 <p>ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA BUCARAMANGA - FLORIDABLANCA - OBÓN - PIEDRECIERTA</p>	PROCESO GESTIÓN DOCUMENTAL	CÓDIGO: GDO-FO-028
	FORMATO DE OFICIO	VERSIÓN: 05

INFORME DEFINITIVO AUDITORÍA INTERNA

AUDITORÍA REGULAR BASADA EN RIESGOS AL PROCESO SUBDIRECCIÓN DE TRANSPORTE METROPOLITANO

LÍDER DEL PROCESO
FABIAN FONTECHA ANGULO
Subdirector de Transporte Metropolitano

VIGENCIA AUDITADA
2022

ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA

DIEGO FERNANDO CAMACHO VILLAMIZAR
Jefe Oficina de Control Interno

Bucaramanga, 16 de noviembre de 2022



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

Tabla de contenido

INTRODUCCIÓN	3
1. OBJETIVO DE LA AUDITORÍA.....	3
2. ALCANCE DE LA AUDITORÍA	3
3. CRITERIOS DE LA AUDITORÍA	3
4. PROGRAMA DE EJECUCIÓN DE LA AUDITORÍA.....	4
5. RESUMEN EJECUTIVO	4
6. RESULTADOS DE LA AUDITORÍA.....	4
7. RECOMENDACIONES	89
8. CONCLUSIONES BASADAS EN RIESGOS	89
9. APROBACIÓN DEL INFORME DE AUDITORÍA.....	90

 ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA <small>BUCARAMANGA - FLORIDABLANCA - OBÓN - PIEDICUEVA</small>	PROCESO GESTIÓN DOCUMENTAL	CÓDIGO: GDO-FO-028
	FORMATO DE OFICIO	VERSIÓN: 05

INTRODUCCIÓN

La Oficina de Control Interno en consonancia con lo establecido en la ley 87 de 1993 y demás normas concordantes con el establecimiento de sistemas de gestión y control en las entidades públicas del estado colombiano, atendiendo las guías y normas internacionales de auditoría, cajas de herramientas propuestas por el DAFP y el modelo de auditoría basada en riesgos, se presta a suscribir el presente informe de auditoría interna, bajo la aprobación del Plan Anual de Auditoría por parte del Comité Institucional de Coordinación de Control Interno para la vigencia 2022.

1. OBJETIVO DE LA AUDITORÍA

Establecer el cumplimiento de las leyes, normas, políticas, procedimientos, planes, proyectos y metas de la Subdirección de Transporte Metropolitano.

Verificar el grado de implementación, uso y eficiencia de los recursos, bienes y sistemas tecnológicos con que cuenta la Subdirección de Transporte Metropolitano para la gestión y realización de las actividades propias como autoridad de transporte del AMB.

Establecer el nivel de impacto y responsabilidad en el proceso de seguimiento, control y valoración del cumplimiento a las funciones y compromisos del personal adscrito Subdirección de Transporte Metropolitano, así como de procedimientos y asignación de tareas.

Verificar que los controles definidos para las actividades de la gestión de la Subdirección de Transporte Metropolitano sean eficientes, y se cumplan por parte de los responsables de su ejecución, identificando los riesgos.


Verificar la existencia de indicadores de gestión caracterizados y adoptados.

2. ALCANCE DE LA AUDITORÍA

De conformidad con el Plan Anual de Auditorías de la OCI aprobado por el CICCI se llevó a cabo la auditoría al proceso de SUBDIRECCIÓN DE TRANSPORTE METROPOLITANO, en el periodo de tiempo comprendido entre el 17 de agosto hasta el 21 de octubre de 2022, en las instalaciones del AMB ubicadas en Neomundo, tercer piso.

3. CRITERIOS DE LA AUDITORÍA

Acuerdos Metropolitanos 009 de 2021, 008 de 2003, 626 de 2009, 005 de 2012, 022 de 2012, 016 de 2013, 025 de 2014, 014 de 2016, 004 de 2018, 014 de 2021, 030 de 2017 y demás relacionados, resolución interna 794 de 2011 y demás relacionadas, Plan Maestro de Movilidad Metropolitana, Ley 336 de 1996, Ley 105 de 1993, Ley 1964 de 2019, decreto 3366 de 2003, decreto 1079 de 2015, circular única Superintendencia de Transporte, Manual de procedimientos y doctrina relacionada.

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

4. PROGRAMA DE EJECUCIÓN DE LA AUDITORÍA


Actividad	Fecha inicio (vigencia 2022)
Reunión de Inicio de la Auditoria	Miércoles 29 de junio - 11 am Oficina Control I.
Planeación	11 de julio
Ejecución	Entre el 12 de julio y el 4 de agosto – Modificada para el 21 de octubre
Reunión de Cierre de la Auditoria	Inicial: Viernes 5 de agosto - 10 am. Modificada para el 21 de octubre.
Socialización informe preliminar	Dentro de los 5 días hábiles posteriores a la reunión de cierre
Replica al informe y/o mesa de trabajo	Dentro de los 5 días hábiles posteriores a la entrega del informe preliminar
Emisión de Informe Final	Dentro de los 5 días hábiles posteriores al recibo de réplica y/o realización de mesa de trabajo
Entrega de Plan de Mejoramiento	Dentro de los 10 días hábiles posteriores al recibo del informe final
Seguimiento Plan de Mejoramiento	Periódicamente de acuerdo al plazo de las metas

5. RESUMEN EJECUTIVO

Se encontraron múltiples complejidades en el ejercicio de la autoridad de transporte. Llama la atención, la limitada incidencia en el Sistema de Transporte Masivo, y su gestor Metrolínea S.A. Por otra parte, se revisó la información registrada en los proyectos propuestos para el desarrollo de la movilidad del AMB con horizonte 2037 en el PMMM, en particular, en lo que se refiere a la estrategia de la bicicleta como medio alternativo de transporte, encontrando debilidades en los estudios y análisis que los justifican. Se abordaron temas de tecnología requerida para lograr un mayor alcance en las actividades de vigilancia y control. También, debilidades en el diseño, ejecución y medición de las campañas de concientización, promoción, e incentivación en temas de movilidad realizadas por STM. Finalmente se encontraron riesgos en el alcance de realización de visitas de inspección a empresas de transporte público de pasajeros.

6. RESULTADOS DE LA AUDITORÍA

Limitaciones de auditoría. La terminación anticipada de un (1) contrato de apoyo a la Oficina de Control Interno, generó recarga laboral, por lo que, se aprobó ampliación de plazo de ejecución por parte del CICC hasta el día 21 de octubre de 2021. Aunado a lo anterior, dentro del plazo de ejecución de auditoría, la OCI no contó con apoyo profesional en materia jurídica. Se encontró, además, un alto nivel de complejidad en el accionar como autoridad en transporte metropolitano por parte de la subdirección, en el sentido de la diversa cantidad de normatividad y procedimientos circundantes, los alcances de los mismos, las líneas de acción frente al ejercicio de control, y la planificación y organización del Sistema de Transporte Masivo. Tan complejo, que este despacho reconoce no contar con el tiempo, el recurso y el conocimiento suficiente en la materia, para abordar en mayor extensión las líneas de acción mencionadas, por lo que, lo que se encuentra consignado en el presente informe de auditoría, corresponde a la priorización en los aspectos de mayor sensibilidad actual de población del AMB, relacionados

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

con el objetivo misional de la STM, que apunta hacia el mejoramiento de la movilidad y la calidad de vida de los habitantes del AMB. Adicionalmente, se presentaron dos (2) encargos en la titularidad de la STM en el transcurso de la auditoría. No obstante, lo anterior, este despacho cerciora haber cumplido con el objetivo de la auditoría.

HALLAZGO 1. LIMITADA ACTUACIÓN COMO AUTORIDAD DE TRANSPORTE ANTE EL ENTE GESTOR METROLÍNEA S.A.

Pese a los esfuerzos, el accionar como autoridad de transporte de la Subdirección de Transporte Metropolitano (STM) resulta tímido y limitado frente al control que ejerce a la gestión que realiza el ente gestor Metrolínea S.A. Como autoridad de transporte metropolitano, STM, es responsable de asegurar el desarrollo y sostenibilidad del Sistema de Transporte Masivo, así como los estándares de calidad, comodidad, seguridad, accesibilidad y protección que brinda a sus usuarios.


De acuerdo con la revisión realizada, se encontraron escasas actuaciones de control frente al ente gestor Metrolínea S.A. responsable de la operación del Sistema de Transporte Masivo en el Área Metropolitana de Bucaramanga. De acuerdo con la información reportada a este despacho, en los últimos tres (3) años, STM ha realizado cinco (5) actuaciones de control, y seis (6) solicitudes de información sobre sus indicadores de operación (todas en el año 2022). El 60% de las actuaciones de control se relacionan con temas financieros, y el 40% en temas operativos. Esta proporción se entiende, en la medida en que, al parecer, fracasa el modelo financiero del sistema. El municipio de Bucaramanga ha tenido que aportar recursos para subsanar el déficit operacional de Metrolínea. Se muestra el consolidado de las actuaciones reportadas por STM. En total 20.

Ilustración 1. Actuaciones STM frente a Metrolínea S.A. en los últimos tres años

TRASLADOS DE SOLICITUD POR COMPETENCIA	TRASLADOS DE QUEJAS EN REDES SOCIALES	ACTUACIÓN COMO AUTORIDAD DE TRANSPORTE	CONVOCATORIAS A REUNIÓN	SOLICITUDES DE INFORMACIÓN
Pregunta técnica para Metrolínea	Queja de Fernando Martínez @Palermo73 sobre mantenimiento de buses de Metrolínea	De acuerdo a resolución No. 000306 de fecha 7 de mayo 2021. Solicitud Informe Indicadores Plan de Inversión Fondo de Estabilización y Subvención	Convocatoria comité de vigilancia FES	En relación a posible suspensión de un operador del servicio de Metrolínea
Solicitud de servicio para Metrolínea	Queja de Fernando porras_mauricio sobre mal estado estación Metrolínea de cañaveral	Control a los recursos del FES	Convocatoria comité de vigilancia FES	Solicitud informe indicadores de operación a Metrolínea
	Queja de Andrés Manrique sobre irregularidades operación ruta P5	Control a los recursos del FES (Adjunto no firmado)	Convocatoria comité de vigilancia FES	Reiteración solicitud informe de seguimiento – FES
	Queja de Doris Pinzón sobre irregularidades operación ruta Metrolínea en Piedecuesta	Control suspensión del servicio de la ruta alimentadora AC4		Autorización uso de recursos FES
		Control por declaraciones contrarias en medios de comunicación por parte de la directora de Metrolínea		Reiteración y ajuste autorización uso de recursos FES
				Solicitud ampliación informe de seguimiento – FES

Fuente: Elaboración OCI – con base en información reportada por STM

Así las cosas, se encuentra que más allá de ejercer una incidente labor de control a la operación de Sistema de Transporte Masivo, STM ha dedicado sus esfuerzos en sostener el funcionamiento del Sistema de Transporte Público de pasajeros del AMB, estribando líneas de

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

acción con base en el acuerdo metropolitano No. 030 de 2017. De manera extraordinariamente recursiva y urgente, STM, ha reestructurado rutas e implementado cambios en el Sistema de Transporte Público, a fin de contener las debilidades técnicas y jurídicas del gestor Metrolinea, y lograr así, mantener funcionando el sistema, así sea de forma parcial. La adopción de medidas de complementariedad o esquemas de operación conjunta entre el Transporte Público Colectivo y el Sistema de Transporte Masivo, pudieran observarse como un logro, sin embargo, en realidad para este despacho, son el resultado de la implementación de un Sistema de Transporte Metropolitano fallido, en cuyas consecuencias STM – AMB se ha visto abocado a asumir la tarea de articular “improvisadamente”, medidas para evitar el colapso del Sistema de Transporte del AMB y la consecuente afectación de miles de sus usuarios.


Es decir, STM – AMB en la realidad, ejerce una autoridad parcial sobre su ámbito y área de influencia; siendo justamente, el actual Sistema de Transporte Masivo, el responsable de movilizar al 66% de los usuarios del Sistema de Transporte del AMB, situación que nunca ocurrió, y, al parecer, no va a ocurrir de ningún modo. En su lugar, STM ha venido realizando maniobras técnicas para lograr sostener el funcionamiento del sistema, como consecuencia del derroche de debilidades del ente gestor Metrolinea S.A.

Desde otro ángulo, uno más suspicaz, podrían observarse las actuaciones de STM frente a Metrolinea como las de un “noble escudero”, que lo sustenta y asiste, tras sus incontables fracasos; anteponiendo siempre STM -desde luego- el bienestar del ciudadano metropolitano. No obstante, este sendero, conduce a STM transitar sobre una línea delgada como autoridad en la materia, dado que, no lo controla, no lo sanciona, pero si le sirve de “aliado”; gestionando acuerdos y ejercicios de complementariedad. Con relación a lo anterior, se señala el art 8, de la Ley 336 del 1996, que expresa “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 (...)”

Este despacho desea resaltar la capacidad de reacción por parte de STM, al atender de forma oportuna las contingencias en el Sistema de Transporte generadas por las deficiencias del ente gestor Metrolinea S.A, incorporando los vehículos de Transporte Público Colectivo al sistema masivo. No obstante, esta debió ser una medida transitoria, momentánea, de contingencia, y no acompañar -al parecer- la “intocable” gestión del ente Metrolinea, a costa del detrimento de la calidad de vida de los habitantes metropolitanos.

Este despacho se permite recordar, que la entidad AMB, es por excelencia un ente planificador del territorio conurbado entre los municipios que lo conforman, y en cuyas funciones como autoridad de transporte, recaen las de “Planificar y coordinar el desarrollo y sostenimiento del Sistema de Transporte Masivo (...)”, “Planificar y organizar el Sistema de Transporte Masivo y reestructuración del servicio público de transporte masivo metropolitano (...)”. Ahora bien, si las anteriores citas resultasen imprecisas, lo que se debe modificar entonces, son los manuales de funciones de STM.

Este despacho recomienda, que, STM – AMB como autoridad de transporte metropolitano, no se puede limitar a realizar recomendaciones a los municipios, debe constituirse como órgano articulador de las necesidades y decisiones de los mismos, tal como lo establece la ley 1625 de 2013, en particular los artículos n, o, y p, los cuales rezan: “n) Ejercer la función de autoridad de transporte público 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

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

público urbano 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 los Sistemas Estratégicos de Transporte, donde existan (...).”

Por lo anterior, se insta a STM - AMB, para que, con el sustento de la Alta Dirección, se revise y ejerza todo tipo de competencia otorgada como autoridad de transporte metropolitano, frente al ente gestor Metrolínea S.A, a fin de incidir en el mejoramiento de la movilidad del AMB.

De otra parte, resulta fácilmente perceptible, -además por las innumerables publicaciones en medios de comunicación masivos de la región, y en general por parte de los usuarios del Sistema de Transporte Masivo-, que las condiciones en la prestación del servicio público de transporte, establecidas por el ente gestor Metrolínea S.A, son deficientes; deficientes en términos de disponibilidad de flota, afectando gravemente la movilidad del AMB y la calidad de vida de los ciudadanos usuarios y no usuarios del sistema; deficientes en términos de seguridad, con los distintos incidentes ocurridos con vehículos incendiados y descompuestos, poniendo el peligro la vida de propios y distintos usuarios, sin que se observen intervenciones de fondo en la operación y gestión de Metrolínea S.A.

Este despacho se cuestiona entonces: ¿Quién responde por la ineficiencia de Metrolínea? ¿Debe el usuario metropolitano de transporte público de pasajeros resignarse a la ineficiencia de la entidad pública?

Dentro del procedimiento de entrevistas, se logró establecer, que existe en el equipo STM, un conocimiento colectivo respecto de las posibles alternativas que permitirían el mejoramiento del Sistema de Transporte metropolitano; por ejemplo, todos coincidimos en que, el punto de partida debería ser conocer al usuario del transporte, conocer expectativas, necesidades, costumbres, incluso sus miedos y valores; por otra parte, un sistema que funcione de forma integral, responsable, implementando robustas herramientas tecnológicas especializadas en movilidad, que permitan realizar en tiempo real el monitoreo y control de los elementos que conforman el sistema, incluyendo el uso que los usuarios le dan al mismo, para lograr diseñar soluciones efectivas de forma oportuna (no improvisada); incluyendo el monitoreo de factores de inercia y factores de cambio en el entorno, que sirvan para planificar el desarrollo del sistema de transporte a futuro. Hoy, la realidad es que sabemos poco sobre el usuario, la tecnología adoptada es casi nula, y el observatorio metropolitano es poco observado. Estos serán elementos abordados más adelante.


Por todo lo anterior, el riesgo estratégico, operativo y de imagen para STM – AMB como autoridad de transporte, es inminente.

RÉPLICA

Frente al Hallazgo 1. Se determina que existe “limitada actuación como autoridad de transporte ante el ente gestor Metrolínea S.A.”

En principio es importante advertir que de acuerdo a los literales “n” y “p” del artículo 7 de la Ley 1625 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 y que de acuerdo a la Resolución No. 002033 de agosto 03 de 2004 del Ministerio de Transporte, es el Área Metropolitana de Bucaramanga la Autoridad de Transporte para la administración del Sistema de Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros para Bucaramanga y su área metropolitana.

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

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


Igualmente es importante dejar claro que, el Área Metropolitana celebró con Metrolínea S.A. "Convenio Interadministrativo de operación del sistema integrado de transporte masivo (SITM) del área metropolitana de Bucaramanga - Sistema Metrolínea" el día 09 de febrero de 2007, documento por el cual, se otorgó LA AUTORIZACIÓN para la gestión, contratación e implementación de la operación del servicio público de transporte masivo para el Área Metropolitana de Bucaramanga, en el área de influencia y en el numeral 4.3. de la Cláusula 4 del otro sí modificatorio del Convenio Interadministrativo de Operación del SIMT se estableció que "Para el ejercicio de las funciones a cargo de Metrolínea como contratante, supervisor o interventor de contratos de cualquier naturaleza se tendrá en cuenta que la actividad relacionada es un servicio público esencial que el Estado presta a través de Metrolínea S.A. y sus operadores", es decir, le corresponde al Área Metropolitana de Bucaramanga solamente adoptar las acciones tendientes a asegurar prestación del servicio público y la atención de necesidades de movilización, las limitaciones del control y vigilancia al Ente Gestor están dadas desde los Conpes de creación de los sistemas integrados de Transporte Masivo, en donde el rol de las autoridades de transporte ha sido más como coadyuvantes del sistema que como entes de control mismo.

Es preciso insistir que las actuaciones de la Subdirección de Transporte se encuentran enmarcadas en las competencias y funciones determinadas en la Ley, y en el Convenio Interadministrativo de Operación suscrito entre el AMB y Metrolínea S.A. como ente gestor y titular del sistema integrado de transporte masivo, SITM.

Para ilustrar a su despacho nos permitimos presentar a continuación un cuadro tipo verificación de las funciones y competencias contenidas en la cláusula 2.1. del otro si modificatorio del citado convenio interadministrativo suscrito el día 13 de marzo de 2018, así:

Tabla 1. Funciones y competencias cláusula 2.1 del Convenio AMB – Metrolínea S.A.

COMPETENCIA	CUMPLIÓ	NO CUMPLIÓ
Habilitar las operadoras del sistema de transporte masivo	✓	
Verificar la permanencia de las condiciones de habilitación exigidas por las leyes	✓	
Entregar tarjetas de operación a los vehículos vinculados a dichas operadorasprevia solicitud	✓	
Adoptar mediante acto administrativo el esquema de rutas del sistema de transporte masivo	✓	
Adelantar los procesos de reestructuración de rutas del colectivo	✓	
Depurar el parque automotor remanente del transporte colectivo	✓	
Verificar el cumplimiento de los requisitos de reducción de la sobreoferta del transporte colectivo	✓	
Fortalecer y mejorar la coordinación entre entidades locales y actores del sistema	✓	
Controlar la prestación del servicio a través de las empresas gestoras, para asegurar la sostenibilidad del sistema, calidad del servicio al usuario y estándaresde eficiencia mínimos	✓	
Propender por el ejercicio eficaz de las funciones de coordinación y planificación, eliminando la superposición de funciones con otras entidades locales administrativas, en aras de unificar la organización, control y vigilancia del servicio público de transporte entre y dentro del área metropolitana de Bucaramanga	✓	
Propender por la integración del transporte masivo con otros modos de transporte	✓	

	PROCESO GESTIÓN DOCUMENTAL	CÓDIGO: GDO-FO-028	
	FORMATO DE OFICIO	VERSIÓN: 05	
Integrar las herramientas urbanísticas con lo aprobado (aplicación norma POT, Plan de Movilidad Metropolitano y planes municipales), velando por la inclusión y el respeto a la planificación macro en la cual se encuentran los sistemas integrados de transporte masivo	✓		
Propender por la aplicación de las herramientas urbanísticas para la implantación de la infraestructura del sistema integrado de transporte masivo, que corresponde a Metrolínea.	✓		

Para cada una de estas competencias en la Subdirección de Transporte se cuenta con las evidencias correspondientes.


Ahora bien, en lo que tiene que ver con el mecanismo alternativo para lograr cumplir con las necesidades de la prestación del servicio público masivo, en este caso, desde el año 2017 con el Acuerdo Metropolitano 011, se estableció como instrumento de planificación gradual en materia de transporte metropolitano, la integración física, operacional y tarifaria, implementando en un inicio laboratorios de integración y/o pruebas pilotos, posteriormente con el Acuerdo Metropolitano 030 del mismo año, se ordenó la integración del transporte público colectivo al sistema integrado de transporte masivo, mediante la gradualidad en la implementación y la priorización del transporte público de cuencas y de zonas de influencia, aplicando los criterios de eficiencia y economía.

El proceso de la gradualidad ha conllevado para la autoridad de transporte esfuerzos de coordinación entre las dos modalidades, con mesas de trabajo en donde se han tenido que articular disímiles intereses, de una parte, un ente gestor que ha venido perdiendo operatividad, la pandemia que con las restricciones generó un impacto económico y el desestimulo pronunciado del usuario a utilizar el transporte público; operadores de transporte con diferentes situaciones jurídicas e intereses particulares, que prolongó el proceso de implementación, pero que a la postre es hoy, la tabla de salvación del sistema de transporte masivo.

En esta línea surge la celebración de Acuerdos Comerciales celebrados entre el ente gestor y empresas de transporte colectivo de pasajeros de radio de acción metropolitano, que al cumplir el objetivo relacionado con la continuidad del servicio y de superar la contingencia relacionada con la caducidad del contrato de concesión de una de las operadoras de transporte masivo, la Subdirección de Transporte Metropolitano autoriza estos instrumentos, dentro de un marco jurídico previamente establecido.

Sin embargo, la viabilidad de esta alternativa en todo caso debe estar sustentada por el Ente Gestor desde un punto de vista técnico, legal y financiero, garantizando además la valoración del cumplimiento de los compromisos contractuales de éste con sus operadoras. Ahora bien, y teniendo en cuenta las debilidades detectadas en el ejercicio primario de complementariedad, era importante la evaluación sobre el uso de un sistema de control y de recaudo, uso de la infraestructura, riesgo contractual, temas financieros y técnicos.

Ahora bien, no desconocemos que un nuevo diseño operacional de transporte público es de fundamental importancia, que la concepción de la cobertura geográfica del 66%, o del 77% (incluyendo el 11% de expansión), deberá abarcar el 100% de la cobertura del área metropolitana de Bucaramanga, en un modelo donde se desligue la inversión de la flota e infraestructura, por lo cual las decisiones del AMB, como autoridad de transporte se encuentran orientadas a robustecer la cobertura, la percepción del usuario y finalmente el volumen de pasajeros; a manera de ejemplo, la implementación de flota eléctrica como una opción tendiente a mejorar las condiciones de servicio, estrategia a la cual está apostando el AMB y el municipio de Bucaramanga, en donde incluso el BID nos ha presentado su beneplácito en acompañar esta propuesta. De otra parte, la consolidación de una integración de sistemas de transporte no sólo necesita una cooperación suficiente entre las entidades involucradas, sino también un enfoque global de las diferentes dimensiones que componen un sistema, especialmente porque, aunque confluyen varios elementos (aspectos financieros, integración tarifaria, aspectos operativos, entre

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


otros), el usuario debe percibir como un elemento único. Sin embargo, estas decisiones deben ser planificadas y responsables, sobre todo porque es necesario una evaluación constante para adecuar y corregir las medidas que se vayan aplicando cuando se estime necesario, precisamente por el dinamismo de la oferta y demanda.

Frente a sus interrogantes relacionados con la ineficiencia de Metrolínea y la responsabilidad atribuida a la autoridad de transporte AMB.

Es importante precisar que esta entidad es una sociedad pública de economía mixta con autonomía administrativa, presupuestal y financiera, que posee una Junta Directiva, unos reglamentos y normatividad propia, y frente a la cual el AMB no posee la tutela administrativa, por lo que mal haríamos en predicar una responsabilidad atribuible a una posible conducta dolosa o gravemente culposa, pues ello no es competencia de la autoridad de transporte metropolitana.


Por otra parte, es necesario puntualizar, que en la línea de lo dispuesto en acción conjunta entre el Ministerio de Transporte, la Procuraduría General de la Nación, el Departamento Nacional de Planeación DNP y la Superintendencia de Transporte; la Subdirección de Transporte ha dado cumplimiento a las acciones contempladas en el “Plan interinstitucional para el fortalecimiento del transporte público masivo” fundamentado en las circulares de los años 2016 y 2017 sobre integración de servicios de transporte público y sostenibilidad¹; destacándose entre ellas principalmente las siguientes:

- Se estableció a la integración física, operacional y tarifaria del Transporte Público Colectivo TPC y el Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM, como instrumento de planificación en materia de transporte metropolitano, mediante acuerdo metropolitano Nro. 011 de agosto 15 de 2017
- Se ordenó la integración del transporte público colectivo y el Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM mediante acuerdo metropolitano Nro. 030 diciembre 15 de 2017
- Para dar cumplimiento a lo dispuesto en el Acuerdo Metropolitano Nro. 030 de 2017, se brindó acompañamiento al Ente Gestor Metrolínea S.A., operadoras del Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM y transportadoras del Transporte Público Colectivo TPC en el desarrollo de las mesas técnicas realizadas entre el año 2018 y el año 2019, que finalmente sirvieron de soporte a la estructuración de la alternativa de operación complementaria de las dos modalidades “*Metrolínea S.A. evoluciona 2020*” sustentada en la suscripción de acuerdos comerciales para viabilizar el uso de capacidad transportadora del Transporte Público Colectivo TPC en la cobertura de servicios del Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM.
- Teniendo en cuenta la importancia de la unificación de la política de transporte a nivel metropolitano, la coexistencia de cuatro autoridades de transporte, tres municipales y una metropolitana y la afectación que la conurbación de los 4 municipios del Área metropolitana sobre las condiciones de operación del transporte; mediante acuerdo metropolitano Nro. 004 de 09 de mayo de 2018 se dio viabilidad al traslado del ejercicio de las guiones de planeación, regulación, control y vigilancia del público del radio de acción municipal, a la Junta Metropolitana
- A partir del mes de diciembre del 2020 inició la operación de la alternativa estructurada por el Ente Gestor Metrolínea S.A. para la operación complementaria de algunos de sus servicios autorizados, mediante la suscripción de acuerdos comerciales con empresas del Transporte Público Colectivo TPC. La autoridad de transporte válido la posibilidad de disponer flota del Transporte Público Colectivo TPC para la cobertura de servicios del Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM, garantizando siempre la continuidad y cobertura de los propios servicios del Transporte Público Colectivo TPC.

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

- Mediante acuerdo metropolitano Nro. 013 de 08 de octubre de 2019 se crea el fondo de estabilización y subvención del sistema integrado de transporte masivo “Metrolínea”, en cumplimiento al principio de sostenibilidad del sistema en los términos de la Ley 1955 de 2019 buscando la eficiencia del sistema de transporte masivo y el debido acceso de sus horarios

¹ Circular Nro. 20164000391331 de 31 de agosto de 2016 del Ministerio de Transporte sobre integración de servicios y modalidades de transporte dirigida a gobernadores - directores territoriales - alcaldes municipales - organismos de tránsito y autoridades de tránsito y transporte y Circular conjunta Nro. 20161010404321 del ministerio de transporte, ministerio de hacienda y crédito público, superintendencia de Puertos y transporte, Procuraduría General de la nación y Departamento Nacional de Planeación DNP para la sostenibilidad de los temas de transporte masivo, integrado y estratégico dirigida a alcaldes municipales - autoridades de tránsito y transporte - entes gestores del sistema de transporte masivo, integrado y estratégico

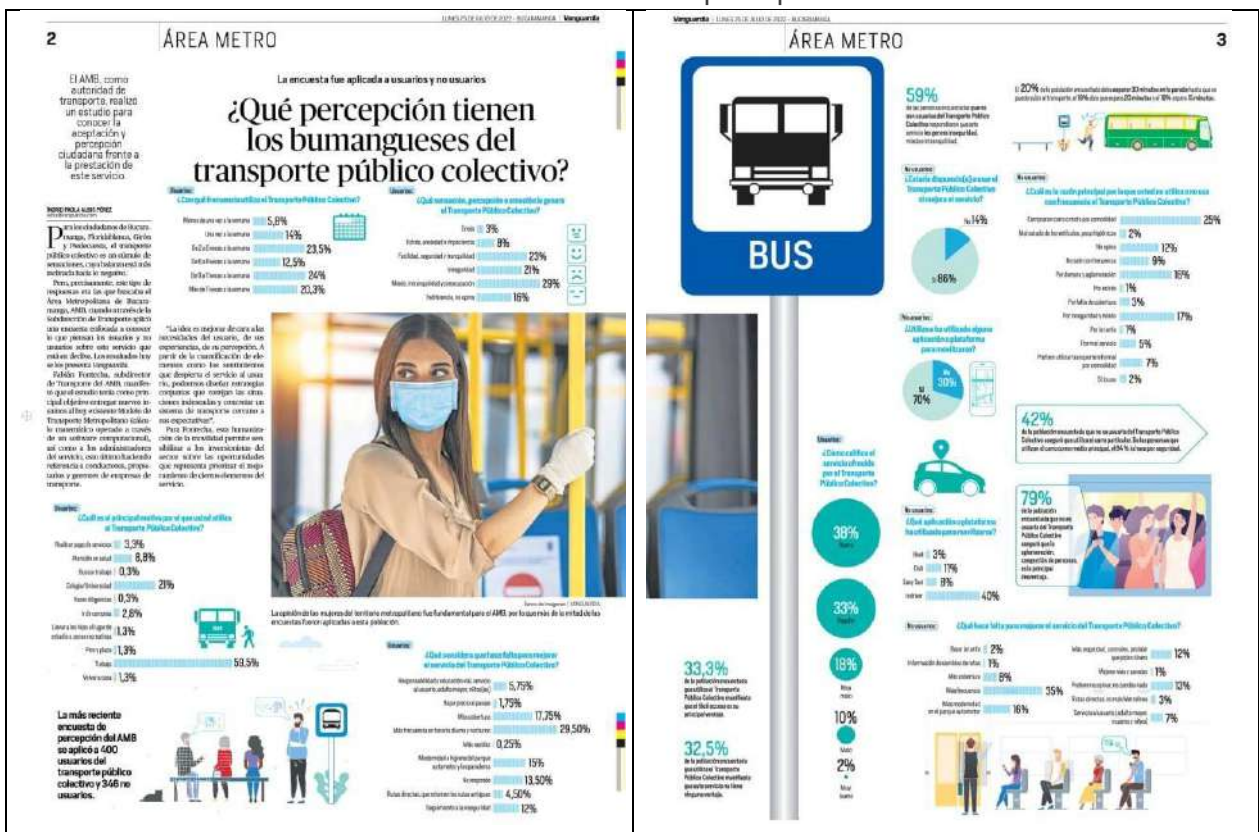
	PROCESO GESTIÓN DOCUMENTAL	CÓDIGO: GDO-FO-028
	FORMATO DE OFICIO	VERSIÓN: 05

Mejoramiento de la calidad desde la experiencia del usuario.

Como consta en las fichas técnicas de los estudios de movilidad presentados, socializados y publicados en la página web de la entidad el presente año en desarrollo de nuestro ejercicio de vigilancia y control de la actividad transportadora, con el fin de conocer los niveles de aceptación y percepción ciudadana y de cara a las necesidades que tienen los usuarios del servicio ofrecido por cada uno de los modos de transporte, la subdirección de transporte a partir del 22 de marzo de 2022 diseñó un cuestionario como herramienta para recolectar datos relevantes y llevar a cabo un cuidadoso trabajo de campo, donde se aplicaron mil doscientas (1200) encuestas y entrevistas de movilidad presenciales cara a cara a usuarios y no usuarios o (usuarios no frecuentes) del transporte público de pasajeros, en hogares, estaciones y paraderos, de los cuatro (4) municipios que conforman el Área Metropolitana de Bucaramanga, de las cuales 500 fueron exclusivamente dirigidas a usuarios del Sistema Integrado de Transporte Masivo Metrolínea, donde se pudo evidenciar mediante los principales resultados e indicadores, un panorama más cercano frente al comportamiento que tienen, no solo los usuarios, sino también los conductores y las empresas transportadoras, junto al nivel de satisfacción y expectativas que se tienen, identificando las debilidades, fortalezas y tendencias del transporte público de pasajeros.


Esta información ha sido ampliamente expuesta a los transportadores con el fin lograr mejoras en el transporte, asimismo se entregó a la comunidad en general a través de medios de comunicación masiva.

Ilustración 1. Socialización estudio de percepción de los usuarios



Fuente: www.vanguardia.com julio de 2022

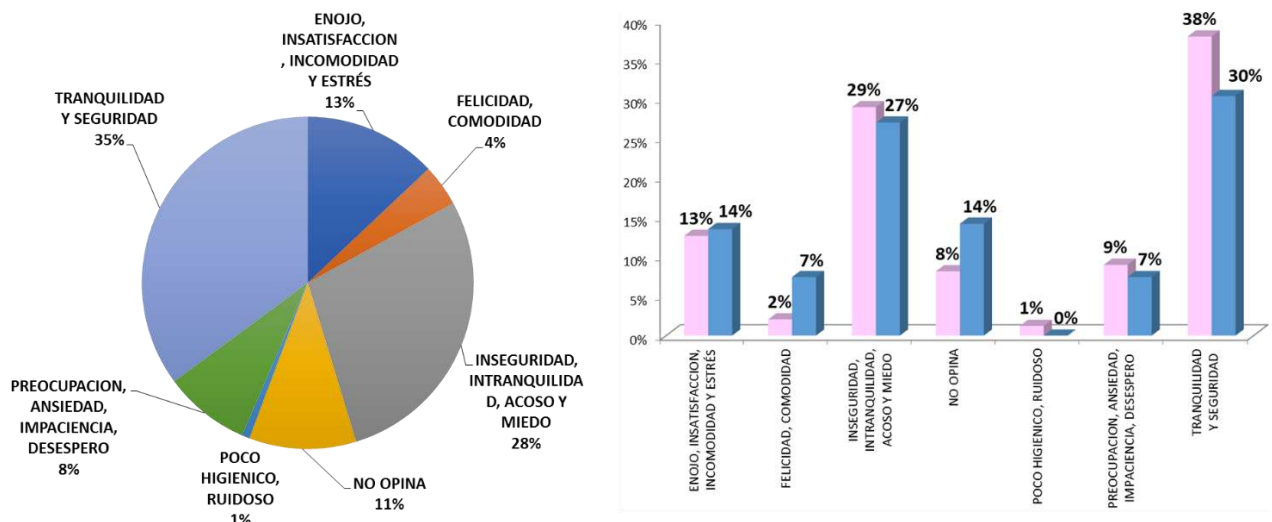
Aunado a lo anterior, y una vez identificadas las necesidades, expectativas e inconformidades que tiene el usuario, se viene realizando acompañamiento al fortalecimiento de los procesos inherentes al recurso de talento humano (conductores de los vehículos), el ajuste de rutas de transporte, el acercamiento directo a la comunidad y sus líderes, el requerimiento a las empresas de transporte y el seguimiento continuo a través de operativos de control y medición, así como de los informes que se producen a través de las plataformas de administración de flota.

