ÁREA METROPOLITANA
DE BUCARAMANGA

www.amb.gov.co
Teléfono: 6444831
Correo: info@amb.gov.co
Bucaramanga, Santander, Colombia.

CIRCULAR No. xxx DE 2025

DE: SECRETARIA GENERAL AMB – ÁREA DE CONTRATACIÓN

PARA: SUBDIRECTORES, JEFES DE OFICINA Y PROFESIONALES DE LAS OFICINAS GESTORAS

ASUNTO: DIRECTRICES DE OBLIGATORIO CUMPLIMIENTO SOBRE LA APLICACIÓN DEL NUEVO MANUAL DE CONTRATACIÓN (RESOLUCIÓN No. 000224 DE 2025), EL ORDENAMIENTO CONSTITUCIONAL Y LEGAL EN LA ACTIVIDAD CONTRACTUAL.

FECHA: 12 DE NOVIEMBRE DE 2025

Cordial saludo,

El suscrito Secretario General del Área Metropolitana de Bucaramanga, en ejercicio de las facultades conferidas por el Manual de Funciones de la entidad, la Ley 489 de 1998 y en concordancia con el deber de dirección y coordinación administrativa consagrado en el artículo 209 de la Constitución Política, se permite impartir las siguientes instrucciones de carácter imperativo:

FUNDAMENTOS NORMATIVOS

1. Constitución Política: Artículos 2 y 209, sobre los fines esenciales del Estado y los principios de la función administrativa, especialmente la publicidad y la eficacia.
2. Ley 1437 de 2011 (CPACA): Artículo 3, numerales 11 y 12, respecto a los principios de eficacia y economía, instando a la optimización del uso del tiempo y los recursos.
3. Decreto Ley 019 de 2012: Artículo 223, que otorga plena validez probatoria a los expedientes electrónicos.
4. Resolución No. 000224 del 15 de agosto de 2025: "Por la cual se modifica el Manual de Contratación del Área Metropolitana de Bucaramanga", norma interna rectora que impone la transición definitiva hacia la gestión electrónica.

CONSIDERACIONES

La actividad contractual del Estado no es un fin en sí misma, sino un medio indispensable para el cumplimiento de los fines misionales de la entidad. La reciente actualización de nuestro Manual de Contratación marca un hito en la modernización institucional, incorporando mandatos de gestión 100% electrónica, transparencia reforzada y medidas anticorrupción alineadas con el Decreto 1600 de 2024.

Es imperativo recordar que la gestión documental y contractual no admite informalidades. El Consejo de Estado ha reiterado que la publicidad y la transparencia son principios que no se agotan con la simple publicación de avisos, sino que exigen la disponibilidad integral y oportuna de la información contractual en las plataformas oficiales del Estado.

LINEAMIENTOS

Con el fin de estandarizar la operación y mitigar riesgos jurídicos, se instruye a todas las Oficinas Gestoras:

Primero: Supremacía de la Gestión Electrónica. Conforme al artículo segundo de la Resolución 000224 de 2025, el expediente contractual principal es el alojado en la plataforma SECOP II. No se admitirá la gestión física paralela, salvo las excepciones taxativas del régimen de transición (Art. 6 ibidem). Todo documento soporte, estudio previo o acta debe nacer o ser digitalizado y cargado en esta plataforma.

Segundo: Expediente de Respaldo y Trazabilidad. Es deber funcional de cada Oficina Gestora mantener actualizado el expediente de respaldo en la plataforma BPM.Gov, garantizando la integridad y trazabilidad de la información, en armonía con las directrices de "Cero Papel" y Gobierno Digital. La omisión en la carga de documentos en BPM.Gov se considerará un incumplimiento de los deberes formales de supervisión y gestión.

Tercero: Aplicación del Bloque de Legalidad. La gestión contractual no se limita al diligenciamiento de formatos. Cada actuación debe estar sustentada en la jerarquía normativa vigente (Ley 80/93, Ley 1150/07, Decreto 1082/15). El desconocimiento del nuevo Manual de Contratación constituye una falta grave contra el deber de legalidad y el principio de responsabilidad.

El cumplimiento de estas directrices no es facultativo; es un imperativo legal para salvaguardar el patrimonio público y la moralidad administrativa.

Cordialmente,

Gerson Vega Vargas
Secretario General
Área Metropolitana de Bucaramanga

Proyectó: Diana Lucia Penagos Duarte – CPS AMB
Revisó: Ivonne Adriana Porras-Profesional Especializado AMB

ÁREA METROPOLITANA
DE BUCARAMANGA

www.amb.gov.co
Teléfono: 6444831
Correo: info@amb.gov.co
Bucaramanga, Santander, Colombia.

EL SUSCRITO SECRETARIO GENERAL DEL ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA

En ejercicio de las facultades legales, estatutarias y en respuesta al requerimiento de la Contraloría concerniente al estado de suscripción del Contrato de Encargo Fiduciario ordenado en el Artículo Cuarto del Acuerdo Metropolitano No. 011 de 2024, se permite:

CERTIFICAR

Que a la fecha de expedición del presente documento, el proceso de contratación del Encargo Fiduciario para la administración de los recursos del Factor de Calidad (FQ-TPC) se encuentra en ETAPA DE PLANEACIÓN Y ESTRUCTURACIÓN PRECONTRACTUAL, no habiéndose suscrito aún el contrato.

Esta situación administrativa obedece a razones estrictas de legalidad, planeación y responsabilidad fiscal, fundamentadas en los siguientes argumentos de hecho y de derecho que justifican la cronología de las actuaciones:

1. RAZONES DE DERECHO (Principio de Legalidad y Planeación): Si bien el Acuerdo Metropolitano 011 de 2024 ordena en su artículo cuarto la constitución de un encargo fiduciario , el mismo acuerdo, en su Artículo Sexto, facultó expresamente al Director para reglamentar las materias objeto del acuerdo.

Jurídicamente, era inviable abrir un proceso de selección o suscribir un contrato fiduciario sin que existiera previamente el acto administrativo reglamentario (actualmente en fase final de expedición) que definiera con certeza jurídica:

- La destinación específica de los porcentajes del componente tarifario.
- Los órganos de gobierno del patrimonio autónomo (Comité Fiduciario y Comité de Vigilancia), instancias creadas en la reglamentación.
- El procedimiento operativo de recaudo y giro que debe obligar a la fiduciaria.

Suscribir el contrato fiduciario *antes* de expedir la reglamentación habría implicado celebrar un negocio jurídico con objeto indeterminado, vulnerando el principio de planeación de la Ley 80 de 1993, toda vez que las obligaciones de la fiduciaria dependen enteramente del manual operativo definido en la Resolución reglamentaria.

2. RAZONES DE HECHO (Coordinación Técnica Interdisciplinaria): La estructuración de los pliegos de condiciones para seleccionar a la entidad fiduciaria requirió, como paso previo indispensable, la articulación técnica entre la Subdirección de Transporte y la Subdirección Administrativa y Financiera, además de los conceptos jurídicos de las personas expertas en la materia.

Fue necesario establecer primero, mediante mesas de trabajo técnicas que sustentan el proyecto de resolución, los lineamientos sobre cómo operarían los rendimientos financieros y los gastos de comisión fiduciaria, insumos sin los cuales era imposible definir el presupuesto oficial y el alcance técnico del futuro contrato fiduciario.

3. ESTADO ACTUAL: El Artículo Cuarto del proyecto de resolución reglamentaria (próximo a expedirse) establece explícitamente que: *"El Área Metropolitana de Bucaramanga a partir del presente acto administrativo dará inicio a los trámites administrativos y contractuales a que haya lugar a fin de disponer del contrato o encargo fiduciario"*.

En conclusión, la entidad no ha incurrido en omisión, sino que ha actuado bajo la prudencia administrativa, asegurando que primero exista el marco regulatorio (Acto Administrativo) que sirva de soporte jurídico para el posterior negocio contractual (Encargo Fiduciario).

Se expide la presente certificación a los veintiséis (26) días del mes de noviembre de 2025.

Gerson Vega Vargas
Secretario General
Área Metropolitana de Bucaramanga

Proyectó: Diana Lucia Penagos Duarte – CPS AMB

ÁREA METROPOLITANA
DE BUCARAMANGA

www.amb.gov.co
Teléfono: 6444831
Correo: info@amb.gov.co
Bucaramanga, Santander, Colombia.

EL SUSCRITO SECRETARIO GENERAL DEL ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA

En ejercicio de sus facultades legales y estatutarias, y en atención a la solicitud de certificación sobre el estado del acto administrativo reglamentario del Factor de Calidad (FQ-TPC),

CERTIFICA

Que, una vez verificada la trazabilidad administrativa y jurídica del proyecto de resolución *"Por medio de la cual se reglamenta el Acuerdo Metropolitano No. 011 del 23 de diciembre de 2024"*, el estado jurídico actual del trámite es el siguiente:

1. FASE DE PUBLICIDAD Y PARTICIPACIÓN (SURTIDA): En estricto cumplimiento del Numeral 8 del Artículo 8 de la Ley 1437 de 2011 (CPACA) y garantizando los principios de publicidad y participación ciudadana, el proyecto de acto administrativo fue publicado para comentarios de la ciudadanía y los interesados en la página web oficial del Área Metropolitana de Bucaramanga. Dicha publicación se surtió en el periodo comprendido entre el diecinueve (19) y el veintitrés (23) de mayo de 2025.

2. CONSOLIDACIÓN DE LA MATRIZ DE OBSERVACIONES (FINALIZADA): La Subdirección de Transporte Metropolitano, como dependencia técnica competente, procedió a consolidar, analizar y dar respuesta de fondo a las inquietudes y sugerencias presentadas por los interesados durante el término de publicación.

Estas actuaciones administrativas se encuentran debidamente sistematizadas en la "Matriz de Observaciones y Respuestas", documento técnico que, conforme a lo dispuesto en la parte motiva del proyecto de resolución, hace parte integral de los antecedentes administrativos del acto. Este procedimiento garantiza la transparencia y legitima la toma de decisiones frente a los gremios y la ciudadanía.

3. ESTADO ACTUAL (EN REVISIÓN FINAL PARA FIRMA): El acto administrativo se encuentra en su fase final de construcción y revisión jurídica. El texto definitivo ya incorpora:

- La definición de los mecanismos de control fiscal, social e institucional sobre los recursos.
- La creación del Comité de Vigilancia y el Comité Fiduciario para garantizar la correcta destinación de los recursos.
- La armonización con los principios de transparencia de la Ley 1712 de 2014 y el Estatuto Anticorrupción.

Por lo anterior, el proyecto de resolución está jurídicamente viabilizado y próximo a su expedición y numeración por parte del Director General.

Se expide la presente certificación a los veintiséis (26) días del mes de noviembre de 2025.

Gerson Vega Vargas
Secretario General
Área Metropolitana de Bucaramanga

Proyectó: Diana Lucia Penagos Duarte – CPS AMB

ÁREA METROPOLITANA
DE BUCARAMANGA

www.amb.gov.co
Teléfono: 6444831
Correo: info@amb.gov.co
Bucaramanga, Santander, Colombia.

CIRCULAR No. xxx DE 2025

DE: SECRETARIA GENERAL AMB – ÁREA DE CONTRATACIÓN

PARA: SUBDIRECTORES, JEFES DE OFICINA Y PROFESIONALES DE LAS OFICINAS GESTORAS

ASUNTO: OBLIGATORIEDAD EN LA PRESENTACIÓN DE NECESIDADES, PRINCIPIO DE PLANEACIÓN Y ADVERTENCIA SOBRE CONSECUENCIAS SANCIONATORIAS.

FECHA: 27 NOV DE NOVIEMBRE DE 2025

Cordial saludo,

El Principio de Planeación, elevado a rango de principio rector por la jurisprudencia reiterada del Consejo de Estado y la Corte Constitucional (Sentencia C-300 de 2012), impone a las entidades estatales el deber ineludible de identificar, priorizar y estructurar sus necesidades con la debida antelación a la ejecución presupuestal.

CONSIDERACIONES JURÍDICAS

La Ley 1474 de 2011 (Estatuto Anticorrupción) y la Ley 1952 de 2019 (Código General Disciplinario) tipifican como falta gravísima el participar en la etapa precontractual o en la actividad contractual con desconocimiento de los principios que regulan la contratación estatal.

En atención a la modificación del Manual de Contratación mediante la Resolución No. 000224 de 2025, y con el fin de blindar a la entidad frente a riesgos de gestión fiscal, disciplinaria y penal, se instruye de manera perentoria:

LINEAMIENTOS

Primero: Deber de Presentación de Necesidades. Es obligación ineludible de cada Oficina Gestora presentar ante el Comité de Contratación (o ante la instancia competente según la cuantía) la estructuración oportuna de sus necesidades de contratación. La omisión en este deber, que derive en la figura de "urgencia manifiesta" por negligencia, falta de previsión o improvisación, constituye una falta gravísima sancionable disciplinariamente.

Segundo: Prohibición de Fraccionamiento. Se reitera la prohibición absoluta de fraccionar contratos para eludir los procedimientos de selección objetiva o las competencias de aprobación del Comité de

www.amb.gov.co
Teléfono: 6444831
Correo: info@amb.gov.co
Bucaramanga, Santander, Colombia.

Contratación. Esta práctica contraviene los principios de transparencia y selección objetiva (Art. 24, Ley 80 de 1993) y será puesta en conocimiento de la Oficina de Control Interno Disciplinario de manera inmediata al ser detectada.

Tercero: Consecuencias Sancionatorias. Se advierte que el incumplimiento injustificado de los lineamientos del Manual de Contratación, la Ley y la Constitución, no solo afecta el indicador de gestión de la entidad, sino que activa la responsabilidad personal del servidor público en tres frentes:

- Responsabilidad Disciplinaria: Por incumplimiento de deberes funcionales y violación de normas.
- Responsabilidad Fiscal: Por gestión antieconómica o ineficaz que cause detrimento al patrimonio público (Ley 610 de 2000).
- Responsabilidad Penal: Por celebración de contratos sin cumplimiento de requisitos legales esenciales (Art. 410 C.P.).

Hago un llamado a la diligencia, la ética pública y al rigor jurídico. La gestión contractual del AMB debe ser ejemplo de transparencia y eficiencia en la región.

Cordialmente,

Gerson Vega Vargas
Secretario General
Área Metropolitana de Bucaramanga

Proyectó: Diana Lucia Penagos Duarte – CPS AMB
Revisó: Ivonne Adriana Porras-Profesional Especializado AMB

ÁREA METROPOLITANA
DE BUCARAMANGA

www.amb.gov.co
Teléfono: 6444831
Correo: info@amb.gov.co
Bucaramanga, Santander, Colombia.

CIRCULAR No. xxx DE 2025

DE: SECRETARIA GENERAL AMB – ÁREA DE CONTRATACIÓN

PARA: SUBDIRECTORES, JEFES DE OFICINA Y PROFESIONALES DE LAS OFICINAS GESTORAS

ASUNTO: RIGOR TÉCNICO, CUMPLIMIENTO DE PLAZOS Y COMPLETITUD EN LA PRESENTACIÓN DE DOCUMENTOS ANTE EL COMITÉ DE CONTRATACIÓN.

FECHA: 27 NOV DE NOVIEMBRE DE 2025

Respectados Doctores,

En mi calidad de Secretario General, y con el propósito de optimizar la operatividad del Comité de Contratación como instancia asesora y decisoria, me permito recordarles la importancia capital de observar los principios de Economía(Art. 25, Ley 80 de 1993) y Eficacia (Art. 3, CPACA) en la tramitación de los asuntos contractuales.

FUNDAMENTOS JURÍDICOS

La jurisprudencia del Consejo de Estado, Sección Tercera, ha sido enfática en señalar que la improvisación, la falta de completitud en los estudios previos y la deficiencia en la estructuración técnica vician la actividad contractual y pueden derivar en nulidades absolutas (Sentencia Rad. 25.426).

