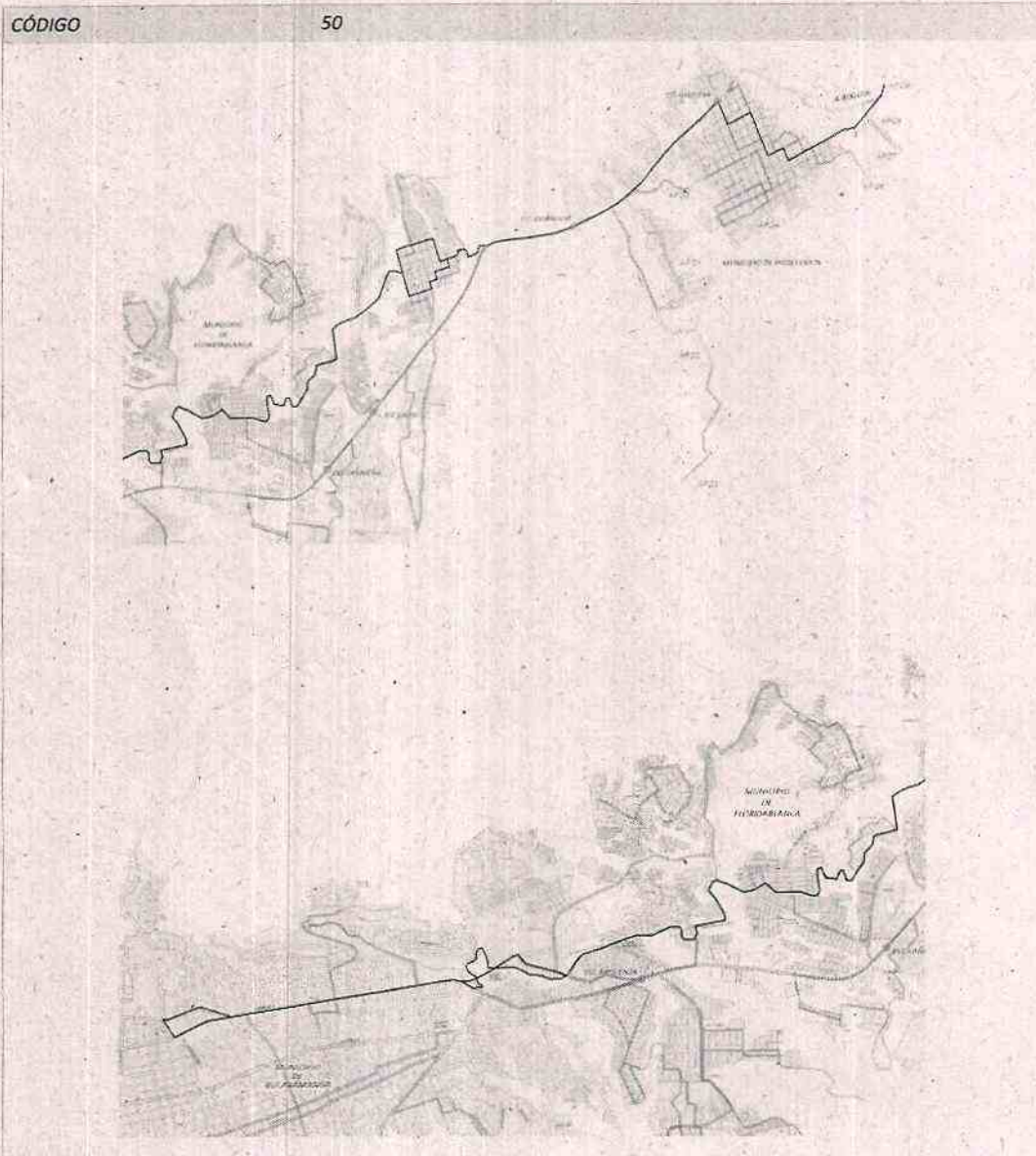
**RESOLUCIÓN N° 000067  
(22 DE FEBRERO DE 2021)**

continua e ininterrumpida - , y la seguridad de los usuarios - que constituye prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte (...)