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

Así mismo se sigue en la línea de estructurar y promover campañas de sensibilización y motivación en las distintas modalidades de transporte público formal con el fin de garantizar principalmente al usuario, aquellos factores fundamentales como son el acceso, la comodidad, la calidad, y la seguridad en la prestación del servicio de transporte.

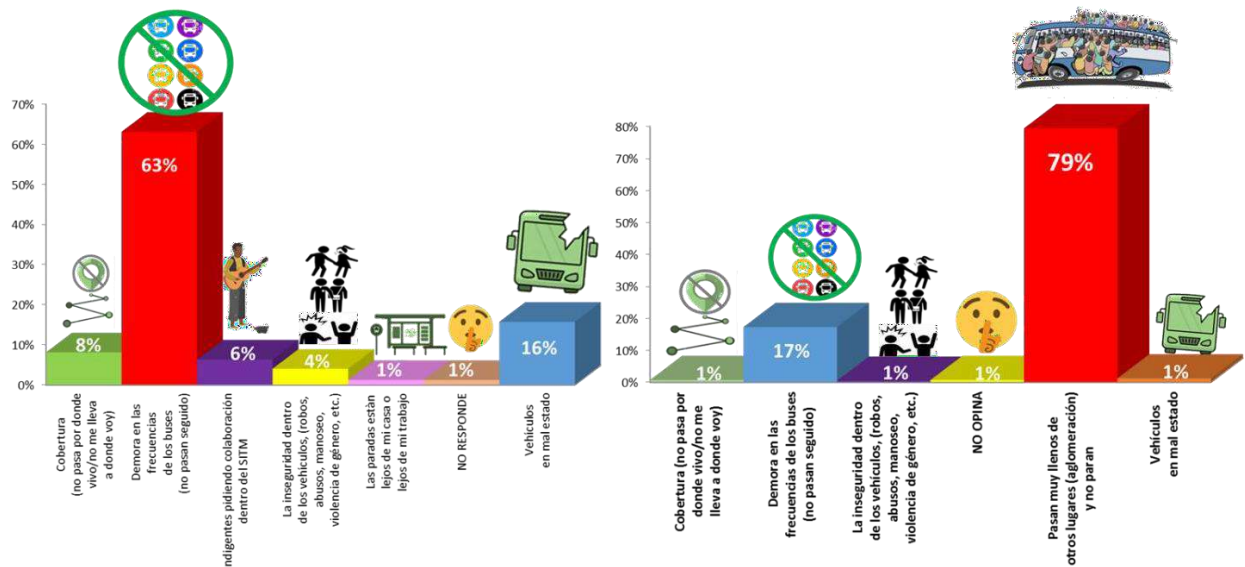
Evidencia de los datos más relevantes y los porcentajes más significativos del estudio:

Ilustración 2. Sensación, percepción o emoción que le genera el SITM METROLINEA al usuario



Fuente: Estudio de movilidad SITM, página 17 – Área Metropolitana de Bucaramanga, (2022).


Ilustración 3. Principales desventajas del SITM METROLINEA



Fuente: Estudio de movilidad SITM, páginas 19 y 20 – Área Metropolitana de Bucaramanga, (2022).

CONCLUSIÓN

De acuerdo con los argumentos presentados, este despacho considera que estos no logran desvirtuar las observaciones realizadas, por cuanto los aportes relacionados ya fueron objeto de

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

análisis en desarrollo de auditoría, otros argumentos no se relacionan con el hallazgo, y finalmente los argumentos contradicen lo manifestado en entrevistas de auditoría.

Por lo anterior, se insta a la Subdirección de Transporte Metropolitano del AMB, se revise y ejerza todo tipo de competencia otorgada por la ley colombiana como autoridad de transporte metropolitano, frente al ente gestor Metrolínea S.A, a fin de incidir en el mejoramiento de la movilidad del AMB. En consecuencia de lo anterior, se confirma el hallazgo.

HALLAZGO 2. LAS POLÍTICAS METROPOLITANAS ADOPTADAS PARA LA DESINCENTIVAR EL USO DE VEHICULOS PARTICULARES E INCENTIVAR EL USO DE SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO NO GENERAN IMPACTO

Es reconocido el esfuerzo reiterado por incentivar el uso del Sistema de Transporte Público en el AMB, sin embargo, no existen incentivos estructurales, desde lo institucional, que lleven a la población a desprenderse de los vehículos particulares, para que utilicen el Sistema de Transporte Público. De hecho, parece todo lo contrario; de acuerdo con el PMMM Proyecto P21-B “Implementar mecanismos de financiamiento para la sostenibilidad del sistema de movilidad”, en la tabla 105, se analizan mecanismos alternativos definidos en la Ley 1955 de 2019, para el sostenimiento del SITM, entre los cuales se destacan, las áreas con restricción vehicular (permiso de acceso a la zona), mecanismo mediante el cual, las autoridades territoriales podrán obtener recursos, por permitir el acceso de vehículos particulares a zonas definidas de congestión. En otras palabras, permitir que las personas paguen una contribución para poder utilizar sus vehículos en sus días de restricción de pico y placa. El resultado del análisis en el PMMM 2022 de este mecanismo, se define como “viable”. Entonces, el problema no es la afectación al ambiente, o la falta de infraestructura vial, o el desmedido parque automotor, sino la falta de dinero para sostener el SITM. ¿incentivo o desincentivo? En cuanto a contaminación, sería determinante conocer, cuánto contaminan los envejecidos automotores que prestan el servicio de Transporte Público Colectivo.

Por otra parte, se encuentra un hecho metropolitano, que le apunta a la estrategia del uso de la bicicleta como medio alternativo de transporte. De acuerdo con su contenido, el hecho metropolitano integra al documento “La estrategia como medio de transporte”. En cuanto a las metas de esta estrategia, se establece que para el 2025 el 2% de los viajes del AMB se realizarán en bicicleta y para el 2030 el 5%. Tiene como objetivo estratégico que la bicicleta se pueda usar de manera segura y equitativa. Llama la atención, que el documento igualmente señala en su página 25: “El PIDM tiene cinco principios, y en su componente estratégico incluye a la bicicleta como una solución para viajes de menos de 4 kilómetros. Además, dispone que ésta debe estar integrada a los demás sistemas de transporte de la ciudad, lo cual es coherente con lo establecido en la presente Estrategia. Esto se complementa con la mejora de espacios urbanos que puedan hacer el uso más seguro de la bicicleta (C3 – LE7 – P25 del PIDM)”. De acuerdo con el seguimiento al PIDM, realizado por la OCI en la presente vigencia, no se encontró evidencia, que desde STM, se contengan acciones de la estrategia de la bicicleta como medio de transporte. Se muestra a continuación.


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


Ilustración 2. Seguimiento al PIDM - Actividades del C3-LE7-P25 a cargo de STM - 2do Trim 2022

PROYECTOS A CARGO DE LA SUBDIRECCIÓN DE TRANSPORTE								
PLAN DE ACCIÓN 2022 – SEGUNDO TRIMESTRE 2022				PIDM 2016-2026				
PROGRAMA	PRESTACIÓN DE SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJERO			COMPONENTE	LINEA ESTRATEGICA	PROGRAMA	META E INDICADOR DEL PROGRAMA	OBSERVACIONES AL SEGUIMIENTO DEL SEGUNDO TRIMESTRE 2022
SUBPROGRAMA	MOVILIDAD METROPOLITANA							
PROYECTO	PLANEACIÓN ESTRATÉGICA DEL TRANSPORTE PÚBLICO METROPOLITANO			N	ACTIVIDADES	INDICADOR	META TRIM	
OBJETIVO	Elevar la calidad y ampliar la cobertura del servicio de transporte público en todo el territorio metropolitano (...)							
1	Diagnosticar la estructuración Técnica, Administrativa jurídica y financiera del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) del área metropolitana - Fase I Implementación.	Informe de avance	100%	3	7	25. IMPLANTACIÓN DE UN SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO	M1. Estructuración técnica, administrativa, jurídica y financiera del Sistema Integrado de transporte Público (SITP)	Se presenta informe el cual relaciona actividades de avance, de las cuales, se adjuntan como evidencia: 1. Presentación - nuevo sistema. 2. Control asistencia reunión 24-05-2022. Se deben corregir fechas en el informe.
2	Elaborar estudio que determine la estructura tarifaria de las diferentes modalidades de transporte público de radio de acción metropolitana.	1 Estudio realizado y proyección de actos administrativos	100%	3	7	25. IMPLANTACIÓN DE UN SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO	M1. Estructuración técnica, administrativa, jurídica y financiera del Sistema Integrado de transporte Público (SITP)	Se encontró informe de movilización de pasajeros en las modalidades de TPC y SITM durante los meses transcurridos del año. Lo anterior como insumo de aporte a la meta anual.
3	Realizar seguimiento del Fondo de Estabilización y subvención del SITM conforme a lo dispuesto en el Acuerdo Metropolitano 013/2019 y las Resoluciones Nos. 1108 de octubre 11 de 2019 y 000306 de 07 de mayo de 2021.	No. De actuaciones administrativas generadas/ Actuaciones administrativas solicitadas	100%	3	7	25. IMPLANTACIÓN DE UN SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO	M1. Estructuración técnica, administrativa, jurídica y financiera del Sistema Integrado de transporte Público (SITP)	Se encontraron múltiples actuaciones de STM, como: Resoluciones, cronogramas de seguimiento, comunicaciones, convenios. Así mismo como evidencias: CR-5685, CD-3477, CD-4656, Informe seguimiento FES por Metrolínea.
4	Evaluar y ajustar de las condiciones de operación de las diferentes modalidades de servicio de transporte público metropolitano	No. Actos administrativos generados/ Actos administrativos requeridos	100%	3	7	25. IMPLANTACIÓN DE UN SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO	M1. Estructuración técnica, administrativa, jurídica y financiera del Sistema Integrado de transporte Público (SITP)	Se encontraron las siguientes Resoluciones: Nro. 000185 Ajuste de rutas. Resolución Nro. 000292 Ajuste de rutas. Resolución Nro. 000348 Recurso.
5	Estructurar la plataforma de seguimiento y control a la operación de las diferentes modalidades de transporte Público metropolitano	1 estudio realizado y proyección de actos administrativos	100%	3	7	25. IMPLANTACIÓN DE UN SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO	M1. Estructuración técnica, administrativa, jurídica y financiera del Sistema Integrado de transporte Público (SITP)	Se adjunta como evidencia el informe denominado: Actividad 5 avance de plataformas tecnológicas del TPC ok. Se encontró relación de diferentes variables que debe contener la plataforma de seguimiento y control.
6	Diseñar una prueba piloto para la operación de vehículos eléctricos en el transporte público como estrategia para lograr índices de descontaminación atmosférica.	1 estrategia diseñada	100%	3	7	25. IMPLANTACIÓN DE UN SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO	M1. Estructuración técnica, administrativa, jurídica y financiera del Sistema Integrado de transporte Público (SITP)	Se encuentra el documento: Análisis de la base de datos de las capacidades transportadoras en la modalidad de individual. Así mismo, informe con análisis de modelos de negocio y sistemas relacionados con la electromovilidad.

Fuente: Informes OCI 2022

También, el mismo hecho metropolitano No. 010 de 2018, señala que se deberán incluir por parte del Observatorio del Área Metropolitana indicadores multidimensionales que permitan medir avances en el desarrollo de la estrategia de la bicicleta, sin embargo, no se encontraron registros al respecto en el sitio del observatorio del AMB. Lo cierto es, que de acuerdo al PMMM 2022, actualmente el 1% de los viajes del AMB, se realizan en bicicleta, diagnostico que se controvierte en el cuerpo del presente informe.

Una iniciativa más, se constituye por la jornada denominada “Día sin carro y sin moto metropolitano”. Esta medida, se encuentra amparada mediante el acuerdo metropolitano No. 004 de 2022. Esta es, una medida controvertida, por su carácter impositivo. Como muchas medidas de este tipo, afecta a unos y favorece a otros. Sin embargo, lo que atañe a este despacho, es que, pese a los resultados favorables de la jornada (por sustracción de materia entre otras), en temas de mejoramiento de la calidad del aire y disminución de accidentes de tránsito, en realidad no aporta a estimular el uso del transporte público, no cuando se hace de forma obligada. Ahora, tendría mayor sentido, si el Sistema de Transporte Público tuviera algo moderno, novedoso o atractivo que mostrar, algún beneficio que pudiera el ciudadano experimentar, y que lo llevara a decidir por su propia voluntad, bajarse de su automóvil personal, y apropiarse del sistema público. Lo contrario es la realidad actual, flotas de vehículos envejecidas, reducidas y hasta inseguras. No obstante, lo que quizá quede de estas jornadas, es, que la población comprenda, que el problema de la contaminación atmosférica, la cultura vial ciudadana y el desarrollo sostenible de las ciudades, no exclusivo del estado, o del AMB, es de todos. Tal vez, se debería iniciar, por recuperar la confianza en las entidades públicas.

 ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA <small>BUCARAMANGA - FLORIDABLANCA - OBÓN - FIEBIGUERES</small>	PROCESO GESTIÓN DOCUMENTAL	CÓDIGO: GDO-FO-028
	FORMATO DE OFICIO	VERSIÓN: 05

RÉPLICA

Frente al Hallazgo 2. En donde se señala que “Las políticas metropolitanas adoptadas para desincentivar el uso de vehículos particulares e incentivar el uso de Sistema de Transporte Público no generan impacto.”

En cuanto a lo señalado en este punto, vale la pena hacer una exposición iniciando en con las directrices de más alta jerarquía, que resultan en las decisiones y actividades que la entidad viene desarrollando a través de esta subdirección.

Plan Nacional de Desarrollo

En principio debemos acudir al nivel nacional y frente a las políticas públicas de movilidad iniciales dictadas mediante el Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018, ley que cambió el concepto de la *auto-sostenibilidad* de los sistemas de transporte público por el de *sostenibilidad* y, permitió que las entidades territoriales implementaren mecanismos de financiación alternativa. Otro de los temas, es el financiamiento climático que también se perfila como una fuente alternativa de financiación para materializar la política pública en movilidad sostenible en Colombia. Esta Política pública implica una visión conjunta de la Nación y los Entes Territoriales, promoviendo y financiando proyectos innovadores en distintas líneas de acción definidas así:


- Gestión de demanda
- Desarrollo urbano orientado al transporte
- Promoción de tecnologías limpias
- Promoción de modos no motorizados
- Zonas de tráfico calmado
- Mejoramiento de logística de carga urbana
- Seguridad vial
- Fuentes alternas de financiación Sistemas de Transporte

Plan Maestro de Movilidad

Ahora bien, ya a nivel Metropolitano el Plan Maestro Metropolitano de Movilidad se erige como una herramienta de planificación estratégica que define la orientación de las políticas de movilidad, a partir de objetivos y metas de movilidad sostenible, el cual debe estar articulado con los planes de ordenamiento territorial de los Municipios Conurbados, garantizando la formulación y ejecución de estrategias, programas y proyectos articulados con el fin de mejorar la calidad de vida de las personas y la competitividad metropolitana.

Es importante tener presente que, la actualización del PMM se contempla en una escala urbano-regional y se rige por la estructura de competencias que la legislación establece en materia de planificación del ordenamiento territorial, situación que se concreta en cabeza de los municipios, pues a ellos es quienes les corresponde la mayor cantidad de competencias en lo concerniente a la especificación de usos del suelo, la identificación de los sistemas estructurantes, como vías, servicios públicos, espacios públicos y normas urbanísticas.

En lo atiente a las competencias metropolitanas, corresponden al AMB el desarrollo de los lineamientos generales que den unidad y coherencia al ordenamiento de los municipios entre sí; además, reconoce la existencia de un crecimiento expansivo en los municipios, originado principalmente por un vertiginoso aumento demográfico que ha generado, entre otros, un aprovechamiento poco eficiente del suelo, una degradación urbana, especialmente en las áreas centrales, des-economías urbanas, pérdida de tierras rurales, especulación en el valor de suelo, congestión vehicular y un aumento en las distancias y en el

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

número de viajes intraurbanos, así el planteamiento de las soluciones se ha enfocado en la generación de cambios sustanciales en las políticas urbanas y en la forma de apropiación y uso del territorio.

Sin embargo, debemos resaltar que, a diferencia de ejercicios de años anteriores, y soportado sobre las políticas nacionales, se ha logrado darle un verdadero impulso al transporte activo (hecho que no es de nuestras competencias de autoridad); es decir, a los viajes a pie y en bicicleta, y fomentarse sectores donde se privilegia al peatón sobre los vehículos, mediante medidas de peatonalización, tráfico calmado, ciclorrutas, mejoramiento de andenes y alamedas, que, integrados a una recuperación de los espacio públicos y de encuentro permanente de la comunidad, van a restaurar la condición humana del transporte que perdimos en los últimos tiempos.

Como deducción de lo anterior, se destaca el papel del transporte público colectivo como factor fundamental para el desarrollo social y económico del área metropolitana de Bucaramanga, en su condición actual y futura; y en este Plan Maestro de Movilidad, se concibe como un servicio público eficiente, de calidad, que se presenta en condiciones de continuidad, oportunidad, equidad y seguridad, vigilado y contralado por el Área Metropolitana de Bucaramanga.

En cuanto al Transporte Público tema de nuestras competencias, este Plan Maestro Metropolitano de Movilidad intenta replantear el desarrollo urbano y nos alerta sobre los problemas que se divisan en un futuro no muy lejano, tanto en el sistema Colectivo como en el masivo de transporte Público, para el caso de que las tendencias no se reviertan.

El reto que se plantea desde las competencias de la Subdirección de Transporte Metropolitano, se ha abordado planteando las soluciones desde una perspectiva colectiva, de equidad e inclusión, que nos permite permanecer con bienestar social, partiendo del reconocimiento de que nuestra permanencia en el territorio depende en gran medida de la integración institucional y de la articulación de las diferentes entidades, y especialmente de las administraciones municipales del área metropolitana de Bucaramanga, el gobierno departamental y nacional. Este estudio debe ser el primer referente y propende por la implementación de las medidas que se proponen para mejorar la movilidad metropolitana.


Directrices de Ordenamiento Territorial Metropolitano

En la exposición de este documento de planificación se puede encontrar dentro del capítulo 4: Formulación de Directrices Metropolitanas, en el subcapítulo 4.4: Directrices de los elementos del ordenamiento territorial metropolitano, el establecimiento de los objetivos del ordenamiento metropolitano (4.4.1), los retos metropolitanos (4.4.2), la visión de futuro para la región (4.4.3) y se expresan en siete principios rectores (4.4.4) en la búsqueda del ideal de territorio sostenible, habitable, solidario, productivo y gobernable:

- La sostenibilidad ambiental como soporte del territorio.
- La calidad de vida como fundamento del hábitat.
- La equidad como base en el desarrollo económico.
- La funcionalidad urbana como soporte de competitividad y productividad.
- La ocurrencia de acciones.
- La configuración de la región metropolitana.

En este mismo capítulo, se leen las estrategias e iniciativas territoriales (4.4.5) y las políticas de soporte (4.4.6), allí se dictan las Políticas de Movilidad, los Sectores y las Acciones requeridas.

Es así como, por ejemplo, la política de: *Mejorar la movilidad consolidando un sistema confiable, eficaz y menos vulnerable* cuenta con la Acción: *Dar prioridad al transporte público sobre el particular*, y, la política de: *Mejorar la conectividad y la capacidad vial entre los nuevos centros de actividades y Desarrollar*

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

infraestructura vial adicional y oferta de transporte para las nuevas zonas de desarrollo y las ya desarrolladas con sistemas alternativos como el cable, cuenta con las Acciones: Plan Maestro de Ciclorutas y Estudio para la restricción a la demanda (pico y placa) de forma sectorizada o diferenciada, que permita medir los impactos específicos al transporte, como a la actividad comercial de la ciudad, y la definición del plan de seguimiento y control.

Por lo anterior, que el Plan Maestro Metropolitano de Movilidad contempla la escala urbano-regional y serige por la estructura de competencias que la legislación establece en materia de planificación del ordenamiento territorial, y concreta en cabeza de los municipios, la mayor cantidad de competencias en lo concerniente a la especificación de usos del suelo, la identificación de los sistemas estructurantes, como vías, servicios públicos, espacios públicos y normas urbanísticas. Entonces, corresponde al nivel de competencias metropolitanas el desarrollo de los lineamientos generales con soluciones se han enfocado en la generación de cambios sustanciales en las políticas urbanas y en la forma de apropiación y uso del territorio.

La Bicicleta como medio de transporte. Estrategia 2019 – 2030 para Bucaramanga y su Área Metropolitana


La estrategia de la bicicleta surgió por la necesidad de tener un plan que respalde el uso de la bicicleta para la movilidad urbana. El objetivo de esta estrategia es mejorar las condiciones para que se pueda usar como medio de transporte de manera segura y equitativa, mejorando las condiciones urbanas para toda la comunidad de Bucaramanga y su área metropolitana y está estructurada a partir de cuatro elementos: principios, componentes, indicadores y metas.

Sin embargo, debe señalarse esta estrategia además de su planificación e implementación integral, es de implantación de largo plazo, toda vez que para su garantía es necesaria proveer espacios, condiciones y facilidades para que las personas circulen con agrado y las que no la usan se sientan atraídas a hacerlo.

Ilustración 4. Estrategia de la bicicleta como medio de transporte AMB



Enlace de descarga: <https://www.amb.gov.co/wp-content/uploads/Estrategia-de-la-Bicicleta-para-el-AMB-Publicada.pdf>

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

Sea esta la oportunidad, para una vez más indicar que el Área Metropolitana de Bucaramanga como instancia de planificación le corresponde evaluar su implementación y cumplimiento, correspondiendo la vigilancia y control a los organismos de tránsito municipales y sólo al AMB cuando la misma se instituya como servicio público municipal o metropolitano de manera conjunta por los entes territoriales o por separado, lo anterior conforme se estableció en el artículo 10 del Acuerdo Metropolitano No. 010 de 2018.

Comité de Movilidad Sustentable

Conforme a lo anterior, el AMB realiza el acompañamiento y seguimiento a través del Comité Metropolitano de Movilidad Sustentable de manera que la implementación de la estrategia en mención es ejecutada de manera territorial, toda vez, que corresponde a los municipios dentro de su jurisdicción realizar dicha implementación.

En este punto es importante indicar que el Comité Metropolitano de Movilidad Sustentable (Creado a través de la Resolución 642 de 2016), tiene la finalidad es articular y planificar la movilidad urbana sostenible, constituyéndose en instancia asesora y de participación en la planificación de programas y estrategias que incentiven y fortalezcan el uso de los medios de transporte sustentables en el Área Metropolitana de Bucaramanga; destacándose en un espacio desde el cual se genera conocimiento en torno a la movilidad sustentable, entre otros.

Plan de Acción STM

Adicionalmente, debe indicarse que el Plan de Acción de la Subdirección de Transporte en las actividades

7 y 8 hacen parte del proyecto denominado: *MOVILIDAD SOSTENIBLE, SALUDABLE Y SEGURA - FORTALECIMIENTO DE MODOS NO MOTORIZADOS*, ha llevado a cabo acciones tal como se muestra en la siguiente imagen, en donde se muestra el indicador y las evidencias presentadas:

Tabla 2. Extracto plan de acción STM 2022 – Actividades 7 y 8

Actividad	Indicador	Evidencias	Descripción de actividades	Informe		
7	Dar continuidad a las actividades requeridas para la continuidad del programa de bicicleta pública de Bucaramanga CLOBI	4	No. De actas de comité técnico de seguimiento al convenio No. 230 - 2019	1	Realizar actividades de acompañamiento técnico por parte de la AMB.	Informe con el avance del proceso.
				2	Realizar actividades de acompañamiento técnico por parte de la AMB.	Informe con el avance del proceso.
				3	Realizar actividades de acompañamiento técnico por parte de la AMB.	Informe con el avance del proceso.
				4	Realizar actividades de acompañamiento técnico por parte de la AMB.	Informe final y Actas de comité técnico.
8	Desarrollo de la estrategia de la bicicleta en el área metropolitana de Bucaramanga.	4	4 reuniones	1	Estructuración del proceso	Informe con el avance del proceso.
				2	diagnostico Preliminar	Informe con el avance del proceso.
				3	Realizar reuniones para la promoción de la Estrategia y desarrollo de primeras etapas	Informe con el avance del proceso.
				4	Informe con el avance del proceso	Informe con el avance del proceso.


Es preciso resaltar que desde la STM con el propósito de articular y planificar la movilidad urbana sostenible lidera el Comité Metropolitano de Movilidad Sustentable del cual además hacen parte los organismos de tránsito de la jurisdicción metropolitana y Metrolínea.

Se desatacan las siguientes funciones: Generar conocimiento en torno a la movilidad sustentable, asesorar las diferentes instituciones en la toma de decisiones vinculadas con la movilidad, gestionar el desarrollo de programas de cultura ciudadana, promover la gestión y operación de un sistema de transporte intermodal.

Comité Técnico de Seguimiento del Sistema Público de Bicicletas de Bucaramanga

Expuesto nuestro papel y la participación en los mecanismos en los que articulamos y apoyamos las acciones en favor de la movilidad, debemos mencionar que igualmente somos parte activa del comité técnico de seguimiento del Sistema Público de Bicicletas de Bucaramanga

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

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

denominado CLOBI, desde donde se apoya la logística de actividades como: el desarrollo de la jornada del día sin carro y sin moto, la celebración de la semana de la bicicleta y las campañas de promoción del uso del transporte público, así como la consolidación del Pacto Metropolitano por la Movilidad.

Este último, es un evento detonante que busca impulsar el comité y sumar actores del sector privado, clubes, organizaciones civiles y ciudadanía en general para aportar a mejorar esas condiciones de movilidad del municipio.

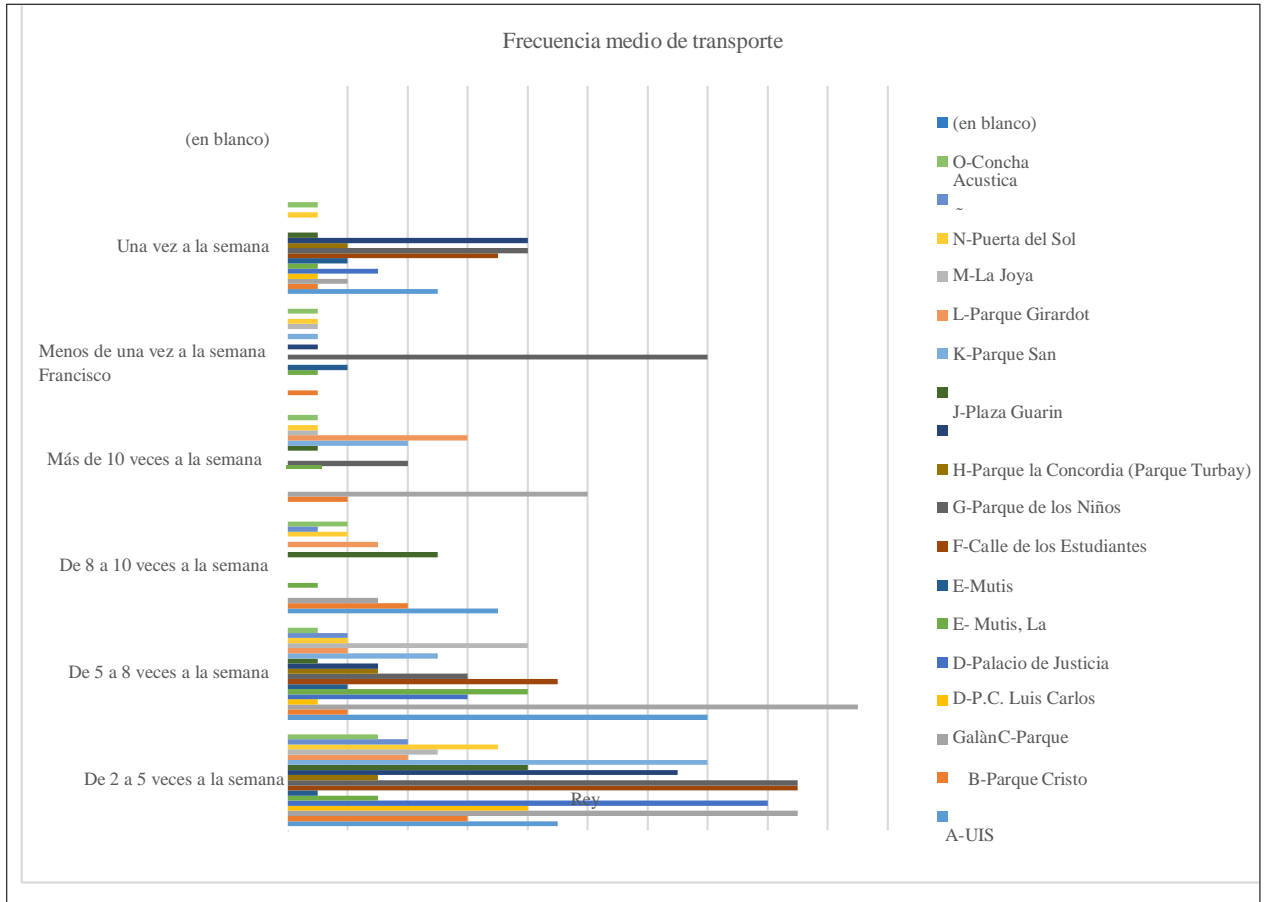
Ilustración 5. Pieza gráfica celebración semana de la bicicleta



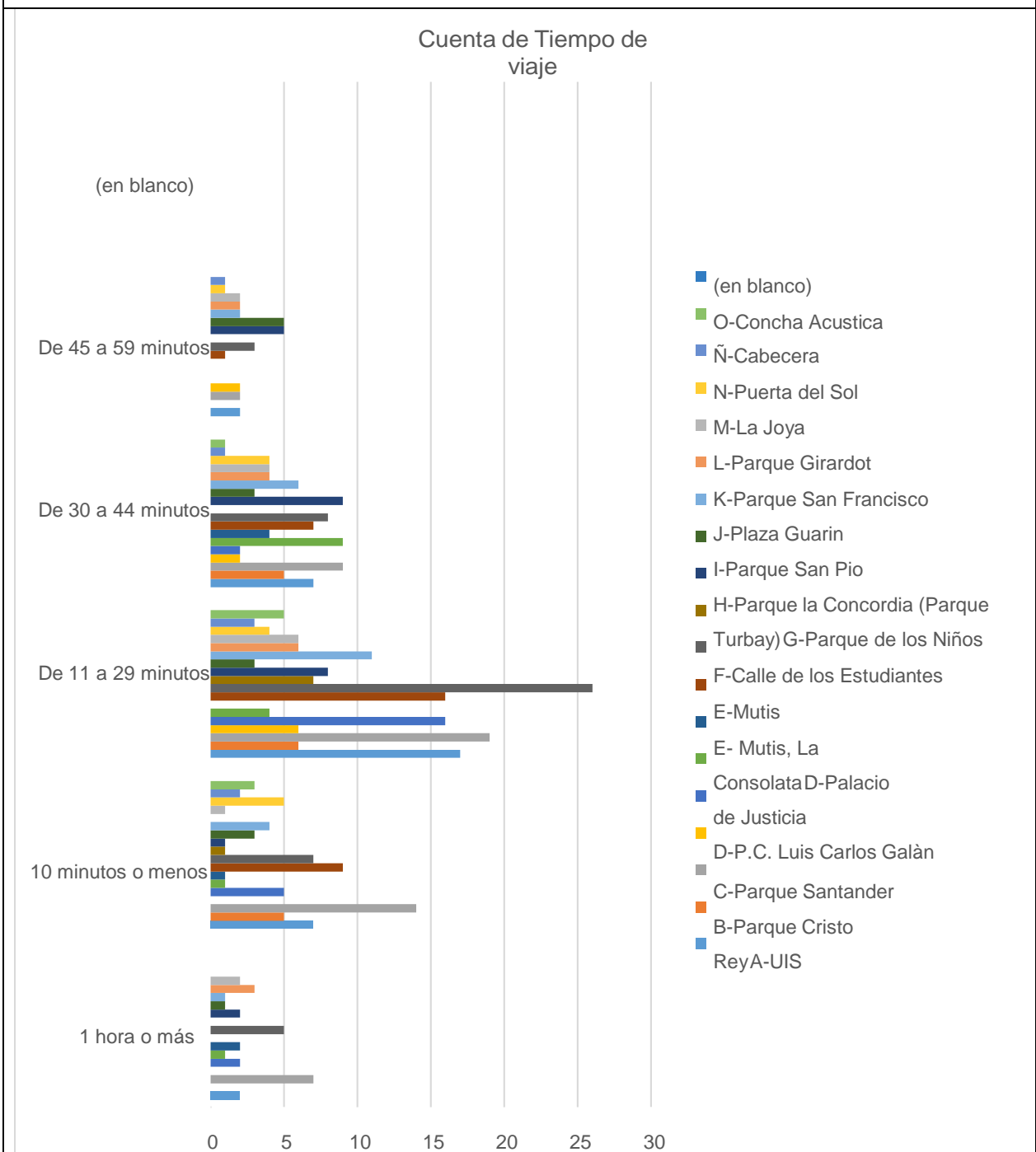
Fuente: Oficina de comunicaciones de la DTB.

Acompañamiento a la supervisión del servicio, estudio Metrolínea dirección de Planeación:

Ilustración 6. Estudio de percepción del usuario CLOBI




Para la mayoría de los usuarios del servicio CLOBI, la bicicleta representa su medio cotidiano de transporte. Es así como en su mayoría manifestaron un rango de uso de 2 a 5 veces (41%) seguida por de 5 a 8 veces por semana (25%). La estación Parque Santander corresponde a la de mayor uso y frecuencia, de igual forma se reflejó que las estaciones de mayor aceptación son: Parque de Los Niños, Calle de Los Estudiantes, el Palacio de Justicia y UIS.



Se evidencia que el tiempo de préstamo de 1 hora se ajusta a la necesidad de la mayoría de los usuarios. Para esta medición se encontró que el tiempo recurrente de viaje se encuentra en el rango de 11 a 29 minutos, siendo la estación Parque de Los Niños la que más reportes arrojó seguida por Parque Santander.