Asimismo, el artículo 2.2.1.1.2.1.1 del Decreto 1082 de 2015 exige que los estudios y documentos previos contengan, de manera clara y suficiente, la descripción de la necesidad, el objeto, las especificaciones técnicas y el análisis del sector.

DIRECTRICES

Para los trámites que requieran concepto o aprobación del Comité de Contratación, y en especial observancia de las nuevas competencias fijadas en el Manual de Contratación 2025 (Resolución 000224), se exige:

Primero: Completitud de los Insumos. No se someterán a consideración del Comité solicitudes que carezcan de los soportes técnicos, jurídicos y financieros completos. Los Estudios Previos, Análisis del Sector y Matrices de Riesgo deben estar debidamente proyectados, revisados y cargados en las

www.amb.gov.co
Teléfono: 6444831
Correo: info@amb.gov.co
Bucaramanga, Santander, Colombia.

plataformas correspondientes (SECOP II / BPM.Gov) antes de la sesión. El Comité no es un escenario para subsanar deficiencias estructurales de planeación que son responsabilidad exclusiva de la Oficina Gestora.

Segundo: Rigor en los Plazos de Radicación. La Secretaría Técnica del Comité tiene la instrucción precisa de no incluir en el orden del día aquellos temas cuyos documentos soporte no hayan sido radicados con la antelación estipulada en el reglamento interno. El incumplimiento de estos términos afecta la programación del Plan Anual de Adquisiciones y dilata injustificadamente la satisfacción de las necesidades de la entidad, conducta contraria al principio de celeridad (Art. 209 C.P.).

Tercero: Calidad Técnica y Actualización. Los documentos deben reflejar un análisis profundo de la necesidad actual. Se prohíbe el uso de transcripciones literales de años anteriores sin la debida actualización de precios de mercado, análisis del sector y normatividad vigente. Esto es esencial para dar cumplimiento a las nuevas medidas de transparencia y prevención de la corrupción adoptadas en el capítulo VI del nuevo Manual.

La eficiencia de la administración depende de la calidad de los insumos que ustedes aportan. Agradezco su compromiso con la excelencia.

Cordialmente,

Gerson Vega Vargas
Secretario General
Área Metropolitana de Bucaramanga

Proyectó: Diana Lucia Penagos Duarte – CPS AMB
Revisó: Ivonne Adriana Porras-Profesional Especializado AMB

"Por medio de la cual se reglamenta el Acuerdo Metropolitano No. 011 del 23 de diciembre de 2024, mediante el cual se incorporó el Componente Tarifario denominado "Factor de Calidad FQ-TPC" en el SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR COLECTIVO METROPOLITANO, controlado y vigilado por el área metropolitana de Bucaramanga"

EL DIRECTOR DEL ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA,

En uso de las atribuciones que le confiere la Ley 1625 de 2013 y de conformidad con las leyes 86 de 1989, 105 de 1993, 336 de 1996, 1753 de 2015, el Decreto 1079 de 2015, los Acuerdos Metropolitanos 011 de 2015, 030 de 2017, 004 y 006 de 2018, 006 de 2019 y en particular el artículo sexto del Acuerdo Metropolitano 011 del 23 de diciembre de 2024 y las políticas de transporte colectivo y masivo adoptadas por el Área Metropolitana de Bucaramanga y,

CONSIDERANDO:

1. Que el artículo segundo de la Constitución Política de Colombia, determina que son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución, por ello las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, bienes, creencias, y demás derechos y libertades...y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares; además que los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado y por tanto es deber del Estado asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional
2. Que de conformidad con el artículo 3 de la Ley 105 de 1993, son principios del transporte público: 1) el acceso al transporte público implicando, que el usuario pueda transportarse a través del medio y modo que escoja en buenas condiciones de acceso, comodidad, calidad y seguridad, sean informados sobre los medios y modos de transporte que le son ofrecidos y las formas de su utilización, que las autoridades competentes diseñen y ejecuten políticas dirigidas a fomentar el uso de los medios de transporte, racionalizando los equipos apropiados de acuerdo con la demanda y propendiendo por el uso de medios de transporte masivo, Que el diseño de la infraestructura de transporte, así como en la provisión de los servicios de transporte público de pasajeros, las autoridades competentes promuevan el establecimiento de las condiciones para su uso por los discapacitados físicos, sensoriales y psíquicos; 2) el carácter de servicio público del transporte, en donde se destaca la existencia de un servicio básico de transporte que sea accesible a todos los usuarios; 3) De la colaboración entre entidades; 4) De la participación ciudadana; 5) De las rutas para el servicio público de transporte de pasajeros; 6) De la libertad de empresa; 7) De los permisos o contratos de concesión; 8) Del transporte intermodal; y 9) De los subsidios a determinados usuarios.
3. Que en desarrollo del artículo 3 de la Ley 336 de 1996, la Autoridad de Transporte Metropolitana exigirá y verificará las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas para garantizar a los habitantes de los Municipios de Floridablanca, Girón, Piedecuesta y Bucaramanga, este último como municipio núcleo, la eficiente prestación del servicio básico y de los demás niveles que se establezcan al interior de cada modo, dándole la prioridad a la utilización de medios de transporte masivo.
4. Que el artículo 5 de la citada Ley señala que el servicio público de transporte es esencial se encuentra bajo la regulación del Estado, adicionalmente y respecto de la posición establecida en la Ley, la Honorable Corte Constitucional en sentencia C-033 de 2014 manifesto: "Resulta pertinente recordar que acorde con la jurisprudencia de la Corte: *"EL carácter esencial de un servicio público se predica, cuando las actividades que lo conforman contribuyen de modo directo y concreto a la protección de bienes o a la satisfacción de intereses o a la realización de valores, ligados con el respeto, vigencia, ejercicio y efectividad de los derechos y libertades fundamentales. Ello es así, en razón de la preminencia* (sic) *que se reconoce a los derechos fundamentales de la persona y de las garantías dispuestas para su amparo, con el fin de asegurar su respeto y efectividad".*

Así, el transporte público comporta un carácter esencial al permitir materializar y ejercer libertades fundamentales como la de locomoción, al tiempo que facilita la satisfacción de intereses de distintos órdenes, incluido el ejercicio de actividades de diversa clase que permiten desarrollar la vida en sociedad, el bienestar común y la economía en particular."

Con formato: Sangría: Izquierda: 0,63 cm, Sin viñetas ni numeración

Dio formato: Fuente: 10 pto

5. Que mediante los Acuerdos Metropolitanos No. 009 del 24 de octubre de 2001, por medio de la cual se constituyó y organizó la Autoridad Única de Transporte Metropolitano, encomendándole las funciones a ejercer como Autoridad de Transporte Metropolitano para los municipios de Bucaramanga, Floridablanca, Girón y Piedecuesta y 008 del 11 de junio de 2003 a través del cual se aclaró el Acuerdo No. 009 del 24 de octubre de 2001, y constituyó, organizó y reglamentó la Autoridad de Transporte Masivo Metropolitano,
6. Que mediante el Acuerdo Metropolitano 004 de 2018, se declaró como Hecho Metropolitano el impacto que produce la conurbación en la prestación del Servicio Público de Transporte en sus diferentes modos de transporte, por lo que se hace necesaria su organización, control y vigilancia a nivel metropolitano en procura de garantizar al usuario una acceso al servicio en condiciones de calidad, economía, eficiencia, comodidad, oportunidad y seguridad; por lo que se dispuso atribuir a la Junta Metropolitana las facultades de orientación de la planeación, regulación, control y vigilancia de la actividad transportadora del Área Metropolitana de Bucaramanga.
7. Que de conformidad con los literales n) y p) del artículo 7 de la Ley 1625 de 2013, son funciones del Área Metropolitana de Bucaramanga entre otras las de: "*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 y 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, entre otras*"
8. Que el numeral 2 del literal e del artículo 20 de la Ley 1625 de 2013, dispone como funciones de la Junta Metropolitana en materia de transporte la de "*Fijar las tarifas del servicio de transporte público de acuerdo a su competencia*".
9. Que la prestación del servicio público de transporte metropolitano distrital y/o municipal es regulada, dada la connotación de esencial por ser un servicio básico. La autoridad competente definirá previamente las condiciones de prestación del servicio, de acuerdo con lo establecido en el artículo 2.2.1.1.1.2. del Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte 1079 de 2015.
10. Que mediante Acuerdo Metropolitano No. 011 de 2017 se establece como instrumento de planificación en materia de transporte metropolitano, la integración física, operacional y tarifaria del Transporte Público Colectivo y el Sistema Integrado de Transporte Masivo del Área Metropolitana de Bucaramanga.
11. Que mediante Acuerdo Metropolitano No. 030 de 2017 se ordena la integración del Transporte Público Colectivo al Sistema Integrado de Transporte Masivo del Área Metropolitana de Bucaramanga
12. Que mediante Acuerdo Metropolitano 008 de 25 de diciembre de 2023, se declaró como proyecto de importancia estratégica el Sistema Integrado de Transporte Público Metropolitano -SITME, adoptado a través de la Resolución No. 000284 del 15 de junio de 2023
13. Que el artículo 2.2.1.1.2.1. del Decreto 1079 de 2015 establece que son autoridades competentes entre otras "en la jurisdicción de área metropolitana constituida de conformidad con la ley. La autoridad única de transporte metropolitano o los alcaldes respectivos en forma conjunta, coordinada y concertada (…)".
14. Que la Junta Metropolitana del Área Metropolitana de Bucaramanga mediante Acuerdo Metropolitano 006 del 29 de junio de 2023, Declaro como hecho metropolitano la movilidad sostenible y el transporte público, acordando entre otras cosas en su artículo Décimo Sexto dispuso "*El Área Metropolitana de Bucaramanga, en su calidad de autoridad competente de transporte, implementará y adoptará, como parte del proceso de integración de los servicios públicos de transporten Masivo, colectivo, mixto e individual, con base en los resultados de los estudios de estructuración técnica, legal y financiera el sistema de recaudo centralizado, entendido como el conjunto de servicios, software, hardware, demás mecanismos de control centralizados*

e integrados a dicho sistema, que permite efectuar la operación de recaudo centralizado a través del pago electrónico y en efectivo validado por medios electrónicos, y los sistemas de compensación entre operadores, que serán administrados a través de un patrimonio autónomo o cualquier otro esquema de administración de recursos autorizado y administrado por una entidad vigilada por la Superintendencia Financiera de Colombia, constituido por el agente recaudador. El sistema de recaudo centralizado deberá contar con condiciones técnicas, operativas, de seguridad y de interoperabilidad, y las demás que sean aplicables en la reglamentación que al efecto expida el Gobierno Nacional. La Subdirección de Transporte Metropolitano tiene la función de planear, diseñar, ejecutar y exigir las condiciones necesarias para la eficiente, segura, adecuada prestación del servicio del sistema de recaudo centralizado para el sistema integrado de transporte público y sistemas complementarios, así como ejercer la inspección, vigilancia, control, evaluación y seguimiento".

15. Que la Ley 336 de 1996, por la cual se adopta el Estatuto Nacional de Transporte, en su artículo 29 establece que le corresponde al Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte, fijar los criterios generales para el cálculo de la tarifa del servicio del transporte.

16. Que en el artículo 30 de la misma Ley, establece que: "De conformidad con lo dispuesto en el artículo anterior, las autoridades competentes, según el caso, elaborarán los estudios de costos que servirán de base para el establecimiento de las tarifas…".

17. Que el Ministerio del Transporte mediante la Resolución 4350 de 1998, "Por la cual se establece la metodología para la elaboración de los estudios de costos que sirven de base para la fijación de las tarifas del transporte público municipal, distrital y/o metropolitano de pasajeros y/o mixto" , estableció mediante la Resolución 4350 de 1998 establece metodología para la elaboración de los estudios de costos del transporte público. Resolución que fue modificada mediante la Resolución 392 de 1999, *"Por la cual se modifica la Resolución 4350 del 31 de diciembre de 1998, que establece la metodología para la elaboración de los estudios de costos que sirven de base para la fijación de las tarifas del transporte público municipal, distrital y/o metropolitano de pasajeros y/o mixto"*. Que la Resolución 4350 de 1998, en el : artículo primero, indica que: "En concordancia con lo establecido en el Decreto Ley 80 de 1987 y el Decreto 2660 de 1998, las autoridades municipales, distritales y/o metropolitanas competentes, elaborarán los estudios de costos del transporte público dentro de su jurisdicción, los cuales servirán de base para fijar las tarifas que se cobrarán a los usuarios para cada clase de vehículo y en los diferentes niveles de servicio". (Subraya fuera del original)

Dio formato: Fuente: Cursiva

Dio formato: Fuente: Cursiva

18. Que la precitada Resolución, establece la estructura de costos, fuentes de información de precios, rendimiento y frecuencia de insumos a tener en cuenta para el cálculo de la tarifa y en su artículo 4° establece que: "*Las autoridades competentes en la determinación de los costos y las tarifas podrán utilizar adicionalmente otros factores de cálculo que contemplen la calidad del servicio en materia de seguridad, comodidad y operación, siempre y cuando estos factores formen parte del sistema de transporte y estén debidamente justificados técnica y económicamente*". (subraya y negrilla fuera del original)

19. Que la Junta Metropolitana del Área Metropolitana de Bucaramanga expidió el Acuerdo Metropolitano 011 del 23 de diciembre de 2024 "*Por medio del cual se incorpora un componente a la tarifa del Transporte Público Colectivo controlado y vigilado por el AMB denominado factor de calidad FQ-TPC*", con el fin de contribuir al fortalecimiento de las capacidades operativas y administrativas de la autoridad de transporte para al correcto ejercicio de las facultades de inspección, vigilancia y control de la prestación del servicio, en los términos del numeral 2 del artículo 3 de la Ley 105 de 1993 para su adecuada prestación en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad, a través de la identificación y definición de los elementos que constituyen la calidad del servicio, estableciendo un sistema de monitoreo continuo que permita evaluar el impacto del factor de calidad en la satisfacción del usuario y la sostenibilidad financiera del sistema e impulsar el fortalecimiento tecnológico requerido por la flota operativa del Transporte Público Colectivo TPC, para la articulación de los sistemas electrónicos de recaudo centralizado, de gestión y control de flota y de generación de información y que los estudios técnicos que soportan la definición del Factor de Calidad FQ -TPC, identifican y definen los elementos que constituyen la calidad del servicio en el transporte público, estableciendo indicadores cuantificables que permitan su valoración, requiriéndose un sistema de

monitoreo continuo que permita evaluar el impacto del factor de calidad en la satisfacción del usuario y la sostenibilidad financiera del sistema

20. Que el Acuerdo Metropolitano determinó que hasta tanto no se implemente el recaudo unificado para la liquidación de aportes, las empresas deberán acoger la demanda establecida y/o determinada por la entidad "*Área Metropolitana de Bucaramanga*".

21. Que el artículo segundo del precitado acuerdo metropolitano determinó que la obligación del recaudo de los recursos que son parte de la tarifa del Transporte Público Colectivo denominado Factor de Calidad FQ - TPC, le corresponde efectuarlo a las Empresas y Cooperativas legalmente habilitadas para la prestación del servicio de Transporte Público Colectivo controladas y vigiladas por el AMB, quienes deberán consignarlos en el instrumento financiero destinado por el Área Metropolitana de Bucaramanga, o quien ésta delegue o convenga para tal efecto.