21. Que uno de los principios que rigen el servicio público es la seguridad de los usuarios, por lo que es necesario que los vehículos programados exhiban el mecanismo de identificación dispuesto en el que evidencie la ruta, con el objeto de se garantice la información al usuario. Vehículos éstos que deberán encontrarse programados dentro del plan de rodamiento dispuesto por la empresa vinculadora, y dado a conocer ante la Autoridad previamente.
22. Que es potestad de la Autoridad de Transporte Metropolitano establecer las modificaciones que considere necesarias para obtener una mejor organización y funcionamiento del servicio de transporte, así como, controlar y racionalizar el parque automotor metropolitano, en aras de garantizar la atención eficiente e ininterrumpida de la prestación del servicio de pasajeros colectivo metropolitano.
23. Que las empresas habilitadas en la modalidad de transporte público colectivo, deben adoptar los mecanismos de identificación que son requeridos sobre los vehículos con los cuales presta el servicio, donde se identifique claramente la ruta y sus condiciones de operación, acorde con lo reglamentado y programado en los planes de rodamiento, los cuales deberán ser presentados periódicamente a la autoridad de transporte.
24. Que el Área Metropolitana de Bucaramanga como Autoridad de Transporte Público debe garantizar la prestación del servicio conducente a satisfacer de manera eficiente la atención de las necesidades de movilización.
25. Que mediante Resolución No. 000688 de 24 de octubre de 2012, fue autorizada una Ruta para operar en el corredor Piedecuesta - Floridablanca - Bucaramanga sobre el corredor de la carretera antigua y la carrera 33 del municipio de Bucaramanga, a las empresas Transportes Piedecuesta S.A., Transportes Villa de San Carlos S.A. y Transportes San Juan S.A., conforme a las siguientes especificaciones:

CÓDIGO	50
RUTA	PIEDECUESTA - FLORIDABLANCA - CARRETERA ANTIGUA - CARRERA 33
TERMINAL	TERMINAL TRANSPIEDECUESTA
EMPRESA	TRANSPORTES PIEDECUESTA S.A. TRANSPORTES VILLA DE SAN CARLOS S.A. TRANSPORTES SAN JUAN S.A.
CARTEL DE RUTA	PIEDECUESTA - FLORIDABLANCA - CARRETERA ANTIGUA - CARRERA 33
RECORRIDO	TERMINAL TRANSPIEDECUESTA - VÍA PIEDECUESTA A BUCARAMANGA - PARA TOMAR LA CARRERA 6 HACIA EL CASCO URBANO DE PIEDECUESTA - CALLE 15 - CARRERA 7 - CALLE 10 - CARRERA 10 - CALLE 7 - AL PUENTE DE CABECERA DEL LLANO - VÍA PIEDECUESTA FLORIDABLANCA - PARA ENTRAR EL CASCO URBANO DEL MUNICIPIO DE FLORIDABLANCA POR LA CARRERA 8 - CALLE 8 - CARRERA 11 - CALLE 3 - CARRETERA ANTIGUA - CARRERA 33 (SIN PASAR POR LE VIADUCTO LA FLORA) - AVENIDA QUEBRADASECA - MEGAMALL - CARRERA 33A - PLAZA GUARÍN - CARRERA 33 - VIADUCTO LA FLORA - MONTERREY - CARRETERA ANTIGUA - CASCO URBANO DEL MUNICIPIO DE FLORIDABLANCA - CALLE 3 - CARRERA 5 - CALLE 6 - CARRERA 7 - CALLE 9 - CARRERA 8 - VÍA FLORIDABLANCA PIEDECUESTA - PARA ENTRAR EL CASCO URBANO DEL MUNICIPIO DE PIEDECUESTA POR LA CALLE 9 - HASTA EL PARQUE PRINCIPAL - PARA TOMAR LA CARRERA 6 - SALIR HACIA LA VÍA A BOGOTÁ - TERMINAL
CAPACIDAD TRANSPORTADORA	40
SERVICIO	BÁSICO
CLASE	BUS / BUSETA / MICROBÚS


**RESOLUCIÓN N° 000067  
(22 DE FEBRERO DE 2021)**



26. Que el parágrafo primero del artículo 1 de la Resolución No. 000688 de 24 de octubre de 2012 definió la composición de la capacidad transportadora de la Ruta No. 50: Piedecuesta - Floridablanca - carretera antigua - carrera 33, en los siguientes términos:

EMPRESA	CAPACIDAD TRANSPORTADORA
TRANSPORTES PIEDECUESTA S.A.	31
TRANSPORTES VILLA DE SAN CARLOS S.A.	6
TRANSPORTES SAN JUAN S.A.	3
<b>TOTAL</b>	<b>40</b>

27. Que la autorización de la Ruta No. 50 Piedecuesta - Floridablanca - carretera antigua - carrera 33, tuvo su fundamento en las fallas de la prestación del servicio del Sistema Integrado de Transporte Masivo

	PROCESO GESTIÓN TRANSPORTE	CÓDIGO: STM - FO - 024
	RESOLUCIÓN	VERSIÓN: 03

**RESOLUCIÓN N° 000067  
(22 DE FEBRERO DE 2021)**

SITM, registradas en el año 2012 con motivo del inicio de operaciones del esquema de servicio formulado por Metrolínea S.A. para garantizar la cobertura de la cuenca del municipio de Piedecuesta.