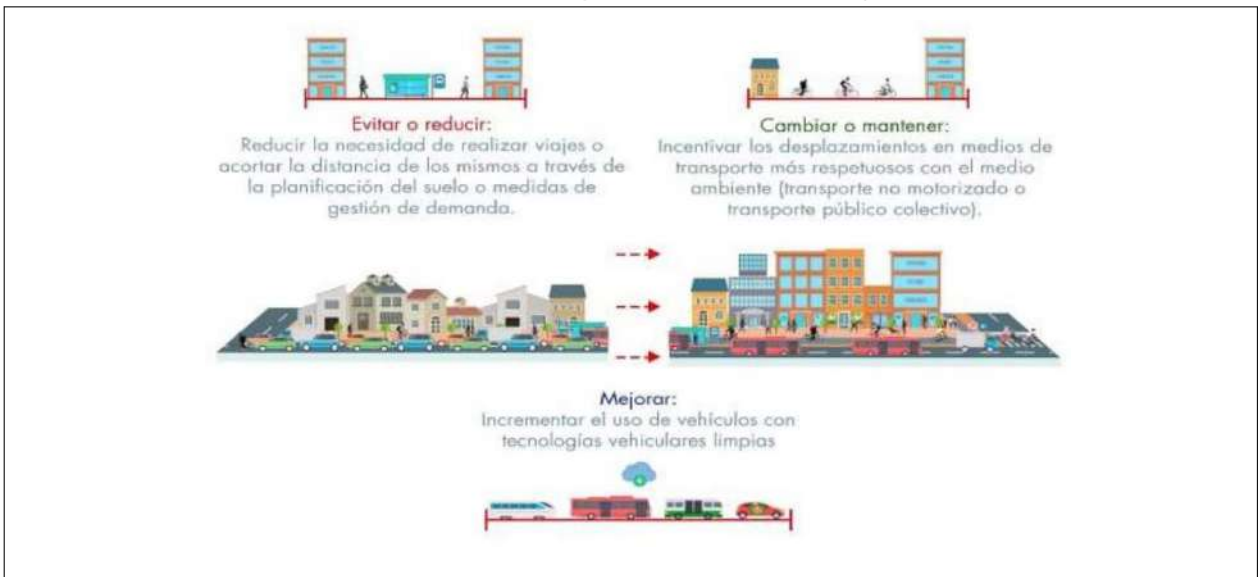
Fragmento estudio de seguimiento usuario CLOBI BGA. Junio/2022.

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

Día sin carro y sin moto

En cuanto a lo señalado como medida impositiva la realización de la jornada del día sin carro y sin moto a nivel metropolitano es preciso resaltar que si bien tenemos mediciones medioambientales moderadas, desde las políticas internacionales, nacionales y locales nos invitan a generar acciones que permitan desincentivar el uso del vehículo particular, es por ello que desde los Objetivos de desarrollo Sostenibles, así mismo el CONPES 3991 resalta que *“ la protección del ambiente implica asegurar la sostenibilidad en las actividades de la movilidad, y en concordancia con la Estrategia Nacional de Calidad del Aire, se debe priorizar las acciones que en términos de movilidad se enfoquen en la reducción de emisiones contaminantes generadas por los vehículos motorizados. Esto con el fin de proteger la salud de quienes viven en áreas urbanas y reducir, entre otros, la generación de emisiones contaminantes del aire, disminuir el ruido y gestionar de mejor manera el consumo de recursos como espacio, paisaje y energía”* igualmente señala el enfoque evitar-cambiar-mejorar (ASI, por sus siglas en inglés) permite incorporar estas tres dimensiones en la planeación de la movilidad.


Ilustración 7. Enfoque evitar-cambiar-mejorar



Fuente: DNP a partir de información del Ministerio Federal de Cooperación Económica y Desarrollo de Alemania (s.f)

Así mismo el mismo documento (CONPES) recalca lo siguiente: *“Para concretar estas estrategias, la gestión de demanda de transporte contempla un conjunto de medidas que tienen como fin incentivar el uso de medios de transporte con menores externalidades negativas, tales como (i) mejorar las opciones para movilización de usuarios en sistemas de transporte público y no motorizados; (ii) establecer medidas económicas para generar incentivos financieros por el uso de medios de transporte sostenibles o el cobro de las externalidades negativas que ocasiona el uso del vehículo particular (tales como las definidas en el artículo 97 de la Ley 1955 de 2019), y (iii) gestionar el crecimiento territorial y políticas de uso del suelo a partir del modelo de desarrollo orientado al transporte (DOT); (Ministerio Federal de Cooperación Económica y Desarrollo de Alemania, s.f.)”*.

En el ámbito local, el municipio de Bucaramanga cuenta con el Acuerdo Municipal 037 del 2012 y el Acuerdo 006 de 2014 por medio del cual se institucionaliza el día sin carro y sin moto en el marco de la celebración del día mundial del medio ambiente en junio, así mismo desde orden nacional se invita a los territorios a celebrar el día mundial sin automóvil el 22 de septiembre.

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

CONCLUSIÓN

De acuerdo con los argumentos presentados, este despacho considera que estos no logran desvirtuar las observaciones realizadas, por cuanto se desconocen los análisis presentados por el auditor, las evidencias presentadas ya fueron objeto de revisión durante el proceso de auditoría. Se insiste en que las políticas son más que texto, más que planes elaborados y onerosamente pagados, más que comités y más comités. Por otra parte, tal como se expresa en la réplica, si el “impulso al transporte activo” no es competencia de STM, entonces se debería revisar el alcance de sus funciones en tal sentido.

Por lo anterior, se insta a la Subdirección de Transporte Metropolitano del AMB, se diseñen políticas con capacidad estratégica y operativa, que conlleven a mejorar la movilidad del AMB. En consecuencia, se confirma el hallazgo.


HALLAZGO 3. INSUFICIENCIA EN ESTUDIOS O INVESTIGACIONES QUE DETERMINEN LA CONSOLIDACIÓN DE PROYECTOS FRENTE AL USO ALTERNATIVO DE LA BICICLETA COMO MEDIO DE TRANSPORTE.

De acuerdo con la actualización al PMMM, “Programa P33: Configurar y construir una red ciclista segura, conectada y funcional, Proyecto P33-A: Diseño e implementación de la red de ciclorredores metropolitanos”. “El AMB reconoce la importancia de dotar la red Vial con infraestructura exclusiva para ciclistas, con el objetivo de incentivar y posicionar la bicicleta como modo de transporte sostenible”. Subrayado OCI. En igual sentido, se encuentran a lo largo del PMMM afirmaciones como: “Así las cosas, el AMB reconoce la importancia de la infraestructura de soporte (mobiliario urbano ciclista, semáforos para bicicleta, cicloparqueaderos, etc.) que complementan su red de ciclorredores”. Subrayado OCI. Página 394. “En tal sentido, el AMB implementará cicloinfraestructura complementaria en el espacio público (canecas, apoya pies, cajones de posicionamiento, contadores, etc.) que incentiven el uso de la bicicleta como modo de transporte principal”. Subrayado OCI.

No se comprende por este despacho, desde donde se desprenden tales consideraciones dentro del PMMM 2022, si en particular, por parte de STM - AMB no existen estudios o investigaciones que respalden impulsar la implementación de infraestructura para bicicletas. Más bien pareciera una apreciación subjetiva. De hecho, ni siquiera se tiene certeza del interés de los habitantes metropolitanos de usar la bicicleta como medio de transporte y los 512,28 kilómetros de ciclorredores urbanos¹ proyectados a construir para 2037, dado que no existen estudios formales al respecto. La actualización del PMMM entrega en su figura 30 “Reparto Modal Área Metropolitana”, que corresponde a la misma figura 104 “Medios representativos – Área Metropolitana” solo que, con distinto gráfico, lo que presume ser una ilustración correspondiente a un estudio o investigación de los medios de transporte utilizados por los habitantes metropolitanos, en donde se infiere, que la tasa de uso de la bicicleta representa un 1% aproximadamente.

Nota al margen: Cabe resaltar, que la fuente de la figura 30 y 104, es la misma Unión Temporal Profit – Transconsult a través de la Encuesta Origen Destino Hogares de 2021, de la cual, este despacho no logró conocer la ficha técnica de la investigación, dado que no se registra tal información en la actualización del PMMM. Lo que se conoció, a través del documento

¹ Actualización PMMM. Formulación líneas estratégicas. Tabla 29. Meta para el proyecto de diseño e implementación de la red de ciclorredores metropolitanos, línea base 2022.

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

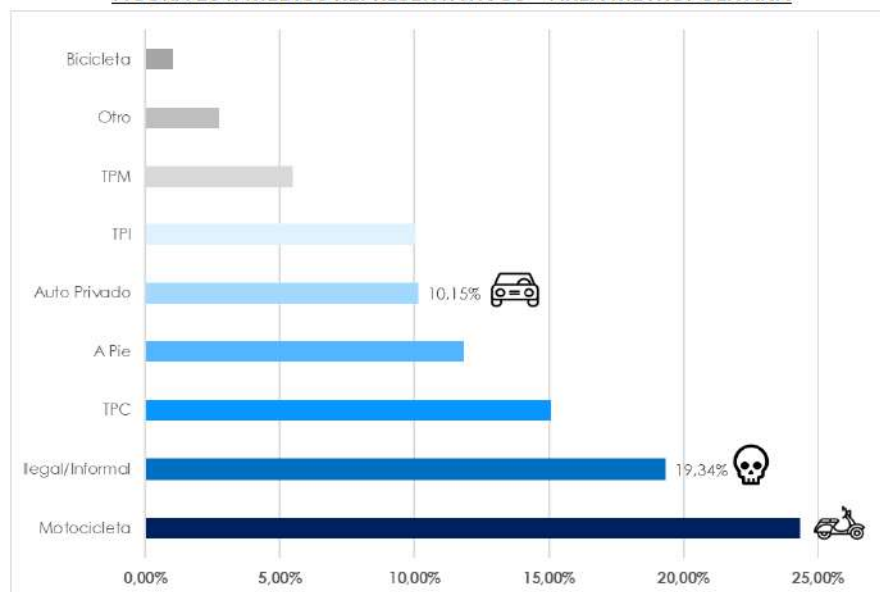
diagnóstico, fue la cantidad de encuestas de hogares realizadas², la técnica de y los instrumentos utilizados³, dentro de los cuales (para efectos de la presente observación) se desatacan: “(...) Modulo C. Vehículos disponibles en el hogar: Identificación de tipo de vehículo, cantidad, tipo de parqueadero y modo de pago, municipio de matrícula (cuando aplica)”. “Modulo D. Bitácora de viajes: Inventario de los viajes realizados el día anterior por cada uno de los miembros que hayan reportado desplazamientos, capturando origen y destino, etapas y modos de transporte utilizados, motivo e itinerarios del recorrido, tiempos (espera, caminata y transbordos), frecuencias y costos asociados (...)”. No obstante, como ya se manifestó, más allá de los instrumentos y cantidades, no se encontró la consolidación de la información recolectada, en su defecto, ficha técnica alguna, que dé cuenta detallada de los resultados.

Inclusive, llama la atención, que la distribución de los modos de desplazamiento en el AMB señalados en la actualización del PMMM, difieren entre los productos entregados; por una parte, el entregable “Formulación líneas estratégicas” se refiere a nueve (9) modos, incluyendo la bicicleta, entre tanto, el documento “Línea base y diagnóstico” se refiere a once (11) modos de desplazamiento, y no incluye la bicicleta⁴, al menos no de forma explícita. Lo que resulta incomprensible, es que, la figura 104 y la tabla 61, respectivamente, provienen de la misma “Encuesta Origen Destino Hogares de 2021”. No existe uniformidad en la información.

Se muestran los documentos referidos:

Ilustración 3. Figura 104. Documento formulación líneas estratégicas – PMMM 2022

FIGURA 104. MEDIOS REPRESENTATIVOS – ÁREA METROPOLITANA



Fuente: Unión Temporal Profit – Transconsult a partir de EODH2021

Fuente: Documento formulación líneas estratégicas – PMMM 2022

² Actualización PMMM. Línea base y diagnóstico. Tabla 6. Avance encuestas EODH.

³ Actualización PMMM. Línea base y diagnóstico. Numeral 4.2.3.2. Instrumentos utilizados.

⁴ Documento señalado por el Subdirector de Transporte, como línea base, en valores absolutos.


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

Ilustración 4. Tabla 61. Documento línea base y diagnóstico – PMMM 2022

TABLA 61. VIAJES TOTALES DÍA EN EL AMB

Viajes totales día					
Modo	Bucaramanga	Floridablanca	Girón	Piedecuesta	AMB
Automóvil	58.855	28.098	19.628	5.511	112.092
Moto	109.931	62.173	27.590	34.155	233.849
Motocarro carga	672	2.958	487	0	4.118
No motorizado	5.814	1.978	846	251	8.890
Otros	155	541	0	0	696
Peatonal	49.484	18.056	15.629	25.303	108.472
TPC	69.341	28.621	35.340	19.034	152.336
TPI	43.922	18.717	17.831	3.993	84.463
TPM	23.175	14.945	19.398	4.475	61.992
Informal / Ilegal	105.372	40.911	8.736	15.516	170.535
Transporte Especial	2.932	2.668	2.077	2.179	9.856

Fuente: Elaboración propia con base en Encuesta origen-destino.

Fuente: Documento formulación líneas estratégicas - PMMM


En igual sentido, (en muestra aleatoria) los valores en criterios como “ilegal/informal” y “Auto privado/Automóvil” difieren de un documento a otro, según como se muestra:

Ilustración 5. Comparativo figuras 104 y tabla 61 - PMMM

	Figura 104 “Medios representativos – Área Metropolitana”. Documento Formulación líneas estratégicas PMMM	Tabla 61. “Viajes totales día en el AMB” Documento Línea base y diagnóstico PMMM
Automóvil	10.15%	11.83%
Informal /Ilegal	19.34%	18%

Fuente: Elaboración OCI - Según Formulación líneas estratégicas y Línea base y diagnóstico actualización PMMM.

Finalmente, lo que este despacho pretende señalar, es que el documento PMMM, es impreciso, parcialmente confiable y no entrega los estudios estructurados requeridos que soporten la proyección de la estrategia de la bicicleta como medio de transporte alternativo en el AMB. Es decir, no existen estudios o investigaciones que demuestren que la población del AMB le interesa desplazarse en bicicleta; tal vez, lo que el PMMM propone, es que las personas al ver los ciclorredores implementados, se animen a utilizarlos, así no más, sin tener certeza alguna de ello. Al preguntársele a la Subdirección de Transporte, acerca de la existencia de tales investigaciones, básicamente se remitió a reproducir lo que se encuentra en el PMMM frente a los proyectos y estadística (lo anteriormente revisado), lo que confirma que, en efecto, no existen estudios o investigaciones que demuestren que general a la población del AMB le interesa desplazarse en bicicleta. Se refirió al documento, Estrategia 2019 – 2030 para Bucaramanga y su Área Metropolitana - La bicicleta como medio de transporte, en cuyo contenido, no se incluye, un aparte de diagnóstico, en relación a la intención de la población metropolitana de usar la bicicleta como medio de transporte, más allá de justificar una tendencia mundial en su uso como medio alternativo y sostenible.

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


De acuerdo con publicación del medio Vanguardia Liberal, del 20/12/2021: <<El 54,5% de las personas consultadas en una encuesta realizada por la Corporación Ciclaramanga afirma que la ciclo-infraestructura que se ha habilitado en la capital santandereana durante los últimos años “fue mal diseñada”>>, también señala <<El 70% afirma que utiliza este medio de transporte de forma regular, frente a un 30% restante que dice no utilizarla>>. En realidad, la “encuesta” es un instrumento o técnica de recolección de datos, no un tipo de investigación en sí; que, para el caso, corresponde a un sondeo (nombre que se le da a una investigación no estructurada, de tipo exploratorio, no concluyente), que, además, se encuentra sesgada, puesto que según el medio “De la muestra de 200 personas consultadas, la mayoría de ellas amantes de las ciclas”, es decir, la muestra no es representativa y excluye al resto de la población. Subrayado OCl. Lo que se pretende señalar en este aparte, es que tanto en la encuesta de hogares del PMMM del 2021, como la presentada por Vanguardia Liberal, no existe un rigor metodológico, al menos una ficha técnica.

Obsérvese en realidad para lo que están sirviendo los ciclocorredores (al menos en Bucaramanga).

Ilustración 6. Algunos usos de los ciclocorredores en Bucaramanga



Fuente: <https://www.vanguardia.com/area-metropolitana/bucaramanga/el-545-de-la-gente-dice-que-las-ciclorrutas-de-bucaramanga-se-disenaron-mal-FF4645153>

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

Aunque claro, las imágenes que presenta el PMMM, son pulcras, solo que corresponden a las ciudades de Bogotá y Melilla (España).

FIGURA 42. EJEMPLO CICLOBANDA



Fuente: (YouTube, 2020)


FIGURA 43. VÍA COMPARTIDA



Fuente: imagen recuperada de melillaconbici.com

Fuente: PMMM 2022

Por todo lo anterior se insiste, lo que existe en PMMM 2022 es un diagnóstico (insuficiente) sobre el estado actual del uso de ciclocorredores, no un análisis estructurado o investigación que permita establecer la intención de uso de tal infraestructura como medio de transporte. Es decir, no se tiene certeza si los ciudadanos del AMB van a usar o no los ciclocorredores, y que además les interesa que se construyan 512.28 kilómetros en 15 años. Este no debe ser el ejemplo de un estado que impone a “voluntad” obras de infraestructura que las ciudades y los ciudadanos no están requiriendo, tan solo porque la bicicleta es ejemplo de movilidad en otros países. Tal vez, la estrategia es otra, hay que investigarlo.

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

Aunado a lo anterior, llama la atención, que de acuerdo al PMMM 2022, la Subdirección de Transporte Metropolitano integra el liderazgo en la ejecución del proyecto P33-A “Diseño e implementación de la red de ciclorredores metropolitanos”, y el mismo Subdirector de Transporte, es actor en la implementación, en cuyo objetivo se destaca: “Incentivar la bicicleta como un modo principal de desplazamiento en el AMB”, léase bien, no como modo alternativo, como modo principal. Subrayado OCI. Por una parte, este despacho encuentra más alcanzable, que las direcciones de tránsito del AMB se unifiquen (lo que tendría todo sentido), antes que la bicicleta se constituya como principal medio de desplazamiento. Y, por otra parte, esta mala práctica en la planificación de utilizar verbos ambiguos como “incentivar”, “fortalecer”, “gestionar” no generan compromiso, son “gaseosos”, no garantizan resultados o impacto. En su lugar, se debería utilizar, verbos desafiantes como “establecer”, “consolidar”, “implementar”, así fuera en menor medida, pero realizable.

Revisemos. La proyección de las metas del proyecto P33-A plantea “incrementar los viajes metropolitanos en bicicleta al 2% en 2025, y al 5% en 2030” (meta que se desprende de la Estrategia 2019 – 2030 para Bucaramanga y su Área Metropolitana - La bicicleta como medio de transporte, por acuerdo metropolitano No. 010 de 2018), y al mismo tiempo, “construir 80 kilómetros de ciclorredores urbanos para el 2027” lo que sumado a los 22.28 kilómetros existentes, suman un total de 102.28 kilómetros; y según la meta para 2032 serían 252.28 kilómetros, y para 2037 un total de 512.28 kilómetros de ciclorredores urbanos. (Aunque la Figura 40 del documento Formulación líneas estratégicas “RED DE CICLOCORREDORES DEL AMB” en su leyenda, muestra fechas diferentes).

Con el fin de observar en detalle se presenta el siguiente cuadro. Así mismo, se realizó por parte de la OCI, la proyección de las metas, de forma escalada, a fin de poder comparar en anualidades iguales.

Ilustración 7. Proyección metas proyecto P33-A

	BASE (2022)	2025	2027	2030	2032	2037
Viajes diarios en bicicleta AMB (%)	1	2	3	5	6	7
Kilómetros de ciclorredores	22.44	22.24	102.28	102.28	252.28	512.28


Fuente: Elaboración propia con base en proyecto P33-A Formulación líneas estratégicas PMMM
Entonces tenemos que, según el PMMM, actualmente:

1. Del total de viajes totales día en el AMB⁵ que corresponden a 947,298 por día, el 1% se realizan en bicicleta⁶, lo que corresponde a 9.472 viajes de personas que se movilizan en bicicleta en el AMB. Anué claro, resulta impreciso indicar el AMB, puesto que, en realidad, la totalidad de los ciclorredores, se concentran en Bucaramanga, salvo un pequeño tramo en Piedecuesta.
2. Según el PMMM 2022, para esos (presuntos) 9.472 viajes o desplazamientos diarios en bicicleta, existen actualmente 22.28 kilómetros (22.280 metros) de ciclorredores. Es decir, si todos los viajes se realizaran sobre los ciclorredores, se podría señalar, que cada kilómetro de ciclorredor disponible, se utiliza 425 veces al día. Sin embargo, lo anterior es poco probable, no solo porque no existe certeza que los bici usuarios utilizan plenamente los ciclorredores desde su origen hasta su destino, sino, además, por que los ciclorredores existentes solo representan el 1% del total de la red vial del AMB⁷ (sin contar los que están invadidos, o se encuentran en pendientes de más de 4°).

⁵ Tabla 61. Documento línea base y diagnóstico actualización PMMM 2022.

⁶ Figura 104. Documento formulación líneas estratégicas PMMM 2022.

⁷ Figura 39. Documento formulación líneas estratégicas PMMM 2022.

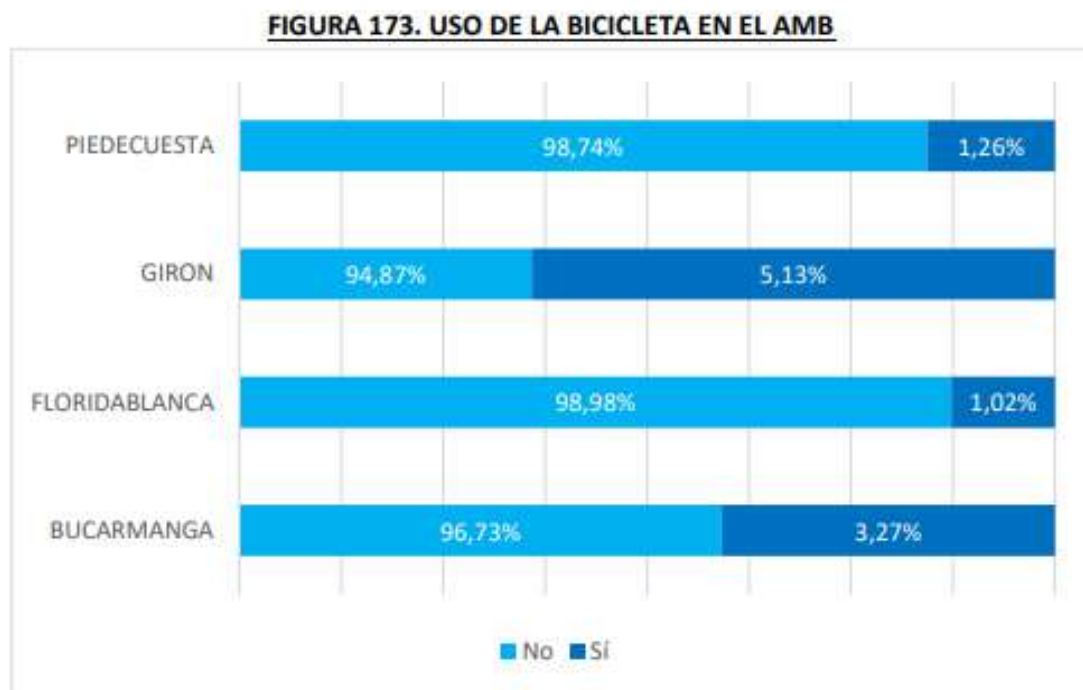
	PROCESO GESTIÓN DOCUMENTAL	CÓDIGO: GDO-FO-028
	FORMATO DE OFICIO	VERSIÓN: 05

3. Al no contarse con la información de distancia promedio por cada viaje en el AMB dentro del PMMM 2022 (debería), se toma como referencia la publicación de la firma Moovit (compañía de Intel, que utiliza inteligencia artificial para brindar soluciones de movilidad a nivel mundial)⁸ la cual establece que en Bucaramanga las personas recorren 5,6 km por cada viaje (en transporte público incluyendo autobús). Es decir, en total, diariamente en el Área Metropolitana de Bucaramanga se recorren 53,043 kilómetros en viajes en bicicleta. Ese significa, que, si todos esos desplazamientos se realizaran en su totalidad sobre los ciclocorredores (dado que el diagnóstico de la tabla 61, se refiere a desplazamientos en bicicleta en general, no especifica que sean sobre los ciclocorredores), los 22.28 km, se recorrerían 2.380 veces al día. Claramente, eso es absolutamente improbable; además de las razones señaladas en el aparte anterior, porque por lo general, se observan a los ciclistas utilizando las vías vehiculares.

Entonces, lo que se pretende establecer, es con base en que, se pretende impulsar el uso de la bicicleta, sin tener demanda; si hoy, todas esas personas, las de los 9.472 viajes diarios, no utilizan las 22.2 ciclorrutas existentes (según los datos del PMMM, si se utilizaran, sería desbordantemente notorio), porque se considera, que, en 5 años, si van a utilizar 102.28 km, y en 10 años 252.28 km.

Lo que sí es concluyente, mediante pregunta directa (binaria), que también es pregunta de apertura, realizada a los entrevistados en la encuesta del PMMM: “¿Ayer condujo bicicleta?”. Se muestran los resultados.


Ilustración 8. Resultados de la pregunta “¿Ayer condujo bicicleta?” del PMMM.



Fuente: Elaboración propia

Fuente: Figura 173, Línea base y diagnóstico PMMM 2022.

⁸ https://moovitapp.com/insights/es-419/Moovit_Insights_%C3%8Dndice_de_Transporte_P%C3%BAblico_Colombia_Bucaramanga-4324

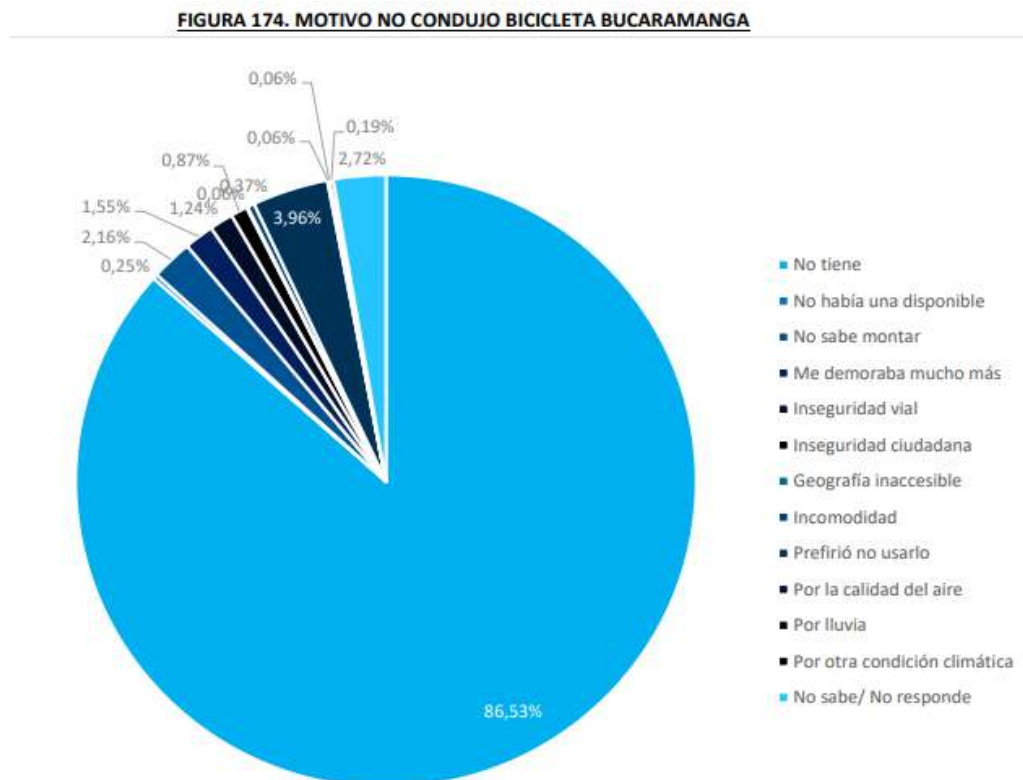
	PROCESO GESTIÓN DOCUMENTAL	CÓDIGO: GDO-FO-028
	FORMATO DE OFICIO	VERSIÓN: 05

De acuerdo a los resultados, este despacho infiere:

1. Los resultados son notoriamente bajos.
2. La pregunta (valida) no se refiere a si usaron los ciclorredores específicamente, se refiere a si usaron bicicleta, por lo cual, pudieron haber transitado por cualquier vía.
3. Llama la atención, que el mayor resultado fue en Girón, en donde el 5,13% respondieron que sí, y justamente, en Girón no hay ciclorredores. En el caso de Girón, el resultado se puede interpretar, como un leve indicio, que la población si tiene la intención de desplazarse en bicicleta.
4. Contrario a Girón, en Bucaramanga, en donde se encuentra la totalidad de la cicloinfraestructura (salvo un pequeño tramo en Piedecuesta), el 96,73% de encuestados dijo que no utilizó la bicicleta.

De la pregunta inicial, se desprende un nuevo análisis en el PMMM: De los que contestaron no ¿Por qué no utilizó la bicicleta? Se muestran los resultados

Ilustración 9. Resultados de la pregunta “¿Por qué no utilizó la bicicleta?” del PMMM 2022.




Fuente: Figura 174, Línea base y diagnóstico PMMM 2022.

De acuerdo con los resultados, el 86,53% de las repuestas indicaron que no lo hacían porque no tenían bicicleta, el 3,96% señalaron que prefirieron no hacerlo. Entonces, en mayor proporción, la población metropolitana no tiene bicicleta, pero el AMB proyecta construir en 5 años 80 kilómetros más de ciclorredores; proyecta que en 3 años el 2% de los viajes diarios se realizará en bicicleta, y en 8 años será del 5%.

Resulta relevante, observar que, de aquellos que no usaron la bicicleta, ninguno se refirió a, por ejemplo: “por falta de ciclovías”.

Si en asunto es la construcción de cicloinfraestructura, también, debieron preguntarles: ¿Si usted tuviera un ciclorredor a menos de 300 metros de su casa, cuya ruta lo conduce a menos

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

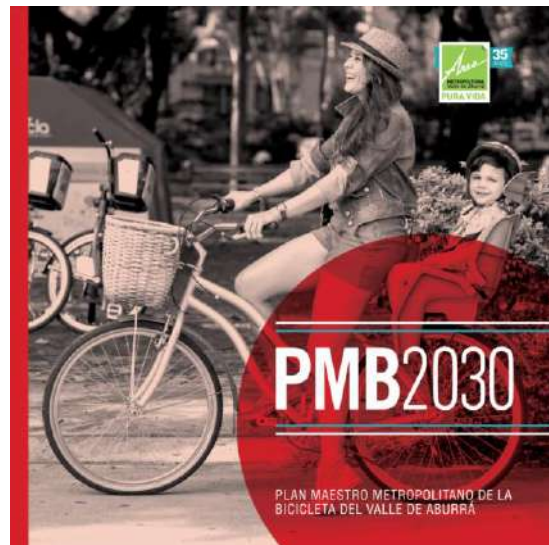
de 300 metros de su trabajo (suponiendo que el desplazamiento al trabajo es el de mayor frecuencia), utilizaría la bicicleta como medio de transporte? ¿Si no tuviera bicicleta, compraría una?

Este despacho aspira poder observar, que habrá pasado con el cumplimiento de las metas del proyecto P33-A dentro de 5 años, o si será este, uno más, de tantos estudios onerosamente pagados sin pena ni gloria.

Como observación general, pareciera que lo importante es diseñar y desarrollar proyectos sin tener en cuenta el análisis o estudios de las necesidades de la gente y la ciudad. Ni siquiera el PMMM cuenta con estadísticas o líneas base en este sentido, no se sabe en realidad qué proporción de personas tienen la intención de usar la bicicleta como medio alternativo de transporte. Pareciera un plan realizado en los años 1800, en donde las empresas buscaban ante todo aumentar la producción de bienes, pues suponían que los usuarios vendrían a comprarlos.

Nota especial: Este despacho no se aparta del hecho que los medios de transporte alternativos, incluida la bicicleta, son determinantes en los sistemas de transporte modernos y eficientes, toda vez, que su implementación corresponda a procesos de planificación basados en diagnósticos estructurados y correspondientes a los parámetros de diseño, estándares, infraestructura operación e implementación técnico y jurídico; y ante todo, sobre la base de la existencia de una demanda real, no especulada.

En el análisis comparativo, se hallaron instrumentos como el Plan Maestro Metropolitano de la Bicicleta del Valle de Aburrá 2030⁹, y el Manual de Ciclo-Infraestructura Metropolitana del Valle de Aburrá¹⁰, documentos que se adjuntan al presente informe de auditoría.




Fuente: Según referencias al pie 9 y 10 del presente documento.

Tal vez, un convenio productivo, sería con el Área Metropolitana del Valle de Aburrá, o gestionar talleres de transferencia de conocimiento, a través de Asoareas. Al indagar, en estos documentos, es evidente la distancia frente al conocimiento y estructuración de la materia.

Una razón más, por la cual este despacho ha encontrado asidero en el presente hallazgo, es por el hecho que la palabra “bicicleta” aparece 248 veces consignada dentro del documento “Formulación Líneas Estratégicas del PMMM 2022 AMB”, el cual cuenta con 480 páginas, es

⁹ <https://encicla.metropol.gov.co/Documents/5PMB2030.pdf>

¹⁰ https://bicycleinfrastructuremanuals.com/manuals/1/MANUAL%20DE%20CICLO-INFRAESTRUCTURA%20METROPOLITANA_Columbia%20Valle%20de%20Aburra.pdf

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

decir, la palabra “bicicleta”, se encuentra referida en el 50% del contenido del documento planificador de la movilidad en el AMB con horizonte 2037.

La STM deberá adoptar posturas frente a la implementación de la bicicleta como medio de transporte alternativo, basado en estudios estructurados, metodológicamente desarrollados, que soporten un debate técnico, asociado a la necesidad, expectativas, cultura y socio economía de la población del área de influencia, entre otros.

RÉPLICA

Frente al Hallazgo 3. Se concluye que hay “Insuficiencia en estudios o investigaciones que determinen la consolidación de proyectos frente al uso alternativo de la Bicicleta como medio de transporte”

Frente a esta consideración, es importante reconocer que el AMB es una entidad planificadora que puede articular, liderar o gestionar acciones en cada uno de los territorios municipales y como fue plasmado en el anterior punto, ha venido cumpliendo desde su institucionalidad dicha función. Es así como los planes de movilidad y los documentos de planificación expuestos, están destinados a racionalizar los desplazamientos de los ciudadanos para que los mismos, sean más seguros, eficientes y sostenibles. No obstante, se debe entender que las propuestas y su desarrollo e implementación, así como su ajuste, son del tenor de los municipios con base a sus planes de desarrollo municipal y su capacidad de gestión y presupuestos.