22. Que en el artículo séptimo del Acuerdo Metropolitano 011 de 2024 se establece que será el Área Metropolitana de Bucaramanga, como autoridad de transporte a través de la Subdirección de Transporte y la Subdirección Administrativa y Financiera, quien ejercerá la vigilancia y control sobre las obligaciones de recaudo y consignación de los recursos de tarifa concernientes al Factor de Calidad FQ - TPC, así mismo refiere que en caso de incumplimiento, de las obligaciones a cargo de las empresas y cooperativas de transporte público colectivo de rango de acción metropolitano encargadas de realizar el recaudo, se iniciarán las actuaciones administrativas pertinentes y necesarias para lograr el cumplimiento de los fines allí plasmados.

23. Que la Subdirección de Transporte llevó a cabo la actualización de la estructura de costos que sirve de base a la definición de la tarifa al usuario del transporte público formal específicamente en la modalidad de Transporte Público Colectivo TPC, contemplando dentro de su componente técnico la estimación del valor del factor de ajuste a la tarifa. Este componente contribuirá al fortalecimiento de las capacidades operativas y administrativas de la autoridad de transporte, facilitando así el ejercicio efectivo de sus facultades de inspección, vigilancia y control, además contempla el fortalecimiento tecnológico de la flota operativa del Transporte Público Colectivo TPC, asegurando una mejora continua integral en la prestación del servicio

24. Que el ESTUDIO TÉCNICO DE SOPORTE PARA LA INCORPORACIÓN DE UN FACTOR DE CALIDAD A LA TARIFA DEL TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO TPC tiene como Justificación "*que el Transporte Público Colectivo TPC a partir del mes de octubre del año 2022 se ha venido constituyendo en la alternativa para garantizar la continuidad de la oferta de servicios a cargo del Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM, haciendo uso de las figuras de complementariedad y de integración que permiten disponer de flota operativa del colectivo para la recuperación de servicios de la modalidad de transporte masivo o articular la oferta de servicios del Transporte Público Colectivo TPC con la del sistema. Sin embargo, su operación como sistema se encuentra fundamentada en la posibilidad de garantizar la implementación de herramientas tecnológicas que faciliten la gestión y el control de la flota operativa, así como la articulación de los mecanismos de pago de las dos modalidades de transporte. Al respecto a las evaluaciones realizadas por el Ente Gestor Metrolínea S.A. a las condiciones de operación del Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM, sus servicios complementarios y los servicios articulados del Transporte Público Colectivo TPC; dan cuenta de la necesidad de contar con las plataformas tecnológicas que soporten su operación. En este sentido la autorización desde la suscripción de acuerdos comerciales entre el Ente Gestor y las empresas del Transporte Público Colectivo TPC, ha quedado supeditada a la incorporación de herramientas tecnológicas de la flota del Transporte Público Colectivo TPC, en un proceso que inició a partir del primero de septiembre de 2024 con la autorización de los acuerdos comerciales que en la actualidad dan soporte a los servicios ofrecidos por el Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM*".

25. Que el ESTUDIO TÉCNICO DE SOPORTE PARA LA INCORPORACIÓN DE UN FACTOR DE CALIDAD A LA TARIFA DEL TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO TPC sustentó la estimación de los aportes en el valor promedio de pasajeros movilizados por vehículo al mes conforme a las siguientes consideraciones:

La determinación de la estructura de costos de la canasta de transporte de la modalidad de Transporte Público Colectivo TPC para la vigencia 2025 un fue soportada en la información reportada por las empresas autorizadas

Eliminó: l

en la modalidad sobre los costos variables, directos y de recuperación de capital y de los datos de pasajeros movilizados o demanda atendida por cada uno de sus servicios.

Las empresas Unitransa S.A., Transcolombia S.A., Cotrander, Transportes Girón S.A., Transportes Piedecuesta S.A. y la empresa Metropolitana de Servicios S.A. en las mesas de trabajo adelantadas para la revisión de la estructura de costos de la tarifa al usuario para la vigencia 2025; representando un 79% de la totalidad de la flota autoriza en la modalidad, reportaron un aproximado valor promedio aproximado de 6000 usuarios por vehículo por mes, como soporte para la definición de la tarifa piso y la un tarifa techo para la vigencia 2025 del Transporte Público Colectivo TPC

Las empresas citadas, mediante CR-17431 de fecha 10 de diciembre de 2024 presentaron una cifra de 6210 pasajeros promedio por vehículo al mes para el sustento de la tarifa piso y una cifra de 6528 pasajeros promedio mes por vehículo para la tarifa techo

la evaluación de alternativas diferentes a la validación de la demanda establecida en el estudio que sirvió de soporte para la determinación de la tarifa al usuario para la vigencia 2025, contempló la posibilidad de acoger los pasajeros reportados mes a mes por las empresas del Transporte Público Colectivo TPC; pudiendo establecer que dichos reportes no se sustentan en mecanismos de conteo de usuarios que puedan ser sujeto de verificación o de validación por parte de la autoridad de transporte y en cambio sí suponen unas diferencias bastante marcadas con lo declarado en el marco de la definición de la tarifa para la vigencia 2025.

ITEM	ENE	FEB	MAR	ABR	TOTAL
FC-TPC	$ 528.600.000	$ 518.400.000	$ 518.400.000	$ 493.200.000	$ 2.058.600.000
PAS REPORTADOS	$ 329.378.600	$ 360.173.200	$ 344.300.500	$ 273.433.600	$ 1.307.285.900
DIFERENCIA	$ 199.221.400	$ 158.226.800	$ 174.099.500	$ 219.766.400	$ 751.314.100
%	38%	31%	34%	45%	36%

El comparativo presentado en la tabla anterior da cuenta de un desfase de más de 750.000.000 entre las 2 alternativas, sólo en los primeros 4 meses del año

Las diferencias ya evidenciadas entre los reportes de pasajeros movilizados presentados por las empresas del Transporte Público Colectivo TPC a lo largo del 2024 y las que empiezan a registrarse durante los primeros meses de la vigencia 2025, hace necesaria la redefinición de los criterios que sirvieron de fundamento para la formulación del esquema de tarifas diferenciales del Transporte Público Colectivo TPC

La alternativa sustentada en la posibilidad de acoger los pasajeros reportados mes a mes por las empresas del Transporte Público Colectivo TPC supone tomar como punto de partida los valores de pasajeros reportados por las empresas e inmediatamente dar inicio a un proceso de toma de información que permitiera en el muy corto plazo, y a falta de un sistema electrónico de recaudo centralizado, realizar el ajuste. La metodología para esta calibración debe garantizar la verificación de la totalidad de las rutas autorizadas al Transporte Público Colectivo TPC (*54 según el esquema unificado de rutas*), en los términos definidos en el estudio técnico que sirvió de soporte a la autorización de la aplicación del factor tarifario.

26. Que el procedimiento acogido para la determinación de los aportes resultado de la aplicación del Factor de Calidad FQ-TPC, debe contemplar la posibilidad de controvertir la demanda asumida para la determinación de los aportes en la medida en la que se cuente con mecanismos de conteo de pasajeros verificables y

auditables por la autoridad de transporte o una vez se cuente con el sistema electrónico de recaudo centralizado; promoviendo, a partir de este interés, el fortalecimiento tecnológico de la modalidad

27. Que se hace necesario avanzar en la consolidación de la modernización del sistema de Transporte Público Metropolitano a través de la implementación de ayudas tecnológicas para optimizar, programar y realizar seguimiento a las rutas, permitiendo el control y la regulación adecuada de la flota, garantizando mecanismos adecuados para la planeación, regulación, control y vigilancia de la prestación del servicio público de transporte metropolitano respondiendo a las necesidades de movilización de los usuarios de conformidad con la normatividad legal vigente, a partir del fortalecimiento de las capacidades tecnológicas de la Autoridad de Transporte y de la implementación tecnológica de la flota operativa, con miras a continuar con la implementación inicial de la articulación del Transporte Público Colectivo - TPC y el Sistema de Transporte Masivo -SITM siendo este último la columna vertebral del Sistema Integrado de Transporte Público Metropolitano -SITME

28. Que pese a la finalización de los contratos de concesión para la operación suscritos con la Operadora de Transporte Masivo Movilizamos S.A. y Metrocinco Plus S.A., Metrolínea S.A. cuenta con la plataforma tecnológica que garantiza el funcionamiento del Sistema de gestión y control de flota – SGCF y del sistema electrónico de recaudo centralizado requeridos para garantizar la articulación operativa y tarifaria de las alternativas de complementariedad y/o integración con el Transporte Público Colectivo TPC

29. En los casos en que las empresas prestadoras del servicio público de transporte colectivo – TPC- haya dispuesto de vehículos o flota para articularse con el Sistema Integrado de Transporte Masivo - SITM bajo la figura técnica de COMPLEMENTARIEDAD y/o INTEGRACIÓN, dichos equipos no serán incluidos en la estimación de los aportes de los recursos provenientes de la aplicación del Factor de Calidad FQ - TPC, siempre que cuenten con los sistemas de gestión y control de flota – SGCF y de c que hacen parte de la plataforma - RCC que brinda soporte a la operación del Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM . En todo caso las empresas transportadoras podrán acreditar estos sistemas a través de otro operador tecnológico, siempre que garantice su interoperabilidad con la plataforma del sistema

30. Que la destinación de los recursos económicos provenientes de la aplicación del Factor de Calidad FQ-TPC, conforme a lo dispuesto por el Acuerdo Metropolitano Nro. 001 de 2024, deben garantizar el fortalecimiento tecnológico requerido para la articulación de los sistemas de gestión y control de flota y de recaudo centralizado orden la correcta articulación del sistema de transporte público, debe tener en cuenta las siguientes consideraciones:

Se debe garantizar el correcto ejercicio de las facultades de inspección, vigilancia y control a cargo de la autoridad de transporte

El impulso del fortalecimiento tecnológico requerido por la flota operativa

Costos de la puesta en operación de la herramienta tecnológica que garantice el control y gestión de la flota y de la unificación del medio electrónico de pago del sistema de transporte público

De ser posible, la destinación de recursos para el componente tecnológico que se requiere instalar en la flota, es necesario establecer los porcentajes y tiempos que garanticen la entrada en operación de los dos componentes (plataforma central y equipos instalados en la flota). Algunos factores a considerar a partir del recurso disponible como resultado de la implementación del componente de Factor de Calidad FQ-TPC, serían los costos del servicio de plataforma RCC (o cualquier otra alternativa que haya sido contemplada por el equipo de contingencia), los tiempos requeridos por el TPC para los diferentes niveles de fortalecimiento tecnológico concediendo prioridad al sistema de gestión y control de flota SGCF, tiempos requeridos para garantizar la entrada en operación simultánea de la plataforma y los equipos instalados en flota

Evaluación de la posibilidad de uso de la plataforma tecnológica del Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM vrs. Otras alternativas.

Gradualidad en la exigencia de componente tecnológico en servicios complementarios del Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM

Gradualidad en la exigencia de componente tecnológico para el Transporte Público Colectivo TPC

31. Que la Junta Metropolitana del Área Metropolitana de Bucaramanga a través del Acuerdo Metropolitano 014 del 27 de diciembre de 2024 adoptó la tarifa en la modalidad de servicio público de transporte colectivo de pasajeros controlado y vigilado por el AMB, para la vigencia 2025 en la que se fijó como Factor de Calidad FQ - TPC un porcentaje de la tarifa piso del 3,7% equivalente a cien ($100) pesos m/cte y de 3,0, equivalente a cien ($100) pesos m/cte en la tarifa techo . por cada pasajero movilizado.

32. Que las empresas habilitadas en la modalidad de Transporte Público Colectivo TPC, controladas y vigiladas por el Área Metropolitana de Bucaramanga AMB, tienen a su cargo el recaudo de los recursos provenientes de la aplicación del Factor de Calidad FQ - TPC, incorporado a la tarifa del Transporte Público Colectivo TPC, que para la vigencia 2025 fue definida mediante Acuerdo Metropolitano No. 014 de 2024 , el cual entró en vigencia a partir del 01 de enero de 2025 y en adelante el acuerdo metropolitano mediante el cual se autorice la tarifa del Transporte Público Colectivo TPC

33. Que el Artículo Sexto del Acuerdo Metropolitano 011 de 2024 dispuso facultar al Director del Área Metropolitana de Bucaramanga para que regule las materias concernientes al Factor de Calidad FQ - TPC, en virtud del numeral 1° del artículo 25 de la Ley 1625 de 2013.

34. Que el presente Acto Administrativo fue publicado para comentarios a solicitud de la Subdirección de Transporte Metropolitano, desde el diecinueve al veintitrés (23) de mayo de 2025, en la página web del Área Metropolitana de Bucaramanga y que sobre el mismo no se presentaron comentarios / se presentaron comentarios que fueron analizados, tenidos en cuenta y contestados por parte de la Subdirección de Transporte Metropolitano, por lo que habiéndose surtido el trámite de publicidad que exige el numeral 8 del artículo 8 de la Ley 1437 de 2011, se procede a su expedición.

Que, en mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO. OBJETO. El presente acto administrativo tiene por objeto reglamentar el procedimiento para el recaudo, manejo, administración y uso de los recursos económicos provenientes del Factor de Calidad del Transporte Público Colectivo FQ-TPC.

Estos recursos estarán destinados al fortalecimiento operativo, administrativo y tecnológico de la autoridad de transporte, con el propósito de garantizar el adecuado ejercicio de sus funciones de inspección, vigilancia y control, así como la prestación continua, eficiente, segura y con cobertura adecuada del servicio de transporte público.

Dichos recursos financiarán, de manera enunciativa:

a) La implementación, consolidación y operación de las herramientas tecnológicas que den soporte al Sistema de Gestión y Control de Flota (SGCF), al Sistema de Recaudo Electrónico Centralizado (SREC) y al Sistema de Información al Usuario (SIU).

b) La adquisición de bienes y servicios (tales como plataformas de gestión, equipos de cómputo, mobiliario, papelería, y el cubrimiento de gastos operativos y administrativos como arrendamientos, entre otros) que sean necesarios para el fortalecimiento de la autoridad de transporte, indispensables para el adecuado ejercicio de sus funciones de inspección, vigilancia y control.

ARTÍCULO SEGUNDO. RECAUDO. Las empresas o cooperativas habilitadas para prestar el servicio de transporte público colectivo -TPC, vigiladas y controladas por el Área Metropolitana de Bucaramanga, recaudarán los recursos económicos provenientes del Factor de Calidad FQ- TPC.

Parágrafo primero. Las Empresas y Cooperativas legalmente habilitadas para la prestación del servicio de Transporte Público Colectivo controladas y vigiladas por el AMB, deberán consignar **mensualmente** los recursos económicos provenientes del Factor de Calidad FQ- TPC, exclusivamente en el encargo fiduciario establecido por el Área Metropolitana de Bucaramanga AMB para tal fin.

ARTÍCULO TERCERO. ESTIMACIÓN DE LOS APORTES. La determinación del monto de los aportes provenientes de la aplicación del Factor de calidad FQ - TPC se realizará conforme a lo consignado en el estudio técnico que sirvió de soporte al acuerdo metropolitano Nro. 011 de 23 de diciembre de 2024.

Para dicha estimación, se establece un promedio de 6000 (seis mil) pasajeros por vehículo al mes y se aplicará el Factor de Calidad FQ-TPC, el cual, conforme al Acuerdo Metropolitano 014 de 2024, fue fijado en cien ($100) pesos m/cte por cada pasajero movilizado.

Parágrafo Primero. El Área Metropolitana de Bucaramanga a través de la Subdirección Administrativa y Financiera llevará a cabo el proceso de liquidación de los aportes que mensualmente deberá consignar cada una de las empresas o cooperativas habilitadas para prestar el servicio de Transporte Público Colectivo – TPC vigiladas y controladas por esta autoridad de transporte, comunicando a más tardar al octavo (8) día hábil de cada mes.