28. Que como sustento a la autorización de la ruta No. 50 mediante Resolución No. 000688 de 24 de octubre de 2012, se evidenciaron fallas en la prestación del servicio del Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM, principalmente en la Ruta Pre Troncal P8, que operaba sobre el corredor Piedecuesta - Carrera 33 y también sobre la oferta de servicios del sistema de transporte masivo en el tramo Cabecera del Llano - La Española, así como la existencia de demanda no atendida de manera eficiente por parte de la Ruta pre troncal P8 en el periodo pico de la tarde sobre el corredor carrera 33 - Piedecuesta.
29. Que luego de un período de más de ocho años de operación del Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM en la cuenca del municipio de Piedecuesta, a la fecha este no ha garantizado la atención de la totalidad de las necesidades de movilización de los usuarios desde y hacia el municipio de Piedecuesta.
30. Que la capacidad transportadora autorizada actualmente a Operadores de Transporte Masivo Metrocinco Plus S.A. y Movilizamos S.A. es de 237 vehículos de la tipología articulado, padrón y alimentador.
31. Que la cobertura ofrecida por el Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM, mediante el esquema de servicios formulado por el Ente Gestor para operar, hace uso de una flota operacional de 137 vehículos de los 237 que conforman la capacidad transportadora autorizada a la modalidad, dejando una flota sin operar de 100 vehículos equivalente al 42%, sin que hubiesen definido ajustes sobre la cobertura y niveles de servicio de las áreas donde hace presencia, según se detalla en el modelo operacional y que se muestra en la siguiente tabla:

<b>metrolínea</b> <i>nos mueve</i>		DISTRIBUCIÓN DE RUTAS POR OPERADOR						
		Dirección Técnica de Planeación y Operaciones				Ver. 1.0 JUN 2020 JG	10/06/2020	
RUTA	FV Requerida	Ciclos x Operador		Kilómetros x Operador		Buses x Operador		OFERTA SILLAS
		M5	MV	M5	MV	M5	MV	
T3	10	27	18	934,2	622,8	6	4	5.400
T1e		21	14	726,6	484,4			4.200
T3b		5	5	173	173			1.200
T4		20	12	528	316,8			3.840
T4b	5	6	2	158,4	52,8	3	2	960
T2a		21	13	367,5	227,5			4.080
T2		22	16	385	280			4.560
T2b		2	1	24,4	12,2			180
Subtotal:	15	124	81	3.297,10	2.169,50	9	6	24.420
P2	10	0	68	0	1.740,80	0	10	4.760
P2a		0	10	0	128			350
P2b		0	6	0	76,8			210
P2*b	2	10	0	133	0	2	0	350
P5	3	74	0	643,8	0	3	0	5.180
P6a	9	9	0	105,3	0	9	0	315
P6		75	0	1.672,50	0			5.250
P6b/P7b		4	0	93,6	0			140
P7	9	60	32	2.160,00	1.152,00	6	3	6.440
P7*a	3	13	3	379,6	87,6	3	0	1.120
P7*b(t4)		8	0	211,2	0			560
P13	8	0	79	0	1.769,60	0	8	5.530
P13a		0	8	0	84			560
P13i		0	4	0	41,6			280
P9a	2	6	13	63,6	137,8	0	2	1.330