De igual forma, es importante aclarar que cuando se hace referencia al “AMB” como territorio metropolitano, y no como entidad, se da bajo un contexto que busca que las acciones desarrolladas, implementadas o ejecutadas, mantengan una uniformidad que garantice niveles de servicio en todo el trazado independientemente de los municipios en que se realice la inversión.


Por otro lado, la baja participación del modo bicicleta es un soporte claro de la necesidad de mejorar las condiciones actuales de la red de ciclo-infraestructura que no presenta conectividad con las líneas de deseo de viajes en el AMB, razón por la cual se desarrollan estrategias que permitan al ciudadano la cobertura de viaje entre sus necesidades de desplazamiento

Estudios o investigaciones que respalden la implementación de infraestructura para la bicicleta.

Ahora, bien frente a la apreciación en la cual se manifiesta que la STM no cuenta con estudios o investigaciones que respalden impulsar la implementación de infraestructura para bicicletas, es pertinente recordarle a su despacho lo siguiente:

- a. La promoción y transición a modos sostenibles de transporte es una recomendación que se hace desde la academia y organismos reconocidos a nivel mundial con el fin de mitigar los impactos negativos en la calidad del aire y las lesiones y muertes por siniestros viales que ha generado la planificación de nuestras ciudades en torno al vehículo motorizado. (Banco Mundial, 2022). En este sentido, es pertinente recordar que la movilidad urbana genera cerca del 10% del total de emisiones de gases de efecto invernadero, de los cuales, el transporte motorizado es uno de sus principales causantes. (Greenpeace, 2016, p. 3).

Por su parte, el BID describe el ciclismo urbano como una *“opción de movilidad con alto potencial para reducir algunos de los problemas de nuestras ciudades: la congestión de tráfico, la mala calidad del aire y las emisiones de gases que contribuyen al cambio climático. La bicicleta como opción de transporte contribuye al desarrollo y a la competitividad de las ciudades.”* (BID, 2015)

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

Sumado a lo anterior, la OMS describe también la promoción del uso de la bicicleta a través de infraestructura segura como “...*el camino para alcanzar una mayor equidad en materia de salud... pueden reducir el riesgo de contraer enfermedades cardíacas, accidentes cerebrovasculares, ciertos tipos de cáncer, diabetes e incluso la muerte.*” (ONU, 2021)


Dicha promoción del uso de la bicicleta se considera en las buenas prácticas a nivel internacional desde diferentes aspectos o pilares entre los que se resalta la necesidad de la infraestructura segura para que se promueva el cambio modal desde el vehículo particular hacia modos sostenibles. En particular, el BID resalta “...*la infraestructura (ciclista) por sí sola puede generar un incremento importante en el uso, sin embargo, es fundamental que se complemente con otros servicios (ciclo parqueaderos, talleres)*” (BID, 2015)

La importancia en la infraestructura para los ciclistas es tal que el Ministerio de Transporte estableció el soporte y plataforma legal a los territorios a través de la resolución 3258 del 2018 para que se implemente ciclo-infraestructura, apoyados en la “*Guía de ciclo-infraestructura para ciudades Colombianas*” (Ministerio de Transporte, 2018)

Dicha guía explica que “*para avanzar hacia escenarios de mayor equidad y sostenibilidad es necesario invertir la jerarquía de los modos de transporte que ha imperado en los últimos cien años, no solo en Colombia, sino en todo el mundo. En ese sentido, los modos prioritarios son precisamente los menos contaminantes, de menor consumo energético y que generan menor riesgo: el peatón y la bicicleta. Esa jerarquía conceptual se debe trasladar también a la prioridad en las vías: un peatón siempre debe tener prelación ante los demás modos de transporte, y la bicicleta el segundo lugar. En coherencia, el diseño de la infraestructura, la gestión de la misma y las inversiones deben estar orientadas a construir esa nueva jerarquía*” (Ministerio de Transporte, 2016, p. 36) (subrayado OCI)

En este orden de ideas, el PMMM del AMB no es ajeno a la importancia de la promoción de modos sostenibles, entre ellos el uso de la bicicleta, de lo cual según lineamientos del ministerio de transporte y las buenas prácticas a nivel nacional e internacional indican que uno de los pilares principales es la conformación de una red segura de cicloinfraestructura, que brinde alternativas a los actuales y futuros usuarios de este modo.

- b. Igualmente como se detalla en la anterior respuesta, en el documento CONPES 3991 del 14 de abril 2020, por medio del cual se define la política nacional de movilidad urbana y regional, propone como una línea de acción estratégica el incentivo a la movilidad activa (peatón y bicicleta) como una herramienta para fortalecer la calidad de la movilidad integral a partir de la reducción de las principales externalidades negativas asociadas la transporte (contaminación, siniestralidad vial y congestión) con el fin de mejorar la calidad de vida y la productividad de las ciudades.
- c. El Ministerio de Transporte, mediante resolución No. 20203040015885 del 15 de octubre de 2020, por medio del cual se reglamentó los planes de movilidad sostenible y segura para municipios, distritos y áreas metropolitanas, dispuso entre otras consideraciones, “*que los planes de movilidad sostenible y segura darán prelación a lo medios de transporte no motorizados (peatón y bicicleta) y al transporte público con energéticos y tecnologías de bajas o cero emisiones*”.
- d. Es preciso reiterar que la Estrategia de la bicicleta se encuentra publicada desde septiembre de 2018 y fue declarada Hecho Metropolitano en diciembre del mismo año (Acuerdo Metropolitano N° 10 del 11 de diciembre de 2018). Esta estrategia, como herramienta de planificación, se desarrolló a través de un convenio de cooperación internacional entre el municipio de Bucaramanga, el Área Metropolitana de Bucaramanga y ONU – Hábitat, realizado por la empresa de consultoría DESPACIO. De acuerdo con los archivos, esta iniciativa contó con la participación de expertos a nivel nacional e internacional en su

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

desarrollo y estructuración. El objetivo de esta estrategia es mejorar las condiciones para que la bicicleta se puede constituir como una solución de movilidad segura y equitativa, mejorando las condiciones de bienestar para toda la comunidad de Bucaramanga y su área metropolitana. *La Meta principal de la Estrategia es:* Para el 2030 el 5% de los viajes en el área metropolitana de Bucaramanga se harán en bicicleta y el 90% de quienes usen la bicicleta la calificarán como una opción de transporte. La matriz de seguimiento del cumplimiento de los indicadores y metas planteados indica que la implementación, regulación y control es competencia de los municipios. No obstante, trabajamos apoyando el desarrollo de proyectos en la medida de las limitaciones presupuestales de la entidad.

La herramienta de planificación plantea que la construcción de ciudades sostenibles debe estar enfocada en la planificación de políticas orientadas al mejoramiento de la calidad de vida de todos los ciudadanos desde la infraestructura, movilidad y medios tecnológicos que sean amigables con el medio ambiente. En este sentido, plantea el documento, que los esfuerzos generados desde los planes interinstitucionales entre el Ministerio de Transporte, la Superintendencia de Puertos y Transporte, el Departamento Nacional de Planeación DNP y la Procuraduría General de la Nación para fortalecer el transporte formal, promueven la integración de los medios de transporte con la bicicleta, como alternativa de transporte integrada a las diferentes modalidades de transporte público, lo cual se constituye en un hito para impulsar la movilidad sostenible. Concluye el documento que, “la consolidación de la bicicleta como un medio de transporte, más allá de ser una alternativa de recreación, es uno de los objetivos que hoy en día une a los municipios del área metropolitana y los lleva a realizar esfuerzos y compromisos conjuntos”.

- e. Adicionalmente, en América Latina y el Caribe se ha avanzado en la implementación de la Nueva Agenda Urbana con un plan más operativo coordinado por la CEPAL, llamado el “Plan de Acción Regional para la Implementación de la Nueva Agenda Urbana en América Latina y el Caribe” (CEPAL, 2018). En este plan, el principio tres (3) hace explícita la necesidad de integrar la bicicleta en el desarrollo sostenible de las ciudades.
- f. Otro acuerdo global relevante en la promoción del uso de la bicicleta como medio de transporte es la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible. En ella se definen los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), que son “*un conjunto de objetivos globales para erradicar la pobreza, proteger el planeta y asegurar la prosperidad para todos como parte de una nueva agenda de desarrollo sostenible*” (ONU, 2016). El transporte sostenible tiene un rol relevante y se hace explícito a través del ODS 11, que busca que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles.


Sobre los resultados entorno a la bicicleta

Respecto a las conclusiones reportadas por el auditor en cuanto a los temas de bicicletas, política pública de ciclo-caminabilidad, es necesario indicar, que el análisis realizado se hace de manera imprecisa sobre los resultados encontrados: los viajes reportados corresponden a viajes en el modo bicicleta y NO hacen referencia exclusivamente a los corredores de la ciudad, por eso calcular a priori por parte del auditor indicadores con el total de viajes asignados a los KM actuales es un ejercicio impreciso y sin fundamento técnico de análisis.

Por otra parte, frente a su observación de no conocer la ficha técnica de la investigación, nos permitimos informar que el producto I contenido en el alcance de la actualización del PMM, denominado *Plan de trabajo y metodología para la actualización del Plan Maestro de Movilidad Metropolitana* (y que se adjunta como soporte a la presente respuesta para su conocimiento), presentó la siguiente información:

La planificación para el desarrollo de este estudio contempló desde sus estudios previos lo referente a este punto, y de hecho este desarrollo hace parte del PRIMER ENTREGABLE de la

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

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

consultoría.

Ilustración 8. Portada Entregable 01: Plan de trabajo y plan de toma de campo



Fuente: Propia


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

Ilustración 9. Tabla de contenido del documento Plan de trabajo y plan de toma decampo. Incluye capítulo 5: Metodología.



Tabla de contenido

1. INTRODUCCIÓN	6
2. ANTECEDENTES Y CONTEXTO.....	8
3. ENFOQUE.....	11
4. MARCO NORMATIVO	13
5. METODOLOGÍA	18
5.1. DIAGNÓSTICO Y LÍNEA BASE	19
5.1.1. RECOLECCIÓN DE INFORMACIÓN SECUNDARIA	19
5.2. RECOLECCIÓN DE INFORMACIÓN PRIMARIA	20
5.2.1. AFOROS DE FLUJO VEHICULAR	21
5.2.2. AFOROS DE FRECUENCIA Y OCUPACIÓN VISUAL (FOV)	24
5.2.3. ESTUDIO DE ASCENSOS – DESCENSOS	27
5.2.4. DIAGNÓSTICO	51
5.2.5. MODELOS DE NEGOCIO	66
5.2.6. EVALUACIÓN DOFA	66
5.2.7. PROPUESTA DE ANÁLISIS MULTICRITERIO PARA LA PRIORIZACIÓN DE PROYECTOS.....	67
5.3. MODELOS DE TRANSPORTE	69
5.3.1. ESTRUCTURACIÓN Y CALIBRACIÓN DEL MODELO DE TRANSPORTE ASIGNACIÓN	70
5.3.2. MODELO DE 4 ETAPAS.....	73
5.3.3. ESTRUCTURACIÓN Y SIMULACIÓN DE ESCENARIOS FUTUROS	75
5.4. VISIÓN Y OBJETIVOS DEL PMMM DEL AMB	76
5.4.1. OBJETIVOS, METAS, PROGRAMAS Y PROYECTOS E INDICADORES	77
5.5. ESTRUCTURACIÓN Y FORMULACIÓN DE LAS LÍNEAS ESTRATÉGICAS DEL PMM DEL MUNICIPIO DE BUCARAMANGA	78
5.5.1. FORMULACIÓN LÍNEA ESTRATÉGICAS Y PROYECTOS DEL PMM.....	78
5.5.2. DEFINICIÓN Y DESARROLLO PILOTO DOT	81
5.5.3. IMPLEMENTACIÓN Y SEGUIMIENTO AL PLAN	84
6. RESTRICCIONES Y RIESGOS	90
6.1. TRABAJOS DE CAMPO	90
6.2. DISPONIBILIDAD DE INFORMACIÓN SECUNDARIA	90
6.3. DESARROLLO, REVISIÓN Y APROBACIÓN DE PRODUCTOS	90
6.4. PROYECTOS MODELABLES	91
7. COMUNICACIONES Y ORGANIZACIÓN	92
8. EQUIPO DE TRABAJO	93
9. CRONOGRAMA	94



CONSULTORÍA PARA LA ACTUALIZACIÓN DEL PLAN MAESTRO METROPOLITANO DE MOVILIDAD (PMM) DEL AREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA.

Fuente: Propia

Sobre la ficha técnica EODH:

En el documento de diagnóstico capítulo 4, sección 4.2.3 Encuesta Hogares (EODH) se encuentran los elementos constitutivos de la ficha desarrollados amplia y suficientemente. Allí se desarrolla y sustenta: diseño muestral, encuestas válidas, sobre muestra, factores de expansión y demás elementos de la encuesta.


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

Ilustración 10. Portada Entregable 02: Diagnostico



Fuente: Propia


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

Ilustración 11. Tabla de contenido del documento Diagnóstico. Incluye capítulo 4: Recolección de información



Tabla de contenido

1. INTRODUCCIÓN	18
2. MARCO GEOGRÁFICO Y CONTEXTO	20
2.1. MARCO GEOGRÁFICO	20
2.2. MODELOS DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL	26
2.2.1. PEMOT	27
2.2.2. BUCARAMANGA	28
2.2.3. FLORIDABLANCA	29
2.2.4. GIRÓN	30
2.2.5. PIEDECUESTA	30
3. REFERENTES A NIVEL NACIONAL E INTERNACIONAL	32
4. RECOLECCIÓN DE INFORMACIÓN	37
4.1. INFORMACIÓN SECUNDARIA	37
4.1.1. FINANCIERO	37
4.1.2. COMPONENTE SOCIAL	41
4.1.3. URBANISMO E INFRAESTRUCTURA	45
4.1.4. NORMATIVIDAD E INSTITUCIONALIDAD	47
4.1.5. TRANSPORTE	49
4.2. INFORMACIÓN PRIMARIA	50
4.2.1. ENTREVISTAS	50
4.2.2. INVENTARIO VIAL Y ESPACIO PÚBLICO	51
4.2.3. ENCUESTA HOGARES (EODH)	56
4.2.4. AFOROS DE FLUJO VEHICULAR	63
4.2.5. AFOROS DE FRECUENCIA Y OCUPACIÓN VISUAL (FOV)	64
4.2.6. ESTUDIO DE ASCENSOS – DESCENSOS	65
4.2.7. ENCUESTAS DE INTERCEPTACIÓN	65
5. DIAGNÓSTICO	68
5.1. LEGAL E INSTITUCIONAL	68
5.1.1. MARCO NORMATIVO NACIONAL	68
5.1.2. NORMATIVA DEL ORDEN DEPARTAMENTAL	103
5.1.3. NORMATIVIDAD DE ORDEN METROPOLITANO	111
5.1.4. METROLÍNEA S.A.	135
5.1.5. ACTORES QUE INTERVIENEN EN LA MOVILIDAD	168
5.2. SOCIAL	173
5.2.1. INTRODUCCIÓN	173
5.2.2. LECTURA TERRITORIAL	174
5.2.3. CARACTERIZACIÓN DE LA POBLACIÓN DEL ÁREA METROPOLITANA	179
5.2.4. DISFRUTE DE LA CIUDAD DESDE LA MOVILIDAD	187
5.2.5. LA MOVILIDAD DE LAS MUJERES Y LA SEGURIDAD:	189

3



CONSULTORÍA PARA LA ACTUALIZACIÓN DEL PLAN MAESTRO METROPOLITANO DE MOVILIDAD (PMMM) DEL ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA.


Fuente: Propia

Sobre la diferencia de las gráficas.

La diferencia en los valores asociados a la partición modal, este corresponde al momento y el instrumento con el cual se realiza el análisis, así como a la desagregación que se use para los diferentes análisis.

Los datos reportados en el diagnóstico se basan en el procesamiento de los resultados de la EODH, la cual contaba con 19 opciones de respuesta, por lo tanto, estas gráficas corresponden al detalle más o menos desagregado que se le dio al documento dependiendo del análisis.

El total de datos y respuestas se encuentra en la Base de datos anexa al documento Diagnóstico, que además de los casi 100 indicadores procesados posibilita a la entidad que produzca otros análisis, con agregaciones diferentes dependiendo, insistimos, en la necesidad de análisis.

 ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA <small>BUCARAMANGA - FLORIDABLANCA - OBÓN - PEDREGUELES</small>	PROCESO GESTIÓN DOCUMENTAL	CÓDIGO: GDO-FO-028
	FORMATO DE OFICIO	VERSIÓN: 05

Adicionalmente, la diferencia reportada entre el diagnóstico y la formulación se da porque para la línea base y diagnóstico se trabajó con la base de datos de la EODH directamente, mientras que, en la formulación, adicional a esta base se trabaja con los datos calibrados del modelo con la proyección de escenarios futuros, esto corresponde a un trabajo realizado por un experto en modelos econométricos, lo cual produce una expansión de los datos arrojados inicialmente en un rango aproximado del 1%. Es importante mencionar que estas diferencias no modifican los órdenes de magnitud de los porcentajes reportados, están dentro de los márgenes permitidos en este tipo de estudios.

Debido a lo anterior, esta subdirección considera importante que su despacho cuente con toda la información entregada por la consultoría, ya que se puede inferir que la auditoría únicamente a tenido en cuenta la información que la entidad ha subido al portal web.


CONCLUSIÓN

De acuerdo con los argumentos presentados, este despacho considera que estos no logran desvirtuar las observaciones realizadas, por cuanto los aportes relacionados ya fueron objeto de análisis en desarrollo de auditoría, y otros argumentos no dan alcance con el hallazgo. Se hace énfasis, en que el objeto de análisis, no es el uso de la bicicleta por sí mismo, sino, el uso de los ciclocorredores proyectados a construir de acuerdo al PMMM. Por otra parte, se encuentra cuestionable la entrega parcial de la información correspondiente a la consultoría frente al documento PMMM por parte de STM; inicialmente se entregó el documento “líneas estratégicas”, posteriormente, al requerir información no reportada, se entregó el documento “diagnóstico y línea base”, y ahora, como argumento en la réplica, aparece el documento “plan de trabajo y plan de toma de campo”.

En consecuencia, se recomienda a la Subdirección de Transporte Metropolitano, adoptar posturas frente a la implementación de la bicicleta como medio de transporte alternativo, de manera consecuente al uso de ciclocorredores del AMB, basándose en estudios estructurados, metodológicamente desarrollados, específicos, que soporten un debate técnico, asociado a la necesidad, expectativas, cultura y socio economía de la población, entre otros. Por lo anterior se confirma el hallazgo.

HALLAZGO 4. LAS CAMPAÑAS DE SENSIBILIZACIÓN EN LA LINEA DE MEJORAMIENTO DE LA MOVILIDAD DEL AMB DE STM NO TIENEN IMPACTO

Para efectos de la presente observación se tomaron tres (3) campañas de promoción/publicidad/sensibilización/incentivo/similares; y se determinan así, dado que, en principio, no se encontró para ninguno de los casos, elementos metodológicos correspondientes a la planificación de una campaña u operación promocional. Es decir, no se encontró al menos un alcance u objetivo, formalmente constituido o documentado, tampoco indicadores o metas que medir; no se encontraron los recursos utilizados. Todo lo anterior, además de análisis específicos como el establecimiento del estado del arte, o investigaciones al menos exploratorias, que den una orientación hacia el problema a solucionar o el objetivo a lograr. Claramente este despacho reconoce, que la STM no cuenta con personal idóneo en mercadología o profesiones similares, pero la entidad si dispone de un profesional adscrito a la planta con el perfil de periodista/comunicador social/publicista, que bien podría no solo orientar los procesos comunicacionales, además acompañar su ejecución. Las campañas publicitarias o estrategias de cualquiera índole, no significan “nada” si no son susceptibles de medirse. Lo

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

que no se puede cuantificar en su impacto, no permite evaluar si el esfuerzo y recursos invertidos generaron el cambio esperado, si aportaron al problema. No pueden ser el resultado de ideas por “inercia”, que se midan bajo el ojo del experto. Las campañas publicitarias o de sensibilización van más allá de “posters” estéticamente elaborados, o de “posteos” (publicaciones) en sitios web y redes sociales, se requiere medir el impacto, la favorabilidad, la aceptación, la percepción, el rechazo, el sentimiento, el cambio, etc, son múltiples las métricas de medición que se pueden y deben adoptar en campañas, no es hacer por hacer, aunque el pendón resulte muy creativo. Es decir, todos los esfuerzos se abonan, pero deben estructurarse y poder medirse. Nada de lo anterior se encontró en desarrollo de auditoría. Por ejemplo:


1. Sin indicadores. La jornada del día sin carro y sin moto, según STM, es una estrategia que, además, apunta hacia la promoción del uso de la bicicleta, sin embargo, no se sabe cuántos ciclistas o ciclo usuarios utilizaron la bicicleta ese día como medio alternativo de desplazamiento; no se realizaron comparaciones para conocer si en realidad las personas se motivaron a utilizar la bicicleta para ir su trabajo, o no, por ejemplo. Si la estrategia es efectiva en ese propósito o no, si las publicaciones en redes sociales fueron efectivas o no. Al respecto, nada se sabe.

Nota al margen. Este despacho no se aparta en que las jornadas de día sin carro aporte beneficios, sin embargo, es una actividad que poco o nada trasciende en el mejoramiento de la movilidad (el verdadero problema), aunque tampoco hay datos que confirmen o desvirtúen esta premisa; quizá, un sistema de transporte eficiente, moderno, seguro, confiable, cómodo, accesible, sostenible, entre otras virtudes, sea la verdadera estrategia. El enfoque de reducción de los niveles de contaminación del aire y ruido están bien, se aplaude, pero tampoco es del todo relevante, Colombia no se encuentra ni tan siquiera dentro de los cien países más contaminantes del mundo, en América Latina ocupa el sexto lugar¹¹, y, los municipios del AMB, no se cuentan entre los más contaminantes de Colombia. Es decir, ni China ni Estados Unidos (los países más contaminantes) realizan jornadas de días sin carro. No obstante, como ya se manifestó, procurar buenos niveles en calidad del aire, siempre será importante. Por otra parte, (en lo que si existen datos comparativos), reducir los accidentes de tránsito, da cuenta de un impacto favorable, así sea por un día.

2. Sin alcance. La plataforma de registro voluntario para motociclistas, no tiene metas. Es una actividad suelta, sin horizonte. Se argumenta por parte de STM, encontrarse supeditada a las voluntades de los municipios (medidas metropolitanas). Lo anterior, es un inconverso de la planificación. Todo, todo proyecto, cualquiera, debe contar con indicadores; así existan factores que no se pueden controlar, a su vez, todo proyecto tiene factores que, si controla, tiene tiempos, recursos, estrategias, etc. Es decir, se realizan publicaciones en sitios web, en medios de comunicación, reuniones de socialización entre actores de influencia, presencia en eventos, cuentan con un comité Metropolitano de Movilidad Sustentable, pero no se proyectan metas de registro para 2022. Lo que, si se tiene, es que a pesar de los incentivos (en Bucaramanga permisos de tránsito en horarios de pico y placa), solo se han registrado 73 motocicletas del total de matriculadas en el AMB¹², lo que se significa, el 0,01%. No obstante, a juicio de este despacho, la propuesta es favorable, lograr la caracterización de los conductores de motocicleta es información valiosa para proyectar escenarios de futuro; sin embargo, distinto es, establecer si la idea es viable o no, o el método, justamente, de eso se tratan los procesos de construcción metodológica de proyectos. No una rueda suelta.

¹¹ <https://es.statista.com/grafico/18721/paises-y-ciudades-capitales-con-mayor-contaminacion-del-aire-en-latinoamerica/>

¹² Para 2021, STM.

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

3. Sin articulación. Uso de la bicicleta como medio de transporte. En este particular, en respuesta a solicitud por parte de la OCI relacionada con la promoción de la bicicleta, se señala por parte de STM, la declaración del hecho metropolitano en el año 2018, en donde se declara la estrategia de la bicicleta como medio de transporte. El asunto es, que dentro del documento remitido por STM, se indican tres (3) acuerdos diferentes, referidos al mismo hecho metropolitano de la bicicleta, a saber: RTA-9. Acuerdo 018 de 2018, RTA-10. Acuerdo 010 de 2018, RTA-11, Acuerdo 011 de 2018. Al constatar con el registro de acuerdos metropolitanos de la vigencia 2018, se encontró que, la información es desacertada; en el acuerdo 011 “se conceden autorizaciones al director del Área Metropolitana de Bucaramanga”, y, el acuerdo 018 no existe.

Por otra parte, la semana de la bicicleta, en realidad no es un esfuerzo exclusivo de STM, es una estrategia en la que se involucran múltiples actores; incluso, en algunas piezas publicitarias en medios de comunicación masiva del orden nacional, como la Revista Semana¹³, excluyen el logo del AMB. Al juzgar por las actividades de la programación, se evidencia que el propósito de la actividad es integral, por una parte, rinde tributo a bicicleta, incentiva el uso recreativo, incorpora fines comerciales, artísticos, deportivos, y desde luego, como medio de desplazamiento.



Ilustración 10. Publicación del sitio CLOBIBGA – No se incluye el logo del AMB.

Fuente:
<https://twitter.com/ClobiBGA/status/1582791738103472129/photo/1>

Las anteriores observaciones también encuentran asidero en el art. 7, Acuerdo Metropolitano 016 de 2013, y 022 de 2012, además de las conferidas como Autoridad Pública de Transporte Metropolitano y Masivo Metropolitano.


Una vez más, este despacho reconoce las complejidades de la planificación, implementación y control de un sistema de transporte público, y mucho más con las complejidades socio culturales de un país en vía de desarrollo como lo es Colombia.

RÉPLICA

Frente al Hallazgo 4. Las campañas de sensibilización en la línea de mejoramiento de la movilidad del AMB de STM no tienen impacto

En cuanto a lo señalado para este punto, es preciso resaltar que El Área Metropolitana de

¹³ <https://www.semana.com/nacion/bucaramanga/articulo/estos-son-los-dias-y-la-programacion-de-la-semana-de-la-bicicleta-en-bucaramanga/202233/>

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

Bucaramanga es una entidad administrativa dentro de la autonomía reconocida por la Constitución Política y la ley, cumple funciones de programación y coordinación del desarrollo sustentable, el ordenamiento territorial y la racional prestación de servicios públicos que requieran de una administración coordinada de nuestros municipios, vinculados entre sí, por las dinámicas e interrelaciones territoriales, ambientales, económicas, sociales, demográficas y culturales.

Día sin carro y sin moto:

Es preciso resaltar entonces y complementando lo resaltado en la respuesta al hallazgo número 2, que la jornada del día sin carro y sin moto hace un llamado de atención a la ciudadanía para que adquiera hábitos de vida más saludables al fomentar medios de transporte alternativos como la bicicleta, la caminabilidad y el uso del transporte público, mitigando la informalidad y promoviendo el uso racional del vehículo particular. Es por lo tanto un evidente esfuerzo en comunión por mitigar los efectos del cambio climático al reducir los gases efecto invernadero que diariamente se emiten en el territorio.

Si bien el día sin carro y sin moto puede presentar molestias en algunos habitantes metropolitanos, también es cierto que genera un punto de inflexión en la manera en la que cerca de 1.300 de habitantes se transportan. El objetivo es lograr que estas iniciativas se conviertan en apuestas de largo plazo para que efectivamente tengan un impacto sobre la salud, el bienestar, la movilidad y el medio ambiente. Este ha sido el mensaje, el cual hemos evidenciado ha sido positivamente recibido y aceptado por gran parte de la comunidad, e igualmente, se ha venido replicando por diferentes medios locales y nacionales.



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

Ilustración 12. Publicación de la noticia en diferentes medios




Día sin carro y sin moto 22 de junio

Con el fin de incentivar el uso de medios de transporte sostenibles y mitigar un poco la contaminación del aire debido a la emisión de gases que generan los automotores, las administraciones municipales de Bucaramanga, Floridablanca, Girón y Piedecuesta se pusieron de acuerdo y conjuntamente realizarán el próximo 22 de junio el Día metropolitano sin carro y sin moto.


En años anteriores se había realizado la misma actividad, pero se hacía por separado en cada municipio, sin embargo en esta oportunidad el Área Metropolitana de Bucaramanga, AMB, entidad que ejercer como autoridad en materia de transporte en la región, estuvo liderando la iniciativa para que el resultado sea más positivo.

Lea también: [Restricciones para motos en Sincelago](#)

Anuncio



Según expresó Fabián Fontecha Angulo, subdirector de Transporte Metropolitano del AMB, a medios locales, 'el registro que tenemos en el área metropolitana indica que existen aproximadamente 493.000 motocicletas y cerca de 270.000 vehículos particulares. De acuerdo con los ejércitos que anteriormente se han hecho, estimamos que en este Día metropolitano sin carro y sin moto dejarán de circular alrededor del 80% de los automotores particulares'.



O'hubo Bucaramanga.com

Tendencias

- ASI PASO Estas son las peticiones al nuevo comandante de la Policía en Bucaramanga
- ASI PASO El sur de Bucaramanga tendrá un Centro Vida y un Centro de Salud
- ASI PASO Los habitantes de Soto Norte deberán esperar para una solución definitiva
- ASI PASO En esta plataforma los bucaranguenses buscan vender sus productos al mercado virtual
- ASI PASO Desastamento de tierra generó emergencia en el barrio La Independencia de Bucaramanga
- ASI PASO Este taxieta aplica la cultura ciudadana en las calles de Bucaramanga tapando basura

Todo lo que debe saber del Día sin carro y sin moto en el área metropolitana de Bucaramanga

Este miércoles se realiza el Día sin carro y sin moto en Bucaramanga y el área metropolitana. Conozca todo lo que debe saber sobre la jornada.

Por Redacción O'hubo
Publicado el 12 de octubre de 2022

COMENTAR | TWEET | P | +3

¿Qué deberán tener en cuenta los conductores? ¿Cuáles actividades se realizarán? ¿Cuáles serán los vehículos que quedarán exentos de la medida?

Por considerarlo de interés para nuestros lectores, resolvemos algunas de esas inquietudes de la mano de Fabián Fontecha Angulo, subdirector de Transporte del Área Metropolitana de Bucaramanga, entidad que coordinará la actividad junto a las Direcciones de Tránsito de los cuatro municipios comprometidos en esta actividad. Veamos:

Cuál será la franja horaria estipulado para la restricción vehicular?

El horario será el siguiente: irá de 6:00 a.m. a 6:00 p.m. del próximo 12 de octubre.

¿Cuántos carros y motocicletas no se podrán movilizar ese día?

Se calcula que, en el papel, se les restringirá la movilización a aproximadamente 493.000 motocicletas y a cerca de 270.000 vehículos particulares.

Encuentra aquí los lugares donde puedes comprar O'hubo
Ver puntos de venta

Semana | Sección: Noticias | Miércoles, 3 de noviembre de 2022 | ISSN 2745-2994

Bucaramanga

Día sin carro y moto en el área metropolitana de Bucaramanga será el próximo 12 de octubre

Algunos automotores estarán exentos de esta medida.

3/10/2022



La medida aplica en Bucaramanga, Floridablanca, Girón y Piedecuesta. - Foto: Bancafé de Tolima, Bucaramanga

Bucaramanga, Floridablanca, Girón y Piedecuesta vivirán una nueva jornada de Día sin carro y sin moto este próximo miércoles 12 de octubre. Sin embargo, algunos automotores estarán exentos de esta medida.

La actividad corresponde a la estrategia denominada 'Pacto por la Movilidad', iniciativa que lidera la subdirección de Transporte del Área Metropolitana de Bucaramanga (AMB), esto con el fin de contribuir con el medio ambiente.

La jornada se llevará a cabo desde las 6:00 a. m. hasta las 6:00 p. m. y será el acto principal en el marco del evento "Semana Metropolitana de la Seguridad Vial", la cual tendrá diferentes actividades del 10 al 15 de octubre.

Este evento será coordinado desde el AMB donde además habrá invitados nacionales como el Ministerio de Transporte, entre otros. La parte académica, pedagógica e informativa tendrá una agenda especial en el Centro de Convenciones de Neomundo.

Ofertas de empleo: el Sena tiene más tres mil vacantes en Bucaramanga y Santander

"Se espera la presencia de funcionarios del Ministerio de Transporte, la Superintendencia de Transporte y la Agencia de Seguridad Vial, además de los voceros de los gremios, representantes de la academia y ciudadanía en general", señaló Fabián Fontecha Angulo, subdirector de Transporte del AMB.

Además, en los próximos días cada una de las Alcaldías del área metropolitana de Bucaramanga, entregará detalles oficiales la jornada. Sin embargo, los vehículos que estarán exentos de esta restricción son los sistemas de transporte público, masivo, colectivo, individual, intermunicipal, departamental y nacional.

MOTOR

DÍA SIN CARRO Y SIN MOTO EN BUCARAMANGA: ¿CUÁNDO SE LLEVARÁ A CABO?

Llamados en redes el próximo 12 de octubre. Se esperan aglomeraciones como usual por ser día festivo.

Publicado el 03 de octubre de 2022



Ya llega la semana metropolitana de la seguridad vial que se desarrollará entre el 10 y el 15 de octubre. Así, se tiene planeado realizar una jornada de día sin carro y sin moto para Floridablanca, Bucaramanga, Girón y Piedecuesta.

El día festivo será el miércoles 12 de octubre y se iniciará a las 6:00 a.m. y finalizará a las 6:00 p.m.

El día festivo será el miércoles 12 de octubre, entre 6:00 a.m. y 6:00 p.m.

El Día sin carro y sin moto: ¿Quién gana, quién pierde?

Unos aplauden la medida, otros la critican fuertemente. Habrá que ver si se logra reducir los accidentes y los ciudadanos sobre el 'Día sin carro y sin moto'. ¿Quién gana, quién pierde?

El día festivo será el miércoles 12 de octubre, entre 6:00 a.m. y 6:00 p.m.

¿QUÉ PASA POSITIVO?

- Se espera la presencia de funcionarios del Ministerio de Transporte, la Superintendencia de Transporte y la Agencia de Seguridad Vial, además de los voceros de los gremios, representantes de la academia y ciudadanía en general.
- Se espera la presencia de funcionarios del Ministerio de Transporte, la Superintendencia de Transporte y la Agencia de Seguridad Vial, además de los voceros de los gremios, representantes de la academia y ciudadanía en general.

¿QUÉ PASA NEGATIVO?


- Se espera la presencia de funcionarios del Ministerio de Transporte, la Superintendencia de Transporte y la Agencia de Seguridad Vial, además de los voceros de los gremios, representantes de la academia y ciudadanía en general.
- Se espera la presencia de funcionarios del Ministerio de Transporte, la Superintendencia de Transporte y la Agencia de Seguridad Vial, además de los voceros de los gremios, representantes de la academia y ciudadanía en general.

¿QUÉ OPINAN LOS MOTOCICLISTAS?

COMITÉ DE SEGURIDAD

VOCES DE CONDUCTORES PARTICULARES

Tomado de internet

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

Como se demostró en el informe entregado, se evidencia los datos sobre movilidad, accidentalidad y mediciones de aire y ruido, también es preciso resaltar que se cuenta con datos de usuarios de bicicletas relacionados al sistema público de bicicletas para Bucaramanga (CLOBI).

