

	<b>PROCESO GESTIÓN TRANSPORTE</b>	CODIGO: STM-REG-024
	<b>RESOLUCIÓN No.: 000688 (24 DE OCTUBRE DE 2012)</b>	VERSIÓN: 01

**“POR MEDIO DE LA CUAL AUTORIZA DE MANERA PROVISIONAL Y TRANSITORIA UNA RUTA METROPOLITANA PARA OPERAR EN EL CORREDOR PIEDECUESTA - FLORIDABLANCA – BUCARAMANGA”**

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

En uso de sus facultades legales y en especial las conferidas por las Leyes 336 de 1996, 105 de 1993, El Decreto Presidencial 170 de febrero 05 del 2001, y los Acuerdos Metropolitanos 009 de 2001, 008 del 2003 y 019 de 2012, y

**CONSIDERANDO:**

Que por Acuerdo Metropolitano No. 009 del 24 de Octubre del 2001 se constituyó y organizó la Autoridad Única de Transporte Metropolitano, y se dictaron otras disposiciones en relación con el servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros y mixto en el Área Metropolitana de Bucaramanga.

Que por Acuerdo Metropolitano No. 008 de Junio 11 de 2003 se aclaró el Acuerdo Metropolitano No. 009 de Octubre 24 de 2001, constituyéndose, organizándose y reglamentándose la Autoridad de Transporte Masivo Metropolitano, oportunidad en la que se aprobó la estructura, funciones y asignaciones salariales para el funcionamiento de las Autoridades, Pública de Transporte Metropolitano y de Transporte Masivo Metropolitano, y se dictaron otras disposiciones sobre el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Masivo de Pasajeros en el Área Metropolitana de Bucaramanga.

Que conforme lo establece el artículo 5 de la Ley 336 de 1996, La autoridad de transporte puede en cualquier momento adoptar las medidas legales pertinentes que garanticen el cubrimiento de las necesidades de movilización, toda vez que este servicio es considerado como esencial.

Que de acuerdo con el artículo 18 de la Ley 336 de 1996, el permiso para prestar el Servicio público de transporte es revocable, y obliga a su beneficiario a cumplir lo autorizado bajo las condiciones en el establecidas; a su vez, conforme al numeral 5 del artículo 3 de la Ley 105 de 1993, el otorgamiento de permisos o contratos de concesión a operadores de transporte público particulares, no genera derechos especiales diferentes a los estipulados en dichos contratos o permisos.

Que según el artículo 34 del Decreto 170 de 2001, la autoridad competente podrá en cualquier tiempo, cuando las necesidades de los usuarios lo exijan, reestructurar oficiosamente el servicio, el cual se sustentará en un estudio técnico en condiciones normales de demanda.

Que frente al tema de reestructuración de rutas, el Ministerio de Transporte a través de su Subdirección de Transporte mediante concepto MT-58892 de fecha 12 de diciembre de 2005 señaló que: *“la autoridad competente podrá, previa la elaboración de un estudio técnico que determine las necesidades de la población, rediseñar los recorridos, modificar el origen y destino de las rutas, suprimir rutas o diseñar nuevas rutas, procedimiento que no requiere un proceso de licitación.*

	<b>PROCESO GESTIÓN TRANSPORTE</b>	CODIGO: STM-REG-024
	<b>RESOLUCIÓN No.: 000688 (24 DE OCTUBRE DE 2012)</b>	VERSIÓN: 01

Que de acuerdo con el Artículo 11 de Decreto 170 de febrero 05 de 2001 “...la inspección, vigilancia y control de la prestación del servicio estará a cargo de los alcaldes metropolitanos, distritales y/o municipales según el caso, o de las autoridades a las que se les haya encomendado la función”.

Que mediante comunicaciones M-GER-1016-240512 de mayo 24 de 2012 y M-DPL-1887-210912 de septiembre 21 de 2012, METROLINEA S.A., Metrolínea S.A., definió el esquema operativo con el cual atenderá el servicio de transporte masivo de pasajeros, ubicando la flota de 237 vehículos suministrada por sus operadores habilitados en el Área Metropolitana de Bucaramanga, en los corredores Troncales, Pre troncales y alimentadores, especialmente en los Municipios de Piedecuesta y Floridablanca, y en Bucaramanga con baja intensidad en la alimentación. En la Programación Operativa mencionada, METROLINEA S.A. se comprometió a atender directamente todas las necesidades de movilización de pasajeros desde el Municipio de Piedecuesta hacia Floridablanca y Bucaramanga.