**RESOLUCIÓN N° 000067  
(22 DE FEBRERO DE 2021)**

metrolínea <i>nos mueve</i>		DISTRIBUCIÓN DE RUTAS POR OPERADOR						
		Dirección Técnica de Planeación y Operaciones				Ver. 1.0 JUN 2020 JG		10/06/2020
RUTA	FV Requerida	Ciclos x Operador		Kilómetros x Operador		Buses x Operador		OFERTA SILLAS
		M5	MV	M5	MV	M5	MV	
P9b		4	10	45,2	113			980
P15	1	53	0	126,1	0	1	0	3.710
RS	2	2	2	93,6	93,6	1	1	280
RS(T3)		2	0	69,2	0			140
P10	9	72	0	1.843,20	0	9	0	5.040
Subtotal:	58	392	235	7.639,94	5.424,80	34	24	42.525
AN1	7	73	0	1.022,00	0	7	0	2.920
AN2	5	0	67	0	964,8	0	5	2.680
AB1	3	42	0	680,4	0	3	0	1.680
AP1	1	45	0	184,5	0	1	0	1.800
AP2	3	64	0	575,4	0	3	0	2.560
AP3	3	77	0	423,5	0	3	0	3.080
AP14	1	31	0	205,8	0	1	0	1.240
AP4	3	0	48	0	542,4	0	3	1.920
AP4a		0	3	0	12,7			60
AP4b		0	3	0	12,5			60
AP5	3	65	0	591,5	0	3	0	2.600
AP7	4	85	0	527	0	4	0	3.400
AP12	5	0	72	0	1.008,00	0	5	2.880
AC1	1	31	0	189,1	0	1	0	1.240
AC4	2	52	0	260	0	2	0	2.080
AF1	3	74	0	518	0	3	0	2.960
AF2	2	0	52	0	371,3	0	2	2.080
APD1	1	65	0	267,8	0	1	0	2.600
APD4	4	0	85	0	528,7	0	4	3.400
APD6	6	0	68	0	761,6	0	6	2.720
APD6a		0	6	0	36			120
APD6b		0	5	0	26			100
APD7		62	0	620	0			2.480
APD7a	4	4	0	23	0	4	0	80
APD7b		4	1	17,3	4,3			100
APD3	2	27	13	275,4	132,6	2	1	1.600
APD9	1	26	13	275,6	137,8			1.560
Subtotal:	64	827	436	6.656,30	4.538,70	38	26	50.000
	137							
TOTAL X DÍA		1.343	752	17.593,36	12.132,99	81	56	116.945

Fuente: Ente Gestor SITM-Metrolínea.

32. Que en el marco del proceso que adelanta la Subdirección de Transporte del Área Metropolitana de Bucaramanga AMB para la evaluación y determinación de las necesidades de ajuste de los servicios autorizados al Transporte Público Colectivo TPC, fueron realizadas reuniones con fecha 19 de noviembre y 30 de noviembre de 2020, en las que fueron expuestos a Metrolínea S.A. y a las operadoras del Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM, Metrocinco Plus S.A. y Movilizamos S.A. En las citadas reuniones se abordaron temas tales como:

- La evaluación técnica realizada a las condiciones de operación de la modalidad de transporte masivo
- La reducción de la capacidad transportadora operativa de la modalidad
- Concentración de la flota no operacional en las tipologías de vehículos articulados y padrones que sustentan la operación de la troncal.

 ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA	PROCESO GESTIÓN TRANSPORTE	CÓDIGO: STM - FO - 024
	RESOLUCIÓN	VERSIÓN: 03


**RESOLUCIÓN N° 000067  
(22 DE FEBRERO DE 2021)**

- *La problemática denunciada de manera continua por las operadoras del Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM, frente a su situación financiera y la manera como se ve comprometida la posibilidad de garantizar la continuidad del servicio a cargo de la modalidad,*
  - *Necesidad de avanzar en la formulación de un escenario de reestructuración de los servicios autorizados al Transporte Público Colectivo TPC, que pudiera contemplar la posibilidad de la integración en zona paga del Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM, como alternativa de fortalecimiento del Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM ante la inminente entrada en operación en el sector norte del municipio de Bucaramanga.*
33. Que las debilidades financieras presentadas actualmente por el SITM impiden programar la totalidad de flota operativa, lo cual, sumado a la presencia de las externalidades negativas del transporte como la congestión, dificultan el cumplimiento eficiente de las frecuencias de las rutas que garantizan el servicio en el corredor Piedecuesta - Carrera 33, desde y hacia este municipio, generando una posible desatención de la demanda.
34. Que el esquema de servicios actualmente en operación en la modalidad de transporte masivo, sumado a la significativa reducción de flota registrada en vehículos articulados y vehículos padrones, continúa comprometiendo los niveles de servicio ofrecidos por el Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM en el municipio de Piedecuesta.
35. Que la entrada en operación del portal del norte de Bucaramanga, hace necesario por parte de la autoridad de transporte metropolitana, la valoración de los ajustes operacionales que realizará este para asumir la atención de la demanda del norte de Bucaramanga, sin que hasta el momento se cuente con una flota operacional adicional a la ya disponible en la modalidad de transporte masivo.
36. Que la reestructuración de los servicios autorizados al Transporte Público Colectivo TPC, como consecuencia de los ajustes operacionales que tendrá que hacer el Ente Gestor del Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM con ocasión de la anunciada entrada en operación del Portal del Norte de Bucaramanga, requiere ser valorada en función de las siguientes consideraciones:
- *A diferencia de las reestructuraciones realizadas al Transporte Público Colectivo TPC con motivo del avance en el proceso de implementación del Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM registrados en el año 2010 y en el año 2012, en esta oportunidad, el Ente Gestor formulará ajustes operacionales con el fin de poner en operación el portal del norte de Bucaramanga, sin que se haya incrementado la capacidad transportadora de la modalidad.*
  - *La extensión y ajustes que realiza el Ente Gestor sobre los servicios autorizados en el corredor troncal, deberán garantizar su fortalecimiento, de manera que pueda asumir la demanda del norte de Bucaramanga*
  - *Que el fortalecimiento del corredor troncal demanda la redistribución de los escasos vehículos de alta capacidad que hacen parte de la flota operacional del Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM, haciendo necesaria la valoración detallada del nivel de servicio y porcentaje de cobertura que garantizará en el norte de Bucaramanga y el que debería mantener sobre la cuenca del Municipio de Piedecuesta.*
  - *Teniendo en cuenta la inminente entrada en operación del portal del norte de Bucaramanga y el incremento continuo de la flota no operacional del sistema de transporte masivo; el Ente Gestor deberá implementar un esquema de servicios que, partiendo de su capacidad operativa actual, garantice, de manera gradual, la recuperación y puesta en operación de la totalidad de la capacidad transportadora autorizada a la modalidad.*