Ilustración 13. Socialización de las mediciones de la jornada del DSCyM



BOLETIN FINAL | Día Sin Carro y Moto
Puesto de Mando Unificado - PMU

Finaliza el Día Metropolitano Sin Carro y Moto y de acuerdo al último reporte de movilidad y monitoreo de calidad de aire y ruido ambiente, emitido a las **6 de la tarde**, por el puesto de mando unificado - PMU, conformado por las autoridades de tránsito, transporte y medio ambiente del AMB y que operó desde las oficinas del Área Metropolitana de Bucaramanga, la jornada concluyó de la siguiente manera:

Movilidad

Bucaramanga: inmovilizado 40 motociclistas, 20 carros y 2 moto carros. se han impuesto 96 comparendos y se ha presentado 2 accidente.

Floridablanca: se han inmovilizados 6 carros y 21 motos. se han aplicado 72 comparendos y se presentaron 2 accidentes.

Girón: se han inmovilizado 3 carros, 7 motos y se han impuesto 25 comparendos.

Piedecuesta: se han inmovilizado 2 carros 7 motos y se han puesto 16 comparendos

Desde el sistema Público de bicicletas Clobi, se reportaron 1010 usuarios que hicieron uso de la bicicleta como medio de transporte durante la jornada.

El equipo técnico de la Subdirección de Transporte del AMB, continúa con la toma de diversos puntos y espacios del territorio en desarrollo de la campaña "TU SEGURO ES MOVERTE LEGAL", en conjunto con las diferentes autoridades del tránsito de los municipios del territorio metropolitano, donde se ha logrado sensibilizar a más de 150 conductores de transporte público.

Ruido Ambiental

Para la valoración del impacto en el ruido ambiental por el desarrollo del DSC&M se realizó un comparativo de las emisiones auditivas producidas por tráfico rodado, entre un día normal (línea base) con el objetivo de observar cambios en la exposición

¡Seguimos rompiendo récords!


En el Día Sin Carro y Moto tuvimos

Junio 22
1.047 recorridos

Octubre 12
1.253 recorridos

Contacto: info@amb.gov.co
Sede: Calle 89 Transversal Oriental Metropolitana 88
Centro de Convenciones Neomundo, pisos 1 y 3
www.amb.gov.co

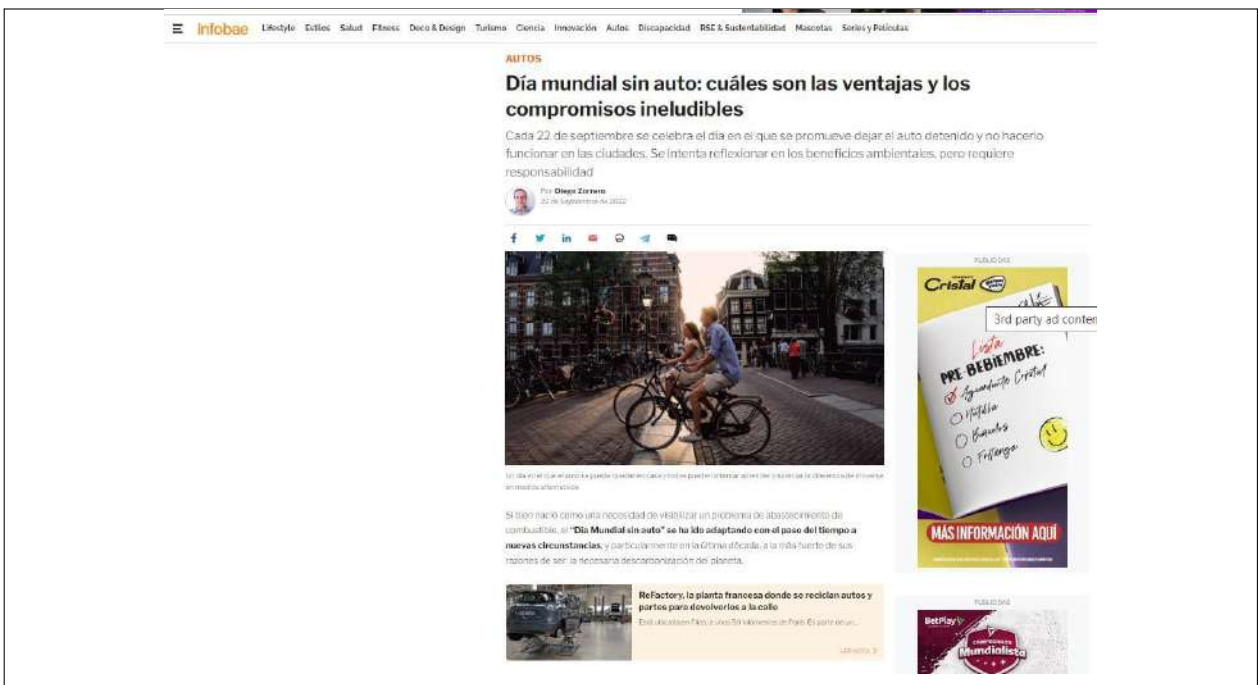
Fuente: AMB - Equipo de comunicaciones de CLOBI-Metrolínea S.A.

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

Y en cuanto a la comparación de los países más desarrollados donde efectivamente no se realizan este tipo de jornadas, vale la pena igualmente a modo de comentario, señalar que en muchos de ellos se han tomado medidas más radicales como la generación de subsidios y la producción de vehículos eléctricos (automóviles, camiones, buses) que han permitido que países como China se convierta en pionero en la descarbonización de las fuentes móviles con más de 160 mil buses eléctricos implementados a lo largo del país. Esto por supuesto gracias a la capacidad económica y tecnológica. En Colombia recién se está iniciando con la implementación de política pública de descontaminación que a futuro permitirá generar conciencia sobre los temas asociados a calentamiento global y gases efecto invernadores complementado jornadas exitosas como lo es la jornada del día din carro a lo largo del país.

No obstante lo anterior, este ejercicio se realiza en múltiples ciudades del mundo, es así como desde la década de los setentas se viene impulsando desde Europa el día mundial sin carro para cada 22 de septiembre, es así como en 1998 se instauró como el día final de la Semana Internacional de la Movilidad Sustentable. Los precursores fueron los gobiernos de Reikiavik en Islandia, La Rochelle en Francia y Bath en el Reino Unido, iniciativa que ha venido creciendo hasta llegar a estas latitudes, con la consigna de promover una conciencia ecológica y contribuir al cuidado de la salud de las personas y del medio ambiente.

Ilustración 14. Nota sobre el día mundial sin auto



<https://www.infobae.com/autos/2022/09/22/dia-mundial-sin-auto-cuales-son-las-ventajas-y-los-compromisos-ineludibles/>

Sobre la plataforma de registro de motocicletas:

Como bien se expuso en el informe inicial, esta estrategia hace parte de las tareas generadas desde el Comité de Movilidad Sustentable, razón por la cual con el acompañamiento de SAF a través de la oficina de sistemas, se logró diseñar y sacar adelante esta herramienta, la cual sirve de soporte a los organismos de tránsito metropolitanos para gestionar sus propias campañas. Desde la Subdirección de Transporte hemos acompañado ejercicios de registro y promoción, no obstante su masificación puede ser impulsada a partir de la activación de condiciones para trámites directos desde los organismos de tránsito para que de esta manera se incentive su uso, situación que hemos advertido en múltiples espacios.

Ilustración 15. Promoción de la plataforma de registro de motocicletas metropolitanas

4
ÁREA METRO
MÉRCOLES 17 DE AGOSTO DE 2022 - BUCARAMANGA | Vanguardia

INGRID PAOLA ALBIS PÉREZ
ipbs@vanguardia.com

Durante los últimos años, el parque automotor en el área metropolitana de Bucaramanga registra un comportamiento ascendente sin control. En el caso de las motocicletas, es donde más se ve reflejado este aumento; por ejemplo, en 2008 se tenían 110.000 registros y en 2021 llegó a 493.521. lo que significa un crecimiento del 14% promedio anual.

Lo que más le inquieta a las autoridades es que se han encontrado personas que tienen hasta 20 motocicletas matriculadas. Por otra parte, hay quienes utilizan este medio de transporte para una posible explotación económica que no está reconocida y regulada por las autoridades competentes.

En ese contexto, desde el Área Metropolitana de Bucaramanga, AMB, se propuso la creación de una plataforma de registro voluntario para los motociclistas. La información allí registrada es administrada a través del Observatorio Metropolitano del AMB, oficina que se encarga de recaudar, articular y analizar toda la información social, política y económica de la región, con el fin de aportar datos que permitan dar curso a las decisiones políticas frente a diversos temas que afectan la dinámica social.

Fabían Fontecha, subdirector de Tránsito del AMB, explicó que esta plataforma además de generar la caracterización de los conductores de motocicletas, a través de un código QR permite evidenciar la inscripción en tiempo real.

“Esta actividad de registro se viene adelantando en diferentes universidades de la ciudad y hace parte de los requisitos para acceder a algunos trámites y servicios de los organismos de tránsito metropolitanos. En el caso de Bucaramanga es requisito (para los motociclistas que se encuentran dentro de las excepciones) para la emisión de permisos de tránsito en el horario de restricción del plato y placa”, explicó Fontecha.

Cabe destacar que el registro se adelanta a través de <https://bpm.amb.gov.co/E3.Transportes/Busqueda/firmRegistroyConsultaMotosTran.aspx>, donde las personas entregan información, que permita a través del análisis de datos, generar indicadores de usos, hábitos y comportamientos de los usuarios de la motocicleta.

Para registrarse debe ingresar la placa de la moto y el número de cédula del propietario. Posteriormente debe llenar campos relacionados con la matrícula, datos personales, información de movilidad, entre otros aspectos. Adicionalmente se le sugiere agregar el nombre de familiares y/o acompañantes habituales.

El Comité de Movilidad Sustentable es quien lideró su creación

¿Tiene motocicleta? Lo invitan a registrarse en plataforma digital

El 61,69% del parque automotor registrado en Bucaramanga, Floridablanca, Girón y Piedecuesta corresponde a motocicletas. El objetivo de esta iniciativa del Área Metropolitana de Bucaramanga es lograr una mayor gestión de la movilidad en el territorio.

MATRÍCULAS MOTOS EN EL ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA



Año	Matrículas
2000	35.300
2001	36.000
2002	37.000
2003	38.000
2004	40.000
2005	41.000
2006	61.900
2007	81.200
2008	110.000
2009	128.000
2010	145.000
2011	190.000
2012	240.000
2013	272.000
2014	302.941
2015	342.058
2016	368.206
2017	398.452
2018	410.651
2019	445.045
2020	462.996
2021	493.521

Fuente: Área Metropolitana de Bucaramanga

63% de las motocicletas que, a corte del 31 de diciembre de 2021, se tenían en el área metropolitana de Bucaramanga fueron matriculadas en la Secretaría de Tránsito de Girón.

Solo 1 de cada 1.083 motocicletas registradas en el territorio metropolitano están inscritas en actividades de mensajería, oficialmente ante la Dian.



Informa para el mes de agosto de 2022

- La Comisión de Regulación de Energía y Gas definió, mediante Resolución 137 de 2010, la fórmula tarifaria a usuarios regulados.
- La Resolución CREG 186 de 2010 modificada por la Resolución CREG 186 de 2013 y por la Resolución CREG 186 de 2014, reglamenta el otorgamiento de subsidios para los estratos 1 y 2 del servicio de Gas Combustible por Red de tubería.
- Mediante Resoluciones CREG 112 y 113 de 2016 se aprobaron los cargos tarifarios de distribución y el cargo máximo base de comercialización respectivamente, para el mercado relevante que se relaciona a continuación:

Mercado relevante compuesto por las veredas de San Ignacio, La Sabana, La Esmeralda, Viaguai, El Nogal, El Pabón, San Cayetano Y San Pedro Bajo pertenecientes al Corregimiento 1, Los Santos al Corregimiento 2 Y El Pedregal, Guatito Alto, Guatito Bajo, San José Y Santa Bárbara, Pertenecientes al Corregimiento 3 del Municipio de Bucaramanga en el departamento de Santander

El costo promedio unitario para compra de gas natural destinado a usuarios regulados:	Gm = \$ 806,74
El costo promedio unitario para transporte de gas natural destinado a usuarios regulados:	Tm = \$ 442,41
Las pérdidas reconocidas en el sistema de distribución:	p = 340%
Costo por uso del sistema de distribución de gas natural destinado a usuarios regulados:	Cm = 1256,79 \$/m ³
El cargo variable de comercialización a usuarios regulados:	Cr = -
El cargo de confiabilidad del servicio de gas combustible:	Cc = -
El cargo fijo de comercialización a usuarios regulados:	Cuf = \$ 2.437
Factor de Poder Calorífico	Fpc = 1,087

Los rangos de consumo, los cargos de distribución, las tarifas a usuario final y porcentajes de subsidios y contribuciones son:

Rango	Limite inferior (m ³)	Limite superior (m ³)	(Dm ³ x fpc m ³)	Cm(m ³)	Cuf(m ³)
Rango 1	0	6.310,304	671,52	1.846,85	2.437

*El cargo de distribución aplicado a cada rango de consumo es ajustado por el factor multiplicador del poder calorífico (fpc_{m³}) y se aplica el volumen corregido por presión y temperatura.
 (1) Para clientes No Regulados, el costo unitario se aplica de conformidad con los términos contractuales.
 Subsidios calculados con Clm

Subsidio	% S	Cm (\$/m ³)	Subto (\$/m ³)	Tto (\$/m ³)
Estrato 1 (P)	-60%	2.030,29	(1.218,1)	812,19
Estrato 2 (P)	-50%	2.085,74	(1.042,4)	1.043,34

**El valor del subsidio en \$/m³ corresponde a % * Cm de acuerdo con lo establecido en la Resolución CREG 186 de 2014.

Cargo de Distribución para comercializadores de GACV (\$/m³): \$ 330,34

Para liquidar las pérdidas del sistema de distribución a comercializadores se emplearán los componentes Gm y Tm regulados.

Gasveer, S.A. ESP
JUAN FELIPE ROJAS FERRERAO
Representante Legal
Yeghaid
Superservicios



Marco Valencia / VANGUARDIA

En Bucaramanga, durante 2022 se registraron 79 accidentes de tránsito con víctimas fatales, 46 eran motociclistas y 8 pasajero de moto.

Fuente: www.vanguardia.com agosto 2022

Asimismo, la plataforma nos ha permitido exponerle al Gobierno Nacional, que dicha iniciativa debe ser regulada y replicada, con la finalidad de poder controlar la informalidad y promover hábitos seguros en el actor vial motociclista, tal y como lo hicimos el pasado 27 de octubre:


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

Ilustración 16. Solicitudes realizadas al entrante Ministro de Transporte

<p>AL CONTESTAR FAVOR CITAR ESTE NÚMERO Oficio AMB CD - 11032 27/10/2022 - 14:59 FOL- 2 AN- 0</p> <p style="text-align: right;">Bucaramanga, 28 de octubre de 2022.</p> <p>Doctor GUILLERMO FRANCISCO REYES GONZÁLEZ Ministro de Transporte E.S.M Ciudad</p> <p>REFERENCIA: Proyectos de por una movilidad sostenible, segura e incluyente - Actualización del plan maestro de movilidad metropolitana.</p> <p>Como es de su conocimiento, el Área Metropolitana de Bucaramanga es una entidad que sirve de instrumento de gestión para cumplir funciones de programación y coordinación del desarrollo sustentable, el ordenamiento territorial y la racional prestación de servicios públicos que requieren de una administración coordinada de nuestros municipios, vinculados entre sí, por las dinámicas e interrelaciones territoriales, ambientales, económicas, sociales, demográficas y culturales.</p> <p>Es así como, hemos logrado la articulación necesaria para la Actualización del Plan Maestro de Movilidad Metropolitana y de los municipios de Bucaramanga y Floridablanca, a partir de un diagnóstico metropolitano sustentado en la generación de la Matriz Origen – Destino y la construcción de un Modelo de Transporte, los cuales se compilan en el resumen ejecutivo que entregamos junto con la presente comunicación.</p> <p>Asimismo, nos permitimos elevar a su despacho las siguientes peticiones, las cuales buscan unir el AMB con los propósitos de su administración por el mejoramiento de la movilidad urbana en nuestro país:</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr style="background-color: #f4a460;"> <th>No.</th> <th>Descripción de la solicitud</th> <th>Entidades</th> <th>Norma</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>Apoyo en la habilitación del AMB como operador de recaudo para el transporte público metropolitano</td> <td>MinTransporte</td> <td>L1955/2019; D1567/2020; R 20213040060975/2021</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>Inclusión del Estado en el modelo de transporte público para garantizar la flota e infraestructura eléctrica a través de la inversión directa o el incentivo al inversionista local del sector</td> <td>Nuevo Plan Nacional de Desarrollo</td> <td>Nuevo PND</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>Cofinanciación de proyectos de la actualización del plan maestro de movilidad metropolitana</td> <td>Nuevo Plan Nacional de Desarrollo</td> <td>AM007/2022</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>Procedimientos claros y alineados con la autoridad de transporte para la gestión de recursos provenientes de fondos nacionales dirigidos al sector transporte</td> <td>Procedimiento Ministerio de Transporte</td> <td>L1955/2019</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>Claridad sobre la progresividad de la implementación de la norma desde el sector transporte y de adecuación de vehículos de TPC para la operación en esquemas de integración en la infraestructura de los sistemas de transporte masivo.</td> <td>Procedimiento MinTransporte</td> <td>L1618/2013</td> </tr> <tr> <td>6</td> <td>Control de la informalidad desde cruce de multipropiedad de vehículos registrados en el RUNT con la actividad económica de los propietarios registrada en la DIAN.</td> <td>Procedimiento RUNT, MinTransporte</td> <td>Modif. L769/2002</td> </tr> <tr> <td>7</td> <td>Apoyar a los municipios del país para que puedan contar con un grupo uniformado de agentes de tránsito proporcional a su tamaño vía ingresos por registro automotor, lo cual se generaría mediante el emparejamiento de la ciudad de registro con la ciudad de residencia del propietario.</td> <td>Modificación de normativa nacional</td> <td>Modif. L769/2002</td> </tr> </tbody> </table>	No.	Descripción de la solicitud	Entidades	Norma	1	Apoyo en la habilitación del AMB como operador de recaudo para el transporte público metropolitano	MinTransporte	L1955/2019; D1567/2020; R 20213040060975/2021	2	Inclusión del Estado en el modelo de transporte público para garantizar la flota e infraestructura eléctrica a través de la inversión directa o el incentivo al inversionista local del sector	Nuevo Plan Nacional de Desarrollo	Nuevo PND	3	Cofinanciación de proyectos de la actualización del plan maestro de movilidad metropolitana	Nuevo Plan Nacional de Desarrollo	AM007/2022	4	Procedimientos claros y alineados con la autoridad de transporte para la gestión de recursos provenientes de fondos nacionales dirigidos al sector transporte	Procedimiento Ministerio de Transporte	L1955/2019	5	Claridad sobre la progresividad de la implementación de la norma desde el sector transporte y de adecuación de vehículos de TPC para la operación en esquemas de integración en la infraestructura de los sistemas de transporte masivo.	Procedimiento MinTransporte	L1618/2013	6	Control de la informalidad desde cruce de multipropiedad de vehículos registrados en el RUNT con la actividad económica de los propietarios registrada en la DIAN.	Procedimiento RUNT, MinTransporte	Modif. L769/2002	7	Apoyar a los municipios del país para que puedan contar con un grupo uniformado de agentes de tránsito proporcional a su tamaño vía ingresos por registro automotor, lo cual se generaría mediante el emparejamiento de la ciudad de registro con la ciudad de residencia del propietario.	Modificación de normativa nacional	Modif. L769/2002	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td rowspan="2" style="text-align: center;">  </td> <td style="text-align: center;">PROCESO GESTIÓN DOCUMENTAL</td> <td style="text-align: center;">CÓDIGO: GDO-FO-028</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">FORMATO DE OFICIO</td> <td style="text-align: center;">VERSIÓN: 05</td> </tr> </table> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin-top: 10px;"> <thead> <tr style="background-color: #e1eef6;"> <th>No.</th> <th>Descripción de la solicitud</th> <th>Entidades</th> <th>Norma</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>8</td> <td>Creación de una plataforma de registro para motocicletas, en la cual los usuarios reporten su actividad económica (mensajería), reconocer el CASCO REGULATORIO como parte esencial del vehículo tipo motocicleta, por lo cual su venta debe ser entendida no como un aditamento, sino como un elemento intrínseco y único por motocicleta. Su contramarca debe coincidir con la PLACA pero además debe ser de carácter PERMANENTE y NO REMOVIBLE.</td> <td>Procedimiento MinTransporte</td> <td>nuevo</td> </tr> <tr> <td>9</td> <td>Para una mayor facilidad en el control, la PLACA de la motocicleta debe incluir la leyenda de la CIUDAD de registro en el espacio que hoy está dispuesto para la leyenda COLOMBIA.</td> <td>Modificación de normativa nacional</td> <td>Modif. L769/2002</td> </tr> <tr> <td>10</td> <td>Para el cálculo de los mantenimientos viales de las vías concesionadas, es necesario establecer parámetros que incluyan los costos de seguridad vial, esto es señalización, cultura vial.</td> <td>Modificación de normativa nacional</td> <td>Modif. L769/2002</td> </tr> <tr> <td>11</td> <td>Infraestructura segura y atención a víctimas, y ponderar lo correspondiente a la motocicleta para que sea reflejado en el cobro del pasaje, como un aporte de los usuarios de este tipo de vehículo.</td> <td>Modificación de normativa nacional</td> <td>Modif. L769/2002</td> </tr> <tr> <td>12</td> <td>Establecer los parámetros técnicos con los que debe contar el aditamento utilizado como base de carga por las empresas de mensajería y ordenar que, una vez se establezca la actividad económica de la motocicleta, se imposibilite al traslado de pasajeros en dicho vehículo.</td> <td>Modificación de normativa nacional</td> <td>Modif. L769/2002</td> </tr> <tr> <td>13</td> <td>Establecer el régimen normativo sancionatorio en materia de transporte</td> <td>Modificación de normativa nacional</td> <td>Modif. L105/1993, D336/1996 y D1079/2015</td> </tr> </tbody> </table> <p>Cada actividad señalada ha sido desarrollada por nuestra Subdirección de Transporte, por lo cual, puede dar p decontada su viabilidad y avance. Cuente con nuestro decidido apoyo en la consecución de sus metas.</p> <p>Quedamos atentos a su contacto para la ampliación de los detalles.</p>		PROCESO GESTIÓN DOCUMENTAL	CÓDIGO: GDO-FO-028	FORMATO DE OFICIO	VERSIÓN: 05	No.	Descripción de la solicitud	Entidades	Norma	8	Creación de una plataforma de registro para motocicletas, en la cual los usuarios reporten su actividad económica (mensajería), reconocer el CASCO REGULATORIO como parte esencial del vehículo tipo motocicleta, por lo cual su venta debe ser entendida no como un aditamento, sino como un elemento intrínseco y único por motocicleta. Su contramarca debe coincidir con la PLACA pero además debe ser de carácter PERMANENTE y NO REMOVIBLE.	Procedimiento MinTransporte	nuevo	9	Para una mayor facilidad en el control, la PLACA de la motocicleta debe incluir la leyenda de la CIUDAD de registro en el espacio que hoy está dispuesto para la leyenda COLOMBIA.	Modificación de normativa nacional	Modif. L769/2002	10	Para el cálculo de los mantenimientos viales de las vías concesionadas, es necesario establecer parámetros que incluyan los costos de seguridad vial, esto es señalización, cultura vial.	Modificación de normativa nacional	Modif. L769/2002	11	Infraestructura segura y atención a víctimas, y ponderar lo correspondiente a la motocicleta para que sea reflejado en el cobro del pasaje, como un aporte de los usuarios de este tipo de vehículo.	Modificación de normativa nacional	Modif. L769/2002	12	Establecer los parámetros técnicos con los que debe contar el aditamento utilizado como base de carga por las empresas de mensajería y ordenar que, una vez se establezca la actividad económica de la motocicleta, se imposibilite al traslado de pasajeros en dicho vehículo.	Modificación de normativa nacional	Modif. L769/2002	13	Establecer el régimen normativo sancionatorio en materia de transporte	Modificación de normativa nacional	Modif. L105/1993, D336/1996 y D1079/2015
No.	Descripción de la solicitud	Entidades	Norma																																																															
1	Apoyo en la habilitación del AMB como operador de recaudo para el transporte público metropolitano	MinTransporte	L1955/2019; D1567/2020; R 20213040060975/2021																																																															
2	Inclusión del Estado en el modelo de transporte público para garantizar la flota e infraestructura eléctrica a través de la inversión directa o el incentivo al inversionista local del sector	Nuevo Plan Nacional de Desarrollo	Nuevo PND																																																															
3	Cofinanciación de proyectos de la actualización del plan maestro de movilidad metropolitana	Nuevo Plan Nacional de Desarrollo	AM007/2022																																																															
4	Procedimientos claros y alineados con la autoridad de transporte para la gestión de recursos provenientes de fondos nacionales dirigidos al sector transporte	Procedimiento Ministerio de Transporte	L1955/2019																																																															
5	Claridad sobre la progresividad de la implementación de la norma desde el sector transporte y de adecuación de vehículos de TPC para la operación en esquemas de integración en la infraestructura de los sistemas de transporte masivo.	Procedimiento MinTransporte	L1618/2013																																																															
6	Control de la informalidad desde cruce de multipropiedad de vehículos registrados en el RUNT con la actividad económica de los propietarios registrada en la DIAN.	Procedimiento RUNT, MinTransporte	Modif. L769/2002																																																															
7	Apoyar a los municipios del país para que puedan contar con un grupo uniformado de agentes de tránsito proporcional a su tamaño vía ingresos por registro automotor, lo cual se generaría mediante el emparejamiento de la ciudad de registro con la ciudad de residencia del propietario.	Modificación de normativa nacional	Modif. L769/2002																																																															
	PROCESO GESTIÓN DOCUMENTAL	CÓDIGO: GDO-FO-028																																																																
	FORMATO DE OFICIO	VERSIÓN: 05																																																																
No.	Descripción de la solicitud	Entidades	Norma																																																															
8	Creación de una plataforma de registro para motocicletas, en la cual los usuarios reporten su actividad económica (mensajería), reconocer el CASCO REGULATORIO como parte esencial del vehículo tipo motocicleta, por lo cual su venta debe ser entendida no como un aditamento, sino como un elemento intrínseco y único por motocicleta. Su contramarca debe coincidir con la PLACA pero además debe ser de carácter PERMANENTE y NO REMOVIBLE.	Procedimiento MinTransporte	nuevo																																																															
9	Para una mayor facilidad en el control, la PLACA de la motocicleta debe incluir la leyenda de la CIUDAD de registro en el espacio que hoy está dispuesto para la leyenda COLOMBIA.	Modificación de normativa nacional	Modif. L769/2002																																																															
10	Para el cálculo de los mantenimientos viales de las vías concesionadas, es necesario establecer parámetros que incluyan los costos de seguridad vial, esto es señalización, cultura vial.	Modificación de normativa nacional	Modif. L769/2002																																																															
11	Infraestructura segura y atención a víctimas, y ponderar lo correspondiente a la motocicleta para que sea reflejado en el cobro del pasaje, como un aporte de los usuarios de este tipo de vehículo.	Modificación de normativa nacional	Modif. L769/2002																																																															
12	Establecer los parámetros técnicos con los que debe contar el aditamento utilizado como base de carga por las empresas de mensajería y ordenar que, una vez se establezca la actividad económica de la motocicleta, se imposibilite al traslado de pasajeros en dicho vehículo.	Modificación de normativa nacional	Modif. L769/2002																																																															
13	Establecer el régimen normativo sancionatorio en materia de transporte	Modificación de normativa nacional	Modif. L105/1993, D336/1996 y D1079/2015																																																															

Fuente: Propia


Sobre la estrategia de la bicicleta

Como lo venimos señalando está claro que la línea de la Junta Directiva fue trazada a partir del emisión del Hecho Metropolitano que declara política pública de la Estrategia de la Bicicleta como medio de Transporte en Bucaramanga y el área metropolitana (*ACUERDO 010 DE 2018*).

Igualmente, en cuanto a la celebración de semana de la Bicicleta en Bucaramanga, efectivamente no es un esfuerzo exclusivo de STM, La celebración de la Semana de la Bicicleta es un evento de tipo internacional que se realiza en las ciudades comprometidas con la movilidad sostenible y los hábitos y estilos de vida saludables, para generar reflexiones, promover movilización ciudadana y establecer compromisos de distintos actores a favor del uso de la bicicleta a nivel urbano.

En Bucaramanga la Semana de la Bicicleta es un evento institucional a partir del Acuerdo Municipal 001 del 2017, sancionado por el Concejo de Bucaramanga; cuya responsable es de la DTB, el Inderbu y la Subsecretaria de Medio Ambiente, y a su vez debe ser realizado de manera participativa con instituciones como el AMB, el sector privado y las organizaciones de la sociedad civil comprometidas con la promoción del uso de la bicicleta como medio de transporte.

Es importante mencionar que el acuerdo resalta que la celebración de la Semana de la Bicicleta debe realizarse en el marco del día mundial de la Bicicleta (19 de abril), por tanto, la Semana de la Bicicleta, es un evento que convoca a la ciudadanía en el marco de dicha celebración, para promover de su uso en sus

 ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA <small>BUCARAMANGA - FLORIDABLANCA - OBÓN - PIEDICUEVA</small>	PROCESO GESTIÓN DOCUMENTAL	CÓDIGO: GDO-FO-028
	FORMATO DE OFICIO	VERSIÓN: 05

diversos ámbitos, además de incentivar reflexiones sobre el impacto de nuestros hábitos de transporte en el medio ambiente, el espacio público y la salud.

Es indispensable la participación de los distintos sectores para generar mayores impactos y movilizar a la ciudadanía. A partir de la participación del sector público se inició la organización de este evento en cabeza de la Alcaldía a través de la subsecretaria de Medio Ambiente, el Inderbu y la Dirección de Tránsito de Bucaramanga con el acompañamiento del Área Metropolitana de Bucaramanga. Igualmente, el sector privado ha brindado apoyo en la promoción del evento, aportes logísticos y obsequios para motivar la participación ciudadana, así como para sumar a sus clientes y públicos internos a las distintas actividades.

Por otra parte, las organizaciones de la sociedad civil son fundamentales para retroalimentar los distintos escenarios, así como brindar colaboración, pues son actores con gran cercanía en el uso de la bicicleta como medio de transporte.

Para esta Octava Versión recientemente desarrollada, se logró que la articulación metropolitana a través del Comité Metropolitano de Movilidad Sustentable, por lo cual se realizaron actividades recreativas, pedagógicas, ambientales y educativas. Entre ellas: ciclopaseos, encuentro empresarial, retos deportivos, y la jornada magistral que lideramos en la moderación como lo fue el mencionado anteriormente conversatorio sobre Movilidad y Género.


CONCLUSIÓN

De acuerdo con los argumentos presentados, este despacho considera que estos no logran desvirtuar las observaciones realizadas, por cuanto los aportes relacionados ya fueron objeto de análisis en desarrollo de auditoría.

En consecuencia, la Subdirección de Transporte Metropolitano, deberá iniciar acciones de mejora incorporando las observaciones señaladas en la presente auditoría, empleando métodos de campañas de publicidad y comunicación académicamente aceptados, implementando herramientas de análisis de resultados o indicadores que permitan medir impacto de las estrategias o campañas, así como de los recursos invertidos. Por lo anterior se confirma el hallazgo.

HALLAZGO 5. EL PERSONAL QUE REALIZA ACTIVIDADES DE INSPECCIÓN Y CONTROL A EMPRESAS ES INSUFICIENTE.

Mediante entrevistas de auditoría, revisando el manual de funciones y responsabilidades del personal adscrito a STM, y el reporte de actividades de visitas de inspección a empresas, se encontró, que la dinámica de STM, en cuanto a las actividades de control y vigilancia, relacionadas con el cumplimiento de requisitos técnicos y jurídicos, por parte de las empresas de transporte público de pasajeros colectivas e individuales del AMB, no es suficiente. Se encontró, que solo un (1) funcionario, de la subdirección es el encargado de realizar estas actividades de inspección, incluso, el mismo, además acompaña los operativos de control en campo. Es decir, resulta en un alcance menor, en relación con las 11 empresas de transporte colectivo, las 24 empresas de transporte individual, más el masivo. Mantener a una sola persona, realizando actividades de vigilancia y control, es riesgoso, no solo por la naturaleza y responsabilidad de la función, además por la falta de alcance en el procedimiento de inspección. Más riesgoso aun es, que este único funcionario, sufra una calamidad familiar, personal o de salud, lo que, es exactamente lo que está ocurriendo actualmente en la entidad, y toda la responsabilidad de STM, de realizar las visitas de inspección requerida, se quede desprotegida.

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

En auditoria con el área de talento humano, se estableció que existe actualmente, un (1) cargo de técnico operativo que se encuentran en vacancia. Este despacho recomienda, que se revise, la conveniencia y oportunidad, en conjunto con la Alta dirección, de ocupar tal espacio, a fin de gestionar este riesgo, ya materializado.

RÉPLICA

Frente al Hallazgo 5. El personal que realiza actividades de inspección y control a empresas es insuficiente.

Anualmente la Subdirección de Transporte incluye en su Plan de Acción las actividades de inspección y control a empresas de transporte con el fin de dar cumplimiento a las disposiciones adoptadas por el Ministerio de Transporte para garantizar la seguridad del transporte público terrestre automotor y de comprobar las condiciones de operación, técnicas y de seguridad de la flota vinculada.


En cumplimiento del Proyecto “GESTIONAR Y CONTROLAR EL TRANSPORTE PÚBLICO”, la actividad relacionada con “Verificar condiciones de habilitación y de operación”, en la presente vigencia, inicialmente, se contempló un cronograma de visitas a desarrollar entre los meses de mayo y octubre; programación que a la altura del mes de septiembre fue revisada y ajustada con el fin de optimizar los tiempos de visita y el mecanismo de recolección de la información previamente solicitada a las empresas transportadoras.