Que teniendo como base el esquema operacional definitivo establecido por Metrolínea S.A. para la Sub etapa II de la Fase I del SITM, se formularon las rutas complementarias y se cumplió con el proceso de socialización de las mismas.

Que producto de la reestructuración adelantado a cada una de las rutas que están autorizadas en la modalidad de Servicio público de transporte colectivo de pasajeros en el radio de acción metropolitano, se autorizó un sistema de rutas que no contempló la atención del corredor Piedecuesta – Bucaramanga, teniendo en cuenta que la propuesta operativa formulada por Metrolínea S.A. con el fin de garantizar la capacidad operativa requerida para el cubrimiento de la totalidad de las necesidades de movilización existentes desde y hacia el Municipio de Piedecuesta.

Que una vez entrada en operación la Sub etapa II de la Fase I del SITM, el Área Metropolitana de Bucaramanga llevo a cabo el proceso de verificación de las condiciones de operación, por lo que fue necesario realizar exploración de campo a efecto de determinar la capacidad operativa del Sistema para atender la demanda existente.

Que mediante informes técnicos realizados con base en la exploración de campo llevada a cabo los días 27 y 28 de septiembre y 1, 16, 17 y 18 de Octubre de 2012, se evidenciaron fallas en la prestación del servicio, principalmente en la ruta P8 del SITM.

Que las tomas de información se realizaron con el fin de establecer la capacidad operativa del SITM asumiendo la atención total de la demanda existente en la cuenca del Municipio de Piedecuesta en periodos pico de alta demanda.

Que como resultado de esta toma de información se evidenció:

- Un mayor volumen de usuarios al presupuestado realizando la maniobra de transferencia en la Estación de Cabecera del Llano, situación que sobrepasó la capacidad operativa de la ruta P8 del SITM, en los periodos críticos y obligó a Metrolínea S.A., a implementar un plan de contingencia que consistió en la utilización de vehículos articulados de la ruta T3 (autorizados para operar solo en el corredor Estación de la Española – Avenida Quebradaseca con Carrera 15) despachando desde esta Estación. (T3 CAB)
- Como alternativa operativa, en periodos pico se mantuvo disponible un vehículo articulado (autorizado para operar en el corredor la Española – Avenida Quebradaseca), en inmediaciones de la estación de Cabecera del Llano, para ser utilizado en el momento en el que no se dispusiera de vehículos padrones de la ruta P8.

	<b>PROCESO GESTIÓN TRANSPORTE</b>	CODIGO: STM-REG-024
	<b>RESOLUCIÓN No.: 000688 (24 DE OCTUBRE DE 2012)</b>	VERSIÓN: 01

- La capacidad de la ruta P8 fue insuficiente y el uso de T3 como alternativa operativa de Metrolínea, requirió de 12 despachos adicionales en el periodo crítico, para garantizar la atención de los 720 viajes adicionales registrados en la estación, según se muestra a continuación:

CAPACIDAD OPERATIVA SITM EN CAMPO POR HORA				DATOS TOMA		
RUTA	FREC OP.	DESPACHOS	CAPACIDAD SITM	TOTAL CAPACIDAD	USUARIOS SITM	DIFERENCIA
APD1	6	10.0	450	1890	329	122
APD2	6	10.0	450		329	122
APD3	30	2.0	90		81	9
APD4	6	10.0	450		441	9
APD5	6	10.0	450		360	90
APD6	6	10.0	450	1145	0	450
APD7	6	10.0	450		396	54
APD8	11	5.5	245		125	121
APD9	0	0.0	0		0	0
T3	3	20.0	3200	3200	2304	896
P8	4	4.0	360	360	1053	-693
T3 CABECERA	12	5.0	800	800	720	80

*La toma de datos muestra la deficiencia de la oferta de transporte en la ruta P8 y el volumen de usuarios que entró a ser atendido por la ruta T3 desde la estación de Cabecera del Llano.*