Parágrafo Segundo. El proceso de liquidación se realizará teniendo en cuenta la entrada en vigencia del Acuerdo Metropolitano 00011 del veintitrés (23) de diciembre de 2024, por medio del cual se incorporó un componente a la tarifa del Transporte Público Colectivo controlado y vigilado por el Área Metropolitana de Bucaramanga denominado Factor de Calidad FQ – TPC

Parágrafo Tercero. Las empresas habilitadas para prestar el servicio de Transporte Público Colectivo -TPC con radio de acción metropolitano, vigiladas y controladas por esta autoridad de transporte, en forma individual y en un término máximo de tres (3) días contados a partir de la recepción de la liquidación deberán consignar en periodos mensuales el valor por concepto de Factor de Calidad FQ – TPC en el encargo fiduciario, previamente liquidado por el Área Metropolitana de Bucaramanga.

Parágrafo cuarto. El número de pasajeros movilizados, utilizado como insumo para la estimación de los aportes, podrá ser reevaluado en la medida en la que la implementación del Sistema de Recaudo Electrónico Centralizado (SREC) permita establecer el número exacto o por solicitud de una empresa transportadora que cuente con un sistema electrónico de conteo de usuarios susceptible de ser validado y auditado por la autoridad de transporte

Parágrafo quinto. La estimación de los aportes será realizada teniendo en cuenta la flota operativa, esto es que cuenten con Tarjeta de operación vigente en el mes objeto de liquidación y entrega a la autoridad de transporte metropolitana de los recursos económicos provenientes del Factor de Calidad FQ- TPC, advirtiendo que el punto de partida es la capacidad transportadora mínima autorizada.

Parágrafo sexto. En el evento que una empresa prestadora del servicio público de transporte colectivo – TPC- haya dispuesto de vehículos o flota para articularse con el Sistema Integrado de Transporte Masivo - SITM bajo la figura técnica de COMPLEMENTARIEDAD y/o INTEGRACIÓN , dichos equipos no serán incluidos en la estimación de los aportes de los recursos provenientes de la aplicación del Factor de Calidad FQ - TPC, siempre que cuenten con el Sistema de gestión y control de flota - SGCF y el Sistema de Recaudo Electrónico Centralizado -SREC que hacen parte de la plataforma tecnológica de recaudo, control y comunicaciones - RCC con que hoy cuenta el Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM . En todo caso las empresas transportadoras podrán acreditar estos sistemas a través de otro operador tecnológico, siempre que garantice su interoperabilidad con la plataforma RCC

Parágrafo séptimo. El valor establecido como Factor de Calidad FQ - TPC, podrá ser ajustado previa presentación a Junta Metropolitana del estudio técnico que así lo soporte.

ARTÍCULO CUARTO. El Área Metropolitana de Bucaramanga a partir del presente acto administrativo dará inicio a los trámites administrativos y contractuales a que haya lugar a fin de disponer del contrato de encargo fiduciario a través del cual se garantizará el debido recaudo, administración y ejecución de los recursos del Factor de Calidad FQ – TPC.

ARTÍCULO QUINTO. Corresponde a la Subdirección de Transporte del Área Metropolitana de Bucaramanga, elaborar el proyecto de inversión a través del cual se determinará el uso de los recursos que permitan contribuir al fortalecimiento de las capacidades operativas y administrativas de la autoridad de transporte metropolitana en lo que tiene que ver con el ejercicio de las facultades de inspección, vigilancia y control de la prestación del servicio público de transporte metropolitano.

Parágrafo Primero. El uso de los rendimientos financieros que se generen de los recursos del Factor de Calidad FQ – TPC, serán determinado en función del o los proyectos a implementar garantizando en todo caso que el uso sea coherente con la finalidad ya determinada en el Acuerdo Metropolitano No. 011 de 23 de diciembre de 2024.

Parágrafo Segundo. Adicionalmente, los recursos que conforman el recaudo del Factor de Calidad FQ - TPC, administrados por la Entidad Fiduciaria, se destinarán al pago de las siguientes obligaciones:

Obligaciones fiscales: La Entidad Fiduciaria con los recursos provenientes del Factor de Calidad FQ - TPC cumplirá con las obligaciones fiscales a que haya lugar en relación con los pagos que deba efectuar, de acuerdo con las normas vigentes o los que sean previstos como costos a cargo de la Fiducia, conforme al contrato de encargo fiduciario.

Comisión fiduciaria: Que corresponde a las comisiones que deben pagarse a la Entidad Fiduciaria, de acuerdo con las condiciones establecidas en el contrato de encargo fiduciario y teniendo en cuenta la prioridad de pagos establecida en el presente reglamento.

Gastos de funcionamiento que implique la gestión y operatividad del encargo fiduciario, los cuales serán autorizados por la Autoridad de Transporte.

Parágrafo Tercero. Los recursos económicos provenientes del Factor de Calidad FQ - TPC, deberán ser invertidos en la materialización de las políticas públicas dictadas y/o adoptadas por el Área Metropolitana de Bucaramanga, priorizando las actividades que buscan dar continuidad a la implementación del Sistema Integrado de Transporte Público Metropolitano – SITME. Dicha priorización deberá garantizar la financiación armónica y simultánea del fortalecimiento de las capacidades operativas y administrativas de la autoridad de transporte para el ejercicio de las facultades de inspección, vigilancia y control , así como el fortalecimiento tecnológico necesario para contar con los Sistemas de recaudo electrónico centralizado (SREC), Sistemas de gestión y control de flota (SGCF) y Sistemas de información al usuario (SIU), que contribuirán a mejorar la calidad del servicio público esencial prestado al o los usuarios metropolitanos.

Eliminó: ,,

ARTÍCULO SEXTO. Crear el comité de vigilancia a Factor de Calidad FQ- TPC, El Área Metropolitana de Bucaramanga como autoridad de transporte, a través de la Subdirección de Transporte Metropolitano y de la Subdirección Administrativa y Financiera, ejercerá la vigilancia y control sobre los recursos económicos recaudados por las Empresas y Cooperativas de Transporte Público Colectivo -TPC- de pasajeros controladas y vigiladas, debidamente habilitadas para la prestación del servicio de transporte público en su jurisdicción, en relación con el cumplimiento de las obligaciones de recaudo y consignación de los recursos de tarifa concernientes al Factor de Calidad FQ- TPC en los términos descritos en el presente acuerdo, así como de las demás obligaciones y deberes que sobre éstos implica dotar de mejores condiciones de seguridad, calidad y oportunidad en la prestación del servicio a través de la mejora de las capacidades operativas, técnicas y administrativas de la autoridad de transporte.

ARTÍCULO SEPTIMO. Fuentes de los recursos. Constituyen los ingresos del encargo fiduciario los siguientes:

- Los provenientes del Factor de Calidad FQ - TPC que deberán ser cobrados dentro del marco de la tarifa y consignados por las empresas habilitadas para prestar el servicio de Transporte Público Colectivo de rango de acción metropolitano y las controladas y vigiladas por el Área Metropolitana de Bucaramanga AMB.
- Los recursos y rendimientos financieros generados por estos acrecentarán los recursos del fondo.
- Aportes a cualquier título de las entidades territoriales.
- Recursos de cooperación nacional o internacional no reembolsable.
- Los recursos que provengan de otras fuentes de financiación, **como donaciones de origen público o privado**.
- Los recursos que de manera excepcional sean contemplados o pactados en el desarrollo del proceso de fortalecimiento del sistema de transporte público metropolitano

Parágrafo. En todo caso, para las fuentes de recursos que impliquen donaciones, aportes de terceros no obligados o análogos, el administrador fiduciario deberá realizar las verificaciones y debida diligencia adicionales en materia de SARLAFT o el sistema que lo modifique o sustituya, en cumplimiento de las obligaciones de prevención del riesgo de lavado de activos y financiación del terrorismo.

ARTÍCULO OCTAVO. Comité Ejecutivo. Confórmese un Comité Fiduciario, como máximo órgano rector del encargo fiduciario, que tendrá como función principal el seguimiento a la gestión del recaudo de los recursos del Factor de Calidad FQ - TPC y las siguientes:

- Recomendar a la Autoridad de Transporte las policitas sobre el manejo y la administración de los recursos.
- Establecer los procedimientos y requisitos para la implementación del objeto de este **encargo fiduciario**, según las directrices establecidas por el AMB.
- Darse su propio reglamento.
- Formular las recomendaciones que se consideren pertinentes para garantizar la adecuada administración y ejecución de los recursos, conforme a los fines del encargo fiduciario establecidos en el contrato.
- Realizar el seguimiento de la ejecución de los recursos del Factor de Calidad FQ - TPC y generar las observaciones cuando se considere que los mismos no están siendo invertidos o apropiados en el objeto autorizado dentro del Acuerdo Metropolitano No. 011 del 23 de diciembre de 2024.
- Definir las acciones, planear, evaluar y sugerir medidas, frente al avance y efectividad de la gestión de recaudo del Factor de Calidad FQ - TPC.
- Hacer seguimiento a la atención efectiva y oportuna de los Informes que sobre la ejecución financiera deban presentarse o requieran los organismos de control.
- Las demás que el reglamento establezca.

ARTÍCULO NOVENO. Conformación del Comité. El Comité Ejecutivo estará integrado de la siguiente manera:

- El Director del Área Metropolitana de Bucaramanga o su delegado. Quien lo presidirá.
- El (la) Subdirector (a) de Transporte Metropolitano.
- El (la) Subdirector (a) Administrativa y Financiera.
- Dos representantes de las Empresas y/o Cooperativas habilitadas y autorizadas para la prestación del servicio TPC de rango de acción metropolitano y las controladas y vigiladas por el Área Metropolitana de Bucaramanga.
- Un representante de la entidad fiduciaria, con voz, pero sin voto.

Eliminó: OCTAVO

Eliminó:

Dio formato: Fuente: (Predeterminada) Arial Narrow

Con formato: Párrafo de lista, Con viñetas + Nivel: 1 + Alineación: 0,63 cm + Sangría: 1,27 cm

Eliminó:

Eliminó:

Eliminó:

Eliminó:

Eliminó:

Eliminó: NOVENO

Eliminó: ¶

Dio formato: Fuente: Arial Narrow, Negrita

Con formato: Párrafo de lista, Espacio Antes: Automático, Después: Automático, Con viñetas + Nivel: 1 + Alineación: 0,63 cm + Sangría: 1,27 cm

Eliminó: DÉCIMO

Parágrafo Primero. El Presidente del COMITÉ definirá la conveniencia, necesidad y oportunidad de citar a terceros para que participen en cada sesión, de acuerdo con los temas a tratar y las decisiones que se deben tomar.

Parágrafo Segundo. La Secretaría Técnica del Comité Fiduciario será ejercida por la entidad fiduciaria que administre el encargo, quien será la encargada de llevar el control de actas de las reuniones, convocar a los miembros del comité y prepara los informes financieros requeridos.

ARTÍCULO DÉCIMO, Sesiones, Quorum y Mayorías. El Comité Ejecutivo sesionará ordinariamente una vez cada trimestre o extraordinariamente cuando así lo convoque el presidente del comité.

Eliminó: **PRIMERO**

El Comité Ejecutivo podrá deliberar y sesionar válidamente con la asistencia de al menos tres (3) de sus miembros con derecho a voto.

Las decisiones del Comité Ejecutivo se adoptarán por regla general mediante mayoría simple, es decir, la mitad más uno de los miembros presentes con derecho a voto. Se adoptarán mediante este mecanismo, entre otras, las siguientes funciones:

1. Recomendar policitas sobre el manejo y la administración de los recursos.
2. Formular recomendaciones para la adecuada administración y ejecución de los recursos.
3. Realizar el seguimiento de la ejecución de los recursos.
4. Definir las acciones y hacer seguimiento a la gestión de recaudo.
5. Hacer seguimiento a los informes de organismos de control.

No obstante lo anterior, se requerirá una mayoría calificada de al menos cuatro (4) votos favorables de la totalidad de los miembros del Comité, para la adopción de las siguientes decisiones estratégicas:

1. La aprobación o modificación del reglamento interno del Comité.
2. La aprobación del Manual Operativo del Encargo Fiduciario, requerido para la implementación del objeto contractual.
3. La aprobación de los proyectos de inversión específicos a ser financiados con los recursos del FQ-TPC, en particular la contratación y puesta en marcha de las plataformas tecnológicas (SGCF, SREC, SIU) y los planes de fortalecimiento de la autoridad de transporte.

ARTÍCULO DÉCIMO PRIMERO, Transparencia de la información. Las Empresas y Cooperativas encargadas del recaudo del Factor de Calidad FQ - TPC, publicarán los aportes hechos para conocimiento de sus afiliados o cooperados trimestralmente. Así mismo, el Área Metropolitana de Bucaramanga publicará informará a las Empresas o Cooperativas el estado de cuenta del encargo fiduciario en cada vigencia fiscal.

Eliminó: **SEGUNDO**

ARTÍCULO DÉCIMO SEGUNDO, Sanciones. Sin perjuicio de las acciones de tipo penal a que haya lugar, quienes incumplan las obligaciones establecidas en el presente reglamento, estarán sujetas a las sanciones y al procedimiento administrativo sancionatorio establecido en la Ley 1437 de 2011 y al régimen de infracciones de transporte contenido en la Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996. Además de las acciones que en materia fiscal pueda ejecutar la Contraloría Departamental de Santander.

Eliminó: **TERCERO**

ARTÍCULO DÉCIMO TERCERO, Vigencia. El presente reglamento rige a partir del primero (01) de noviembre del año dos mil veinticinco (2025).

Eliminó: **CUARTO**

Dado en Bucaramanga a los treinta y ún (31) días del mes de octubre de 2025.

Eliminó: ¶
¶

Con formato: Sangría: Izquierda: 0 cm

Con formato: Izquierda, Sangría: Izquierda: 0 cm

COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE

JOHN MANUEL DELGADO NIVIA

Director

Proyectó: *Diana Lucia Penagos Duarte – Abogado CPS*
Revisó: *Gerson Vega Vargas - Secretario General*

Gmail Lucia Penagos <dianaluciapenagosduarte@gmail.com>

REMISION DOCUMENTO FINAL DE LA RESOLUCION DEL FACTOR DE CALIDAD AMB

1 mensaje

Lucia Penagos <dianaluciapenagosduarte@gmail.com> 10 de noviembre de 2025, 12:28 p.m.
Para: GERSON VEGA VARGAS <gerson.vega@amb.gov.co>, Juan Felipe Quintero Castro <Juan.quintero@amb.gov.co>

Estimado Doctor Gerson:

Me permito remitirle el documento final de la resolución Factor de Calidad (FQ-TPC).

Este documento incluye las revisiones realizadas por las personas conocedoras respecto a FIDUCIA MERCANTIL, la revisión de la reglamentación del factor de calidad Barranquilla, la matriz de observaciones de la Doctora María Paula, la revisión de la Doctora Yolanda de Dirección, la revisión del Doctor Luis Carlos, y mi propia revisión, lo que da como resultado el documento final.

Quedo atenta a su aprobación.

--
Atentamente,

DIANA LUCIA PENAGOS DUARTE
Abogada Especialista
(+57) 318 523 2254

Proyecto Reglamentacion FQ TPC v.f LCQP.docx
132K

I. OBJETO

Consulta formal con el fin de establecer la existencia o inexistencia de un régimen de inhabilidades, incompatibilidades o conflictos de intereses que impida a la Administración realizar una vinculación legal y reglamentaria —es decir, un nombramiento en un empleo público de planta— en el Área Metropolitana de Bucaramanga (AMB).

El supuesto fáctico específico sometido a análisis es el eventual nombramiento de una persona en el cargo de Asesor (Código 105, Grado 14), quien ostenta la calidad de cónyuge de otro servidor público que actualmente ocupa un cargo de idéntica denominación y nivel (Asesor, Código 105, Grado 14) dentro de la misma planta de personal del AMB.