La optimización de este proceso incluyó:

- La visita que inicialmente se planteó ser realizada en su totalidad de forma presencial, fue subdividida incorporando la obligatoriedad del reporte previo a través de correo electrónico de la información requerida por la autoridad de transporte, posteriormente una visita de campo en donde se llevara a cabo la recolección de la evidencia física de los formatos establecidos por la empresa transportadora, para el registro del mantenimiento preventivo de su parque automotor. En los siguientes cuadros se evidencia la programación inicial de dichas visitas y la programación bajo un aspecto de optimización del procedimiento:

Tabla 3. Cronograma inicial de visitas

N	FECHA VISITA	FECHA ENTREGA INFORME	NOMBRE EMPRESA
1	2021-05-20	2021-10-13	Cotrander Ltda.
2	2021-09-13	2021-10-13	Transportes San Juan S.A.
3	2021-09-13	2021-10-13	Transportes San Juan S.A.
4	2021-09-13	2021-10-13	Metropolitana de Servicios S.A.
5	2021-09-13	2021-10-13	Metropolitana de Servicios S.A.
6	2021-09-14	2021-10-14	Radio Taxis Libres S.A.
7	2021-09-15	2021-10-15	Transportes Girón S.A.
8	2021-09-16	2021-10-16	Transportes J.G. Ltda.
9	2021-09-16	2021-10-16	Nueva Taxi Bucaramanga S.A.S.
10	2021-09-17	2021-10-17	Transportes Búcaros S.A.
11	2021-09-20	2021-10-20	Taxsol de Oriente S.A.
12	2021-09-21	2021-10-21	Cootranscuesta
13	2021-09-21	2021-10-21	Cootranscuesta
14	2021-09-27	2021-10-27	Transportes Colombia S.A.
15	2021-09-27	2021-10-27	Transportes Colombia S.A.
16	2021-09-28	2021-10-28	Transportes Piedecuesta S.A.
17	2021-09-28	2021-10-28	Transportes Piedecuesta S.A.
18	2021-09-29	2021-10-29	Automóviles Cádiz S.A.
19	2021-10-11	2021-11-11	Satraes S.A.
20	2021-10-11	2021-11-11	Unitransa S.A.
21	2021-10-12	2021-11-12	Transportes Villa de San Carlos S.A.
22	2021-10-12	2021-11-12	Transportes Villa de San Carlos S.A.

	PROCESO GESTIÓN DOCUMENTAL		CÓDIGO: GDO-FO-028
	FORMATO DE OFICIO		VERSIÓN: 05
23	2021-10-13	2021-11-13	Transportes Lusitania S.A.
24	2021-10-13	2021-11-13	Transportes Lusitania S.A.
25	2021-10-14	2021-11-14	Transportes Lagos S.A.
26	2021-10-14	2021-11-14	Transportes Domínguez Ltda.
27	2021-10-15	2021-11-15	Transportes Ciudad Bonita S.A.
28	2021-10-15	2021-11-15	Transportes Calderón S.A.
29	2021-10-19	2021-11-19	Taxsur S.A.
30	2021-10-19	2021-11-19	Taxcenter S.A.S.
31	2021-10-20	2021-11-20	Radiotax S.A.
32	2021-10-21	2021-11-21	Oriental de Transportes S.A.
33	2021-10-21	2021-11-21	Oriental de Transportes S.A.


N	FECHA VISITA	FECHA ENTREGA INFORME	NOMBRE EMPRESA
34	2021-10-22	2021-11-22	Movilizamos S.A.
35	2021-10-22	2021-11-22	Metrocinco Plus S.A.
36	2021-10-25	2021-11-25	Flotax S.A.
37	2021-10-25	2021-11-25	Cotaxi
38	2021-10-26	2021-11-26	Cootragas CTA
39	2021-10-26	2021-11-26	Cootragas CTA
40	2021-10-26	2021-11-26	Automóviles Bucarica S.A.
41	2021-10-27	2021-11-30	Arrivesafe S.A.S.

Fuente: Propia

Tabla 4. Cronograma ajustado de visitas a partir del mes de septiembre con optimización de procedimiento

N	FECHA VISITA	NOMBRE EMPRESA	MODALIDAD	DIRECCIÓN	FECHA INFORME
19	2022-10-11	Satraes S.A.	MIXTO	Ciudadela Real de Minas Plaza Mayor Local 101 Bloque 7	2022-10-18
20	2022-10-11	Unitransa S.A.	COLECTIVO	Carrera 10 No. 44 - 18	2022-10-18
21	2022-10-12	Transportes Villa de San Carlos S.A.	COLECTIVO	Calle 32 No. 26 - 37 Oficina 103	2022-10-19
22	2022-10-12	Transportes Villa de San Carlos S.A.	INDIVIDUAL	Calle 32 No. 26 - 37 Oficina 103	2022-10-19
23	2022-10-13	Transportes Lusitania S.A.	COLECTIVO	Calle 23 No. 15 - 31 Piso 2	2022-10-20
24	2022-10-13	Transportes Lusitania S.A.	INDIVIDUAL	Calle 23 No. 15 - 31 Piso 3	2022-10-20
25	2022-10-14	Transportes Lagos S.A.	INDIVIDUAL	Calle 41 No. 18 - 46	2022-10-21
26	2022-10-14	Transportes Domínguez Ltda.	INDIVIDUAL	Calle 18 No. 13 - 05	2022-10-21
27	2022-10-15	Transportes Ciudad Bonita S.A.	INDIVIDUAL	Carrera 25 No. 102 -14 Provenza	2022-10-22
28	2022-10-15	Transportes Calderón S.A.	INDIVIDUAL	Carrera 17 No. 15 - 68 Barrio SanFrancisco	2022-10-22
29	2022-10-19	Taxsur S.A.	INDIVIDUAL	Carrera 33 No 49 - 35 Oficina 300	2022-10-26
30	2022-10-19	Taxcenter S.A.S.	INDIVIDUAL	Carrera 33 No 49 - 35 Oficina 300	2022-10-26
31	2022-10-20	Radiotax S.A.	INDIVIDUAL	Calle 53 No. 17A - 34	2022-10-27
32	2022-10-21	Oriental de Transportes S.A.	INDIVIDUAL	Calle 127 No.48 -71 Transversal Metropolitana Vía Barrio el Carmen	2022-10-28
33	2022-10-21	Oriental de Transportes S.A.	COLECTIVO	Calle 127 No.48 -71 Transversal Metropolitana Vía Barrio el Carmen	2022-10-28
34	2022-10-22	Movilizamos S.A.	MASIVO	Kilómetro 2 Anillo vial Floridablanca - Girón Patio Taller	2022-10-29
35	2022-10-22	Metrocinco Plus S.A.	MASIVO	Kilómetro 2 Anillo vial Floridablanca - Girón Patio Taller	2022-10-29
36	2022-10-25	Flotax S.A.	INDIVIDUAL	Calle 6 No. 11 - 29	2022-11-01
37	2022-10-25	Cotaxi	INDIVIDUAL	Carrera 19 No. 16 - 58	2022-11-01

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

 ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA <small>BUCARAMANGA - FICHERO BLANCA - OBÓN - PEDREGUERA</small>	PROCESO GESTIÓN DOCUMENTAL			CÓDIGO: GDO-FO-028	
	FORMATO DE OFICIO			VERSIÓN: 05	
38	2022-10-26	Cootragas CTA	COLECTIVO	Calle 37 No. 15 - 25 Oficina 801	2022-11-02
39	2022-10-26	Cootragas CTA	INDIVIDUAL	Calle 37 No. 15 - 25 Oficina 801	2022-11-02
40	2022-10-26	Automóviles Bucarica S.A.	INDIVIDUAL	Carrera 18 No. 16 33	2022-11-02
41	2022-10-27	Arrivesafe S.A.S.	INDIVIDUAL	CARRERA 33 49 35 OFICINA 300	2022-11-03

Fuente: Propia


El reporte previo de información solicitado a las empresas transportadoras abarca los siguientes temas:

- Evidencia de los convenios suscritos con los centros de diagnóstico automotriz CDA seleccionados por la empresa para la realización de la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes.
- Evidencia del convenio suscrito con el centro especializado a cargo de la revisión y mantenimiento preventivo de los vehículos vinculados a la empresa transportadora.
- Programa implementado por la empresa transportadora para garantizar la revisión de su parque automotor vinculado, incluyendo el cronograma estructurado por la empresa transportadora para garantizar su cumplimiento.
- Ficha técnica de seguimiento implementada por la empresa para el seguimiento del mantenimiento preventivo de su parque automotor vinculado.
- Cronograma estructurado por la empresa transportadora para dar cumplimiento al programa de revisión y mantenimiento preventivo de sus vehículos vinculados.
- La valoración de la información reportada por la empresa transportadora es realizada antes de la visita de campo, con el fin establecer el cumplimiento o la necesidad de reiteración de la solicitud.
- La definición de los vehículos objeto de la verificación se hace de manera aleatoria entregando solo hasta último momento al funcionario a cargo de la visita, las placas de los vehículos.
- La redefinición del proceso requirió, además del envío de la información del nuevo cronograma a las empresas transportadoras, de la capacitación del personal a cargo de la revisión previa de la documentación y la visita de campo.

A la fecha, se dio cumplimiento al cronograma de visitas de campo presupuestado quedando pendientes sólo la visita a tres (3) empresas que solicitaron su reprogramación, la evaluación de resultados y estructuración del informe final; todo dentro de las fechas previstas en el ajuste del cronograma.

CONCLUSIÓN

De acuerdo con los argumentos presentados, este despacho considera que estos no logran desvirtuar las observaciones realizadas, por cuanto se pudo evidenciar, que el riesgo operacional señalado se materializó, dejando desprotegido el alcance de las visitas de inspección a empresas. Al mismo tiempo, se ratifica la insuficiente disponibilidad humana, para atender las responsabilidades que demanda la inspección a empresas de transporte existentes en el AMB, y los operativos de control en campo.

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

Por lo anterior, se recomienda a la Subdirección de Transporte Metropolitano, tener en consideración las observaciones presentadas por este despacho. En consecuencia de lo anterior, se confirma el hallazgo.

HALLAZGO 6. TERMINALES DE TRANSPORTE INFORMAL EN EL AMB SIN CONTROL

Este despacho cuestiona, ¿qué ocurre con los “terminales” piratas de vehículos particulares, que, de manera improvisada, y a plena luz del día, prestan sus servicios de transporte en las principales vías de Bucaramanga? Uno de ellos, ubicado sobre la carrera 33 con calle 48, otro, sobre la carrera 17 con calle 34, y uno más en la calle 33 entre carrera 14 y 15. Incluso cuentan con personal de despacho de vehículos. ¿No forma parte de la responsabilidad de STM, controlar la sostenibilidad del sistema de transporte del AMB? En este sentido, ¿cuál es el alcance de la autoridad de transporte del AMB al tenor del artículo 1 y 5, del acuerdo metropolitano No. 016 de 2013? De forma repetida, se manifestó en entrevistas de auditoria, que el control a la informalidad de transporte, no es del resorte de STM, sin embargo, para este despacho, a la luz del acuerdo metropolitano No. 016 de 2013, si lo es, al menos, de forma compartida.

RÉPLICA

Frente al Hallazgo 6. Se atribuye responsabilidad al AMB frente a “Terminales de transporte informal en el AMB sin control”

- En este hallazgo, su despacho cuestiona: **“¿qué ocurre con los “terminales” piratas de vehículos particulares, que, de manera improvisada, y a plena luz del día, prestan sus servicios de transporte en las principales vías de Bucaramanga? Uno de ellos, ubicado sobre la carrera 33 con calle 48, otro, sobre la carrera 17 con calle 34, y uno más en la calle 33 entre carrera 14 y 15. Incluso cuentan con personal de despacho de vehículos. ¿No forma parte de la responsabilidad de STM, controlar la sostenibilidad del sistema de transporte del AMB?”**

En este sentido, ¿cuál es el alcance de la autoridad de transporte del AMB al tenor del artículo 1 y 5, del acuerdo metropolitano No. 016 de 2013? De forma repetida, se manifestó en entrevistas de auditoria, que el control a la informalidad de transporte no es del resorte de STM, sin embargo, para este despacho, a la luz del acuerdo metropolitano No. 016 de 2013, si lo es, al menos, de forma compartida.”


Comenzaremos por abordar el marco normativo en el que se desarrolla la línea funcional de las áreas metropolitanas en su condición de autoridad de transporte, para lo cual tenemos que de acuerdo con la Ley 1625 de 2013 en su artículo 7 se establece:

“Artículo 7. 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:

(...)

n) Ejercer la función de autoridad de transporte público 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;

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

p) Planificar la prestación del servicio de transporte público urbano 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 los Sistemas Estratégicos de Transporte, donde existan;

(...)"

Por su parte, en cuanto a las atribuciones básicas de la Junta Metropolitana, el artículo 20 literal e) ibídem señala:

“Artículo 20. Atribuciones Básicas de la Junta Metropolitana. La Junta Metropolitana tendrá las siguientes atribuciones básicas:

(...)

e) En materia de transporte:

- 1. Adoptar las políticas de movilidad metropolitana y los instrumentos de planificación en materia de transporte metropolitano a las que deben sujetarse las áreas respectivas.*
- 2. Fijar las tarifas del servicio de transporte público de acuerdo a su competencia.*
- 3. Las competencias en materia de transporte se fijarán en coordinación con los diferentes Sistemas de Transporte Masivo donde existan;*

(...)"

Definidas las competencias de las Áreas Metropolitanas en materia de Transporte Público y aun existiendo un Acuerdo Metropolitano que *“Declara el control a la informalidad en el Transporte Público de pasajeros como un hecho Metropolitano”*², se debe advertir que dicho instrumento, estableció unos mecanismos para que los MUNICIPIOS y sus respectivos organismos de tránsito adopten medidas contundentes, efectivas, coordinadas y simultáneas para evitar todas las formas del transporte Informal. A pesar de lo anterior, al AMB solo se le arrojó el establecimiento de un sistema de información integrado que hará parte del OBSERVATORIO METROPOLITANO, con los resultados de las autoridades de tránsito de los municipios que integran el área metropolitana y la adopción de unas campañas tendientes a desestimular el transporte informal.

Conforme lo anterior, el hallazgo a la Subdirección de Transporte Metropolitano es inexacto, pues ninguna de las dos (2) acciones corresponde a funciones y/o competencias de esta oficina.


Pronunciamiento de la Corte Constitucional

Para mayor ilustración a su despacho se debe indicar que las competencias en materia de inspección, vigilancia y control retrotraídas de la Honorable Corte Constitucional, señala que no existen definiciones absolutas según la tesis adoptada en las sentencias C-570 de 2012 y C-851 de 2013.

En este sentido, en las normas que asignan las funciones a las superintendencias por ellas quien ostentan a nivel central dichas competencias se *“definen en cada caso los términos en los que aquellas pueden ser ejercidas”*. Sin embargo, en relación con cada una de estas funciones indica lo siguiente:

En cuanto la función de inspección y vigilancia, se afirma que esta consiste en la facultad que tienen ciertas autoridades para acceder a información de los sujetos que son objeto de control. De esta facultad se deriva la prerrogativa de realizar visitas administrativas sin necesidad de que medie una orden judicial previa.

En cuanto la facultad de control, a partir de las sentencias C-030 de 2012 y la SU-1010 de 2008 que compiló la sentencias C-214 de 1994, la Superintendencia de Industria y Comercio la define como una manifestación del poder punitivo del Estado, cuya expresión sancionatoria es necesaria

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

para realizar los valores del orden jurídico.

De acuerdo con la sentencia C-032 de 2017 esta potestad se encuentra sujeta a estrictos requisitos constitucionales que deben ser garantizados como el artículo 29 constitucional sobre el debido proceso.

Como podrá Usted observar, se hace inoportuno realizar estos cuestionamientos a la autoridad de transporte metropolitano, lo que además no corresponde a sus competencias constitucionales y legales.

- Ahora bien, a su cuestionamiento si **“¿No forma parte de la responsabilidad de STM, controlar la sostenibilidad del sistema de transporte del AMB?”**

Es evidente que dentro de nuestras competencias de acuerdo al artículo 3 de la Ley 336 de 1996, que 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 público esencial, sin embargo conforme al artículo 5 de la norma ibídem, el carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado que la Ley le otorga, va dirigido por ser una actividad privada a que la operación se presta por unas empresas de transporte público y ello 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, prelación que de todos modos, no atribuye RESPONSABILIDAD A LA AUTORIDAD al control de la sostenibilidad del transporte Público.

- En cuanto a su pregunta de “¿cuál es el alcance de la autoridad de transporte del AMB al tenor del artículo 1 y 5, del acuerdo metropolitano No. 016 de 2013?”

Se reitera que el Acuerdo Metropolitano es un hecho metropolitano que debe ser adoptado por las ENTIDADES TERRITORIALES, en este caso de acuerdo con las competencias del artículo 91 de la ley 136 de 1993 que dice a su tenor sobre las funciones de los alcaldes en cuanto al orden público:

“ARTÍCULO 91.- Funciones. Modificado por el art. 29, Ley 1551 de 2012. Los alcaldes ejercerán las funciones que les asigna la Constitución, la ley, las ordenanzas, los acuerdos y las que le fueren delegadas por el Presidente de la República o gobernador respectivo.

Además de las funciones anteriores, los alcaldes tendrán las siguientes:

(...)

B) En relación con el orden público:


1. Conservar el orden público en el municipio, de conformidad con la ley y las instrucciones del Presidente de la República y del respectivo gobernador. La Policía Nacional cumplirá con prontitud y diligencia las órdenes que le imparta el alcalde por conducto del respectivo comandante.

2. Dictar para el mantenimiento del orden público o su restablecimiento de conformidad con la ley, si fuera del caso, medidas tales como:

a) Restringir y vigilar la circulación de las personas por vías y lugares públicos;

(...)” (Subrayado fuera del texto original)

Es decir, corresponde a los alcaldes como lo menciona las consideraciones del Acuerdo

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

metropolitano en mención, ejercer las funciones que les asigna la Constitución, la ley, las ordenanzas, los acuerdos municipales y en este caso el acuerdo Metropolitano. Se concluye así que el alcance de la Subdirección de Transporte Metropolitano no puede extrapolarse a señalar u ordenar a los Alcaldes a la adopción de unas medidas que están claramente definidas en el acto administrativo metropolitano.

Pronunciamiento del Juzgado Cuarto de Descongestión del Circuito Judicial Administrativo de Bucaramanga

Adicionalmente a lo anterior, el Juzgado Cuarto de Descongestión del Circuito Judicial Administrativo de Bucaramanga, dentro de la Acción Popular 2010-00412-00 en sentencia de fecha 30 de abril de 2013, declaró la falta de legitimación en la causa por pasiva, justificando que a esta autoridad no le cabe responsabilidad de acuerdo al Decreto 3366 de 2003 y los acuerdos metropolitano 009 de 2001 y 008 de 2003, como quiera que las competencias están radicadas en imponer sanciones a las empresas de transporte y no a los particulares, correspondiendo a las autoridades de tránsito del orden municipal y en algunos casos a la Policía Nacional.

Pronunciamiento del Tribunal Administrativo de Santander

Sentencia que fue confirmada en segunda instancia por el Tribunal Administrativo de Santander - Sala de Otros Asuntos de la Subsección de Descongestión Despacho Uno, en sentencia del 3 de abril de 2014.

Apoyo al Juzgado Quince Administrativo Oral de Bucaramanga


Ahora bien, dentro del incidente de desacato iniciado por el acto popular y cuyo conocimiento le correspondió al Juzgado Quince Administrativo Oral de Bucaramanga, al AMB le asignaron un papel de secretaría técnica del comité interinstitucional de verificación de cumplimiento de fallo de acción popular, en donde los municipios a través de los organismos de tránsito presentan los planes de acción contra la informalidad, incluso mediante Decreto Municipal 174 de 2016, el municipio de Bucaramanga adoptó un plan de acción permanente para el control de la práctica informal de mototaxismo en este municipio, como un instrumento de ataque frontal contra esta práctica, y que desestima totalmente responsabilidad alguna de la autoridad de transporte metropolitano.

CONCLUSIÓN

De acuerdo con los argumentos presentados, este despacho considera que estos subsanan las observaciones realizadas. Aunque controversial, a la luz del acuerdo metropolitano 016 de 2013, por cuanto, limitarse a servir como consolidador de información no aporta mucho, contando la Subdirección de Transporte Metropolitano con una nómina de profesionales que le cuesta a los contribuyentes ochocientos setenta millones (\$870.000.000=) por año, ante una problemática que actualmente afecta a todos los habitantes de los 4 municipios y su sostenibilidad. Y, por otra parte, el desarrollo de campañas para desestimular el transporte informal, cuyos resultados son improductivos y sin impacto, como ya se señaló previamente.

Apartarse de la situación argumentando falta de competencia, (en una línea delgada) no se compadece con el caos de movilidad que afrontan las ciudades del AMB, incluso, hacen que parezca innecesaria la existencia de la entidad Área Metropolitana de Bucaramanga.

Es probable que, ante una directriz de mayor jerarquía, STM, a pesar su argumentada falta de competencia, encontraría la forma legal, de vincularse a la solución del problema; tal vez por medio de un convenio con un alcance más amplio, un acuerdo metropolitano en igual sentido, por ejemplo.

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

Por lo anterior, la Subdirección de Transporte Metropolitano, no deberá diseñar acciones de mejora al respecto.

HALLAZGO 7. FALTA DE TECNOLOGIA EN EJERCICIO DE AUTORIDAD DE TRANSPORTE.

A través de la revisión de instrumentos de planificación y control, con los que cuenta STM en su accionar, así como a través de entrevistas, se encontró que, el alcance en este sentido, se encuentra limitado por la falta de tecnología. Por ejemplo, es amplio el margen de desarrollo e implementación de herramientas tecnológicas que utilizan las aplicaciones (ilegales o informales, no es el punto en esta observación), que prestan servicios de transporte de pasajeros en el AMB. El asunto es, que comparativamente, los informales o privados, cuentan con tecnología de punta y robusta, que deja en desventaja a la entidad. Sistemas de monitoreo y control a la prestación del servicio transporte en tiempo real, sistemas informáticos interactivos que generen data que permita establecer políticas y tomar decisiones con base en conocimiento exacto, son algunas de las propuestas. Es decir, se comprende que lo enunciado se asemeja a un escenario ideal, y que corresponde aterrizar las ideas a la realidad del territorio. Lo cierto es, que se requiere dotar de mayor tecnología a los procesos de planeación, vigilancia y control por parte de STM. Iniciativas con el mapping, generan un avance en la materia. Este despacho recomienda a STM, generar un plan de tecnología anual, que sirva como instrumento estratégico, y que permita medir el grado de implementación de tecnología adoptado por la entidad, comparativamente frente a las herramientas y soluciones informáticas en materia de transporte disponibles en el mercado y ofertado por empresas especializadas, así como la tecnología adoptada por informales y la empresa privada. Se muestra un ejemplo de empresas especializadas en

soluciones de transporte, que utilizan inteligencia artificial para sus procesos de análisis.



https://moovitapp.com/insights/es-419/Moovit_Insights_%C3%8Dndice_de_Transporte_P%C3%BAblico_Colombia_Bucaramanga-4324

RÉPLICA


Frente al Hallazgo 7. Se señala “Falta de tecnología en ejercicio de Autoridad de transporte.”

En respuesta al hallazgo relacionado con la falta de tecnología en ejercicio de la autoridad de transporte, especialmente lo que tiene que ver con los instrumentos de planeación y control, nos permitimos exponerle lo siguiente:

Herramientas tecnológicas para el planeamiento del tránsito y transporte:

En cuanto a los instrumentos o medios tecnológicos utilizados en la planeación del transporte del Área Metropolitana, la Subdirección de Transporte con ocasión a la actualización del Plan Maestro de Movilidad Metropolitana PMMM, logró la consolidación de dos herramientas fundamentales para este propósito como lo son: **1. La Matriz Origen Destino (OD)** y **2. El Modelo de Transporte**

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

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

Metropolitano (MTM), con base en estas dos herramientas la STM, ha iniciado este año la estructuración y consolidación de dicha información a través de un software especializado de modelación denominado TRANS-CAD. Este software permite realizar simulaciones y modelaciones que predicen escenarios futuros de la demanda por modos en proyectos de tránsito y transporte. Este proceso se lleva a cabo a través de la metodología aplicada en el modelo de cuatro pasos, el cual consiste en submodelos que se desarrollan en cuatro (4) etapas así:

Primera Etapa: Generación de viajes. Esta etapa permite determinar la proyección exógena de variables demográficas y económicas, estas variables están relacionadas con la población, tamaño de hogares, tenencia de vehículos, ingresos por persona y por hogar y el área de actividad, obteniendo así la cantidad de viajes generados y atraídos por cada zona de análisis de tráfico.


Segunda Etapa: Distribución de los viajes. Esta etapa permite obtener una matriz de tiempos entre zonas de análisis de tráfico enlazando los orígenes y destinos para la creación de viajes.

Tercera Etapa: Selección modal. Esta etapa se desarrolla el proceso de dividir el total de los viajes entre cada pareja de zonas por modos. Para esto, se debe tener información detallada de la red y la provisión de transporte público y transporte privado, además del número de viajes entre zona que se obtuvo en la distribución de viajes. El resultado de este es la creación de varias matrices con viajes, una para cada modo.

Cuarta Etapa: Selección de rutas en el modelo. En esta etapa se obtiene como resultado final del modelo, la cantidad de viajes que pasan por cada uno de los arcos en diferentes modos, basados en principios de la minimización del tiempo de viaje y de que el tiempo de viaje aumenta con la congestión. Las diferentes matrices de viajes son asignadas a las diferentes redes de transporte (red vial, red de transporte público, red peatonal etc.) para determinar qué ruta tomarán los viajeros.

De acuerdo a lo anterior y aplicándose esta herramienta, la STM ha adelantado modelaciones de tránsito y transporte para el análisis de las condiciones del tráfico cuando se realizan modificaciones en los trazados de las rutas, como es el caso de los planes de manejo de tráfico. Algunos de los ejercicios para los cuales se ha hecho uso de la herramienta son:

- Creación de un escenario proyectado de las rutas de transporte existentes en el modelo junto con la ruta P9 proyectada para el corredor verde de la Carrera 33 y la revisión y análisis de su comportamiento.
- Análisis de la superposición de rutas del TPC y del SITM, teniendo en cuenta el radio de coincidencia. Para determinar donde hay mayor concentración de rutas y a su vez generar una ponderación de las afectaciones por superposición.
- Creación de buffers a 250, 500 y 750 metros para ilustrar la cobertura de las rutas establecidas en el modelo de transporte.
- Creación de la subárea de análisis para obtener submatrices (OD) sobre el corredor de la Carrera 33.
- Actualización de las rutas establecidas en el modelo de transporte realizando ajuste a las rutas que operan actualmente (TPC y SITM).
- Generación de mapas de calor de atractores y generadores de viajes por centroides zonales en todo el Área Metropolitana de Bucaramanga teniendo como base el modelo de transporte.
- Mapa de calor del análisis de capacidad de la red vial metropolitana, a través de la relación volumen vehicular versus capacidad.
- Mapa de calor del análisis de zonas de congestión metropolitanas por volumen vehicular en hora de máxima demanda.
- Evaluación de la afectación generada por cierres contemplados en el Plan de Manejo de Tráfico presentado para las intervenciones que se están realizando en la zona centro de Bucaramanga.

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

De otro lado, y con el propósito de adelantar los estudios técnicos para la implementación del carril preferencial de la carrera 33, se gestionó con la Dirección de Tránsito de Bucaramanga el préstamo del software de simulación de tránsito AIMSUN, lo cual nos permitió realizar la microsimulación del comportamiento de la movilidad sobre el corredor de la carrera 33 para prever los posibles escenarios que se presenten con la implementación de dicho carril, así mismo obtener una comparación de los niveles de servicio actuales que presenta cada intersección y de los niveles de servicio que se podrían presentar luego de la implementación del proyecto.

En síntesis, esta ha sido la aplicación de medios tecnológicos que se ha realizado por parte de la Subdirección de Transporte, para la planificación del transporte. Lo anterior considerando que antes de la actualización del plan maestro de metropolitano, y las tomas de información en las cuales basó la construcción del diagnóstico, no existían herramientas como la Matriz Origen Destino y el Modelo de Transporte que permitieran avanzar en la aplicación de estos medios tecnológicos.

Herramientas tecnológicas para el seguimiento y control del servicio TPC


De otro lado y en relación con los instrumentos o medios tecnológicos utilizados en el control del transporte en el Área Metropolitana, nos permitimos informarle que la Subdirección de Transporte a través proyectos pilotos y en acuerdo con las empresas de Transporte Publico Colectivo TPC, viene realizando desde diciembre del año 2020 la verificación y el control de la operación de las rutas de las empresas UNITRANSA S.A, TRANSPORTES PIEDECUESTA, TRANSCOLOMBIA S.A, COTRANDER, TRANSPORTE SAN JUAN y VILLA SAN CARLOS, a través de plataformas tecnológicas especializadas en la administración de flotas de transporte. A través de este mecanismo, las empresas otorgaron autonomía a la Subdirección de Transporte para su utilización.

Es importante resaltar, que este sistema nos permite monitorear el comportamiento de la operación del 75% de las rutas que conforman el transporte público colectivo, es decir de los 964 vehículos activos, se les realiza el seguimiento y control a 719 vehículos.

A continuación, nos permitimos hacer una descripción del procedimiento y la relación de la información que se revisa en la actividad de seguimiento y control de la operación de las rutas del TPC:

NOMBRE DE LAS PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS DE CADA EMPRESA

- *UNITRANSA S.A = Tu Satelital*
- *TRANSPORTES PIEDECUESTA = Tu Satelital*
- *TRANSCOLOMBIA S.A = Trackersantander*
- *COTRANDER = Logirastreo*
- *TRANSPORTE SAN JUAN = Ubicom*
- *VILLA SAN CARLOS = Logirastreo*

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

Alcance De Las Plataformas

Actualmente en el Área Metropolitana de Bucaramanga AMB operan 11 empresas del Transporte Público Colectivo TPC, de las cuales 5 empresas se encuentran vinculadas al piloto de operación que adelanta la Subdirección de Transporte y cuyo alcance de los mecanismos de seguimiento son presentados en la

¡Error! No se encuentra el origen de la referencia.1 donde se describe el comparativo de las posibilidades de consulta y reportes generados por cada una de las plataformas tecnológicas a las que se tiene acceso.

Tabla 5. Plataformas tecnológicas - Informes y reportes

ÍTEM S	TU SATELITA L UNITRANSA	TU SATELITAL PIEDECUESTA	LOGIRASTR EO COTRAND ER	TRACKSAN TRANSCOLOMBIA	UBICOM SAN JUAN
Suministrar el listado de placas que opera cada ruta a diario para poder hallar la capacidad transportadora de la ruta consultada	NO CUMPLE	CUMPLE	CUMPL E	CUMPL E	CUMPL E
Suministrar hora de despacho para poder hallar la frecuencia de vehículo a vehículo de la ruta	CUMPLE	CUMPLE	CUMPL E	CUMPL E	CUMPL E
Verificación de la hora real del primer despacho	CUMPLE	CUMPLE	CUMPL E	CUMPL E	CUMPL E
Verificación de la hora real del último despacho	CUMPLE	CUMPLE	CUMPL E	CUMPL E	CUMPL E
Verificación del cumplimiento y comportamiento de la ruta en tiempo real en el mapa	CUMPLE	CUMPLE	CUMPL E	CUMPL E	CUMPL E
Historial de la operación de los vehículos en cada ruta	CUMPLE	CUMPLE	CUMPL E	CUMPL E	CUMPL E
El sistema de geolocalización sobre el recorrido de la ruta tiene diferentes puntos de control el cual sirven para vigilar el cumplimiento y los tiempos.	CUMPLE	CUMPLE	CUMPL E	CUMPL E	CUMPL E
Alerta por cambio o desvió de ruta establecida en resolución	CUMPLE	CUMPLE	CUMPL E	CUMPL E	CUMPL E

Elaboración propia

En las siguientes capturas de pantalla se el paso a paso del proceso de ingreso y consulta en la plataforma de donde se verifica el cumplimiento del itinerario de operación de la ruta y se generan los informes.

Plataforma Consulta: Empresa

Unitransa Datos de ingreso:

138.186.191.181

Tusatelital.com usuario:

estadísticas

clave: Unitransa1


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

Ilustración 17. Paso 1: Ingreso a la plataforma



Ilustración 18. Ingresar y le agrega el nombre de la empresa



Llena los campos seleccionados con el usuario y contraseña e inicia sesión

Ilustración 21. Paso 4: Selecciona la ruta y llena los campos de la fecha y luego consultar

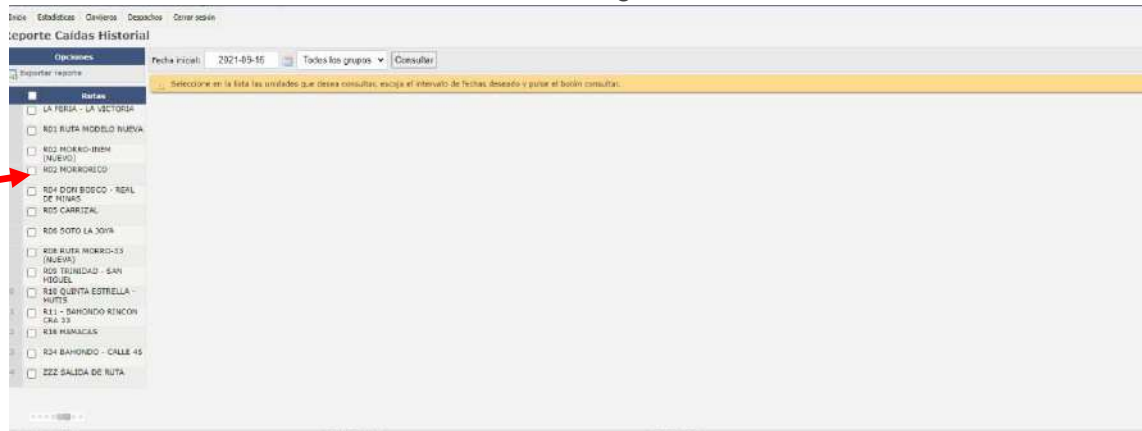
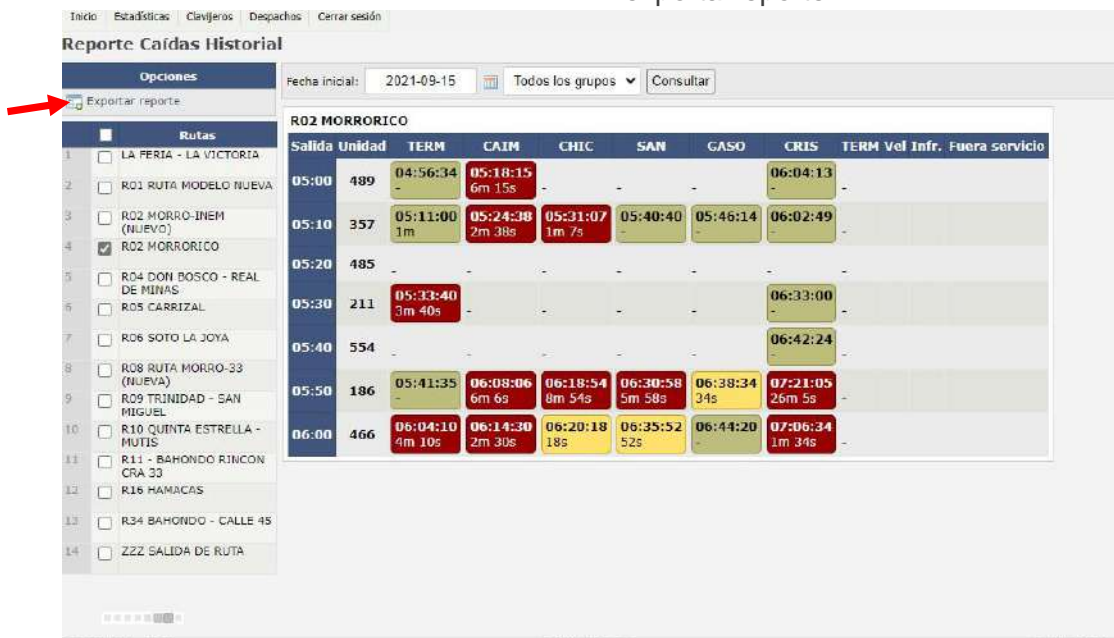


Ilustración 22. Paso 5: Aparece el recorrido que selecciono y le da click en exportar reporte



Paso 6: De acuerdo con el reporte suministrado por la plataforma, se procede a verificar y comparar el cumplimiento del plan de rodamiento que arroja la plataforma Vs la información establecida en la resolución que autoriza la ruta, luego de su revisión y de observarse el incumplimiento en ese único caso, se procede mediante oficio a informarle a la empresa las irregularidades encontradas y a solicitarle la adopción de los ajustes que garanticen el cumplimiento de los parámetros operativos contenidos en el acto administrativo que lo autoriza.

