PLAN ANUAL DE ADQUISICIONES DE BIENES, SERVICIOS
VIGENCIA 2026

El suscrito Director Administrativo Certifica que:

El objeto contractual que consiste en: "**ARRENDAMIENTO DE QUINCE (15) VEHÍCULOS TIPO PADRÓN DUAL CON MANTENIMIENTO INCLUIDO PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE EN LA INFRAESTRUCTURA DEL SITM DEL ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA, A CARGO DE METROLÍNEA S.A.** se encuentra incluido en el Plan de Compras de la entidad vigencia 2026.

PLAN ANUAL DE ADQUISICIONES VIGENCIA 2026	
	ARRENDAMIENTO DE QUINCE (15) VEHÍCULOS TIPO PADRÓN DUAL CON MANTENIMIENTO INCLUIDO PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE EN LA INFRAESTRUCTURA DEL SITM DEL ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA, A CARGO DE METROLÍNEA S.A.
Código(s) UNSPSC	78111802-78111803-78111808
Modalidad de selección consignada en el PAA	DIRECTA
Duración estimada del contrato en el PAA	Sesenta y seis (66) días
Fecha estimada de Inicio en el PAA	21 DE FEBRERO DE 2026
Responsable en el PAA	DIRECCION ADMINISTRATIVA
Valor Estimado del bien o servicio registrado en el PAA	$2.162.991.600
Valor del bien/servicio a contratar por Oficina Gestora	$2.162.991.600
Fuente (s) de Financiación	AREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA
Vigencias Futuras	0
Unidad de Contratación	DIRECCION DE OPERACIONES

Se expide en Bucaramanga, a los seis (06) días del mes de febrero de 2026.

LUIS ALBERTO GRECO NAVARRO
Director Administrativo

Elaboró: Bersy leal Ochoa/ Técnico Administrativo Contabilidad (E)

CIUDAD: BUCARAMANGA	**FECHA**	**AA**	**MM**	**DD**
		2026	**02**	**06**

1. ASPECTOS LEGALES

En cumplimiento de lo dispuesto en la Resolución No. 147 del 13 de agosto de 2019, mediante la cual la Junta Directiva de METROLÍNEA S.A. adoptó el Manual de Contratación de la entidad, se hace necesario elaborar los presentes Estudios Previos, dando observancia a los requisitos y lineamientos allí establecidos.

2. DESCRIPCIÓN DE LA NECESIDAD

2.1 ANTECEDENTES

METROLÍNEA S.A. es una sociedad por acciones constituida entre entidades públicas del orden municipal, de naturaleza anónima, creada conforme a la legislación colombiana y regida, en lo pertinente, por las disposiciones aplicables a las empresas industriales y comerciales del Estado. En desarrollo de su objeto social, METROLÍNEA S.A. tiene como actividad principal la ejecución de todas las actuaciones previas, concomitantes y posteriores necesarias para la construcción, puesta en operación, gestión y control del Sistema Integrado de Transporte Masivo – SITM del Área Metropolitana de Bucaramanga. Para este propósito, la entidad se encuentra facultada para celebrar todos los actos y contratos requeridos para el cumplimiento de su objeto social, en armonía con los principios de la función administrativa y de la gestión fiscal.

De conformidad con lo establecido en los documentos CONPES 3260 del 15 de diciembre de 2003, CONPES 3298 del 26 de julio de 2004, CONPES 3370 del 1 de agosto de 2005 y CONPES 3552 de 2008, el 9 de febrero de 2007 el Área Metropolitana de Bucaramanga y METROLÍNEA S.A. suscribieron un Convenio Interadministrativo de Operación del Sistema Integrado de Transporte Masivo – SITM. El objeto de dicho convenio consistió en establecer los compromisos (derechos y obligaciones) que cada una de las partes asumiría con ocasión de la implementación y puesta en operación del SITM dentro de la jurisdicción metropolitana. En virtud de este instrumento, METROLÍNEA S.A. fue reconocida como titular del SITM, de acuerdo con la ley, mientras que el Área Metropolitana de Bucaramanga, en su calidad de Autoridad de Transporte, asumió la administración del servicio público de transporte masivo de pasajeros.

En consecuencia, el Área Metropolitana de Bucaramanga otorgó a METROLÍNEA S.A. la autorización para la gestión, contratación e implementación de la operación del servicio público de transporte masivo en el Área Metropolitana de Bucaramanga, estableciendo un término de duración de veintiún (21) años, contados a partir de la suscripción del convenio. Cabe señalar que, el convenio ha sido objeto de modificaciones mediante la suscripción de cuatro (4) otrosíes, en las siguientes fechas: i) 1 de junio de 2007, ii) 13 de marzo de 2018, iii) 8 de febrero de 2024 y, iv) 11 de junio de 2025. Actualmente, el convenio se encuentra vigente.