- La carencia de una infraestructura adecuada para la Estación de Cabecera del Llano, dificulta la maniobra de transferencia alimentador – padrón, y padrón – alimentador; y por el control adicional implementado para acceder la ruta P8 en los periodos críticos, se incrementaron los tiempos requeridos por los usuarios para acceder al servicio, al igual que las frecuencias de operación.
- Se presenta un incremento significativo del volumen de usuarios que hacen uso del esquema de rutas alimentadoras.
- El SITM no está atendiendo de manera eficiente a los usuarios ubicados sobre el corredor Cabecera del Llano - La Españolita, ya que los vehículos despachados en periodo crítico en este corredor lo hacen con cupo completo, sin que se evidencie una alternativa operativa que proporcione solución a esta falla.
- La ruta P8 en el periodo pico de la tarde (regreso a Piedecuesta), registra una sobresaturación de la demanda que no está siendo atendida por Metrolínea.
- El volumen de usuarios registrado en las rutas alimentadoras y estaciones de transferencia, superó la capacidad operativa del SITM principalmente en la estación de Cabecera del Llano.
- La propuesta operativa presentada por Metrolínea S.A., no está en capacidad de atender de manera eficiente las necesidades de movilización del Municipio de Piedecuesta.
- El uso irregular de vehículos articulados para compensar la deficiencia operativa en la estación de Cabecera del Llano, es reflejo de la sub valoración de los niveles de demanda existentes en el Municipio de Piedecuesta.
- La estación de Cabecera del Llano no ofrece las condiciones operativas para la realización de la maniobra de transferencia ágil, eficiente y segura entre los vehículos padrones y alimentadores y se agrava aún más con la programación de articulados (diseñados para el abordaje de pasajeros por puertas a desnivel).
- Por parte de Metrolínea no se ha podido garantizar la disponibilidad del parque automotor requerido para operar con las frecuencias que permitan evacuar de manera eficiente el elevado número de usuarios registrado en la Estación Cabecera del Llano en Piedecuesta.

	<b>PROCESO GESTIÓN TRANSPORTE</b>	CODIGO: STM-REG-024
	<b>RESOLUCIÓN No.: 000688 (24 DE OCTUBRE DE 2012)</b>	VERSIÓN: 01

- Ante un eventual incremento de la flota operacional en la ruta P8, Metrolínea S.A. se vería obligado a la reformulación de las condiciones de operación en sus demás corredores, disminuyendo obligatoriamente el nivel de servicio proyectado inicialmente.
- El registro de niveles de ocupación elevados en el esquema de rutas alimentadoras hace que en periodos críticos, estén quedando usuarios a lo largo de sus recorridos que no pueden ser atendidos.
- Adicionalmente hay usuarios sobre el corredor comprendido entre el Puente de Cabecera del Llano y Floridablanca, que no tienen la posibilidad de acceder a las estaciones de transferencias, o de ser atendidos por la ruta Pre troncal P8, por lo que se ven obligados a utilizar el transporte informal (taxis colectivos y buses operando en rutas no autorizadas), hecho éste que ha generado un incremento en la utilización de este modo de transporte.
- Existencia de promedio de 300 usuarios atendidos por el transporte informal en sectores como la Argentina y Cabecera del Llano del Municipio de Piedecuesta, que deberían ser asumidos por el SITM.

Que llevada a cabo la revisión conjunta por parte del Área Metropolitana de Bucaramanga y Metrolínea S.A., sobre la formulación de un servicio de transporte público colectivo que opere paralelo al SITM de manera provisional y transitoria en el corredor Piedecuesta - Bucaramanga, se concluyó lo siguiente:

- Que la entrada en operación del SITM en la cuenca del Municipio de Piedecuesta durante la Sub etapa II de la Fase I, ha generado alteraciones de orden público que impiden la operación normal del SITM.
- Que el impacto social generado por la atención del Municipio Piedecuesta con el SITM, plantea la conveniencia de la formulación de un servicio que sirva de transición hacia la nueva forma de operación ofrecida.

Que con el fin de solucionar los problemas de orden público presentados en el Municipio de Piedecuesta el pasado 18 y 19 de octubre del año en curso, la Junta Metropolitana aprobó la formulación de una (1) ruta complementaria desde el Municipio de Piedecuesta, con una flota operacional de 40 vehículos convencionales, durante un plazo de 4 meses, al final de los cuales se verificará la adecuada prestación del servicio por parte de Metrolínea S.A.

Que la operación de la nueva ruta provisional y transitoria se realizará con 40 vehículos con el fin de garantizar una frecuencia de operación de entre 5 y 6 minutos en los periodos de alta demanda, teniendo en cuenta que su ciclo de operación es de aproximadamente 2 horas, 30 minutos, para atender una demanda aproximada de 1.300 usuarios que en la actualidad son atendidos por el transporte informal.