A continuación, mediante imágenes se evidencia este procedimiento.



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

Ilustración 23. Comunicación de solicitud de ajuste a empresa

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

AL CONTESTAR FAVOR CITAR ESTE NÚMERO

Oficio AMB- STM - CD - 9851 7/10/2022 - 11:19 FOL- 2 AN-

Bucaramanga, 07 de octubre 2022

Señor:

ROQUE JULIO PARRA SIERRA

Representante legal

Unitransa S.A

Carrera 10 No. 44 – 18

Bucaramanga

E mail: secretaria.gerencia@unitransa.com

Teléfono: 6076425525

Referencia: Condiciones de operación de las Rutas Nro. 04: Don Bosco - Carrera 33 - La Victoria y la Ruta Nro. 13: La Feria - Centro - Uis - La Victoria

Cordial saludo.

En atención a la comunicación presentada por habitantes del barrio La Victoria y del barrio Pablo VI del Municipio de Bucaramanga, sobre las fallas en la prestación del servicio de la Ruta Nro. 04: Don Bosco - Carrera 33 - La Victoria y la Ruta Nro. 13: La Feria - Centro - Uis - La Victoria operadas por la empresa Unitransa S.A y luego de verificadas sus condiciones de operación en la plataforma de geo referenciación de su flota vinculada donde se evidencian las irregularidades en la prestación del servicio; se solicita la adopción de los ajustes que garanticen el cumplimiento de los parámetros operativos contenidos en el acto administrativo que lo autoriza según Resolución No 000464 del 01 de septiembre del 2022.

Según se presenta en las siguientes fichas técnicas:


CÓDIGO	4		
RUTA	DON BOSCO - CARRERA 33 - LA VICTORIA		
TERMINAL	DON BOSCO		
EMPRESA	UNITRANSA S.A.		
CARTEL DE RUTA IDA	LA VICTORIA - CARRERA 33 - (IDA)		
CARTEL DE RUTA REGRESO	LA VICTORIA - CARRERA 33 - MEGAMALL - UIS - B SANTANDER (REGRESO)		
RECORRIDO	DON BOSCO - CARRERA 5 - CALLE 28 - CARRERA 10 - GLORIETA DE LA CARRERA 9 CON AVENIDA QUEBRADASECA - CARRERA 11 - CALLE 33 - CARRERA 19 - CALLE 14 - CARRERA 33 A - MEGAMALL - CARRERA 33A - CARRERA 33 - PUENTE CONUCOS - CALLE 67 - CARRERA 11 - CALLE 68 LA VICTORIA - CARRERA 21 - CALLE 67 - PUENTE CONUCOS - CARRERA 33 - HOSPITAL ESTADIO - CARRERA 32 - CALLE 14 - CARRERA 25 - CALLE 9 - CARRERA 18 - CALLE 34 - CARRERA 10 - CARRERA 9 - GLORIETA - CALLE 31 - BARRIO SANTANDER - BARRIO DON BOSCO		
LONGITUD (Kms.)	24		
CAP. MÁXIMA	22		
CAP. MÍNIMA	14		
FRECUENCIA PICO	10		
FRECUENCIA VALLE	15	BAJA DEMANDA	30
PRIMER DESPACHO	5:00:00 AM	BAJA DEMANDA	6:00:00 AM
ULTIMO DESPACHO	7:30:00 PM	BAJA DEMANDA	5:00:00 PM
NIVEL DE SERVICIO	BÁSICO		
CLASE	BUS / BUSETA / MICROBÚS		


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

E: 23/01/2020

Página 1 de 3

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

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

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

TuSatelital

REPORTE DE CAIDAS HISTORIAL

Fecha: 2022-10-06

LA FERIA - LA VICTORIA

Salida	Unidad	DESP	28-jul	CANC	PERP	DESP	Cumplimiento
05:30	186						0,00%
06:00	256	-14m 23s	-11m 19s	-8m 25s	-13m 44s	-12m 16s	100,00%
06:30	186					12m 56s	20,00%
07:00	256	-11m 36s	-11m 14s	-9m 6s	-13m 39s		80,00%
07:30	186	-4m 37s	-1m 54s	-3m 11s	-11m 5s	-11m 48s	100,00%
08:00	256			50m 54s	46m 21s	7m	60,00%
08:30	186	-9m 42s	-10m 36s	-7m 47s	-10m 55s		80,00%
09:00	256	7m 14s	-3m 37s	-9m 12s	-10m 30s		80,00%
13:00	270	-3m 16s	-19s	-4m 14s	-13m 15s	-7m 33s	100,00%
14:00	270	-8m 23s	-6m 1s		-11m 4s		60,00%
15:00	270				48m 56s	-13m 20s	40,00%
16:00	270	-14m 17s	-14m 27s	-16m 31s	-25m 5s		80,00%

TuSatelital

REPORTE DE CAIDAS HISTORIAL

Fecha: 2022-10-06

BORDON BISCO - REAL DE MINAS

Salida	Unidad	TRM	CAI	CAF	GENO	COMU	CAF	SAAT	CAI	TRM	Cumplimiento
05:30	213	-2m 14s	11s			2m 52s	2m 44s		4m 55s	13m 10s	65,67%
06:30	196	13m 49s	5m 35s	-3m 26s	-5m 4s	-8m 18s	-10m	-19m 20s	-13m 49s	-8m 12s	100,00%
07:30	213	-6m 11s	-6m 11s	-1m 50s		-8m 10s	-13m 11s	-10m 0s	-11m 54s	-7m 5s	88,89%
08:30	196	0m 38s	-5m 30s	8m 13s	-14m 26s	-15m 30s	-20m	-25m 22s	-27m 14s	-7m 5s	88,89%
09:30	213	-4m 51s		7m 29s				-19m 14s		27m 11s	44,44%
10:30	196		-5m 11s	-13m 29s	-17m 23s	-20m 42s	-21m 47s		-35m 21s		66,67%
12:00	213										0,00%
14:00	245	17m 13s		-11m 27s	-10m 43s	-11m 8s	-22m 41s	-24m 21s			66,67%
15:00	213										0,00%
16:00	245			-10m 42s	-17m 1s	-18m 25s					88,89%
17:00	213										0,00%
18:00	245										0,00%


Atentamente



ALDEMAR DÍAZ SARMIENTO
Profesional Universitario - Área Técnica - Subdirección de Transporte

Proyectó aspectos técnicos: Jhon Fernando Marin Triana/ Contratista 

Fuente: Propia

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

Plataforma de soporte para la prestación del servicio individual

La Subdirección de Transporte hoy en día cuenta con un sistema de información y registro de conductores que brinda a los usuarios de taxi la posibilidad de acceder y validar la información del vehículo y el conductor que atienden su necesidad de movilización. Este sistema de información además permite a las empresas transportadoras llevar a cabo la impresión de la tarjeta de control de sus oficinas accediendo a su cuenta del AMB desde donde podrán descargar la denominada *tarjeta amarilla*.

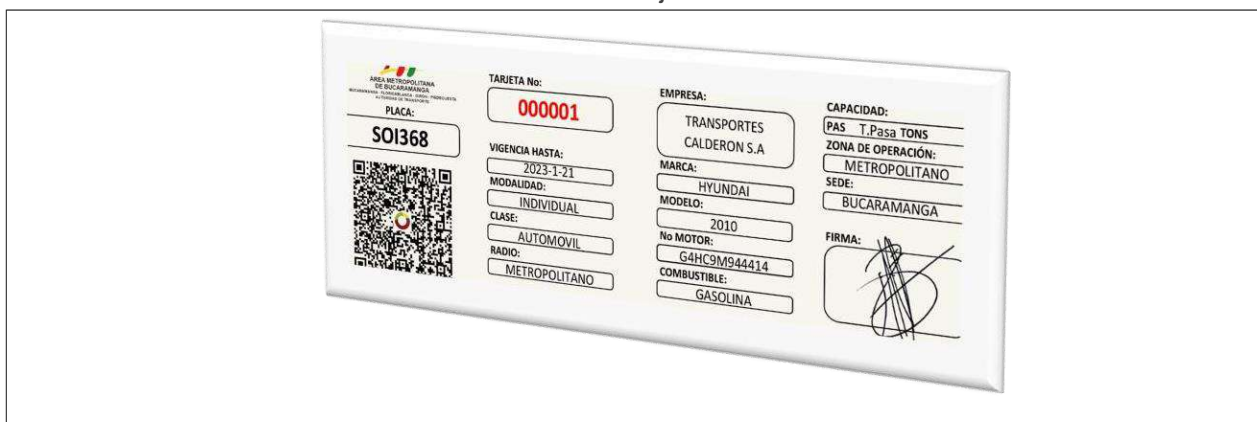
Ilustración 24. Plataforma SPI y Tarjeta de Control (Tarjeta amarilla)



Fuente: Propia


Asimismo, la subdirección en la presente vigencia logró el rediseño de la tarjeta de operación, la incorporación de la opción de impresión de la tarjeta amarilla y los vínculos con autoridades y usuarios del servicio a través de códigos QR.

Ilustración 25. Tarjeta de control 2022



Fuente: Propia

Estos avances, además de brindar mejoras en el control de legalidad, reducción de trámites e implementación de elementos tecnológicos, fue la oportunidad para realizar la depuración de información de las bases de datos y ascenso de la mayoría de trámites a la plataforma BPM.

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

En resumen, el desarrollo tecnológico implementado por la Subdirección de Transporte garantiza la posibilidad de:

- Cumplir con los lineamientos de la estrategia Gobierno en Línea, conforme a lo establecido en el Decreto 2693 de 2012, o la norma que lo modifique, adicione, sustituya o compile, y de manera específica con los estándares de: accesibilidad, interoperabilidad, datos abiertos, lenguaje común de intercambio de información y usabilidad web que defina el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones para tal fin.
- Garantizar que las empresas de transporte accedan en línea y en tiempo real, para mantener actualizado el registro de sus conductores y vehículos, registrando las novedades de los mismos identificándolos plenamente.
- Tener un módulo o funcionalidad que permita a la autoridad de transporte la validación de la información presentada por las empresas, previo a su cargue en el registro público.
- Tener un módulo o funcionalidad que permita la consulta abierta que garantice el acceso en tiempo real a la información de la Tarjeta de Control, por parte de los ciudadanos

El aplicativo ofrece además a las empresas transportadoras la posibilidad de imprimir de manera segura la tarjeta de control que sirve de soporte a la operación de los vehículos de la modalidad de transporte individual.

Plataformas tecnológicas para la administración de datos

Sistemas información geográfica para recopilar, gestionar y analizar datos. Permite el análisis de la ubicación espacial y organización de las capas de información, así como su visualización de mapas.

ARGIS y QGIS

Realización de los procesos de la cartografía arrojada en la actualización del plan maestro de movilidad. Generando mapas de análisis y tratamiento de variables.


































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

Ilustración 26. Archivos cartográficos AMB

-  P4C_AMB_MVertical.pdf
-  P7A_AMB_Iluminación.pdf
-  P7B_AMB_Zonas30.pdf
-  P7C_AMB_ZESeguras.pdf
-  P7E_AMB.pdf
-  P8A_AMB_Reverdecimiento.pdf
-  P11A_AMB_OCorredor.pdf
-  P11B_AMB_PCorredores.pdf
-  P12A_AMB_STPúblico.pdf
-  P12D_AMB_ATCable.pdf
-  P14B_AMB_PIModal.pdf
-  P14C_AMB_CEstaciones.pdf
-  P14C_AMB_CTPúblico.pdf
-  P14D_AMB_ZAmarillas.pdf
-  P24A_AMB_RVCarga.pdf
-  P24C_AMB_CLMicrodistribución.pdf
-  P27_AMB_PVM.pdf
-  P27A_AMB_RIRegNac.pdf
-  P27B_AMB_APerimetales.pdf
-  P27C_AMB_RCMetropolitana.pdf
-  P27D_AMB_RACMetropolitano.pdf
-  P27E_AMB_EInter.pdf
-  P27E_AMB_TIntersecciones.pdf
-  P31A_AMB_ECLOBI.pdf
-  P31A_AMB_SBPúblicas.pdf
-  P32A_AMB_Accesibilidad.pdf
-  P32A_AMB_CPExistentes.pdf
-  P32A_AMB_PCPeatonales.pdf
-  P33A_AMB_CCCorredores.pdf
-  P33A_AMB_CCorredores.pdf
-  P33A_AMB_CExistentes.pdf
-  P33B_AMB_CParqueaderos.pdf

Carpeta Anexos Formulación PMMM: Anexo 05. Archivos cartográficos


































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

Ilustración 27. Archivos cartográficos Bucaramanga

-  P4C_BUC_MVertical.pdf
-  P7A_BUC_Iluminación.pdf
-  P7B_BUC_Zonas30.pdf
-  P7C_BUC_ZESeguras.pdf
-  P7E_BUC.pdf
-  P8A_BUC_Reverdecimiento.pdf
-  P11A_BUC_OCorredor.pdf
-  P11B_BUC_PCorredores.pdf
-  P12D_BUC_ATCable.pdf
-  P14B_BUC_PIModal.pdf
-  P14C_BUC_CEstaciones.pdf
-  P14C_BUC_CTPúblico.pdf
-  P14D_BUC_ZAmarillas.pdf
-  P14D_BUC_ZAmarillas_2.pdf
-  P24A_BUC_RVCarga.pdf
-  P24C_BUC_CLMicrodistribución.pdf
-  P27_BUC_PVM.pdf
-  P27A_BUC_RIRegNac.pdf
-  P27B_BUC_APerimetales.pdf
-  P27C_BUC_RCMetropolitana.pdf
-  P27D_BUC_RACMetropolitano.pdf
-  P27E_BUC_EInter.pdf
-  P27E_BUC_TIntersecciones.pdf
-  P31A_BUC_ECLOBI.pdf
-  P31A_BUC_SBPúblicas.pdf
-  P32A_BUC_Accesibilidad.pdf
-  P32A_BUC_CPExistentes.pdf
-  P32A_BUC_PCPeatonales.pdf
-  P33A_BUC_CCCorredores.pdf
-  P33A_BUC_CCorredores.pdf
-  P33A_BUC_CExistentes.pdf
-  P33A_BUC_PCCorredores.pdf

Carpeta Anexos Formulación PMM BGA: Anexo 05. Archivos cartográficos



































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

Ilustración 28. Archivos cartográficos Floridablanca

-  P4C_FLO_MVertical.pdf
-  P7A_FLO_Iluminación.pdf
-  P7B_FLO_Zonas30.pdf
-  P7C_FLO_ZEseguras.pdf
-  P7E_FLO.pdf
-  P8A_FLO_Reverdecimiento.pdf
-  P11A_FLO_OCorredor.pdf
-  P11B_FLO_PCorredores.pdf
-  P12D_FLO_ATCable.pdf
-  P14B_FLO_PIModal.pdf
-  P14C_FLO_CEstaciones.pdf
-  P14C_FLO_CTPúblico.pdf
-  P14D_FLO_ZAmarillas.pdf
-  P24A_FLO_RVCarga.pdf
-  P24C_FLO_CLMicrodistribución.pdf
-  P27_FLO_EEstructurantes.pdf
-  P27_FLO_PVM.pdf
-  P27A_FLO_RIRegNAc.pdf
-  P27B_FLO_APerimetales.pdf
-  P27C_FLO_RCMetropolitana.pdf
-  P27D_FLO_RACMetropolitano.pdf
-  P27E_FLO_EInter.pdf
-  P27E_FLO_TIntersecciones.pdf
-  P31A_FLO_ECLOBI.pdf
-  P31A_FLO_SBPúblicas.pdf
-  P32A_FLO_Accesibilidad.pdf
-  P32A_FLO_CPExistentes.pdf
-  P32A_FLO_PCPeatonales.pdf
-  P33A_FLO_CCCorredores.pdf
-  P33A_FLO_CCorredores.pdf
-  P33A_FLO_CExistentes.pdf
-  P33B_FLO_CParqueaderos.pdf

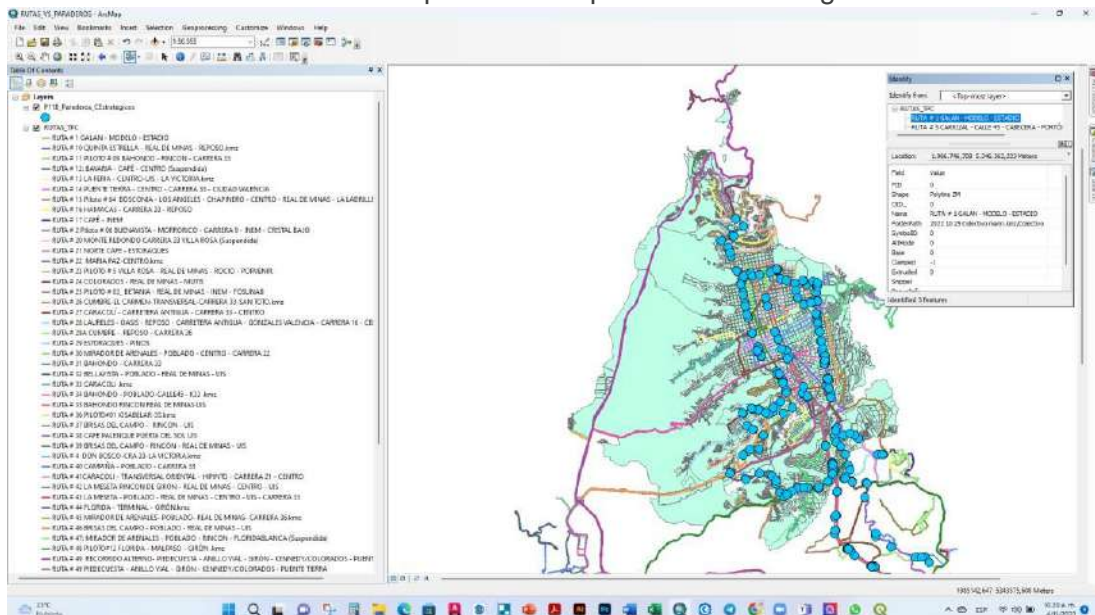
Carpeta Anexos Formulación PMM FDA: Anexo 05. Archivos cartográficos

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

Cartografía estadística a través de plataformas tecnológicas

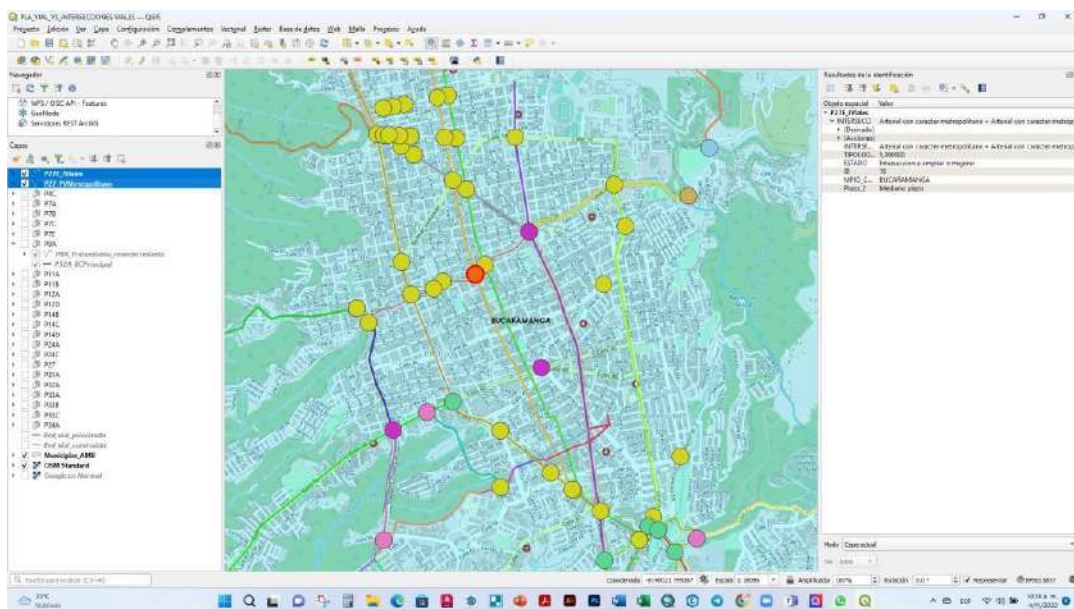
Sistemas información geográfica para recopilar, gestionar y analizar datos. Permite el análisis de la ubicación espacial y organización de las capas de información, así como su visualización de mapas.

Ilustración 29. Interfaz de ArcGIS – Geoprocesos superposición de capas Rutas de transporte TPC – paraderos estratégicos -




Fuente: Propia

Ilustración 30. Interfaz de Q-GIS – Geoprocesos superposición de capas Plan Vial – Intersecciones Viales



Fuente: Propia

Es así como, a través de los Software ArcGIS y Q-Gis, se puede hacer lectura de los archivos cartográficos del Plan Maestro de Movilidad, para realizar los diferentes geoprocesos que nos permiten automatizar las tareas en el SIG, así como para el modelado y el análisis espacial de datos, obteniendo con esto nuevos mapas que consolidan acciones dentro del ordenamiento del territorio.

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

CONCLUSIÓN

De acuerdo con los argumentos presentados, este despacho considera que los mismos resultan controversiales; en primera medida, puesto que fue reiterado en entrevistas de auditoría la falta de tecnología informática especializada, para lograr una mayor eficiencia en ejercicio de las diferentes líneas que abocan la autoridad de transporte. Por otra parte, los ejemplos de resultados a monitoreos y modelamientos presentados en la presente réplica, sin bien, por lo que se expresa, destacan en su desempeño, corresponden a herramientas tecnológicas en calidad de préstamo, y otras, con autorización de accesos remotos, lo cual por sí mismo, genera un riesgo operacional. Justamente, el hallazgo se enfoca en la falta de herramientas propias. El software mencionado para la lectura de cartografía se considera conveniente, pero limitado. Como ya fue objeto de análisis, existen en el mercado del sector de transporte y movilidad, múltiples herramientas de tecnología informática, que generan mayor eficiencia en los procesos de planificación y monitoreo.

Por lo anterior, se confirma el hallazgo.

HALLAZGO 8. ENTES DEL AMB EN MOVILIDAD NO OPERAN CON IMPACTO

Lo que pretende establecer la presente observación, se relaciona con la deficiente movilidad del AMB. Se comprende que esta observación, al menos de forma directa, no involucra a STM, sin embargo, planificar la sostenibilidad del sistema de transporte público, y participar en investigaciones de tránsito y transporte que ayuden a mejorar la movilidad y seguridad, si lo es, por lo cual, todo evento que afecte tal dinámica debe considerarse. En tal sentido, este despacho recomienda, realizar convenios con las direcciones de tránsito, y demás autoridades relacionadas y competentes en el AMB, a fin de contrarrestar, el caos vehicular, y el irrespeto displicente a las señales de tránsito por parte de los motociclistas.

Tales acciones, no solo involucran el accionar represivo o sancionatorio, además, pueden enfocarse en programas de cultura vial ciudadana.

RÉPLICA

Frente al Hallazgo 8. Entes del AMB en movilidad no operan con impacto

Vale la pena señalar que, con los insumos y personal disponible, esta subdirección se encuentra participando de manera activa en la formulación de soportes para la toma de decisiones estructurales en la movilidad metropolitana. Algunos de los proyectos adicionales a los señalados en la primera entrega son:

1. En el 2020 logramos la modificación de la restricción del paso de vehículos de transporte público por la carrera 8 del municipio de Floridablanca, a través de un estudio técnico de soporte denominado CARRERA 8 COMO EJE DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN FLORIDABLANCA. En el mismo sentido venimos insistiendo desde esa época en el municipio de Bucaramanga con la carrera 33, razón por la cual también emitimos un estudio de soporte.


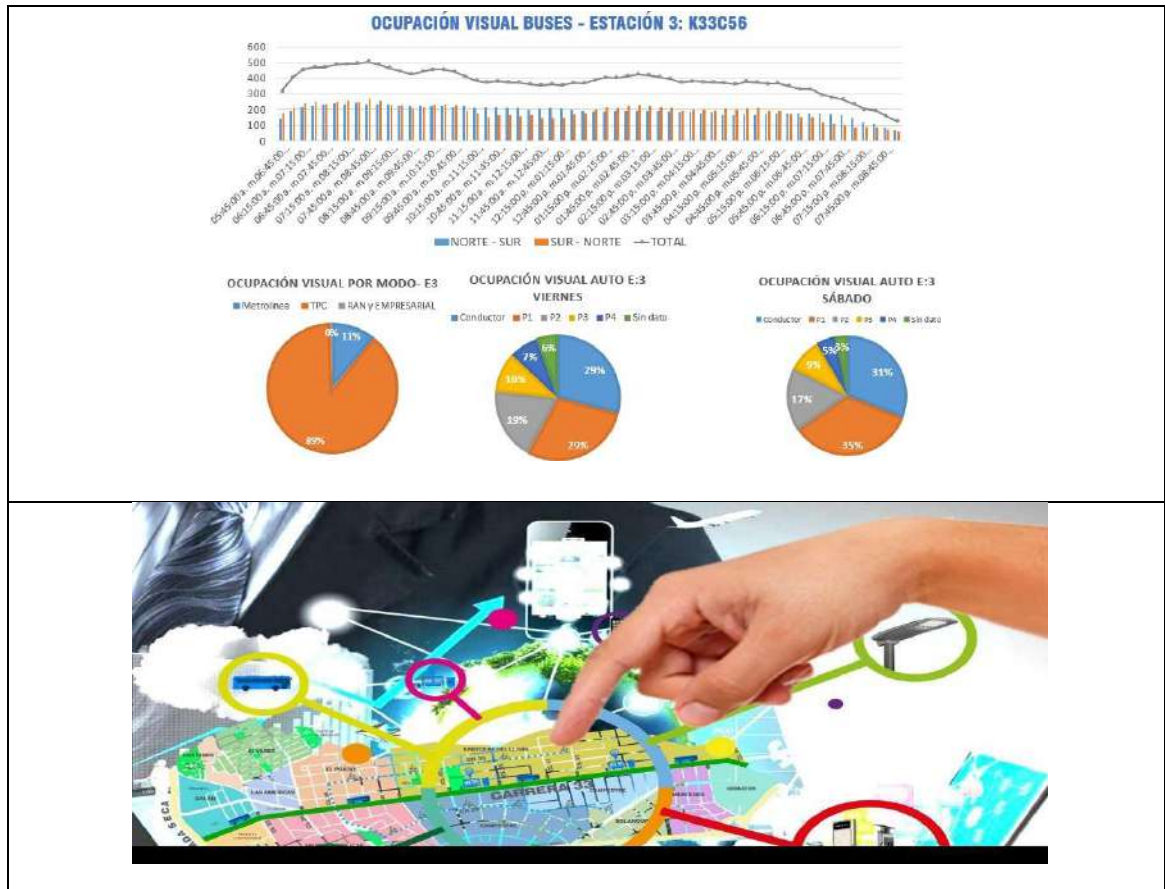
	PROCESO GESTIÓN DOCUMENTAL	CÓDIGO: GDO-FO-028
	FORMATO DE OFICIO	VERSIÓN: 05

Ilustración 31. Estudio carrera 33



Elaboración propia

- Se elaboró una investigación frente a la propiedad de motocicletas en el AMB reportada por los organismos de tránsito y la atomización de 3 o más vehículos en un solo propietario y la actividad económica reportada por la DIAN. Esta información fue remitida al Ministerio de Transporte y se encuentra en estudio. En este mismo sentido, se elaboró el concepto: *Control Vial a través de agentes de tránsito; regulaciones a los motociclistas y medidas adicionales*, el cual incluye diferentes revisiones basadas en datos del AMB y concluye la necesidad de cambios normativos para mejorar la gestión de la movilidad.
- Se soportó la necesidad de viabilizar un permiso de tránsito de buses y taxis por la carrera 15 entre Avenida Quebrada Seca y Calle 45 en el ámbito del plan de manejo de tráfico del proyecto PLAN CENTRO del municipio de Bucaramanga, realizamos el concepto técnico que soporta esta medida que será efectivamente ejecutada por resolución de la Dirección de Tránsito de Bucaramanga. Dentro de los soportes expuestos se presentó una modelación realizada a través del software de simulación de transporte que contiene el modelo de transporte entregado en la actualización del plan maestro de movilidad.
- Se adelantaron los soportes y mediciones para la implementación de un pico y placa metropolitano, el cual contempla la extensión del esquema de Bucaramanga a las vías metropolitanas. La iniciativa se encuentra para decisión de los alcaldes. Asimismo, hemos apoyado al director en su socialización.

Ilustración 32. Socialización PyP Metropolitano

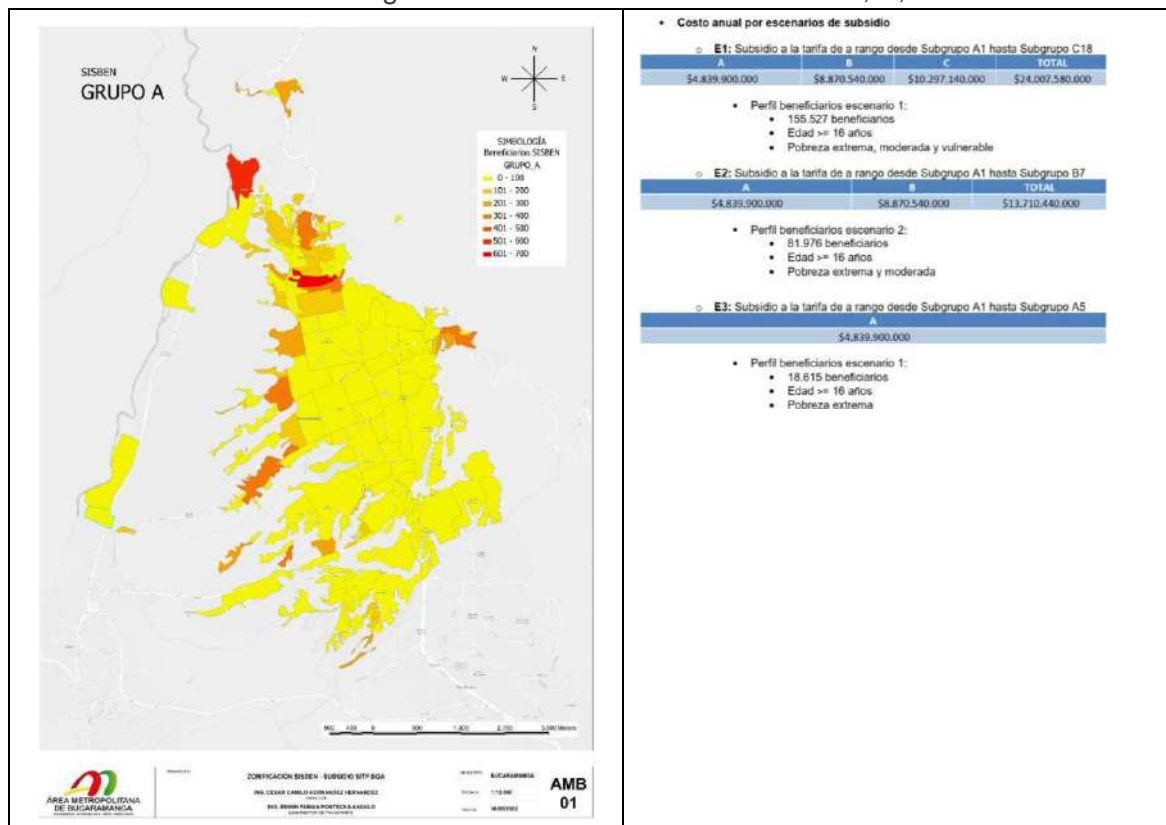
Ilustración 33. Estudio demarcación vial carrera 33




Concepto demarcación carrera 33. Fuente: Taller de Infraestructura BGA

- Se realizó la estructuración de un modelo cartografía estadística para calcular la generación de un subsidio al transporte para personas pertenecientes al SISBEN A, B y C. Teniendo en cuenta que a la fecha solo el municipio de Bucaramanga entregó la respectiva base, se realizó el estudio, el cual está en revisión por parte de la Secretaría de Hacienda.

Ilustración 34. Cartografía estadística subsidio SISBEN A, B, C



Concepto personas susceptible a recibir subsidio al transporte

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


10. Se brinda acompañamiento técnico a la Dirección de Tránsito de Bucaramanga para el levantamiento del pico y placa para vehículos de transporte público individual.
11. Hace algunos días se materializó la alianza con el Banco Interamericano de Desarrollo, quienes nos brindarán acompañamiento en un proyecto para el despliegue de la movilidad eléctrica para el transporte público metropolitano.
12. Adelantamos el acompañamiento a la dirección de la entidad en escenarios gremiales para la gestión de recursos y alianzas para la implementación del Plan Maestro de Movilidad Metropolitana.
13. Preparamos el estudio de tarifas del transporte público, así como el estudio técnico de capacidad transportadora metropolitana en la modalidad individual tipo taxi acorde a lo establecido por el acuerdo metropolitano no.004 de 2019 y la estrategia para promover la electromovilidad en el transporte público.

Sobre las alianzas para la transferencia de conocimiento:


Adicionalmente, esta subdirección se permite dar a conocer las gestiones y participaciones que tienen como propósito la articulación de alianzas para la transferencia de conocimiento y la mejor gestión de la movilidad:

Tabla 6. Alianzas para la transferencia de conocimiento

GESTIÓN	ALCANCE
CONVENIO INTERADMINISTRATIVO ENTRE ESSA Y AMB	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Elaborar el estudio técnico para la ubicación de estaciones de infraestructura de carga eléctrica para vehículos de transporte público en la modalidad de individual, sobre el área de influencia de los principales corredores del Transporte Público. ➤ Evaluar la factibilidad de modelos de negocio para la provisión de energía, de infraestructura de recarga, adquisición de flota y costos de operación en el transporte público. ➤ Análisis de los proveedores de vehículos en la modalidad de taxis y asistencia posventa en el área metropolitana de Bucaramanga. ➤ La promoción de la electromovilidad en el sistema de transporte público, especialmente entre las empresas de transporte público vigiladas y controladas por el AMB
CONVENIO DE COOPERACIÓN INSTITUCIONAL ENTRE LAUDES - AMB	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Acompañamiento al AMB en los proyectos de investigación de movilidad urbana que están en curso, en los aspectos relativos al análisis estadístico y acompañamiento técnico según alcances del convenio marco. ➤ Gestionar acciones que permitan identificar externalidades negativas de la movilidad metropolitana enfocada en primera instancia a la accidentalidad. ➤ Consolidación base de datos de accidentalidad en motocicleta en los municipios que conforman el AMB. ➤ mesas de trabajo de entendimiento entre los equipos de la subdirección de tránsito de AMB y la UDES (investigadores y estudiantes del programa de maestría en estadística aplicada) para conocer el contexto actual de la movilidad y la accidentalidad en el Área Metropolitana de Bucaramanga. ➤ Apoyo con resultados estadísticos descriptivos de cifras en el contexto del parque automotor del Área Metropolitana de Bucaramanga a petición de la subdirección de transporte.