II. PROBLEMAS JURÍDICOS A RESOLVER

1. ¿Cuál es la autoridad administrativa que ostenta la facultad nominadora (competencia para "vincular y remover") en el Área Metropolitana de Bucaramanga, de conformidad con su régimen legal especial (Ley 1625 de 2013) y su Manual Específico de Funciones?
2. ¿Las funciones esenciales asignadas por el Manual de Funciones del AMB a los cargos de Asesor (Código 105) incluyen la facultad legal de nombrar, postular, designar o intervenir de manera determinante en la designación de otros servidores públicos de la planta?
3. ¿Se configura la inhabilidad constitucional por nepotismo, descrita en el Artículo 126 de la Constitución Política, cuando se nombra a la cónyuge de un servidor de nivel Asesor en otro cargo de nivel Asesor en la misma entidad, si se comprueba que este último carece de facultad nominadora?
4. ¿Cuál es la diferencia fundamental entre el régimen de inhabilidades para *nombrar* (aplicable a empleos públicos, Art. 126 C.P.) y el régimen de inhabilidades para *contratar* (aplicable a la contratación estatal, Ley 80 de 1993)?
5. ¿La inhabilidad expresa contenida en el Artículo 8, numeral 2, literal c, de la Ley 80 de 1993, que prohíbe al cónyuge de un servidor de nivel Asesor *contratar* con la entidad, es

extensiva o aplicable por analogía a un *nombramiento* en un empleo de planta (vinculación legal y reglamentaria)?

6. ¿Se configura alguna incompatibilidad (por razón de subordinación) o un conflicto de intereses (actual o potencial, según la Ley 1952 de 2019) por el hecho de que dos cónyuges laboren simultáneamente en la misma dependencia (Dirección General) como pares, sin que exista subordinación jerárquica entre ellos?

III. FUNDAMENTOS FÁCTICOS Y NORMATIVOS DEL CASO CONCRETO (AMB)

A. La Facultad Nominadora en el Área Metropolitana de Bucaramanga (AMB)

La determinación de la autoridad nominadora es el primer elemento para analizar la inhabilidad constitucional.

1. Norma Rectora (Ley 1625 de 2013): La Ley 1625 de 2013, "Por la cual se expide el Régimen para las Áreas Metropolitanas", establece en su Título I, Capítulo V, los órganos de dirección y administración de estas entidades.[1]

2. Autoridad Nominadora: El Artículo 25 de la citada ley detalla las funciones del Director del Área. Específicamente, el numeral 5 le atribuye de forma inequívoca la competencia de: "Vincular y remover el personal del Área Metropolitana".[1]

3. Norma Interna (Manual de Funciones): Esta disposición legal se materializa en la Resolución 1697 de 2014, "Por el cual se adopta el manual específico de funciones, requisitos y competencias laborales para la planta de personal del Área Metropolitana de Bucaramanga".[1]

4. Corroboración [1]: El Manual de Funciones, al describir el cargo de Director del Área Metropolitana (Código 060, Grado 02), reitera en sus funciones esenciales (numeral 5) la competencia exclusiva para: "Vincular y remover el personal del Área Metropolitana".[1]

La facultad nominadora (la competencia legal para nombrar y desvincular empleados públicos) en el AMB recae de manera exclusiva en el Director(a) de la entidad, y no en los servidores del nivel asesor.

B. Naturaleza y Funciones Específicas del Empleo "Asesor Dirección General" (Código 105)

El segundo elemento fáctico a validar es si los cargos de Asesor poseen alguna facultad de intervención en la vinculación de personal.

1. Identificación de los Cargos: El Manual de Funciones del AMB [1] detalla, en sus páginas 8 a 13, la existencia de dos cargos con la denominación "Asesor Dirección General", Código 105, Grado 14.

2. Dependencia y Jerarquía: El análisis de la ficha de identificación de ambos cargos arroja dos datos cruciales [1]:

- **Dependencia:** Ambos cargos pertenecen a la **"Dirección General"**.
- **Cargo del Jefe Inmediato:** Ambos cargos reportan directamente al **"Director (a)"**.

Esto establece que los dos Asesores son *pares jerárquicos*. Ambos están subordinados directamente al Director; no existe una relación de subordinación, mando o supervisión entre ellos.

3. Análisis Exhaustivo de Funciones Esenciales: Se realiza una revisión taxativa de las funciones asignadas a ambos cargos de Asesor (Código 105) para identificar verbos rectores que impliquen facultad de nominación o intervención en la selección de personal [1]:

- Perfil 1 [1]: El propósito principal es "Asesorar y aconsejar... en la planeación y direccionamiento institucional". Sus funciones esenciales incluyen: "Asesorar y orientar", "Asesorar y Asistir el seguimiento del Plan de Acción", "Preparar... planes y programas", "Asesorar a todas las dependencias", "Asesorar y aconsejar a la Alta Dirección", "Proponer... herramientas", "Realizar la formulación y seguimiento a los planes", "Ejercer las supervisiones de contratos".
- Perfil 2 [1]: El propósito principal es "Asesorar, recomendar y orientar... en la planeación estratégica... y hechos metropolitanos". Sus funciones esenciales incluyen: "Asesorar, recomendar y orientar", "Resolver consultas, prestar asistencia técnica, emitir conceptos", "Proponer y coordinar estudios e investigaciones", "Asistir y participar en representación", "Asesorar a todas las dependencias", "Ejercer las supervisiones de contratos".

4. Hallazgo Fáctico Crítico: En la descripción de funciones de *ninguno* de los dos cargos de Asesor

(Código 105) existen facultades, competencias o verbos rectores relacionados con "nombrar", "vincular", "remover", "postular", "designar", "elegir" o "intervenir" en la selección o vinculación de personal de la planta de la entidad. Su rol es eminentemente consultivo y de apoyo a la Alta Dirección.

5. Validación de Vigencia: Se constató que la Resolución 1323 de 2019 [1] *adiciona* nuevos cargos a la planta (principalmente para la gestión catastral), pero **no modifica** las funciones de los cargos Asesor (Código 105) estipulados en la Resolución 1697 de 2014.[1]

IV. ANÁLISIS JURÍDICO DEL RÉGIMEN DE INHABILIDADES: CONTRATACIÓN VS. NOMBRAMIENTO

El núcleo de la consulta radica en la confusión que generan dos regímenes de inhabilidad distintos: el régimen de contratación (Ley 80 de 1993) y el régimen de nombramiento de servidores públicos (Constitución, Art. 126).

A. Régimen de Contratación (Ley 80 de 1993): La Inhabilidad que SÍ Existe pero NO Aplica al Caso

Es fundamental analizar la inhabilidad que genera mayor confusión, aunque, como se demostrará, es inaplicable al presente caso.

1. Objeto de la Ley 80: El Artículo 1 de la Ley 80 de 1993, "Estatuto General de Contratación de la Administración Pública", es claro al delimitar su ámbito: "disponer las reglas y principios que rigen los **contratos** de las entidades estatales".[1]

2. Inhabilidad Específica para Cónyuges de Asesores: El Artículo 8 de esta ley regula las "Inhabilidades e Incompatibilidades para **Contratar**".[1] Su numeral 2, literal c, establece:

$2.$ Tampoco podrán participar en licitaciones... ni celebrar contratos estatales con la entidad respectiva:

(...)

c. El cónyuge compañero o compañera permanente del servidor público en los niveles directivo, asesor, ejecutivo, o de un miembro de la junta o consejo directivo, o de quien ejerza funciones de control interno o de control fiscal. 1

3. Interpretación Doctrinal: El Departamento Administrativo de la Función Pública (DAFP) ha reiterado esta inhabilidad, por ejemplo, en el Concepto 011091 de 2023, pero siempre circunscrita al ámbito de la *contratación*.[2]

4. La Distinción Crítica: La consulta del usuario no versa sobre un *contrato de prestación de servicios* u otro negocio jurídico regido por la Ley 80, sino sobre una *vinculación legal y reglamentaria* (un nombramiento en un empleo público de planta), la cual se rige por normas de derecho público, la Ley 909 de 2004 y, principalmente, por la Constitución.[3]

El hecho de que el legislador (Ley 80) haya tenido que crear una norma positiva específica para inhabilitar al cónyuge de un servidor de nivel *Asesor* para *contratar*, demuestra que dicho nivel, por regla general, no tiene facultad nominadora. Si la tuviera, ya estaría cubierto por la inhabilidad constitucional del Art. 126. La Ley 80 crea esta inhabilidad contractual precisamente porque, si bien un Asesor no nombra personal, sí posee un alto grado de influencia en la estructuración de procesos contractuales y en la toma de decisiones de la entidad, lo cual representa un riesgo que debe ser mitigado en ese ámbito negocial específico.

5. Conclusión Parcial: La inhabilidad del Artículo 8, numeral 2, literal c, de la Ley 80 de 1993 [1] **no es aplicable** al presente caso. Este no trata de la celebración de un contrato, sino de un nombramiento en un cargo público.

B. Régimen de Nombramiento (Constitución Art. 126): La Norma Aplicable que NO se Configura

El análisis de un nombramiento de un servidor público debe remitirse a la norma constitucional que prohíbe el nepotismo.

1. Norma Constitucional (Nepotismo): La prohibición de nombrar familiares o cónyuges en empleos públicos está consagrada en el Artículo 126 de la Constitución Política. La norma, en lo pertinente, dispone:

"Los servidores públicos no podrán nombrar como empleados a personas con las cuales tengan

parentesco... o con quien estén ligados por matrimonio o unión permanente.

Tampoco podrán designar a personas vinculadas por los mismos lazos con servidores públicos competentes para intervenir en su designación.".5

2. Análisis Exegético: La norma constitucional prohíbe dos conductas claramente definidas:

- **Acción Activa:** Que un servidor público (en este caso, el Asesor Cónyuge 1) *nombre* o *designe* a su cónyuge (Cónyuge 2).
- **Acción Pasiva/Indirecta:** Que el nominador (el Director del AMB) *designe* al Cónyuge 2, y que el Cónyuge 1 (el otro Asesor) sea "competente para intervenir en su designación". Esto aplicaría si el Asesor 1 hiciera parte de un comité de selección con poder decisorio, tuviera la facultad de postular candidatos, o ejerciera funciones que implicaran una intervención directa y formal en el proceso de selección de su cónyuge.

3. Interpretación Doctrinal Autorizada (DAFP): El Departamento Administrativo de la Función Pública, como órgano rector en la materia, ha sido claro y consistente en que esta inhabilidad se fundamenta *exclusivamente* en la posesión de la facultad nominadora o de intervención por parte del servidor que ya está vinculado.

- Concepto 059411 de 2024 [7]: "En el caso que ninguno de los esposos o compañeros permanentes tenga la función nominadora dentro de la entidad, no habrá inhabilidad para que estos se vinculen como empleados en esta misma entidad pública, siempre y cuando cumplan con los requisitos del respectivo empleo."
- Concepto 178401 de 2024 [8]: "...no existe ninguna inhabilidad... para que dos servidores... presten sus servicios para una misma entidad, mientras uno de los dos no tenga la función nominadora dentro de la institución, es decir, que el uno no produzca el nombramiento del otro."
- Concepto 035721 de 2024 [9]: La inhabilidad se configura cuando "Quien tenga la función nominadora en una entidad, nombre, postule o contrate a... su cónyuge..."

4. Subsunción (Aplicación de la Ley a los Hechos):

- *Hecho 1:* El Asesor (Cónyuge 1) no tiene la "función nominadora".[1]
- *Hecho 2:* El nominador es el Director del AMB.[1]
- *Hecho 3:* El Asesor (Cónyuge 1) no tiene competencia legal ni reglamentaria para

"intervenir en la designación" de su cónyuge.[1]

- *Derecho:* La inhabilidad del Art. 126 C.P. solo se activa si existe la facultad de "nombrar", "postular" o "intervenir".[5]

5. Conclusión Parcial: La inhabilidad constitucional por nepotismo (Art. 126 C.P.) **NO se configura** en el caso consultado. El nombramiento es, por tanto, jurídicamente viable.

V. ANÁLISIS DE INCOMPATIBILIDADES Y CONFLICTO DE INTERESES

El hecho de que el nombramiento sea legal (al no existir inhabilidad) no exime del análisis de otras figuras que regulan la permanencia y actuación del servidor, como las incompatibilidades y el conflicto de intereses.

A. Inexistencia de Incompatibilidad por Subordinación Jerárquica

Las normas de la función pública (p.ej., Ley 909 de 2004 [3]; Decreto 1083 de 2015 [10]) y la jurisprudencia han sido consistentes en buscar que no existan relaciones de subordinación directa (jefe-subalterno) entre cónyuges o parientes cercanos dentro de una misma entidad, para proteger la objetividad de la evaluación del desempeño y el ejercicio de la potestad disciplinaria. Como se demostró en la Sección III-B, el análisis del Manual de Funciones del AMB [1] evidencia que los dos cargos de Asesor (Código 105) son *pares*. Ambos reportan al mismo superior jerárquico (el Director). No existe, por tanto, relación de mando, evaluación o supervisión de un Asesor sobre el otro.

En consecuencia, **no se configura incompatibilidad** alguna por razón de subordinación jerárquica.

B. El Deber de Impedimento ante un Potencial Conflicto de Intereses

Es vital diferenciar *inhabilidad* (una circunstancia previa que impide el nombramiento) de

conflicto de intereses (una situación fáctica que impone un deber de actuar o apartarse de un asunto puntual durante el ejercicio del cargo).

1. Definición: El DAFP define el conflicto de intereses como la "confrontación entre el deber público y los intereses privados del servidor".[12] La Ley 1952 de 2019 (Código General Disciplinario), en su Artículo 26, tipifica como falta disciplinaria la "violación del régimen de... conflicto de intereses", que se materializa al no declararse impedido.[13]

2. Conflicto Potencial: El DAFP señala que los conflictos son "inevitables... los servidores públicos tienen familiares... que podrían estar involucrados en alguna decisión laboral". Un conflicto es "Potencial" cuando el servidor "tiene un interés particular que podría influir en sus obligaciones como servidor público... La situación puede presentarse en el futuro".[12]

3. Análisis del Riesgo en el AMB:

- *Riesgo:* Ambos cargos de Asesor (Código 105) pertenecen a la misma "Dependencia": la **Dirección General**.[1]
- *Causa-Efecto:* Dada la naturaleza de sus funciones ("Asesorar", "recomendar", "emitir conceptos", "preparar planes") [1] y su ubicación en el mismo despacho directivo, es altamente probable que, en el desarrollo de sus funciones, el trabajo de un cónyuge deba ser revisado, complementado o recibir el concepto del otro cónyuge antes de ser presentado al Director.
- *Ejemplo:* El Asesor 1 (encargado de "planeación institucional"[1]) diseña una política. El Asesor 2 (encargado de "hechos metropolitanos"[1]) debe emitir un concepto sobre su viabilidad. En ese momento, el interés privado (proteger o beneficiar a su cónyuge) entra en confrontación con el deber público (emitir un concepto objetivo).

4. Conclusión Parcial: No existe un conflicto de intereses *actual* que impida el nombramiento. Sin embargo, se configura un conflicto de intereses potencial [12] que la administración del AMB y los propios servidores deberán gestionar. En el momento futuro en que un asunto requiera la actuación, concepto o decisión de uno de los cónyuges sobre un tema en el que el otro tenga un interés particular, el servidor tendrá la obligación legal (Ley 1952 de 2019) de declararse impedido para actuar en dicho asunto específico, so pena de incurrir en falta disciplinaria.[13]

VI. CONCLUSIONES Y RESPUESTA AL CONCEPTO

PRIMERO: NO EXISTE INHABILIDAD. No existe inhabilidad, incompatibilidad ni impedimento legal para que el Área Metropolitana de Bucaramanga (AMB) realice la vinculación legal y reglamentaria (nombramiento) de una persona en el cargo de Asesor (Código 105, Grado 14), a pesar de que esta sea la cónyuge de otro servidor público que ocupa un cargo idéntico (Asesor, Código 105, Grado 14) en la misma entidad.