**RESOLUCIÓN N° 000067  
(22 DE FEBRERO DE 2021)**

- *La evaluación de la cobertura real garantizada por el esquema de servicios del Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM, formulada por el Ente Gestor para garantizar la entrada en operación del portal del norte de Bucaramanga, se soporte de los requerimientos de ajustes de los servicios del Transporte Público Colectivo TPC con el fin de garantizar la cobertura de las necesidades de movilización de los usuarios del transporte público formal en el área metropolitana de Bucaramanga.*
  - *Al no poder contar con flota operacional adicional a la ya existente, los ajustes al esquema de servicios del Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM formulados por el Ente Gestor, deberán ser formulados contemplando las diferentes alternativas operacionales que le permitan asumir la atención de la demanda del norte de Bucaramanga.*
37. Que la formulación de los servicios a cargo del Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM y la consecuente reestructuración de los servicios autorizados al Transporte Público Colectivo TPC, requieren ser evaluados en el marco de lo dispuesto por el Acuerdo Metropolitano Nro. 030 de 15 de diciembre de 2017, que ordena la integración a través de un esquema de complementación de las modalidades de transporte colectivo y transporte masivo, para lo que se requiere que el ejercicio de definición de servicios a cargo del Ente Gestor contemple además posibilidades de integración con las demás modalidades de servicios de transporte público formal operando en el área metropolitana de Bucaramanga.
38. Que las posibles alternativas de integración con la modalidad de transporte público colectivo que vienen siendo evaluadas por el Ente Gestor, podrían minimizar la necesidad de que el Transporte Público Colectivo TPC, las rutas de corto trayecto del radio de acción nacional y los servicios a cargo del Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM, deban compartir corredores viales en aras de garantizar la atención de la totalidad de las intenciones de viaje de los usuarios del transporte público formal del Área Metropolitana de Bucaramanga.
39. Que la evaluación técnica realizada por la Subdirección de Transporte del Área Metropolitana de Bucaramanga AMB a las condiciones de operación de los servicios autorizados al Transporte Público Colectivo TPC y sus posibilidades de ajuste en función de la cobertura del SITM con el fin de garantizar la atención de la demanda total de viajes metropolitanos, concluye que:
- *La atención de las necesidades de movilización de los usuarios del transporte público formal del Área Metropolitana de Bucaramanga, puede ser garantizada por la operación conjunta de las modalidades de transporte masivo y transporte colectivo.*
  - *La disminución progresiva que ha venido presentando la programación de flota en el sistema de transporte masivo, compromete la calidad del servicio ofrecido, pues con ello, se dificulta garantizar las frecuencias de operación requeridas por el usuario, evidenciando la necesidad de cubrir la oferta con la modalidad del colectivo hasta que el sistema de transporte masivo pueda garantizar la totalidad de la cobertura en las zonas donde brinda servicios. Esta consideración demanda a su vez, un debido cumplimiento por parte de la modalidad del colectivo a las nuevas condiciones de operación que se le autoricen, pues se busca con ello, garantizar el servicio para el usuario de manera confiable, segura e ininterrumpida, haciendo necesaria la valoración de sus condiciones de operación bajo un escenario controlado por parte de la autoridad de transporte.*
  - *En un escenario de seguimiento y control a las condiciones de operación del Transporte Público Colectivo TPC, mediante el uso de plataformas tecnológicas que permitan la georreferenciación de la flota operacional de la modalidad en tiempo real, la obligatoriedad de dar cumplimiento a cada uno de los parámetros técnicos contenidos en los actos administrativos que autorizan los servicios del Transporte Público Colectivo TPC y la imposibilidad de abandonar servicios o de fortalecer unos en detrimento de otros, supone un ejercicio por parte de las empresas transportadoras, que*