Que es deber de la Autoridad de Transporte Metropolitana adoptar las medidas necesarias que permitan garantizar la prestación del servicio público esencial de transporte, en condiciones de comodidad, oportunidad, calidad y seguridad y bajo parámetros de eficiencia y eficacia.

Que la medida aquí adoptada, en los términos establecidos por la Junta Metropolitana es transitoria entre tanto el SITM, adopte los ajustes necesarios para garantizar la adecuada prestación del servicio.

Que el Acuerdo Metropolitana No. 019 de 2012, otorgó facultades al Área Metropolitana, para que a través del mecanismo de rotación, se reestructuraran las rutas metropolitanas asignadas a las empresas de transporte público en la modalidad de transporte colectivo complementario.

	<b>PROCESO GESTIÓN TRANSPORTE</b>	<b>CODIGO: STM-REG-024</b>
	<b>RESOLUCIÓN No.: 000688 (24 DE OCTUBRE DE 2012)</b>	<b>VERSIÓN: 01</b>

Que la ruta propuesta de manera provisional, especial y transitoria será operada por las empresas que tradicionalmente atendían ese mismo corredor, esto es, Transportes Piedecuesta S.A., Transportes Villa de San Carlos S.A., y Transportes San Juan S.A., para superar precisas situaciones de alteración del servicio público.

Que la empresa Transportes Piedecuesta S.A., cuenta con una capacidad transportadora disponible de tres (3) vehículos para ser utilizada en la nueva ruta, teniendo en cuenta que sus rutas autorizadas demandan una capacidad transportadora de 122 vehículos y el cumplimiento del compromiso de reducción de la sobreoferta de transporte adquirido con Metrolinea S.A. a través de la operadora Movilizamos S.A. lo deja con 125 vehículos, así:

RUTAS TRANSPORTES PIEDECUESTA S.A.	CAPACIDAD TRANSPORTADORA MÍNIMA	CAPACIDAD TRANSPORTADORA MÍNIMA
Ruta 25: BETANIA - CIUDAD VELENCIA	22	24
Ruta 35: BAHONDO - RINCON - REAL DE MINAS - UIS	29	32
Ruta 46: BRISAS DEL CAMPO - POBLADO - REAL DE MINAS - UIS	13	14
Ruta 47: MIRADOR DE ARENALES - POBLADO - RINCON - FLORIDABLANCA	13	14
Ruta 48: CENTROABASTOS - RINCON - FLORIDABLANCA	13	14
Ruta 49: KENNEDY - CAFÉ - CHIMITA - PALENQUE - ANILLO VIAL - CAÑAVERAL	22	24
<b>TOTAL</b>	<b>112</b>	<b>122</b>

Que la empresa Transportes Villa de San Carlos S.A. cuenta con capacidad transportadora disponible para ser utilizada en la nueva ruta como resultado de las modificaciones realizadas mediante la Resolución 000686 de 24 de octubre de 2012.

Que la empresa Transportes San Juan S.A., cuentan con capacidad transportadora disponible para ser utilizada en la nueva ruta, teniendo en cuenta que como resultado del proceso de Reestructuración, su capacidad transportadora fue distribuida de la siguiente manera:

- La capacidad transportadora disponible luego del proceso de reducción de la sobreoferta fue certificada por la empresa en 43 vehículos.
- Las capacidades transportadoras mínimas y máximas de sus rutas autorizadas en la Sub etapa II de la Fase I son:

RUTAS TRANSPORTES SAN JUAN	CAPACIDAD TRANSPORTADORA		
	MÍNIMA	MÁXIMA	DISPONIBLE
MIRADOR DE ARENALES - RINCON - PROVENZA - LA GALLERA	21	23	22
MIRADOR DE ARENALES - POBLADO - REAL DE MINAS – UIS	12	13	10

- El cumplimiento de la capacidad transportadora mínima en sus rutas deja una disponibilidad de 10 unidades.
- El cumplimiento de la capacidad transportadora máxima en sus rutas deja una disponibilidad de 7 unidades.