METROLÍNEA S.A., en su calidad de Entidad Gestora del proyecto del Sistema Integrado de Transporte Masivo – SITM del Área Metropolitana de Bucaramanga, tiene a su cargo la planeación, ejecución, administración y control de la prestación del servicio público masivo de pasajeros en su modalidad terrestre, orientada al mejoramiento de la infraestructura urbana y de la calidad de vida de los habitantes de la región. Para el cumplimiento de este objeto, la sociedad se encuentra facultada para celebrar todo acto o contrato necesario para el desarrollo de sus fines contractuales y estatutarios, de conformidad con lo establecido en la Escritura Pública No. 1101 del 21 de marzo de 2003 y la Escritura Pública No. 2106 del 13 de septiembre de 2005, mediante las cuales fueron adoptados y modificados sus estatutos.

De conformidad con los requerimientos de METROLÍNEA S.A., el 8 de febrero de 2008 se suscribió el Contrato de Concesión No. 2 de 2008 para la prestación del servicio público de transporte masivo de pasajeros del Sistema Integrado de Transporte Masivo del Área Metropolitana de Bucaramanga, con la sociedad Operadora de Transporte Masivo Movilizamos S.A. En la cláusula segunda, numeral 2.3 de dicho contrato se estableció que el inicio del término de la concesión estaría sujeto a la suscripción del Acta de Inicio de la Operación Regular, documento mediante el cual METROLÍNEA S.A. y el concesionario dejarían constancia del comienzo de la operación, a partir del cual empezarían a contarse los quince (15) años de duración del contrato.

En cumplimiento de lo anterior, el inicio de la operación regular se produjo el 27 de febrero de 2010, con fecha de finalización proyectada para el 26 de febrero de 2025. Sin embargo, la concesión terminó de manera anticipada como consecuencia de la apertura de un proceso administrativo sancionatorio iniciado por METROLÍNEA S.A. mediante comunicación del 9 de julio de 2021, en aplicación de lo dispuesto en el artículo 86 de la Ley 1474 de 2011. El proceso sancionatorio, que inició formalmente el 2 de agosto de 2021, tuvo como fundamento el vencimiento de la Garantía Única de Cumplimiento No. 1505001633401, expedida por Seguros Comerciales Bolívar, así como la falta de disposición del concesionario para renovar o constituir una nueva póliza que amparara el Contrato de Concesión No. 2.

Cabe precisar que, en aplicación del inciso final de la cláusula 103 del contrato, el concesionario debía allegar a METROLÍNEA S.A. la renovación de la póliza o una nueva garantía con al menos tres (3) meses de anterioridad al vencimiento de la respectiva etapa asegurable. No obstante, pese a los requerimientos efectuados en múltiples comunicaciones previas, al 28 de junio de 2021, fecha de expiración de la póliza vigente, el concesionario Movilizamos S.A. en liquidación no allegó ninguna garantía, configurándose así un incumplimiento contractual que dio lugar a la terminación anticipada de la concesión.

Mediante la Resolución No. 279 de 2021, METROLÍNEA S.A. declaró el siniestro de incumplimiento grave del Contrato de Concesión No. 2 de 2008, disponiendo en consecuencia la caducidad del contrato. Con fundamento en dicha decisión, se hizo efectiva la cláusula penal pecuniaria, a título de tasación anticipada de perjuicios, y se ordenó la terminación anticipada del contrato de concesión.

En ese orden de ideas, y en atención a las obligaciones estipuladas en el Contrato de Concesión No. 2, la entidad procedió a dar aplicación a las cláusulas contractuales pertinentes, conforme a lo dispuesto en el marco jurídico aplicable a este tipo de relaciones concesionales, así:

> ***"CLÁUSULA 124. DECLARATORIA DE CADUCIDAD***
>
> *Si se presenta algún incumplimiento de las obligaciones a cargo del concesionario establecidas en este contrato que afecte de manera grave y directa su ejecución, de manera tal que pueda conducir a su paralización, lo cual se presume cuando en este contrato se menciona la referencia específica a la posibilidad de decretar la caducidad, Metrolínea S.A. por medio de acto administrativo debidamente motivado podrá declarar la caducidad del contrato, en los términos y condiciones previstos en la ley 80 de 1993, o en las normas que lo adicionen, modifiquen o sustituyan y ordenar su liquidación en el estado en que se encuentre.*
>
> *Para ello se tendrán en cuenta las circunstancias previstas de manera enunciativa en la cláusula 135 del contrato.*
>
> *(...)*
>
> ***CLÁUSULA 130. TERMINACIÓN ANTICIPADA DEL CONTRATO***