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


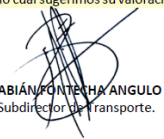

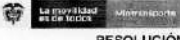

<p>RECONOCIMIENTO DE ICLEI PARA QUE EL ÁREA METROPOLITANA COMO MODELO PARA EL PROYECTO INTERACT BIOFASE II EN COLOMBIA</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Apoyo a las regiones para comprender el potencial de la biodiversidad y los servicios ecosistémicos del AMB y sus municipios que la conforman. ➤ La gestión de la biodiversidad y los ecosistemas en las ciudades-región modelose reconoce como un proceso sectorial transversal (integración horizontal) e integrado en sus LBSAP (Estrategia y Plan de Acción Local en Biodiversidad). Simultáneamente, los LBSAP contribuyen a las EPANB de sus países, en las que el nivel subnacional se reconoce como un actor con metas propias, así como socio de implementación para objetivos nacionales (integración vertical). ➤ Reconocer la biodiversidad y los servicios ecosistémicos dentro de una agenda intersectorial implementada en línea con la Estrategia y Plan de Acción Nacional de Biodiversidad (EPANB). ➤ Integrar los objetivos de biodiversidad en la planificación urbana territorial, el desarrollo económico local y los proyectos de infraestructura.
<p>ARTICULACIÓN DE ACTIVIDADES CON LA ANSV Y LOS ORGANISMOS DE TRÁNSITO METROPOLITANOS, LOS ORGANISMOS RELACIONADOS CON LA MOVILIDAD Y LAS DEPENDENCIAS DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ El Área Metropolitana de Bucaramanga tiene una relación estrecha con la Agencia Nacional de Seguridad Vial, además de la participación y coordinación de acciones conjuntas en campo, tanto el Director de la entidad como el Subdirector de Transporte hacen parte del Consejo Departamental de Seguridad Vial, espacio en el que se articulan los planes contingentes y las acciones que procuran el mejoramiento de la seguridad vial. ➤ Mediante la activación del Comité de Movilidad Sustentable, la Subdirección de Transporte lidera los procesos que en el ámbito del tránsito (control vial, planeamiento vial, cultura vial registro automotor) se discuten en el territorio. ➤ Mediante mesas de trabajo conjuntas con el ministerio de transporte, secretarías de movilidad de otros municipios y diferentes asociaciones del sector, se han logrado gestionar cambios normativos, identificar proyectos y promover las políticas para el mejoramiento de la movilidad en el país.
<p>BID: ACOMPAÑAMIENTO EN UN PROYECTO PARA EL DESPLIEGUE DE LA MOVILIDAD ELÉCTRICA PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO METROPOLITANO</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ En el marco de su apoyo al Gobierno de Colombia para la promoción de la movilidad urbana sostenible y segura, el BID apoya la promoción de sistemas de transporte accesibles, el despliegue de la movilidad eléctrica, la adopción de enfoques de género, la productividad y la innovación en la movilidad y la sostenibilidad ambiental y la lucha contra el cambio climático. ➤ Después de los diálogos sostenidos con la Subdirección de Transporte, el BID aceptó acompañarnos en el análisis técnico y financiero para el plan de despliegue de flota eléctrica para el sistema de transporte colectivo. ➤ Estos insumos permitirán la estructuración del Conpes, incluyendo la descarbonización del transporte público colectivo y, de un proyecto seminal que detone la implementación con enfoque de género de la flota eléctrica en sus operaciones.

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

Ejemplo: Participación en la construcción de la política nacional del sector.

Ilustración 35. Participación en la construcción de política nacional

Recaudo centralizado en los sistemas de transporte público

<p>Oficio enviado el 30 de octubre del 2020</p>	<p>Resolución MinTransporte emitida el 16 de Diciembre del 2021</p>			
<p>AL CONTESTAR FAVOR CITAR ESTE NÚMERO Oficio AMB CD - 6988 30/10/2020 - 15:27 FOL- 2 AN- 0</p> <p style="text-align: right;">Bucaramanga, viernes 30 de octubre de 2020</p> <p>Doctora: ÁNGELA MARÍA OROZCO GÓMEZ Ministra de Transporte. República de Colombia. Correo: aariza@mintransporte.gov.co</p> <p>ASUNTO: Observaciones al proyecto de decreto "Por el cual se adiciona la Sección 3 al capítulo 2 del Título 1 de la parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015 Único Reglamentario del Sector Transporte" publicado en la página web de la entidad.</p> <p>Respetada doctora Ángela María,</p> <p>Conscientes de las debilidades y fortalezas evidenciadas durante la implementación del Sistema Integrado de Transporte Masivo – Metrolínea S.A. en el área metropolitana de Bucaramanga, nos permitimos presentar las observaciones al Proyecto de Decreto mediante "el cual se adiciona la Sección 3 al capítulo 2 del Título 1 de la parte 2 del Libro 2 de Decreto 1079 de 2015 Único Reglamentario del Sector Transporte", con los siguientes aportes:</p> <ol style="list-style-type: none"> Se trata del desarrollo de una facultad dada por la Ley 1955 de 2019 frente a la reglamentación del sistema de recaudo centralizado, en el cual se dan lineamientos técnicos y tecnológicos que deben cumplir los SRC de los sistemas de transporte público de pasajeros urbanos, que sean cofinanciados con recursos de la Nación, aclarando el panorama que tenemos actualmente para garantizar un recaudo centralizado entre varias modalidades en caso de optar por alternativas como integración o complementariedad. No obstante, que a las Autoridades de Transporte se nos garantiza el acceso a la información obtenida y procesada por el SRC, se sugiere evaluar la posibilidad de fortalecer institucionalmente a dichas autoridades, en aras de garantizar el cumplimiento de los lineamientos establecidos por el Ministerio de Transporte. El fortalecimiento que se propone corresponde a capacitación y apoyo del personal para el manejo y lectura de la información y equipos tecnológicos requeridos. <table border="1" style="width: 100%; margin-top: 10px;"> <tr> <td style="text-align: center;">  </td> <td style="text-align: center;">FORMATO DE OFICIO</td> <td style="text-align: center;">VERSIÓN: 05</td> </tr> </table> <ol style="list-style-type: none"> Conscientes de las debilidades actuales del transporte público urbano en nuestro territorio (SITM-TPC) consideramos que es necesario que el SRC se encuentre articulado con el sistema de gestión de flota, es decir, que garantice la interoperabilidad tecnológica siendo incluyente el uno del otro, con el objeto de facilitar la gestión de indicadores que relacionen ingresos (demanda) con la operación de la flota (oferta). Los SRC deben permitir la aplicación de un mejoramiento continuo y actualización de sus sistemas tecnológicos, así como la inclusión de las posibles formas de recarga que puedan surgir de avances tecnológicos, sistemas virtuales o servicios bancarios. Una de las debilidades en la implementación de nuestro SITM – Metrolínea, es que el sistema de recaudo no garantiza una debida gestión de la demanda, teniendo en cuenta que en la actualidad no se tiene la posibilidad de registrar los orígenes y destinos de los viajes realizados, debido a que sólo se registra el origen en el momento de la validación al ingreso del sistema, pero no es posible identificar la salida del usuario o las transferencias que se puedan dar durante el viaje, impidiendo una debida evaluación y proyección de la demanda real que debe ser atendida, con programación de servicios adecuados y eficientes en función de las necesidades de los usuarios, por lo cual sugerimos su valoración dentro del proyecto de decreto. <p>Atentamente,</p> <div style="text-align: center;">  FABIÁN FONTECHA ANGLUO Subdirector de Transporte. </div> <p style="font-size: small; margin-top: 10px;"> Proyecto asp. técnicos: Yolima Espinel Blanco, CSP - STM Proyecto asp. Jurídicos: Nelly P. Marín R. Profesional U –STM. </p>		FORMATO DE OFICIO	VERSIÓN: 05	<div style="text-align: center;">  </div> <p style="text-align: center;">RESOLUCIÓN NÚMERO 20213040060975 de 16-12-2021</p> <p style="text-align: center;">* Por la cual se reglamentan las especificaciones de las condiciones técnicas, operativas, de seguridad y de interoperabilidad de los Sistemas de Recaudo Centralizado de los Sistemas de Transporte Público que sean cofinanciados con recursos de la Nación *</p> <p style="text-align: center;">LA MINISTRA DE TRANSPORTES</p> <p>En ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, en especial las conferidas en el artículo 117 de la Ley 1955 de 2019, artículo 2 del Decreto 1067 del 2020 y los numerales 6.2 y 6.3 del artículo 6 del Decreto 087 de 2011 y</p> <p style="text-align: center;">CONSIDERANDO</p> <p>Que el artículo 385 de la Constitución Política establece que el Estado mantendrá la regulación, control y vigilancia de los servicios públicos, en procura de garantizar el mejoramiento continuo en la prestación de dichos servicios y la satisfacción del interés social.</p> <p>Que el artículo 3 de la Ley 105 de 1993 señala que la operación del transporte público en Colombia es un servicio público bajo la regulación del Estado, el cual ejercerá el control y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación, en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad, regido, especialmente, por los principios del acceso al transporte y del carácter de servicio público del transporte.</p> <p>Que el artículo 5 de la Ley 336 de 1996 le otorga a la operación de las empresas de transporte público el carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado, que implica la prelación del interés general sobre el particular, especialmente en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y la protección de los usuarios.</p> <p>Que el artículo 84 de la Ley 1450 de 2011, incorporó medidas para el desarrollo de los sistemas inteligentes de tránsito y transporte -SIT-, definió éstos como un conjunto de soluciones tecnológicas, informáticas y de telecomunicaciones que recolectan, almacenan, procesan y distribuyen información, y se deben diseñar para mejorar la operación, la gestión y la seguridad del transporte y el tránsito.</p> <p>Que el artículo 117 de la Ley 1955 de 2019 "Por el cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022. "Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad", establece:</p> <p style="font-size: x-small;">*Artículo 117. Sistema de Recaudo y Sistema de Gestión y Control de Flota de Transporte. Los sistemas de transporte que sean cofinanciados con recursos de la Nación, adoptarán un sistema de recaudo centralizado, así como un sistema de gestión y control de flota, que integre los subsistemas de transporte complementario y de transporte masivo, integrado, estratégico o regional, utilizando mecanismos que así lo permitan, en especial el sistema de recaudo unificado, el cual permitirá el pago electrónico y en efectivo validado por medios electrónicos, y los sistemas de compensación entre operadores, de conformidad con lo dispuesto por la autoridad de transporte competente de acuerdo con los resultados de los estudios técnicos.</p> <p>Autoridad Competente o en quien este delegue: Tiene la función dentro de su jurisdicción de planear, diseñar, ejecutar y exigir las condiciones necesarias para la eficiente, segura y adecuada prestación del servicio del sistema de recaudo centralizado SRC para los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Integrados de Transporte Público, Sistemas Complementarios de Transporte Público y Sistemas Integrados de Transporte Regional, así como, ejercer su inspección, vigilancia y control.</p> <p>Tiene la responsabilidad de la integración, evaluación y seguimiento de la operación del Sistema de Recaudo Centralizado, en consecuencia, le corresponde adelantar los procesos necesarios para poner en marcha el Sistema de Recaudo Centralizado, de ejercer el control y la vigilancia del sistema de recaudo centralizado y de todos los agentes que intervienen en él.</p> <p>Debe implementar las políticas tarifarias, transbordos, beneficios y/o subsidios, definidas por las alcaldías de cada ente territorial donde funcionen los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Integrados de Transporte Público, Sistemas Complementarios de Transporte Público y Sistemas Integrados de Transporte Regional.</p> <p>Debe diseñar y definir la remuneración a los diferentes actores del sistema, con las que se pueda implementar Sistema de Recaudo Centralizado, incluyendo la distribución de ingresos, especificar periodicidades y plazos para la ejecución de los pagos.</p> <p>Es responsable del Sistema de Seguridad del Sistema de Recaudo Centralizado SRC, es el único propietario y conocedor de las llaves de seguridad, del mapa de memoria de la tarjeta, de la generación de los módulos SAM, y de las APIs desarrolladas.</p> <p>Es responsable de consolidar toda la información del sistema y de realizar el proceso de compensación para determinar las retribuciones monetarias correspondientes a cada actor del sistema por los servicios prestados, de acuerdo con las reglas del negocio acordadas previamente y de dar la instrucción de pago al Administrador Financiero.</p> <p>La Autoridad Competente o en quien este delegue, podrán ostentar la calidad de Operador de Recaudo, siempre y cuando los estudios de la ETLF así lo recomienden.</p> <p>Es el responsable de lograr la interoperabilidad del Sistema de Recaudo Centralizado.</p> <p>Debe contar con un asistente tecnológico, durante la etapa de diseño e implementación del SRC.</p> <p>Operador de Recaudo. Agente(s) elegido(s) mediante selección objetiva, por la entidad territorial o en quien este delegue, es el responsable de diseñar, implementar, operar y mantener el Sistema de Recaudo Centralizado en los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Integrados de Transporte Público, Sistemas Complementarios de Transporte Público y Sistemas Integrados de Transporte Regional de acuerdo con los Términos de referencia dados por la Autoridad Competente o en quien este delegue. Adicionalmente el operador de recaudo tendrá las siguientes responsabilidades:</p>
	FORMATO DE OFICIO	VERSIÓN: 05		

Participación en el encuentro nacional del sector transporte en el marco de tercer congreso demovilidad sostenible organizado por ANDEMOS



Promoción de hábitos que mejoran la movilidad

Es una propuesta del Plan Maestro de Movilidad en el área metropolitana de Bucaramanga

Teletrabajo: ¿Qué tanto sirve para combatir la congestión?

El teletrabajo y la misma alternancia laboral en las empresas podrían ayudar a aliviar el tránsito en la capital santandereana y en sus vecinos municipios, teniendo en cuenta que el parque automotor está disparado. ¿Usted que opina?

¿QUÉ DICE LA LEY

De acuerdo con la Ley 1251 de 2008, en Colombia las modalidades de trabajo remoto son:

- Autónomo:** Son aquellos que utilizan su propio domicilio con lugar asignado para desarrollar su actividad profesional, que puede ser una pequeña oficina o un local comercial. En este tipo se encuentran los personas que trabajan siempre fuera de la vivienda y solo acceden a la oficina en algunas ocasiones.
- Móvil:** Son aquellos teletrabajadores que no tienen un lugar de trabajo establecido y cuyas herramientas profesionales para desarrollar sus actividades profesionales son las tecnologías de la información y la comunicación, en dispositivos móviles.

Suplementarios: son aquellos teletrabajadores que trabajan dos o tres veces a la semana en su casa y el resto de tiempo laboran en una oficina, en un centro de trabajo o en un negocio.

De igual forma, a través del Decreto 884 del 2012, se ordenó al Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (MinTIC) a través de manera conjunta con el Ministerio de Trabajo, la promoción del teletrabajo, por lo cual se han desarrollado herramientas para facilitar su implementación, las cuales se pueden consultar en: www.teletrabajo.gov.co

VOCES

Juan Pablo Remolina, director ejecutivo de Pro-santander:

"Sería una coacción al tema de movilidad en el área y está probado que es viable. Las empresas aquí deberían empezar a adoptar estrategias como la alternancia en las oficinas o la flexibilidad en los horarios, tal y como se hizo durante la pandemia. Eso a nivel hacer mientras solucionamos los problemas con el transporte masivo".

Melquedeo Ortiz, líder cívico:

"Sería una buena medida para tratar el deterioro de este caso en el que estamos teniendo todos los burocratas. Si durante la pandemia se hizo, en esta época de congestión y tráfico también podría funcionar".

Luis Enrique Jara, periodista:

"Sería una medida buena porque, de esta manera, las empresas contribuirían a la descongestión vial y se garantizaría una mayor productividad al flexibilizar los horarios laborales".

Por considerarlo de interés para nuestros lectores, en la edición de hoy, sometemos este tema a la opinión ciudadana.


BENEFICIOS

- Ahorros en tiempo y dinero por desplazamientos entre hogar y oficina. Sería tangible la reducción de consumo de combustible y el ahorro en transporte público.
- Mejoras significativas en la alimentación y la salud de los trabajadores, al consumir alimentos preparados en casa.
- Menores en la salud al reducir el estrés derivado de los desplazamientos y los gastos asociados, además de oportunidades de incluir en la rutina diaria el tiempo para el cuidado físico.
- Reducción de la huella de carbono y el impacto ambiental producido por cada trabajador durante los desplazamientos y el consumo de energía en las oficinas.
- Mejorar los lazos familiares y sociales al tener mayor cercanía física en el hogar y otros momentos de socialización.
- Optimización de las actividades personales, gracias al desarrollo de habilidades para la gestión del tiempo y las tareas.

EL CASO DE BOGOTÁ

Recientemente las calles de Bogotá, Claudia López, se soltaron las empresas implementando la alternancia laboral. La Ministra de Infraestructura, en el tráfico actual de Bogotá, ella optó por hablar con empresarios para que los horarios laborales sean más flexibles, ya que muchos los ciudadanos deberían estar a las 8:00 a.m. o a las 8:00 a.m. y salir de 5:00 p.m. a 7:00 p.m., sino que se deben ajustar días de trabajo virtual.

"Hay cosas que pueden hacer los empresarios y las familias de los trabajadores, una no todos tenemos que entrar o salir a la misma hora, se pueden flexibilizar sus horarios e incluso se puede trabajar unos días virtuales y los otros presenciales. Estamos trabajando con las empresas para hacer eso", según Pablo Rojas, al tiempo con señaló que es la única forma para tener el caos vial en Bogotá.

	PROCESO CONTROL, MEDICIÓN, ANÁLISIS Y MEJORA	CÓDIGO: CMAM-FO-024
	INFORME DEFINTIVO DE AUDITORÍA INTERNA	VERSIÓN: 01

CONCLUSIÓN

Tal como fue señalado en la observación, se comprende que no existe una injerencia directa de la Subdirección de Transporte Metropolitano en cuanto al enfoque dado al hallazgo. Más bien, ocupa interés de una realidad cotidiana que embarga a todos los ciudadanos metropolitanos, incluidos por supuesto a los actores de poder. Por lo tanto, de acuerdo con las evidencias presentadas, se encuentra razón a desestimar el hallazgo. No obstante, lo anterior, se señala inoportunidad en la entrega de información por parte de STM, en el entendido, que tales evidencias no fueron detalladas durante el proceso de auditoría. Este despacho encontrará lugar en futuras auditorias para indagar acerca de los resultados de las acciones mencionadas en la presente réplica.

Por lo anterior, la Subdirección de Transporte Metropolitano, no tendrá que diseñar acciones de mejora al respecto.

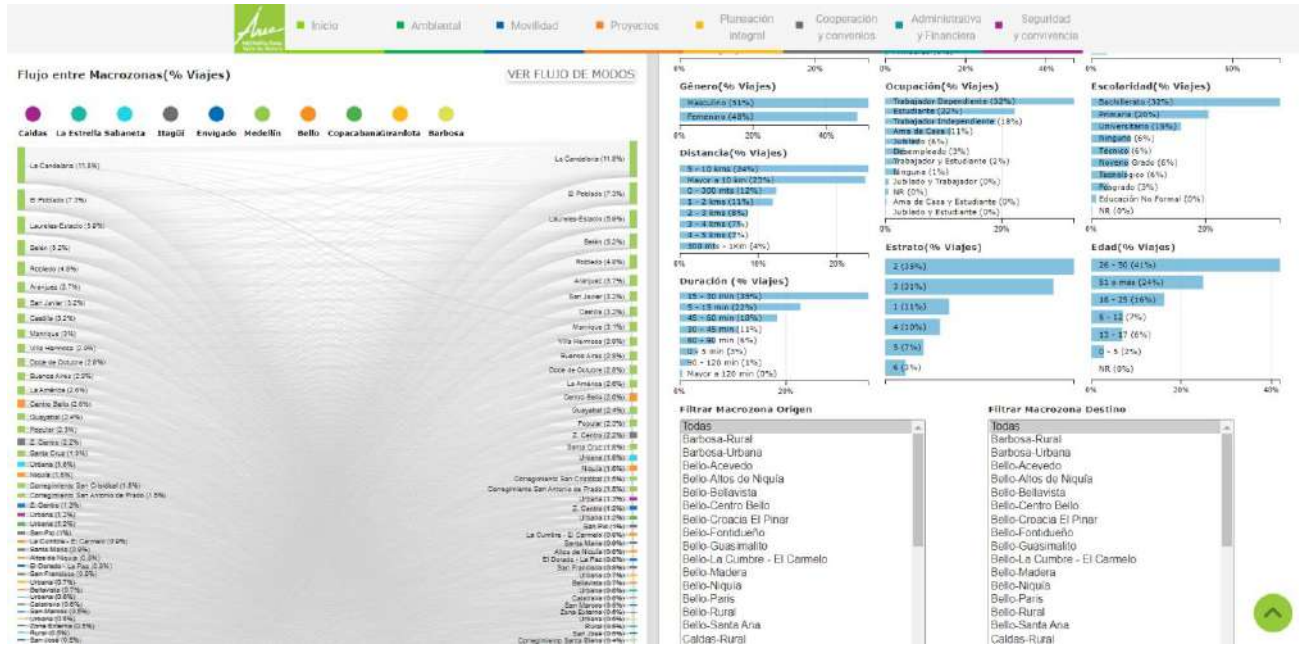
HALLAZGO 9. DEBILIDADES EN LA CONSUTORIA DE ACTUALIZACIÓN DEL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD METROPOLITANA

Dentro de la inspección de documentos, particularmente con el PMMM 2022, se encontraron aspectos por mejorar. Una consultoría de DOS MIL TRESCIENTOS MILLONES, debería contar con un mayor rigor metodológico en los procedimientos de recolección y análisis de la información. Como se manifestó anteriormente, no se encontraron fichas técnicas de las investigaciones realizadas. Por otra parte, al comparar el alcance del producto realizado <Encuesta de Origen – Destino> por el Área Metropolitana del Valle de Aburrá, se encuentran grandes diferencias en la mayor calidad del producto. El solo hecho de generar herramientas informáticas con interfaces intuitivas en la consulta de información, marcan una notable diferencia, además que aportan al mejoramiento de la imagen de la entidad en cuanto a eficiencia y capacidad institucional.

Lo anterior, sin contar los errores de tipografía, las duplicidades de información y párrafos, la falta de uniformidad en información de las tablas presentadas en el documento.

El PMMM 2022 es limitado, no aporta gran novedad, poco innovador, y si, cuestionablemente realizable -al menos en los proyectos de bicicleta-; además, los datos mostrados corresponden en buena parte a fuentes secundarias.

Se muestran imágenes de los productos mencionados:



Fuente: <https://www.metropol.gov.co/observatorio/Paginas/encuestaorigendestino.aspx>


	PROCESO CONTROL, MEDICIÓN, ANÁLISIS Y MEJORA	CÓDIGO: CMAM-FO-024
	INFORME DEFINTIVO DE AUDITORÍA INTERNA	VERSIÓN: 01

Ilustración 12. Tutorial EOD Área Metropolitana del Valle de Aburrá



Fuente: <https://www.youtube.com/watch?v=743X-PgK9lc&t=135s>

RÉPLICA


Frente al Hallazgo 9. Debilidades en la consultoría de actualización del Plan Maestro de Movilidad Metropolitana

Sobre el rigor metodológico:

Para dar respuesta a la observación que hace referencia al “rigor metodológico en los procedimientos de recolección y análisis de información”, se adjunta al presente documento el producto I entregado por Findeter en el marco de la actualización del PMMM, el cual está denominado como Plan de trabajo y metodología para la actualización del Plan Maestro de Movilidad Metropolitana y se describió en el numeral que da respuesta al hallazgo 3.

Sobre la herramienta de consulta referida en su escrito:

Ahora bien, frente a la observación de que el AMB no cuenta herramientas informáticas de consulta de información como en el caso del AMVA, es pertinente aclarar, que el alcance de la consultoría no incluyó la elaboración de tableros digitales, caso citado por usted, ya que,

	PROCESO CONTROL, MEDICIÓN, ANÁLISIS Y MEJORA	CÓDIGO: CMAM-FO-024
	INFORME DEFINTIVO DE AUDITORÍA INTERNA	VERSIÓN: 01

debido a las debilidades financieras de nuestra entidad esta actividad se viene desarrollando en un trabajo en conjunto entre STM, SPI y SAF a través del área de sistemas, mediante el denominado visor de datos de la entidad. Cabe mencionar que el área de sistemas logró recientemente fortalecer su equipo, el cual tiene la misión, entre otras, de dar mayor fortaleza a estos compromisos.

De igual forma, es conveniente recalcar a su despacho, que la STM de forma permanente ha reconocido esta necesidad y por lo tanto ha buscado se prioricen recursos que permitan diseñar e implementar dichas herramientas de consulta.

Respecto a la afirmación de que la mayoría de los análisis se hicieron con información secundaria:

La formulación del PMMM se basó en la toma de información primaria, para lo cual no solo se realizaron EODH sino también los siguientes estudios de campo:

- Encuestas preferencia declarada en transporte público
- Ascenso descenso totalidad de rutas en el AMB
- Estudios de frecuencia y ocupación transporte público y privado
- Aforos vehiculares de flujo
- Inventario vial
- Grupos focales


Producto de esta información primaria se deja al AMB instrumentos de planeación de transporte y movilidad COMPLETAMENTE ACTUALIZADOS así:

- Red vial georreferenciada
- Matriz origen destino
- Indicadores de movilidad
- Modelo de 4 etapa.

Debido a lo anterior, para conocimiento de su despacho y teniendo en cuenta que no toda la información se subió a la página de consulta de la entidad debido a la sensibilidad y carácter de reserva, esta subdirección se permite adjuntar los siguientes documentos (memoria USB), contenidos en los productos entregados en el marco de la actualización del PMMM, recordando la necesidad del debido manejo interno de la documentación:

EODH-MATRIZ OD

- Anexo 1: Matriz urbanismo
- Anexo 2: cartografía
- Anexo 3: base datos matriz actores
- Anexo 4: base datos
- Anexo 5: recorridos GXP

 <p>ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA <small>BUCARAMANGA - BOBADILLA - SICHÓN - PIEDICHILO</small></p>	<p>PROCESO CONTROL, MEDICIÓN, ANÁLISIS Y MEJORA</p>	<p>CÓDIGO: CMAM-FO-024</p>
	<p>INFORME DEFINITIVO DE AUDITORÍA INTERNA</p>	<p>VERSIÓN: 01</p>

- Anexo 6: Matriz OD
- Anexo 7: registro fotográfico
- Anexo 8: control actividades
- Anexo 9: Archivos geográficos

MODELO TRANSPORTE

- Matrices
- Modelos
- Red vial
- Redes
- Rutas
- Salidas
- Tablas
- Temporal
- WS
- ZAT
- Parámetros

PRODUCTO I: PLAN DE TRABAJO Y METODOLOGÍA


- Cronograma
- Plan de trabajo de campo

PRODUCTO 2: DIAGNÓSTICO

- Anexo 1: Matriz urbanismo
- Anexo 2: cartografía
- Anexo 3: base datos matriz actores
- Anexo 4: base datos
- Anexo 5: recorridos GXP
- Anexo 6: Matriz OD
- Anexo 7: registro fotográfico
- Anexo 8: control actividades
- Anexo 9: Archivos geográficos

PRODUCTO 3: VISIÓN Y OBJETIVOS DEL PLAN

- Documento
- Anexo 1: Jornadas participación
- Anexo 2: DOFA objetivos
- Anexo 3: líneas de deseo semilla
- Anexo 4: Redes
- Anexo 5: salida TP
- Anexo 6: Salida tráfico

	PROCESO CONTROL, MEDICIÓN, ANÁLISIS Y MEJORA	CÓDIGO: CMAM-FO-024
	INFORME DEFINTIVO DE AUDITORÍA INTERNA	VERSIÓN: 01

- Anexo 7: tablas
- Anexo 8: Parámetros
- Anexo 9: red modo.

PRODUCTO 4: FORMULACIÓN LÍNEAS ESTRETÉGICAS

- ANEXO COMPONENTE SOCIAL
- DOT
- MODELO
- PMM AMB
- PMM BGA
- PMM FDA

PRODUCTO 5: RESÚMEN EJECUTIVO

- RESÚMEN

Comentario final:

Finalmente, se reitera que el ejercicio de actualización del plan maestro de movilidad metropolitana es producto de la unión de esfuerzos de los municipios de Floridablanca y Bucaramanga (Mediante la asignación de personal de las secretarías de Planeación, Tránsito, Infraestructura y Hacienda) y el Área Metropolitana de Bucaramanga (A través de las Subdirecciones de Transporte y Planeación e Infraestructura), el equipo consultor y Findeter, además de la participación de la comunidad y la Personería de Bucaramanga. Por lo anterior, este trabajo contó con la validación personal idóneo y experto que a lo largo de meses hizo seguimiento técnico a las ejecutorias y realizó el debido análisis en las jornadas de revisión y recibo de insumos.

De esta manera, la actualización del plan maestro de movilidad ha logrado en pocos meses encontrar espacio prioritario en los escenarios de planificación metropolitana iniciando por el Acuerdo Metropolitano 007 de 2022 el cual acoge su contenido, siguiendo por el municipal con la revisión del Plan de Ordenamiento Territorial de Bucaramanga, el cual, tal y como se ha manifestado en las mesas interinstitucionales dirigidas por la Secretaria de Planeación de ese municipio acogerá su contenido; la construcción del PEMOT (Plan Estratégico Metropolitano de Ordenamiento Territorial) y recientemente en los denominados por la administración del Presidente Petro Diálogos Regionales Vinculantes, en donde en un escenario de participación en la construcción del Plan de Desarrollo Nacional, los alcaldes municipales y nuestro director tuvieron a bien presentar formalmente 8 proyectos, entre los que destacamos el Programa Estratégico de Mejoramiento de la Movilidad y del Sistema de Transporte Público en el Área Metropolitana de Bucaramanga, basado en los productos del mencionado plan.



	PROCESO CONTROL, MEDICIÓN, ANÁLISIS Y MEJORA	CÓDIGO: CMAM-FO-024
	INFORME DEFINTIVO DE AUDITORÍA INTERNA	VERSIÓN: 01

Ilustración 36. Proyectos estratégicos metropolitanos 2022-2026



CONCLUSIÓN

Tal como fue señalado en la observación, una consultoría pagada por valor de DOS MIL TRESCIENTOS MILLONES, no es una inversión menor. Corresponde a este despacho prestar observancia de la eficiencia en la inversión de los recursos públicos. Como se menciona en las limitaciones de auditoría, este despacho no cuenta con el recurso humano requerido para examinar, inferir y establecer en total extensión las calidades de la mencionada actualización del PMMM, no obstante, se aboco a examinar selectivamente algunos apartes, en los atributos entregados en el producto final, los cuales derivaron las observaciones señaladas. Los argumentos presentados en la réplica, no necesariamente subsanan tales observaciones, más bien, conducen hacia la necesidad de una revisión mayor por parte de este despacho, y del juicio del supervisor del contrato, al refrendar de conformidad el producto recibido. Sin embargo, como se señala, tal labor implica mayor inversión de recursos y tiempo por parte de la OCI, con los que no se cuenta. Por ejemplo, realizar estudios comparativos de mercado para establecer de acuerdo a los subproductos y productos contratados, la justificación del valor pagado. Por lo tanto, dadas las limitaciones, este despacho deja una advertencia en relación al alcance del producto contratado.

	PROCESO CONTROL, MEDICIÓN, ANÁLISIS Y MEJORA	CÓDIGO: CMAM-FO-024
	INFORME DEFINTIVO DE AUDITORÍA INTERNA	VERSIÓN: 01

En consecuencia, la Subdirección de Transporte Metropolitano, no tendrá que diseñar acciones de mejora al respecto.

RECOMENDACIÓN ÚNICA. CONTROL A EMPRESAS DE TRANSPORTE – PARQUE AUTOMOTOR ENVEJECIDO. DECRETO 1326 DE 1998.


A falta de tiempo y recurso por parte de este despacho, se deja como una recomendación a STM, desarrollar cronogramas de revisiones exhaustivas de las condiciones técnicas de las flotas de vehículos de las empresas que prestan los servicios de transporte de pasajeros al AMB, a la luz del decreto 1326 de 1998 y decreto 3083 de 2007. Es importante garantizar la comodidad y seguridad a los usuarios del sistema de transporte. Este será, un tema de indagación en futuros procesos de auditoria.

7. RECOMENDACIONES

Las recomendaciones se presentan de forma particular en cada uno de los hallazgos confirmados, sin embargo, este despacho pretende recalcar, la importancia de contribuir y garantizar, el mejoramiento de las condiciones de movilidad de los municipios del AMB, y así mismo, de la calidad de vida de sus habitantes. Este despacho, no desconoce la gestión realizada por la Subdirección de Transporte Metropolitano, sin embargo, se observan situaciones susceptibles de mejorar.

8. CONCLUSIONES BASADAS EN RIESGOS

El nivel de complejidad del accionar como autoridad de transporte es elevado. Comprender las realidades socio-culturales, económicas y ambientales forman parte de esta complejidad. La planificación del sistema de transporte del AMB pasa por todos estos aspectos, además que se encuentra dependiente de las voluntades de las administraciones locales o alcaldías que la conforman. No obstante, es imprescindible contar con información confiable y contrastada, que permita a STM, monitorear y controlar los fenómenos y factores de inercia en crecimiento y desarrollo de población, que afectan la movilidad de los municipios. Se requiere trabajo conjunto, asociado, articulado, y disponer de recursos para lograr mayor eficiencia en el control y la planeación del sistema de transporte. Se requiere ser más incisivo en la gestión y funcionamiento del Sistema de Transporte Masivo, se

	PROCESO CONTROL, MEDICIÓN, ANÁLISIS Y MEJORA	CÓDIGO: CMAM-FO-024
	INFORME DEFINTIVO DE AUDITORÍA INTERNA	VERSIÓN: 01

requiere que la adopción de medios alternativos de desplazamiento como la bicicleta se desarrollen en consonancia con las normas técnicas de la materia, y las realidades sociales, culturales y económicas de la población y sus expectativas. En no abordaje con toda capacidad estratégica, jurídica, financiera, técnica, tecnológica y operativa de la autoridad en transporte, genera riesgos en cada una de las mismas áreas.

9. APROBACIÓN DEL INFORME DE AUDITORÍA

Para constancia se firma en Bucaramanga a los 16 días del mes de noviembre del año 2022.

NOMBRE COMPLETO	CARGO (Responsabilidad)	FIRMA
DIEGO FERNANDO CAMACHO VILLAMIZAR	Jefe Oficina de Control Interno	