Que no existiendo impedimento legal,

	<b>PROCESO GESTIÓN TRANSPORTE</b>	CODIGO: STM-REG-024
	<b>RESOLUCIÓN No.: 000688 (24 DE OCTUBRE DE 2012)</b>	VERSIÓN: 01

**RESUELVE:**

**ARTÍCULO PRIMERO:** Autorizar de manera provisional y transitoria, y durante un periodo de cuatro (4) meses, el cual comenzará a regir a partir de la entrada en vigencia del presente acto; una (1) ruta en la modalidad de Servicio público de transporte colectivo de pasajeros en el radio de acción metropolitano a las empresas TRANSPORTES PIEDECUESTA S.A., TRANSPORTES VILLA DE SAN CARLOS S.A. Y TRANSPORTES SAN JUAN S.A. para que sea operada mediante el mecanismo de rotación con las siguientes características:

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

**CODIGO**

**50**



	<b>PROCESO GESTIÓN TRANSPORTE</b>	CODIGO: STM-REG-024
	<b>RESOLUCIÓN No.: 000688 (24 DE OCTUBRE DE 2012)</b>	VERSIÓN: 01

**PARÁGRAFO PRIMERO:** La composición de la capacidad transportadora de la ruta se establece manteniendo el porcentaje de participación que las tres empresas tenían durante la operación de la Sub etapa I de la Fase I de reestructuración, en el corredor Piedecuesta Bucaramanga en el radio de acción metropolitano, así:

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

**PARÁGRAFO SEGUNDO:** Para la operación de la presente ruta se permitirá el uso de vehículos clase Microbús, Bus y Buseta.

La reposición del parque automotor deberá hacerse por BUSETA de acuerdo con las equivalencias establecidas en el Decreto 170 de febrero 5 del 2001 y las normas que lo modifiquen, complementen o sustituyan.

**PARÁGRAFO TERCERO:** El nivel de servicio de las rutas reestructuradas se fija en BASICO.

**ARTÍCULO SEGUNDO:** Publicar en la página web de la entidad [www.amb.gov.co](http://www.amb.gov.co), las características, tiempos y especificaciones técnicas requeridas para la implementación del “*Cartel de ruta*” como elemento único de identificación del servicio público de transporte colectivo de pasajeros en el radio de acción metropolitano que cada vehículo destinado a la prestación de esta clase de servicio deberá portar.

**ARTICULO TERCERO:** Publicar en la página web de la entidad [www.amb.gov.co](http://www.amb.gov.co), la metodología, procedimiento y los formatos para la declaración trimestral que deberán realizar las empresas ante el Área Metropolitana de Bucaramanga, sobre el plan de rodamiento que implementarán con el fin de llevar a cabo el reporte de los planes de rodamiento para garantizar la operación de sus rutas con el mecanismo de rotación.

**ARTICULO CUARTO:** Las autoridades de transporte y tránsito, serán las encargadas de velar por el estricto cumplimiento de lo establecido en el presente acto administrativo.

**ARTICULO QUINTO:** En caso de infracción o incumplimiento de las disposiciones establecidas en la presente resolución, se sancionará de conforme las leyes que reglamentan la materia.

**ARTICULO SEXTO:** La presente Resolución entra a regir a partir de su ejecutoria.

**ARTICULO SEPTIMO:** Notificar personalmente la presente resolución en los términos de los artículos 67 y siguientes del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, a los Representantes Legales de las empresas Transportes

	<b>PROCESO GESTIÓN TRANSPORTE</b>	CODIGO: STM-REG-024
	<b>RESOLUCIÓN No.: 000688 (24 DE OCTUBRE DE 2012)</b>	VERSIÓN: 01

Piedecuesta S.A., Transportes Villa de San Carlos S.A. Y Transportes San Juan S.A.

**ARTICULO OCTAVO:** Contra el presente acto administrativo proceden los recursos de reposición y apelación de la vía gubernativa, de conformidad con lo señalado en el Artículo 74 y SS del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

#### **NOTIFIQUESE Y CUMPLASE**

Dada en Bucaramanga a los 24 días del mes de octubre de 2012

**ALDEMAR DIAZ SARMIENTO**

*Subdirector de Transporte*

*Proyectó Aspectos Técnicos:*  
*Proyectó Aspectos Jurídicos:*  
*Revisó:*

*Ing. Luis David Arévalo Duran-Asesor de Transporte Externo*  
*Abg. Nelly Patricia Marín Rodríguez – Prof. Univ. Área Jurídica STM*  
*Ing. Aldemar Díaz Sarmiento – Subdirector de Transporte*