El contrato de concesión terminará de manera ordinaria por el vencimiento de la vigencia del contrato y de manera anticipada en cualquiera de los siguientes eventos:

(...)

c) Cuando Metrolínea S.A. haya declarado la caducidad del contrato de conformidad con lo establecido en el presente contrato." (Subraya fuera del texto)

Ante la imposibilidad de realizar una liquidación bilateral del Contrato de Concesión No. 2 de 2008, METROLÍNEA S.A. acudió a la jurisdicción de lo contencioso administrativo, con el fin de obtener la liquidación judicial del contrato, proceso que actualmente cursa ante el Tribunal Administrativo de Santander, bajo el Radicado No. 68001-23-33-000-2024-00332-00.

Como consecuencia de la terminación anticipada del contrato de concesión, la prestación del servicio público de transporte masivo de pasajeros del SITM en el Área Metropolitana de Bucaramanga se vio comprometida. La operación quedó a cargo de un único concesionario, cuya capacidad de flota resultó insuficiente para cubrir integralmente la demanda del sistema, generando un riesgo cierto para la continuidad y eficiencia del servicio público esencial.

El 19 de enero de 2008, se suscribió el Contrato de Concesión No. 1 de 2008 para la prestación del servicio público de transporte masivo de pasajeros del Sistema Integrado de Transporte Masivo del Área Metropolitana de Bucaramanga, con la Operadora de Transporte Masivo Metrocinco Plus S.A., cuya etapa de operación regular inició el 26 de febrero de 2010.

En el Capítulo Décimo Cuarto del contrato se establecieron las condiciones relativas al plazo de la concesión. En particular, la Cláusula 127 dispuso lo siguiente:

*"**Cláusula 127. Etapa Operación Regular***

Se considerará iniciada la etapa de operación regular, a partir de la fecha que haya sido determinada por Metrolínea S.A. para que el concesionario inicie la operación de su flota en el Sistema Metrolínea (...)

La etapa de operación regular tendrá una duración de quince (15) años contados a partir de la fecha que al efecto defina Metrolínea S.A. mediante comunicación enviada al concesionario."

En virtud de lo anterior, y ante la inminente terminación del Contrato de Concesión No. 1, suscrito entre METROLÍNEA S.A. y METROCINCO PLUS S.A., mediante el otrosí No. 018 del 26 de febrero de 2025 se prorrogó, por un término adicional de dos (2) meses, la etapa de operación regular inicialmente pactada, extendiendo su vigencia hasta el 26 de abril de 2025. Dicha prórroga tuvo como finalidad garantizar la continuidad en la prestación del servicio público de transporte masivo a los habitantes de Bucaramanga y su área metropolitana, evitando la interrupción del servicio durante el periodo de transición.

2.2 ESTADO OPERATIVO Y FINANCIERO DEL SITM METROLÍNEA

En el proceso de estructuración técnica y financiera del Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM) Metrolínea, se proyectó inicialmente una cobertura del 66% de los viajes en transporte público del Área Metropolitana de Bucaramanga, con una demanda estimada de 360.000 pasajeros diarios en días hábiles. Sin embargo, los resultados operativos han demostrado que las validaciones efectivas del sistema no superaron el 36% de la demanda prevista.

El registro histórico evidencia que, durante los años en que la operación contó con la flota completa, la movilización de pasajeros alcanzó sus cifras más altas. Entre 2013 y 2015 se superaron los 40 millones de validaciones anuales, con un máximo en 2013 de 43.316.706 validaciones. Este desempeño refleja el impacto positivo de una operación troncalizada y pretroncalizada, soportada en la tipología vehicular adecuada y en el uso pleno de la infraestructura disponible (carriles exclusivos, estaciones y portales).