	PROCESO GESTIÓN TRANSPORTE	CÓDIGO: STM - FO - 024
	RESOLUCIÓN	VERSIÓN: 03

**RESOLUCIÓN N° 000067  
(22 DE FEBRERO DE 2021)**

*necesariamente estará orientado hacia la recuperación de la confiabilidad de los usuarios sobre la oferta de a cargo de la modalidad, y de esta manera la acreditación de los servicios autorizados.*

- *La definición del Transporte Público Colectivo TPC, como alternativa de continuidad de la operación de los servicios a cargo del Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM ante la inminente posibilidad suspensión de servicios a cargo de la actividad de las operadoras del Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM, hace necesaria la determinación de la real oferta de servicios de transporte a cargo de las habilitadas en el Transporte Público Colectivo TPC.*
  - *La posibilidad planteada al Ente Gestor, de llevar a cabo una reestructuración de los servicios del Transporte Público Colectivo TPC en un escenario de integración operativa y tarifaria de las dos modalidades, tomando como punto de partida la experiencia de lo avanzado en desarrollo del Acuerdo Metropolitano No. 006 de 2019 y la evaluación realizada por el Ente Gestor sobre las posibilidades de integración en "zona paga" para las rutas de corto trayecto del radio de acción nacional, necesariamente generaría un fortalecimiento del Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM al garantizar el aumento de su cobertura, la optimización de su operación y la optimización de los costos operacionales*
  - *Es necesaria la evaluación de las diferentes alternativas operacionales del Transporte Público Colectivo TPC, formuladas a partir del conocimiento de sus reales condiciones de operación y los costos asociados al estricto cumplimiento de lo dispuesto en los actos administrativos que autorizan cada uno de sus servicios, de cara a la implementación de medidas que busquen mitigar el impacto generado por las cada vez más frecuentes alertas de suspensión de servicios generado por el Ente Gestor del Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM, la Operadora de Transporte Masivo Movilizamos S.A. y Metrocinco Plus S.A.*
  - *La posibilidad de implementar servicios del transporte público colectivo convencional que mitiguen el impacto generado por la suspensión de servicios a cargo del Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM, se encuentra limitada por sus características operacionales, que le permiten atender un par origen destino u operar de manera ineficiente con trazados muy extensos en la búsqueda de usuarios que garanticen su sostenibilidad; versus la multiplicidad de orígenes y destinos que puede atender el transporte masivo mediante la alternativa de transferencia entre sus diferentes servicios.*
  - *Existe la posibilidad de explorar alternativas de integración entre los diferentes servicios autorizados en el esquema de ruta de transporte público colectivo para garantizar cobertura, calidad, eficiencia y continuidad en la prestación del servicio.*
40. Que en desarrollo de las mesas técnicas adelantadas por la Subdirección de Transporte del Área Metropolitana de Bucaramanga AMB para la evaluación de las posibilidades de ajustes al esquema de servicios del Transporte Público Colectivo TPC metropolitano, fue planteada por parte de las empresas Transportes San Juan S.A., Transportes Piedecuesta S.A. y Transportes Villa de San Carlos S.A., la necesidad de buscar una alternativa operativa a la Ruta Nro. 50: Piedecuesta - Carrera 33, mediante la garantía de la formulación de un único plan de rodamiento y los puntos de despacho de los vehículos vinculados a las tres empresas que la operan actualmente.
41. Que en el marco de estas mesas técnicas, la empresa Transportes San Juan S.A. planteó como alternativa operacional, la redistribución de su capacidad transportadora solicitando autorización para retirar los vehículos que actualmente hacen parte de la capacidad transportadora de la Ruta No. 50, con el fin de utilizarlos para la puesta en marcha de un piloto de operación de la Ruta No. 44: Florida -terminal – Girón, autorizada a ella, y de esta manera se analice la posibilidad de autorizar un trazado alterno sobre la vía Malpaso.