SEGUNDO: NO EXISTE La inhabilidad constitucional por nepotismo (Art. 126 C.P. [5]) no se configura, toda vez que el supuesto normativo exige que el servidor (Cónyuge 1) tenga la facultad de "nombrar", "postular" o "intervenir en la designación" de su cónyuge (Cónyuge 2). Como se demostró factualmente:

- La facultad nominadora en el AMB recae exclusivamente en el Director de la entidad (Ley 1625/2013, Art. 25.5 [1]; Manual de Funciones [1]).
- Los cargos de Asesor (Código 105) carecen de tales facultades, siendo sus funciones estrictamente consultivas y de apoyo (Manual de Funciones [1]).
- Esta conclusión es respaldada de manera unánime por la doctrina del DAFP (Concepto 059411/2024 [7]; Concepto 178401/2024 [8]).

TERCERO: NO APLICABILIDAD DE LA LEY 80 DE 1993. Es crucial no confundir el régimen de nombramiento de empleados públicos con el de contratación estatal. La inhabilidad del Artículo 8, numeral 2, literal c, de la Ley 80 de 1993 [1], que prohíbe al cónyuge de un *Asesor* contratar con la entidad, *no es aplicable* al caso consultado, pues este trata de un nombramiento (vinculación legal y reglamentaria) y no de un contrato.

CUARTO: INEXISTENCIA DE INCOMPATIBILIDAD. No se configura incompatibilidad por subordinación, dado que ambos cargos (Asesor 105) son pares jerárquicos y reportan ambos al Director, sin que exista mando o supervisión entre ellos.[1]

QUINTO: ADVERTENCIA SOBRE CONFLICTO DE INTERESES (POTENCIAL). Si bien el nombramiento es legal, la entidad debe advertir que la vinculación de dos cónyuges en la misma dependencia (Dirección General) genera un conflicto de intereses potencial.[12] Si, en el ejercicio futuro de sus funciones, uno de los cónyuges debe emitir conceptos, evaluaciones, o tomar decisiones sobre asuntos en los que el otro tenga un interés particular, dicho servidor tendrá la

obligación legal (Ley 1952 de 2019 [13]) de declararse impedido para actuar en dicho asunto específico, bajo el deber de salvaguardar los principios de moralidad, imparcialidad y objetividad de la función pública.

REFERENCIAS

1. Ley_1625_de_2013.pdf
2. Concepto 011091 de 2023 Departamento Administrativo de la Función Pública - Gestor Normativo, acceso: noviembre 10, 2025, https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=205067
3. Ley 909 de 2004 Congreso de la República de Colombia, acceso: noviembre 10, 2025, https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=14861
4. Ley 909 de 2004 - Gestor Normativo - Función Pública, acceso: noviembre 10, 2025, https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=14861
5. acceso: noviembre 10, 2025, https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=117918#:~:text=%C2%ABART%C3%8DCULO%20126.&text=Tampoco%20podr%C3%A1n%20nombrar%20ni%20postular,se%C3%B1alados%20en%20el%20inciso%20anterior.
6. Concepto 220197042 de 2019 Secretaría Jurídica Distrital - Dirección Distrital de Doctrina y Asuntos Normativos - Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá, acceso: noviembre 10, 2025, https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?dt=S&i=86150
7. acceso: noviembre 10, 2025, https://www.funcionpublica.gov.co/eva//gestornormativo//norma.php?i=241956#:~:text=INHABILIDADES%20E%20INCOMPATIBILIDADES&text=En%20el%20caso%20que%20ninguno,los%20requisitos%20del%20respectivo%20empleo.
8. Concepto 178401 de 2024 Departamento Administrativo de la Función Pública - Gestor Normativo, acceso: noviembre 10, 2025, https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=254656

9. Concepto 035721 de 2024 Departamento Administrativo de la Función Pública - Gestor Normativo, acceso: noviembre 10, 2025, https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=237535
10. Decreto 1083 de 2015 Sector de Función Pública - Gestor Normativo, acceso: noviembre 10, 2025, https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=62866
11. Decreto Único Reglamentario 1083 de 2015 Nivel Nacional, acceso: noviembre 10, 2025, https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=62518
12. Conflicto de intereses - Identificación y Declaración del Conflicto de Intereses en el Sector Público Colombiano - Función Pública, acceso: noviembre 10, 2025, https://www1.funcionpublica.gov.co/web/identificacion-declaracion-conflicto-intereses
13. Ley 1952 de 2019 Congreso de la República de Colombia - Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá, acceso: noviembre 10, 2025, https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=82445

Proyectó:

Diana Lucia Penagos Duarte – CPS

"Por medio de la cual se reglamenta el Acuerdo Metropolitano No. 011 del 23 de diciembre de 2024, mediante el cual se incorporó el Componente Tarifario denominado "Factor de Calidad FQ-TPC" en el SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR COLECTIVO METROPOLITANO, controlado y vigilado por el área metropolitana de Bucaramanga"

EL DIRECTOR DEL ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA,

En uso de las atribuciones que le confiere la Ley 1625 de 2013 y de conformidad con las leyes 86 de 1989, 105 de 1993, 336 de 1996, 1753 de 2015, el Decreto 1079 de 2015, los Acuerdos Metropolitanos 011 de 2015, 030 de 2017, 004 y 006 de 2018, 006 de 2019 y en particular el artículo sexto del Acuerdo Metropolitano 011 del 23 de diciembre de 2024 y las políticas de transporte colectivo y masivo adoptadas por el Área Metropolitana de Bucaramanga y,

CONSIDERANDO:

1. Que el artículo segundo de la Constitución Política de Colombia, determina que son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución, por ello las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, bienes, creencias, y demás derechos y libertades...y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares; además que los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado y por tanto es deber del Estado asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional

2. Que de conformidad con el artículo 3 de la Ley 105 de 1993, son principios del transporte público: 1) el acceso al transporte público implicando, que el usuario pueda transportarse a través del medio y modo que escoja en buenas condiciones de acceso, comodidad, calidad y seguridad, sean informados sobre los medios y modos de transporte que le son ofrecidos y las formas de su utilización, que las autoridades competentes diseñen y ejecuten políticas dirigidas a fomentar el uso de los medios de transporte, racionalizando los equipos apropiados de acuerdo con la demanda y propendiendo por el uso de medios de transporte masivo, Que el diseño de la infraestructura de transporte, así como en la provisión de los servicios de transporte público de pasajeros, las autoridades competentes promuevan el establecimiento de las condiciones para su uso por los discapacitados físicos, sensoriales y psíquicos; 2) el carácter de servicio público del transporte, en donde se destaca la existencia de un servicio básico de transporte que sea accesible a todos los usuarios; 3) De la colaboración entre entidades; 4) De la participación ciudadana; 5) De las rutas para el servicio público de transporte de pasajeros; 6) De la libertad de empresa; 7) De los permisos o contratos de concesión; 8) Del transporte intermodal; y 9) De los subsidios a determinados usuarios.

3. Que en desarrollo del artículo 3 de la Ley 336 de 1996, la Autoridad de Transporte Metropolitana exigirá y verificará las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas para garantizar a los habitantes de los Municipios de Floridablanca, Girón, Piedecuesta y Bucaramanga, este último como municipio núcleo, la eficiente prestación del servicio básico y de los demás niveles que se establezcan al interior de cada modo, dándole la prioridad a la utilización de medios de transporte masivo.

4. Que el artículo 5 de la citada Ley señala que el servicio público de transporte es esencial se encuentra bajo la regulación del Estado, adicionalmente y respecto de la posición establecida en la Ley, la Honorable Corte Constitucional en sentencia C-033 de 2014 manifesto: "Resulta pertinente recordar que acorde con la jurisprudencia de la Corte: *"EL carácter esencial de un servicio público se predica, cuando las actividades que lo conforman contribuyen de modo directo y concreto a la protección de bienes o a la satisfacción de intereses o a la realización de valores, ligados con el respeto, vigencia, ejercicio y efectividad de los derechos y libertades fundamentales. Ello es así, en razón de la preminencia* (sic) *que se reconoce a los derechos fundamentales de la persona y de las garantías dispuestas para su amparo, con el fin de asegurar su respeto y efectividad"*.

Así, el transporte público comporta un carácter esencial al permitir materializar y ejercer libertades fundamentales como la de locomoción, al tiempo que facilita la satisfacción de intereses de distintos órdenes, incluido el ejercicio de actividades de diversa clase que permiten desarrollar la vida en sociedad, el bienestar común y la economía en particular."

5. Que mediante los Acuerdos Metropolitanos No. 009 del 24 de octubre de 2001, por medio de la cual se constituyó y organizó la Autoridad Única de Transporte Metropolitano, encomendándole las funciones a ejercer como Autoridad de Transporte Metropolitano para los municipios de Bucaramanga, Floridablanca, Girón y Piedecuesta y 008 del 11 de junio de 2003 a través del cual se aclaró el Acuerdo No. 009 del 24 de octubre de 2001, y constituyó, organizó y reglamentó la Autoridad de Transporte Masivo Metropolitano,

6. Que mediante el Acuerdo Metropolitano 004 de 2018, se declaró como Hecho Metropolitano el impacto que produce la conurbación en la prestación del Servicio Público de Transporte en sus diferentes modos de transporte, por lo que se hace necesaria su organización, control y vigilancia a nivel metropolitano en procura de garantizar al usuario una acceso al servicio en condiciones de calidad, economía, eficiencia, comodidad, oportunidad y seguridad; por lo que se dispuso atribuir a la Junta Metropolitana las facultades de orientación de la planeación, regulación, control y vigilancia de la actividad transportadora del Área Metropolitana de Bucaramanga.

7. Que de conformidad con los literales n) y p) del artículo 7 de la Ley 1625 de 2013, son funciones del Área Metropolitana de Bucaramanga entre otras las de: "*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 y 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, entre otras*"

8. Que el numeral 2 del literal e del artículo 20 de la Ley 1625 de 2013, dispone como funciones de la Junta Metropolitana en materia de transporte la de "*Fijar las tarifas del servicio de transporte público de acuerdo a su competencia*".

9. Que la prestación del servicio público de transporte metropolitano distrital y/o municipal es regulada, dada la connotación de esencial por ser un servicio básico. La autoridad competente definirá previamente las condiciones de prestación del servicio, de acuerdo con lo establecido en el artículo 2.2.1.1.1.2. del Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte 1079 de 2015.

10. Que mediante Acuerdo Metropolitano No. 011 de 2017 se establece como instrumento de planificación en materia de transporte metropolitano, la integración física, operacional y tarifaria del Transporte Público Colectivo y el Sistema Integrado de Transporte Masivo del Área Metropolitana de Bucaramanga.

11. Que mediante Acuerdo Metropolitano No. 030 de 2017 se ordena la integración del Transporte Público Colectivo al Sistema Integrado de Transporte Masivo del Área Metropolitana de Bucaramanga

12. Que mediante Acuerdo Metropolitano 008 de 25 de diciembre de 2023, se declaró como proyecto de importancia estratégica el Sistema Integrado de Transporte Público Metropolitano -SITME, adoptado a través de la Resolución No. 000284 del 15 de junio de 2023

13. Que el artículo 2.2.1.1.2.1. del Decreto 1079 de 2015 establece que son autoridades competentes entre otras "en la jurisdicción de área metropolitana constituida de conformidad con la ley. La autoridad única de transporte metropolitano o los alcaldes respectivos en forma conjunta, coordinada y concertada (…)".

14. Que la Junta Metropolitana del Área Metropolitana de Bucaramanga mediante Acuerdo Metropolitano 006 del 29 de junio de 2023, Declaro como hecho metropolitano la movilidad sostenible y el transporte público, acordando entre otras cosas en su artículo Décimo Sexto dispuso "*El Área Metropolitana de Bucaramanga, en su calidad de autoridad competente de transporte, implementará y adoptará, como parte del proceso de integración de los servicios públicos de transporten Masivo, colectivo, mixto e individual, con base en los resultados de los estudios de estructuración técnica, legal y financiera el sistema de recaudo centralizado, entendido como el conjunto de servicios, software, hardware, demás mecanismos de control centralizados e integrados a dicho sistema, que permite efectuar la operación de recaudo centralizado a través del pago electrónico y en efectivo validado por medios electrónicos, y los sistemas de compensación entre operadores, que serán administrados a través de un patrimonio autónomo o cualquier otro esquema de administración de recursos autorizado y administrado por una entidad vigilada por la Superintendencia Financiera de Colombia, constituido por el agente recaudador. El sistema de recaudo centralizado deberá contar con condiciones técnicas, operativas, de seguridad y de interoperabilidad, y las demás que sean aplicables en la reglamentación que al efecto expida el Gobierno Nacional. La Subdirección*

de Transporte Metropolitano tiene la función de planear, diseñar, ejecutar y exigir las condiciones necesarias para la eficiente, segura, adecuada prestación del servicio del sistema de recaudo centralizado para el sistema integrado de transporte público y sistemas complementarios, así como ejercer la inspección, vigilancia, control, evaluación y seguimiento".

15. Que la Ley 336 de 1996, por la cual se adopta el Estatuto Nacional de Transporte, en su artículo 29 establece que le corresponde al Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte, fijar los criterios generales para el cálculo de la tarifa del servicio del transporte.

16. Que en el artículo 30 de la misma Ley, establece que: "De conformidad con lo dispuesto en el artículo anterior, las autoridades competentes, según el caso, elaborarán los estudios de costos que servirán de base para el establecimiento de las tarifas…".

17. Que el Ministerio del Transporte mediante la Resolución 4350 de 1998, "Por la cual se establece la metodología para la elaboración de los estudios de costos que sirven de base para la fijación de las tarifas del transporte público municipal, distrital y/o metropolitano de pasajeros y/o mixto" , estableció mediante la Resolución 4350 de 1998 establece metodología para la elaboración de los estudios de costos del transporte público. Resolución que fue modificada mediante la Resolución 392 de 1999, *"Por la cual se modifica la Resolución 4350 del 31 de diciembre de 1998, que establece la metodología para la elaboración de los estudios de costos que sirven de base para la fijación de las tarifas del transporte público municipal, distrital y/o metropolitano de pasajeros y/o mixto"*. Que la Resolución 4350 de 1998, en el : artículo primero, indica que: "En concordancia con lo establecido en el Decreto Ley 80 de 1987 y el Decreto 2660 de 1998, las autoridades municipales, distritales y/o metropolitanas competentes, elaborarán los estudios de costos del transporte público dentro de su jurisdicción, los cuales servirán de base para fijar las tarifas que se cobrarán a los usuarios para cada clase de vehículo y en los diferentes niveles de servicio". (Subraya fuera del original)

18. Que la precitada Resolución, establece la estructura de costos, fuentes de información de precios, rendimiento y frecuencia de insumos a tener en cuenta para el cálculo de la tarifa y en su artículo 4° establece que: "*Las autoridades competentes en la determinación de los costos y las tarifas podrán utilizar adicionalmente otros factores de cálculo que contemplen la calidad del servicio en materia de seguridad, comodidad y operación, siempre y cuando estos factores formen parte del sistema de transporte y estén debidamente justificados técnica y económicamente*". (subraya y negrilla fuera del original)

19. Que la Junta Metropolitana del Área Metropolitana de Bucaramanga expidió el Acuerdo Metropolitano 011 del 23 de diciembre de 2024 "*Por medio del cual se incorpora un componente a la tarifa del Transporte Público Colectivo controlado y vigilado por el AMB denominado factor de calidad FQ-TPC*", con el fin de contribuir al fortalecimiento de las capacidades operativas y administrativas de la autoridad de transporte para al correcto ejercicio de las facultades de inspección, vigilancia y control de la prestación del servicio, en los términos del numeral 2 del artículo 3 de la Ley 105 de 1993 para su adecuada prestación en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad, a través de la identificación y definición de los elementos que constituyen la calidad del servicio, estableciendo un sistema de monitoreo continuo que permita evaluar el impacto del factor de calidad en la satisfacción del usuario y la sostenibilidad financiera del sistema e impulsar el fortalecimiento tecnológico requerido por la flota operativa del Transporte Público Colectivo TPC, para la articulación de los sistemas electrónicos de recaudo centralizado, de gestión y control de flota y de generación de información y que los estudios técnicos que soportan la definición del Factor de Calidad FQ -TPC, identifican y definen los elementos que constituyen la calidad del servicio en el transporte público, estableciendo indicadores cuantificables que permitan su valoración, requiriéndose un sistema de monitoreo continuo que permita evaluar el impacto del factor de calidad en la satisfacción del usuario y la sostenibilidad financiera del sistema

20. Que el Acuerdo Metropolitano determinó que hasta tanto no se implemente el recaudo unificado para la liquidación de aportes, las empresas deberán acoger la demanda establecida y/o determinada por la entidad "*Área Metropolitana de Bucaramanga*".