**RESOLUCIÓN N° 000067  
(22 DE FEBRERO DE 2021)**

42. Que es viable el retiro del parque automotor de la empresa de Transportes San Juan S.A., que actualmente opera en la ruta No. 50, recomponiendo su capacidad transportadora a solo las autorizadas a las empresas de Transporte Villa de San Carlos S.A. y Piedecuesta.
43. Que conjuntamente las empresas Transportes Piedecuesta S.A. y Transportes Villa de San Carlos S.A., reconocen que la operación de la Ruta Nro. 50 debe darse en un escenario controlado, de manera que pueda evidenciarse entre otros aspectos operativos, el número de vehículos operados, distancia recorrida por estos y demanda atendida, en aras de fortalecer el transporte público colectivo, cualidades operativas de la operación conjunta, entre otros aspectos, en aras de evitar el desmejoramiento de la oferta de transporte público.
44. Que la Subdirección de Transporte Metropolitano considera viable, pertinente y necesaria la implementación de un esquema de seguimiento y control a las condiciones de operación de la Ruta No. 50, con el que se pueda obtener información que permita la evaluación del modelo en un escenario de fortalecimiento del transporte público, con miras a la satisfacción de las necesidades de movilización de los usuarios, buscando garantizar el principio del acceso al transporte e integración total de los sistemas de transporte masivo y colectivo.
45. Que, en mérito de lo expuesto se,

**RESUELVE**

**ARTÍCULO PRIMERO. AUTORIZAR** a las empresas Transportes Villa de San Carlos S.A. identificada con NIT No. 800041503-0 y Transportes Piedecuesta S.A. identificada con NIT No. 890200951-7, una Ruta en la modalidad de Servicio Público de Transporte Colectivo de Pasajeros del radio de acción metropolitano, con las características en cuanto a horarios, frecuencias y demás aspectos operativos así:

CÓDIGO	50		
RUTA	PIEDECUESTA - FLORIDABLANCA - CARRETERA ANTIGUA - CARRERA 33		
TERMINAL	ANTIGUO INTRA		
EMPRESA	TRANSPORTES VILLA DE SAN CARLOS S.A. TRANSPORTES PIEDECUESTA S.A.		
CARTEL DE RUTA IDA	PIEDECUESTA - FLORIDABLANCA - CARRETERA ANTIGUA - CARRERA 33		
CARTEL DE RUTA REGRESO			
RECORRIDO	TERMINAL ANTIGUO INTRA - VÍA PIEDECUESTA A BUCARAMANGA - PARA TOMAR LA CARRERA 6 HACIA EL CASCO URBANO DE PIEDECUESTA - CALLE 15 - CARRERA 7 - CALLE 10 - CARRERA 10 - CALLE 7 - AL PUENTE DE CABECERA DEL LLANO - VÍA PIEDECUESTA FLORIDABLANCA - PARA ENTRAR EL CASCO URBANO DEL MUNICIPIO DE FLORIDABLANCA POR LA CARRERA 8 - CALLE 8 - CARRERA 11 - CALLE 3 - CARRETERA ANTIGUA - CARRERA 33 (SIN PASAR POR LE VIADUCTO LA FLORA) - AVENIDA QUEBRADASECA - MEGAMALL - CARRERA 33A - PLAZA GUARÍN - CARRERA 33 - VIADUCTO LA FLORA - MONTERREY - CARRETERA ANTIGUA - CASCO URBANO DEL MUNICIPIO DE FLORIDABLANCA - CALLE 3 - CARRERA 5 - CALLE 6 - CARRERA 7 - CALLE 9 - CARRERA 8 - VÍA FLORIDABLANCA PIEDECUESTA - PARA ENTRAR EL CASCO URBANO DEL MUNICIPIO DE PIEDECUESTA POR LA CALLE 9 - HASTA EL PARQUE PRINCIPAL - PARA TOMAR LA CARRERA 6 - SALIR HACIA LA VÍA A BOGOTÁ - TERMINAL		
LONGITUD (Kms.)	48,5		
CAP MINIMA	27		
CAP MAXIMA	34		
FREC PICO	9		
FREC VALLE	12	BAJA DEMANDA	20
PRIMER DESPACHO	4:20:00 AM	BAJA DEMANDA	4:30:00 AM
ULTIMO DESPACHO	7:00:00 PM	BAJA DEMANDA	10:00:00 PM
NIVEL DE SERVICIO	BÁSICO		
CLASE	BUS / BUSETA / MICROBÚS		

	PROCESO GESTIÓN TRANSPORTE	CÓDIGO: STM - FO - 024
	RESOLUCIÓN	VERSIÓN: 03

**RESOLUCIÓN N° 000067  
(22 DE FEBRERO DE 2021)**

**PARÁGRAFO 1.** La presente autorización queda condicionada a la presentación de un único plan de rodamiento a cargo de las Empresas Transportes Villa de San Carlos S.A. y Transportes Piedecuesta S.A. en donde conste la programación para la utilización plena de los vehículos autorizados a cada empresa para que de manera racional y equitativa cubran la totalidad de la ruta, contemplando el mantenimiento de los mismos.