21. Que el artículo segundo del precitado acuerdo metropolitano determinó que la obligación del recaudo de los recursos que son parte de la tarifa del Transporte Público Colectivo denominado Factor de Calidad FQ - TPC, le corresponde efectuarlo a las Empresas y Cooperativas legalmente habilitadas para la prestación del servicio de

Transporte Público Colectivo controladas y vigiladas por el AMB, quienes deberán consignarlos en el instrumento financiero destinado por el Área Metropolitana de Bucaramanga, o quien ésta delegue o convenga para tal efecto.

22. Que en el artículo séptimo del Acuerdo Metropolitano 011 de 2024 se establece que será el Área Metropolitana de Bucaramanga, como autoridad de transporte a través de la Subdirección de Transporte y la Subdirección Administrativa y Financiera, quien ejercerá la vigilancia y control sobre las obligaciones de recaudo y consignación de los recursos de tarifa concernientes al Factor de Calidad FQ - TPC, así mismo refiere que en caso de incumplimiento, de las obligaciones a cargo de las empresas y cooperativas de transporte público colectivo de rango de acción metropolitano encargadas de realizar el recaudo, se iniciarán las actuaciones administrativas pertinentes y necesarias para lograr el cumplimiento de los fines allí plasmados.

23. Que la Subdirección de Transporte llevó a cabo la actualización de la estructura de costos que sirve de base a la definición de la tarifa al usuario del transporte público formal específicamente en la modalidad de Transporte Público Colectivo TPC, contemplando dentro de su componente técnico la estimación del valor del factor de ajuste a la tarifa. Este componente contribuirá al fortalecimiento de las capacidades operativas y administrativas de la autoridad de transporte, facilitando así el ejercicio efectivo de sus facultades de inspección, vigilancia y control, además contempla el fortalecimiento tecnológico de la flota operativa del Transporte Público Colectivo TPC, asegurando una mejora continua integral en la prestación del servicio

24. Que el ESTUDIO TÉCNICO DE SOPORTE PARA LA INCORPORACIÓN DE UN FACTOR DE CALIDAD A LA TARIFA DEL TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO TPC tiene como Justificación "*que el Transporte Público Colectivo TPC a partir del mes de octubre del año 2022 se ha venido constituyendo en la alternativa para garantizar la continuidad de la oferta de servicios a cargo del Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM, haciendo uso de las figuras de complementariedad y de integración que permiten disponer de flota operativa del colectivo para la recuperación de servicios de la modalidad de transporte masivo o articular la oferta de servicios del Transporte Público Colectivo TPC con la del sistema. Sin embargo, su operación como sistema se encuentra fundamentada en la posibilidad de garantizar la implementación de herramientas tecnológicas que faciliten la gestión y el control de la flota operativa, así como la articulación de los mecanismos de pago de las dos modalidades de transporte. Al respecto a las evaluaciones realizadas por el Ente Gestor Metrolínea S.A. a las condiciones de operación del Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM, sus servicios complementarios y los servicios articulados del Transporte Público Colectivo TPC; dan cuenta de la necesidad de contar con las plataformas tecnológicas que soporten su operación. En este sentido la autorización desde la suscripción de acuerdos comerciales entre el Ente Gestor y las empresas del Transporte Público Colectivo TPC, ha quedado supeditada a la incorporación de herramientas tecnológicas de la flota del Transporte Público Colectivo TPC, en un proceso que inició a partir del primero de septiembre de 2024 con la autorización de los acuerdos comerciales que en la actualidad dan soporte a los servicios ofrecidos por el Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM*".

25. Que el ESTUDIO TÉCNICO DE SOPORTE PARA LA INCORPORACIÓN DE UN FACTOR DE CALIDAD A LA TARIFA DEL TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO TPC sustentó la estimación de los aportes en el valor promedio de pasajeros movilizados por vehículo al mes conforme a las siguientes consideraciones:

La determinación de la estructura de costos de la canasta de transporte de la modalidad de Transporte Público Colectivo TPC para la vigencia 2025 un fue soportada en la información reportada por las empresas autorizadas en la modalidad sobre los costos variables, directos y de recuperación de capital y de los datos de pasajeros movilizados o demanda atendida por cada uno de sus servicios.

Las empresas Unitransa S.A., Transcolombia S.A., Cotrander, Transportes Girón S.A., Transportes Piedecuesta S.A. y la empresa Metropolitana de Servicios S.A. en las mesas de trabajo adelantadas para la revisión de la estructura de costos de la tarifa al usuario para la vigencia 2025; representando un 79% de la totalidad de la flota autoriza en la modalidad, reportaron un aproximado valor promedio aproximado de 6000 usuarios por vehículo por mes, como soporte para la definición de la tarifa piso y la un tarifa techo para la vigencia 2025 del Transporte Público Colectivo TPC

Las empresas citadas, mediante CR-17431 de fecha 10 de diciembre de 2024 presentaron una cifra de 6210 pasajeros promedio por vehículo al mes para el sustento de la tarifa piso y una cifra de 6528 pasajeros promedio mes por vehículo para la tarifa techo

la evaluación de alternativas diferentes a la validación de la demanda establecida en el estudio que sirvió de soporte para la determinación de la tarifa al usuario para la vigencia 2025, contempló la posibilidad de acoger los pasajeros reportados mes a mes por las empresas del Transporte Público Colectivo TPC; pudiendo establecer que dichos reportes no se sustentan en mecanismos de conteo de usuarios que puedan ser sujeto de verificación o de validación por parte de la autoridad de transporte y en cambio sí suponen unas diferencias bastante marcadas con lo declarado en el marco de la definición de la tarifa para la vigencia 2025.

ITEM	ENE	FEB	MAR	ABR	TOTAL
FC-TPC	$ 528.600.000	$ 518.400.000	$ 518.400.000	$ 493.200.000	$ 2.058.600.000
PAS REPORTADOS	$ 329.378.600	$ 360.173.200	$ 344.300.500	$ 273.433.600	$ 1.307.285.900
DIFERENCIA	$ 199.221.400	$ 158.226.800	$ 174.099.500	$ 219.766.400	$ 751.314.100
%	38%	31%	34%	45%	36%

El comparativo presentado en la tabla anterior da cuenta de un desfase de más de 750.000.000 entre las 2 alternativas, sólo en los primeros 4 meses del año

Las diferencias ya evidenciadas entre los reportes de pasajeros movilizados presentados por las empresas del Transporte Público Colectivo TPC a lo largo del 2024 y las que empiezan a registrarse durante los primeros meses de la vigencia 2025, hace necesaria la redefinición de los criterios que sirvieron de fundamento para la formulación del esquema de tarifas diferenciales del Transporte Público Colectivo TPC

La alternativa sustentada en la posibilidad de acoger los pasajeros reportados mes a mes por las empresas del Transporte Público Colectivo TPC supone tomar como punto de partida los valores de pasajeros reportados por las empresas e inmediatamente dar inicio a un proceso de toma de información que permitiera en el muy corto plazo, y a falta de un sistema electrónico de recaudo centralizado, realizar el ajuste. La metodología para esta calibración debe garantizar la verificación de la totalidad de las rutas autorizadas al Transporte Público Colectivo TPC (*54 según el esquema unificado de rutas*), en los términos definidos en el estudio técnico que sirvió de soporte a la autorización de la aplicación del factor tarifario.

26. Que el procedimiento acogido para la determinación de los aportes resultado de la aplicación del Factor de Calidad FQ-TPC, debe contemplar la posibilidad de controvertir la demanda asumida para la determinación de los aportes en la medida en la que se cuente con mecanismos de conteo de pasajeros verificables y auditables por la autoridad de transporte o una vez se cuente con el sistema electrónico de recaudo centralizado; promoviendo, a partir de este interés, el fortalecimiento tecnológico de la modalidad

27. Que se hace necesario avanzar en la consolidación de la modernización del sistema de Transporte Público Metropolitano a través de la implementación de ayudas tecnológicas para optimizar, programar y realizar seguimiento a las rutas, permitiendo el control y la regulación adecuada de la flota, garantizando mecanismos adecuados para la planeación, regulación, control y vigilancia de la prestación del servicio público de transporte metropolitano respondiendo a las necesidades de movilización de los usuarios de conformidad con la normatividad legal vigente, a partir del fortalecimiento de las capacidades tecnológicas de la Autoridad de Transporte y de la implementación tecnológica de la flota operativa, con miras a continuar con la implementación inicial de la articulación del Transporte Público Colectivo - TPC y el Sistema de Transporte Masivo -SITM siendo este último la columna vertebral del Sistema Integrado de Transporte Público Metropolitano -SITME

28. Que pese a la finalización de los contratos de concesión para la operación suscritos con la Operadora de Transporte Masivo Movilizamos S.A. y Metrocinco Plus S.A., Metrolínea S.A. cuenta con la plataforma tecnológica que garantiza el funcionamiento del Sistema de gestión y control de flota – SGCF y del sistema electrónico de recaudo

centralizado requeridos para garantizar la articulación operativa y tarifaria de las alternativas de complementariedad y/o integración con el Transporte Público Colectivo TPC

29. En los casos en que las empresas prestadoras del servicio público de transporte colectivo – TPC- haya dispuesto de vehículos o flota para articularse con el Sistema Integrado de Transporte Masivo - SITM bajo la figura técnica de COMPLEMENTARIEDAD y/o INTEGRACIÓN, dichos equipos no serán incluidos en la estimación de los aportes de los recursos provenientes de la aplicación del Factor de Calidad FQ - TPC, siempre que cuenten con los sistemas de gestión y control de flota – SGCF y de c que hacen parte de la plataforma - RCC que brinda soporte a la operación del Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM . En todo caso las empresas transportadoras podrán acreditar estos sistemas a través de otro operador tecnológico, siempre que garantice su interoperabilidad con la plataforma del sistema

30. Que la destinación de los recursos económicos provenientes de la aplicación del Factor de Calidad FQ-TPC, conforme a lo dispuesto por el Acuerdo Metropolitano Nro. 011 de 2024, deben garantizar el fortalecimiento tecnológico requerido para la articulación de los sistemas de gestión y control de flota y de recaudo centralizado orden la correcta articulación del sistema de transporte público, debe tener en cuenta las siguientes consideraciones:

- Se debe garantizar el correcto ejercicio de las facultades de inspección, vigilancia y control a cargo de la autoridad de transporte
- El impulso del fortalecimiento tecnológico requerido por la flota operativa
- Costos de la puesta en operación de la herramienta tecnológica que garantice el control y gestión de la flota y de la unificación del medio electrónico de pago del sistema de transporte público
- De ser posible, la destinación de recursos para el componente tecnológico que se requiere instalar en la flota, es necesario establecer los porcentajes y tiempos que garanticen la entrada en operación de los dos componentes (plataforma central y equipos instalados en la flota). Algunos factores a considerar a partir del recurso disponible como resultado de la implementación del componente de Factor de Calidad FQ-TPC, serían los costos del servicio de plataforma RCC (o cualquier otra alternativa que haya sido contemplada por el equipo de contingencia), los tiempos requeridos por el TPC para los diferentes niveles de fortalecimiento tecnológico concediendo prioridad al sistema de gestión y control de flota SGCF, tiempos requeridos para garantizar la entrada en operación simultánea de la plataforma y los equipos instalados en flota
- Evaluación de la posibilidad de uso de la plataforma tecnológica del Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM vrs. Otras alternativas.
- Gradualidad en la exigencia de componente tecnológico en servicios complementarios del Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM
- Gradualidad en la exigencia de componente tecnológico para el Transporte Público Colectivo TPC

31. Que la Junta Metropolitana del Área Metropolitana de Bucaramanga a través del Acuerdo Metropolitano 014 del 27 de diciembre de 2024 adoptó la tarifa en la modalidad de servicio público de transporte colectivo de pasajeros controlado y vigilado por el AMB, para la vigencia 2025 en la que se fijó como Factor de Calidad FQ - TPC un porcentaje de la tarifa piso del 3,7% equivalente a cien ($100) pesos m/cte y de 3,0, equivalente a cien ($100) pesos m/cte en la tarifa techo . por cada pasajero movilizado.

32. Que las empresas habilitadas en la modalidad de Transporte Público Colectivo TPC, controladas y vigiladas por el Área Metropolitana de Bucaramanga AMB, tienen a su cargo el recaudo de los recursos provenientes de la aplicación del Factor de Calidad FQ - TPC, incorporado a la tarifa del Transporte Público Colectivo TPC, que para la vigencia 2025 fue definida mediante Acuerdo Metropolitano No. 014 de 2024 , el cual entró en vigencia a partir del 01 de enero de 2025 y en adelante el acuerdo metropolitano mediante el cual se autorice la tarifa del Transporte Público Colectivo TPC

33. Que el Artículo Sexto del Acuerdo Metropolitano 011 de 2024 dispuso facultar al Director del Área Metropolitana de Bucaramanga para que regule las materias concernientes al Factor de Calidad FQ - TPC, en virtud del numeral 1° del artículo 25 de la Ley 1625 de 2013.

34. Que el presente Acto Administrativo fue publicado para comentarios a solicitud de la Subdirección de Transporte Metropolitano, desde el diecinueve al veintitrés (23) de mayo de 2025, en la página web del Área Metropolitana

de Bucaramanga y que sobre el mismo no se presentaron comentarios / se presentaron comentarios que fueron analizados, tenidos en cuenta y contestados por parte de la Subdirección de Transporte Metropolitano, por lo que habiéndose surtido el trámite de publicidad que exige el numeral 8 del artículo 8 de la Ley 1437 de 2011, se procede a su expedición.

Que, en mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO. OBJETO. El presente acto administrativo tiene por objeto reglamentar el procedimiento para el recaudo, manejo, administración y uso de los recursos económicos provenientes del Factor de Calidad del Transporte Público Colectivo FQ-TPC.

Estos recursos estarán destinados al fortalecimiento operativo, administrativo y tecnológico de la autoridad de transporte, con el propósito de garantizar el adecuado ejercicio de sus funciones de inspección, vigilancia y control, así como la prestación continua, eficiente, segura y con cobertura adecuada del servicio de transporte público.

Dichos recursos financiarán, de manera enunciativa:

a) La implementación, consolidación y operación de las herramientas tecnológicas que den soporte al Sistema de Gestión y Control de Flota (SGCF), al Sistema de Recaudo Electrónico Centralizado (SREC) y al Sistema de Información al Usuario (SIU).

b) La adquisición de bienes y servicios (tales como plataformas de gestión, equipos de cómputo, mobiliario, papelería, y el cubrimiento de gastos operativos y administrativos como arrendamientos, entre otros) que sean necesarios para el fortalecimiento de la autoridad de transporte, indispensables para el adecuado ejercicio de sus funciones de inspección, vigilancia y control.

ARTÍCULO SEGUNDO. RECAUDO. Las empresas o cooperativas habilitadas para prestar el servicio de transporte público colectivo -TPC, vigiladas y controladas por el Área Metropolitana de Bucaramanga, recaudarán los recursos económicos provenientes del Factor de Calidad FQ- TPC.

Parágrafo primero. Las Empresas y Cooperativas legalmente habilitadas para la prestación del servicio de Transporte Público Colectivo controladas y vigiladas por el AMB, deberán consignar **mensualmente** los recursos económicos provenientes del Factor de Calidad FQ- TPC, exclusivamente en el encargo fiduciario establecido por el Área Metropolitana de Bucaramanga AMB para tal fin.

ARTÍCULO TERCERO. ESTIMACIÓN DE LOS APORTES. La determinación del monto de los aportes provenientes de la aplicación del Factor de calidad FQ - TPC se realizará conforme a lo consignado en el estudio técnico que sirvió de soporte al acuerdo metropolitano Nro. 011 de 23 de diciembre de 2024.

Para dicha estimación, se establece un promedio de 6000 (seis mil) pasajeros por vehículo al mes y se aplicará el Factor de Calidad FQ-TPC, el cual, conforme al Acuerdo Metropolitano 014 de 2024, fue fijado en cien ($100) pesos m/cte por cada pasajero movilizado.

Parágrafo Primero. El Área Metropolitana de Bucaramanga a través de la Subdirección Administrativa y Financiera llevará a cabo el proceso de liquidación de los aportes que mensualmente deberá consignar cada una de las empresas o cooperativas habilitadas para prestar el servicio de Transporte Público Colectivo – TPC vigiladas y controladas por esta autoridad de transporte, comunicando a más tardar al octavo (8) día hábil de cada mes.

Parágrafo Segundo. El proceso de liquidación se realizará teniendo en cuenta la entrada en vigencia del Acuerdo Metropolitano 011 del veintitrés (23) de diciembre de 2024, por medio del cual se incorporó un componente a la tarifa del Transporte Público Colectivo controlado y vigilado por el Área Metropolitana de Bucaramanga denominado Factor de Calidad FQ – TPC

Parágrafo Tercero. Las empresas habilitadas para prestar el servicio de Transporte Público Colectivo -TPC con radio de acción metropolitano, vigiladas y controladas por esta autoridad de transporte, en forma individual y en un término máximo de tres (3) días contados a partir de la recepción de la liquidación deberán consignar en periodos mensuales el valor por concepto de Factor de Calidad FQ – TPC en el encargo fiduciario, previamente liquidado por el Área Metropolitana de Bucaramanga.

Parágrafo cuarto. El número de pasajeros movilizados, utilizado como insumo para la estimación de los aportes, podrá ser reevaluado en la medida en la que la implementación del Sistema de Recaudo Electrónico Centralizado (SREC) permita establecer el número exacto o por solicitud de una empresa transportadora que cuente con un sistema electrónico de conteo de usuarios susceptible de ser validado y auditado por la autoridad de transporte

Parágrafo quinto. La estimación de los aportes será realizada teniendo en cuenta la flota operativa, esto es que cuenten con Tarjeta de operación vigente en el mes objeto de liquidación y entrega a la autoridad de transporte metropolitana de los recursos económicos provenientes del Factor de Calidad FQ- TPC, advirtiendo que el punto de partida es la capacidad transportadora mínima autorizada.

Parágrafo sexto. En el evento que una empresa prestadora del servicio público de transporte colectivo – TPC- haya dispuesto de vehículos o flota para articularse con el Sistema Integrado de Transporte Masivo - SITM bajo la figura técnica de COMPLEMENTARIEDAD y/o INTEGRACIÓN , dichos equipos no serán incluidos en la estimación de los aportes de los recursos provenientes de la aplicación del Factor de Calidad FQ - TPC, siempre que cuenten con el Sistema de gestión y control de flota - SGCF y el Sistema de Recaudo Electrónico Centralizado -SREC que hacen parte de la plataforma tecnológica de recaudo, control y comunicaciones - RCC con que hoy cuenta el Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM . En todo caso las empresas transportadoras podrán acreditar estos sistemas a través de otro operador tecnológico, siempre que garantice su interoperabilidad con la plataforma RCC

Parágrafo séptimo. El valor establecido como Factor de Calidad FQ - TPC, podrá ser ajustado previa presentación a Junta Metropolitana del estudio técnico que así lo soporte.

Parágrafo Transitorio. Para los valores causados y no recaudados correspondientes a la vigencia 2025 previos a la expedición del presente reglamento, el Área Metropolitana de Bucaramanga realizará la liquidación consolidada y las empresas habilitadas podrán consignar dicho valor en un plazo máximo de diez (10) días hábiles, contadas a partir de la ejecutoria de dicha liquidación, sin perjuicio de la obligación de pago corriente mensual establecida en el Parágrafo Tercero.

ARTÍCULO CUARTO. El Área Metropolitana de Bucaramanga a partir del presente acto administrativo dará inicio a los trámites administrativos y contractuales a que haya lugar a fin de disponer del contrato de encargo fiduciario a través del cual se garantizará el debido recaudo, administración y ejecución de los recursos del Factor de Calidad FQ – TPC.

ARTÍCULO QUINTO. Corresponde a la Subdirección de Transporte del Área Metropolitana de Bucaramanga, elaborar el proyecto de inversión a través del cual se determinará el uso de los recursos que permitan contribuir al fortalecimiento de las capacidades operativas y administrativas de la autoridad de transporte metropolitana en lo que tiene que ver con el ejercicio de las facultades de inspección, vigilancia y control de la prestación del servicio público de transporte metropolitano.

Parágrafo Primero. El uso de los rendimientos financieros que se generen de los recursos del Factor de Calidad FQ – TPC, serán determinado en función del o los proyectos a implementar garantizando en todo caso que el uso sea coherente con la finalidad ya determinada en el Acuerdo Metropolitano No. 011 de 23 de diciembre de 2024.

Parágrafo Segundo. Adicionalmente, los recursos que conforman el recaudo del Factor de Calidad FQ - TPC, administrados por la Entidad Fiduciaria, se destinarán al pago de las siguientes obligaciones:

Obligaciones fiscales: La Entidad Fiduciaria con los recursos provenientes del Factor de Calidad FQ - TPC cumplirá con las obligaciones fiscales a que haya lugar en relación con los pagos que deba efectuar, de acuerdo con las normas vigentes o los que sean previstos como costos a cargo de la Fiducia, conforme al contrato de encargo fiduciario.

Comisión fiduciaria: Que corresponde a las comisiones que deben pagarse a la Entidad Fiduciaria, de acuerdo con las condiciones establecidas en el contrato de encargo fiduciario y teniendo en cuenta la prioridad de pagos establecida en el presente reglamento.

Gastos de funcionamiento que implique la gestión y operatividad del encargo fiduciario, los cuales serán autorizados por la Autoridad de Transporte.

Parágrafo Tercero. Los recursos económicos provenientes del Factor de Calidad FQ - TPC, deberán ser invertidos en la materialización de las políticas públicas dictadas y/o adoptadas por el Área Metropolitana de Bucaramanga, priorizando las actividades que buscan dar continuidad a la implementación del Sistema Integrado de Transporte Público Metropolitano – SITME. Dicha priorización deberá garantizar la financiación armónica y simultánea del fortalecimiento de las capacidades operativas y administrativas de la autoridad de transporte para el ejercicio de las facultades de inspección, vigilancia y control , así como el fortalecimiento tecnológico necesario para contar con los Sistemas de recaudo electrónico centralizado (SREC), Sistemas de gestión y control de flota (SGCF) y Sistemas de información al usuario (SIU), que contribuirán a mejorar la calidad del servicio público esencial prestado al o los usuarios metropolitanos.

ARTÍCULO SEXTO. Crear el comité de vigilancia a Factor de Calidad FQ- TPC, El Área Metropolitana de Bucaramanga como autoridad de transporte, a través de la Subdirección de Transporte Metropolitano y de la Subdirección Administrativa y Financiera, ejercerá la vigilancia y control sobre los recursos económicos recaudados por las Empresas y Cooperativas de Transporte Público Colectivo -TPC- de pasajeros controladas y vigiladas, debidamente habilitadas para la prestación del servicio de transporte público en su jurisdicción, en relación con el cumplimiento de las obligaciones de recaudo y consignación de los recursos de tarifa concernientes al Factor de Calidad FQ- TPC en los términos descritos en el presente acuerdo, así como de las demás obligaciones y deberes que sobre éstos implica dotar de mejores condiciones de seguridad, calidad y oportunidad en la prestación del servicio a través de la mejora de las capacidades operativas, técnicas y administrativas de la autoridad de transporte.

ARTÍCULO SÉPTIMO. Fuentes de los recursos. Constituyen los ingresos del encargo fiduciario los siguientes:

- Los provenientes del Factor de Calidad FQ - TPC que deberán ser cobrados dentro del marco de la tarifa y consignados por las empresas habilitadas para prestar el servicio de Transporte Público Colectivo de rango de acción metropolitano y las controladas y vigiladas por el Área Metropolitana de Bucaramanga AMB.
- Los recursos y rendimientos financieros generados por estos acrecentarán los recursos del fondo.
- Aportes a cualquier título de las entidades territoriales.
- Recursos de cooperación nacional o internacional no reembolsable.
- Los recursos que provengan de otras fuentes de financiación, como donaciones de origen público o privado.
- Los recursos que de manera excepcional sean contemplados o pactados en el desarrollo del proceso de fortalecimiento del sistema de transporte público metropolitano

Parágrafo. En todo caso, para las fuentes de recursos que impliquen donaciones, aportes de terceros no obligados o análogos, el administrador fiduciario deberá realizar las verificaciones y debida diligencia adicionales en materia de SARLAFT o el sistema que lo modifique o sustituya, en cumplimiento de las obligaciones de prevención del riesgo de lavado de activos y financiación del terrorismo.

ARTÍCULO OCTAVO. Comité Ejecutivo. Confórmese un Comité Fiduciario, como máximo órgano rector del encargo fiduciario, que tendrá como función principal el seguimiento a la gestión del recaudo de los recursos del Factor de Calidad FQ - TPC y las siguientes:

- Recomendar a la Autoridad de Transporte las políticas sobre el manejo y la administración de los recursos.
- Establecer los procedimientos y requisitos para la implementación del objeto de este encargo fiduciario, según las directrices establecidas por el AMB.
- Darse su propio reglamento.
- Formular las recomendaciones que se consideren pertinentes para garantizar la adecuada administración y ejecución de los recursos, conforme a los fines del encargo fiduciario establecidos en el contrato.

- Realizar el seguimiento de la ejecución de los recursos del Factor de Calidad FQ - TPC y generar las observaciones cuando se considere que los mismos no están siendo invertidos o apropiados en el objeto autorizado dentro del Acuerdo Metropolitano No. 011 del 23 de diciembre de 2024.
- Definir las acciones, planear, evaluar y sugerir medidas, frente al avance y efectividad de la gestión de recaudo del Factor de Calidad FQ - TPC.
- Hacer seguimiento a la atención efectiva y oportuna de los Informes que sobre la ejecución financiera deban presentarse o requieran los organismos de control.
- Las demás que el reglamento establezca.

ARTÍCULO NOVENO. Conformación del Comité. El Comité Ejecutivo estará integrado de la siguiente manera:

- El Director del Área Metropolitana de Bucaramanga o su delegado. Quien lo presidirá.
- El (la) Subdirector (a) de Transporte Metropolitano.
- El (la) Subdirector (a) Administrativa y Financiera.
- Dos representantes de las Empresas y/o Cooperativas habilitadas y autorizadas para la prestación del servicio TPC de rango de acción metropolitano y las controladas y vigiladas por el Área Metropolitana de Bucaramanga.
- Un representante de la entidad fiduciaria, con voz, pero sin voto.

Parágrafo Primero. El Presidente del COMITÉ definirá la conveniencia, necesidad y oportunidad de citar a terceros para que participen en cada sesión, de acuerdo con los temas a tratar y las decisiones que se deben tomar.

Parágrafo Segundo. La Secretaría Técnica del Comité Fiduciario será ejercida por la entidad fiduciaria que administre el encargo, quien será la encargada de llevar el control de actas de las reuniones, convocar a los miembros del comité y prepara los informes financieros requeridos.

ARTÍCULO DÉCIMO. Sesiones, Quorum y Mayorías. El Comité Ejecutivo sesionará ordinariamente una vez cada trimestre o extraordinariamente cuando así lo convoque el presidente del comité.

El Comité Ejecutivo podrá deliberar y sesionar válidamente con la asistencia de al menos tres (3) de sus miembros con derecho a voto.

Las decisiones del Comité Ejecutivo se adoptarán por regla general mediante mayoría simple, es decir, la mitad más uno de los miembros presentes con derecho a voto. Se adoptarán mediante este mecanismo, entre otras, las siguientes funciones:

1. Recomendar policitas sobre el manejo y la administración de los recursos.
2. Formular recomendaciones para la adecuada administración y ejecución de los recursos.
3. Realizar el seguimiento de la ejecución de los recursos.
4. Definir las acciones y hacer seguimiento a la gestión de recaudo.
5. Hacer seguimiento a los informes de organismos de control.

No obstante lo anterior, se requerirá una mayoría calificada de al menos cuatro (4) votos favorables de la totalidad de los miembros del Comité, para la adopción de las siguientes decisiones estratégicas:

1. La aprobación o modificación del reglamento interno del Comité.
2. La aprobación del Manual Operativo del Encargo Fiduciario, requerido para la implementación del objeto contractual.
3. La aprobación de los proyectos de inversión específicos a ser financiados con los recursos del FQ-TPC, en particular la contratación y puesta en marcha de las plataformas tecnológicas (SGCF, SREC, SIU) y los planes de fortalecimiento de la autoridad de transporte.

ARTÍCULO DÉCIMO PRIMERO. Transparencia de la información. Las Empresas y Cooperativas encargadas del recaudo del Factor de Calidad FQ - TPC, publicarán los aportes hechos para conocimiento de sus afiliados o

cooperados trimestralmente. Así mismo, el Área Metropolitana de Bucaramanga publicará informará a las Empresas o Cooperativas el estado de cuenta del encargo fiduciario en cada vigencia fiscal.

ARTÍCULO DÉCIMO SEGUNDO. Sanciones. Sin perjuicio de las acciones de tipo penal a que haya lugar, quienes incumplan las obligaciones establecidas en el presente reglamento, estarán sujetas a las sanciones y al procedimiento administrativo sancionatorio establecido en la Ley 1437 de 2011 y al régimen de infracciones de transporte contenido en la Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996. Además de las acciones que en materia fiscal pueda ejecutar la Contraloría Departamental de Santander.

ARTÍCULO DÉCIMO TERCERO. Vigencia. El presente reglamento rige a partir del 24 de noviembre de 2025.

Dado en Bucaramanga, el 20 de noviembre de 2025.

COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE

JOHN MANUEL DELGADO NIVIA

Director

Proyectó:
Nelly Patrica Rodriguez - Profesional Universitario
Diana Lucia Penagos Duarte – Abogado CPS

Revisó Aspectos Técnicos:
Jaime Aldemar Diaz Sarmiento - Profesional Universitario
Andres Giraldo Gomez - Ingeniero CPS
Jose Miguel Mantilla Sanchez - Ingeniero CPS

Revisión Aspectos Financieros:
Yolanda isabel Rey blanco - Ingeniera CPS

Aprobó:
Gerson Vega Vargas - Secretario General
Maria Paula Ordoñez - Subdirectora de Transporte