**ARTÍCULO SEGUNDO: ESTABLECER** como capacidad transportadora a las empresas Transportes Villa de San Carlos S.A. identificada con NIT No. 800041503-0 y Transportes Piedecuesta S.A. identificada con NIT No. 890200951-7, mínima de 27 y máxima de 34 vehículos, distribuida conforme a la operación conjunta autorizada, así:

DISTRIBUCIÓN DE CAPACIDAD TRANSPORTADORA RUTA 50				
CÓDIGO	RUTA	EMPRESA	CAPACIDAD MÍNIMA	CAPACIDAD MÁXIMA
50	PIEDECUESTA - FLORIDABLANCA - CARRETERA ANTIGUA - CARRERA 33	TRANSPORTES PIEDECUESTA S.A.	2	3
50	PIEDECUESTA - FLORIDABLANCA - CARRETERA ANTIGUA - CARRERA 33	TRANSPORTES VILLA DE SAN CARLOS S.A.	25	31
			27	34

**PARÁGRAFO 1:** El parque automotor autorizado a cada una de las empresas no podrá estar por fuera de los límites de la capacidad mínima y máxima fijadas.

**PARÁGRAFO 2:** La ruta operará garantizando el acceso a los mecanismos de seguimiento de sus condiciones de operación en tiempo real, mediante la implementación de plataformas tecnológicas que permitan la georreferenciación de la flota operacional.

**ARTÍCULO TERCERO. ATRIBUIR** la responsabilidad en el cumplimiento de los parámetros de operación, observancia y presentación del plan de rodamiento dentro de los cinco (5) días anteriores al inicio de cada mes, el cumplimiento de todos los mecanismos de identificación entre otros, carteles de ruta y NUI, y en fin cada uno de los parámetros operacionales, de manera conjunta entre la empresa Transportes Villa de San Carlos S.A. y la empresa Transportes Piedecuesta S.A. conforme a la autorización de la operación contenida en el artículo primero del presente acto administrativo.


**ARTÍCULO CUARTO.** La operación autorizada podrá ser objeto de modificación conforme a las necesidades del servicio y previa autorización de la autoridad de transporte metropolitano.

**ARTÍCULO QUINTO.** El incumplimiento a las condiciones de operación será sancionado conforme se establece en el literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996, o la norma que la sustituya, adicione o modifique.

**ARTÍCULO SEXTO.** Corresponde a las autoridades de Tránsito velar por el cumplimiento de la presente Resolución dentro de cada jurisdicción.

**ARTÍCULO SÉPTIMO. VIGENCIA Y DEROGATORIA.** La presente Resolución rige a partir de la fecha de su ejecutoria y deroga las demás que le sean contrarias.

**ARTÍCULO OCTAVO. NOTIFICAR** personalmente el presente acto administrativo al representante legal o a quien haga sus veces, de las empresas Transportes Villa de San Carlos S.A. identificada con NIT No. 800041503-0 y Transportes Piedecuesta S.A. identificada con NIT No. 890200951-7, en la forma prevista en el artículo 67 y siguientes del C.P.A.C.A.

	PROCESO GESTIÓN TRANSPORTE	CÓDIGO: STM - FO - 024
	RESOLUCIÓN	VERSIÓN: 03

**RESOLUCIÓN N° 000067  
(22 DE FEBRERO DE 2021)**

**ARTÍCULO NOVENO. COMUNICAR** el contenido de la presente Resolución a la Empresa de Transportes San Juan S.A.

**ARTÍCULO DECIMO. RECURSOS ADMINISTRATIVOS.** Contra el presente Acto Administrativo proceden los recursos de reposición y de apelación, que deberán interponerse en los términos y condiciones previstos en el Artículo 74 y siguientes del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

**NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE**

Expedida en Bucaramanga a los diecinueve (19) días del mes febrero de dos mil veintiuno (2021)



**FABIÁN FONTECHA ANGULO**  
Subdirector de Transporte Metropolitano

Proyectó aspectos jurídicos  
Proyectó aspectos técnicos:

Nelly Patricia Marín Rodríguez - Prof. Univ. Área Jurídica STM  
Aldemar Díaz Sarmiento - Prof. Univ. Área técnica STM