A partir de 2016, la demanda comenzó a descender de manera progresiva. La reducción de la flota articulada y padrón, derivada de la crisis contractual con los concesionarios y la falta de reposición de vehículos, profundizó esta tendencia. Posteriormente, los efectos de la pandemia por COVID-19 agravaron aún más la situación. Como resultado, el sistema pasó de movilizar más de 43,38 millones de pasajeros en 2013 a 7.713.884 en 2025, lo que representa una disminución superior al 80% respecto al máximo histórico:

Tabla. Histórico Validaciones SITM Metrolínea

2010	2011	2012	2013
17.224.122	18.364.753	24.730.804	43.375.324

2014	2015	2016	2017
42.019.660	41.720.991	37.074.477	34.572.703

2018	2019	2020	2021
33.992.416	32.233.688	14.596.122	11.073.828

2022	2023	2024	2025
12.515.039	9.151.436	7.392.656	7.713.884

La reducción sostenida en la movilización de pasajeros del Sistema Integrado de Transporte Masivo -SITM-, se explica principalmente por los siguientes factores:

1. Restricciones por la pandemia *de* COVID-19: Las medidas adoptadas por el Gobierno Nacional para mitigar la propagación del virus, en especial el confinamiento obligatorio, impactaron significativamente los ingresos por validaciones, ocasionando una drástica reducción en la demanda de transporte público.

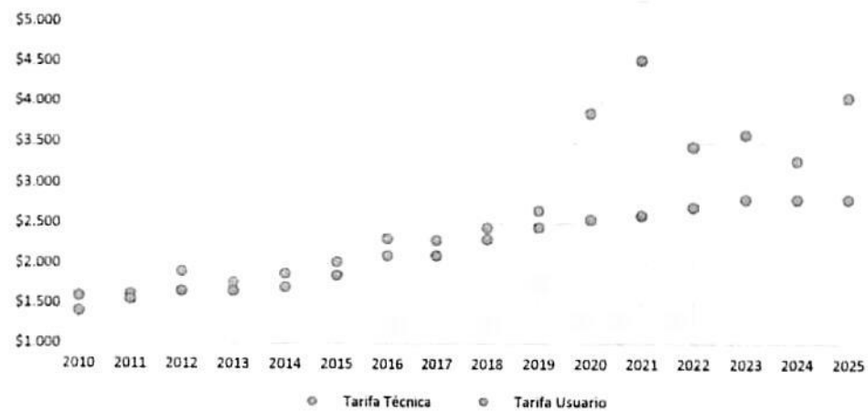
2. Impacto del Paro Nacional de 2021: Durante el proceso de reactivación económica esperado para ese año, las jornadas de paro nacional limitaron la operación eficiente del sistema, generando cierres temporales de estaciones y la finalización anticipada de las operaciones diarias.

3. Reducción de la flota operativa: La terminación anticipada del contrato de concesión con la operadora Movilizamos S.A. provocó una disminución considerable en la flota disponible, afectando de manera directa la capacidad del sistema para atender la demanda.

4. Crecimiento del transporte informal: Pese a los operativos de control adelantados por las autoridades, el incremento del transporte informal ha desincentivado la demanda del sistema legal, fenómeno acentuado por las condiciones socioeconómicas de la ciudad y la insuficiente cobertura del transporte público formal.

5. Desbalance entre costos operativos e ingresos: De manera histórica, la tarifa técnica (costo operativo por pasajero) ha superado la tarifa al usuario (ingreso por pasajero), generando un déficit sostenido. Este déficit ha oscilado entre $65 y $1.923 por pasajero, lo que ha comprometido la sostenibilidad financiera del sistema, como se observa en la siguiente gráfica, donde se evidencia la brecha persistente entre la tarifa técnica y la tarifa al usuario:

Figura. Tarifa Técnica vs Tarifa Usuario



Como consecuencia de la disminución sostenida de pasajeros y de la brecha estructural entre la tarifa técnica (costo) y la tarifa al usuario (ingreso), el SITM Metrolínea registra para la vigencia 2010–2025 ingresos por validaciones por $794,472,146,790 y egresos operacionales directos por $950,256,185,521, lo que arroja un déficit operacional acumulado de $155,784,038,731. Con aportes de otras fuentes por $51,569,601,579 — cofinanciación (Dec. 575/2020), Nación (Leyes 2155/2021 y 2299/2023) y recursos propios de Metrolínea— dicho déficit se reduce a $104,214,437,152. Adicionalmente, las transferencias del Municipio de Bucaramanga al SITM por $82,468,513,926 disminuyen el faltante, quedando un saldo por pagar del déficit operacional de $21,745,923,226, reflejando el esfuerzo interinstitucional para estabilizar la operación y sostener la continuidad del servicio:

Tabla. Déficit Operacional Histórico SITM Metrolínea 2010-2025

Concepto	Valor
Ingresos Operacionales	**794,472,146,790**
Validación y complementariedad	**790,155,393,347**
Integración TPC	**4,316,753,443**
(-) Menos	
Egresos Operacionales	**950,256,185,521**
Construcción de Infraestructura (PQP)	**42,191,313,440**
Concesión Estaciones Metrolínea	42,191,313,440
Operadores del Transporte	**677,640,462,863**
Movilizamos S.A.	222,749,801,272
Metrocinco Plus S.A.	389,381,690,433
Transp. Público Convencional (TPC)	62,225,553,409
Metrolínea S.A. (Flota, Conductores, Combustible)	3,283,417,749
Operadores del Recaudo	**112,948,081,482**
Transporte Inteligente S.A. - TISA	92,771,694,738
Metrolínea S.A.	20,176,386,744
Otros Egresos Operacionales	**117,476,327,737**
Área Metropolitana de Bucaramanga (AMB)	1,827,144,915

Metrolínea (Ente Gestor)	111,831,489,688
Gastos Financieros e Impuestos	3,817,693,133
DÉFICIT OPERACIONAL ACUMULADO	**-155,784,038,731**
Ingresos No Operacionales	**51,569,601,579**
Recursos Convenio de Cofinanciación (Decreto 575 de 2020)	**21,982,442,965**
- Nación	8,518,141,680
- Municipio de Bucaramanga	8,966,741,088
- Municipio de Floridablanca	2,873,564,443
- Municipio de Girón	202,970,754
- Municipio de Piedecuesta	1,421,025,000
Recursos Propios Metrolínea S.A.	**1,787,340,205**
Nación (Ley 2155 de 2021)	**7,498,737,414**
Nación (Ley 2299 de 2023)	**20,301,080,995**
***SALDO DÉFICIT OPERACIONAL ACUMULADO**	**-104,214,437,152**
Déficit a cargo de los Municipios de Bucaramanga, Floridablanca y Piedecuesta	
(-) Menos Transferencias Municipales	
Transferencias Entes Territoriales	**82,468,513,926**
- Municipio de Bucaramanga	79,185,096,177
- Convenio Área Metropolitana de Bucaramanga	3,283,417,749
- Municipio de Floridablanca	0
- Municipio de Girón	0
- Municipio de Piedecuesta	0
DÉFICIT OPERACIONAL POR PAGAR	**-21,745,923,226**

Ahora bien, en lo que respecta a la infraestructura del sistema, se debe precisar que de las treinta y tres (33) estaciones y portales que conforman la red de Metrolínea, únicamente nueve (9) se encuentran actualmente en funcionamiento: Portal Piedecuesta, Portal Norte, Parque Estación UIS, Provenza Oriental, Provenza Occidental, Provenza Central, Quebrada Seca, San Mateo, Chorreras. Esta reducción en la infraestructura habilitada limita de manera significativa la cobertura, accesibilidad y aprovechamiento pleno de las zonas paga del sistema.

Ante esta situación crítica, derivada principalmente de la disminución de la flota operativa del único concesionario de operación, MetroCinco Plus S.A., el Área Metropolitana de Bucaramanga, en su calidad de Autoridad de Transporte Metropolitano, expidió la Resolución No. 000036 del 24 de febrero de 2025, mediante la cual declaró la alteración grave en la prestación del servicio público de transporte masivo a cargo de Metrolínea S.A. En dicho acto administrativo se dispuso la adopción y ejecución de acciones y medidas especiales de carácter transitorio, orientadas a superar la alteración y garantizar, de manera prioritaria, la protección efectiva de los derechos fundamentales de los ciudadanos del área metropolitana:

> *"**ARTÍCULO PRIMERO. DECLARAR** la alteración grave en la prestación del servicio de transporte público a cargo del Ente Gestor Metrolínea S.A. como titular del Sistema Integrado de Transporte Masivo en el Área Metropolitana de Bucaramanga.*
>
> ***ARTÍCULO SEGUNDO. ADOPTAR y EJECUTAR** las acciones y medidas especiales y transitorias necesarias para superar la precisa situación de alteración del servicio público de transporte ocasionado en el Área Metropolitana de Bucaramanga, hasta que se supere la alteración declarada en el presente acto administrativo, dando prioridad a la garantía de los derechos fundamentales de los ciudadanos metropolitanos."*

Paralelamente, Metrolínea S.A. expidió la Resolución No. 050 del 24 de febrero de 2025, "*Por medio de la cual se declara la afectación grave en la prestación del servicio público de transporte masivo por parte del Ente Gestor Metrolínea S.A.*". Mediante dicho acto administrativo se dispuso lo siguiente:

*"**ARTÍCULO PRIMERO:** Declarar la Afectación Grave en la prestación del Servicio Público de Transporte Masivo del Área Metropolitana de Bucaramanga, a partir del 27 de febrero de 2025.*

***ARTÍCULO SEGUNDO:** Adoptar y Realizar todos los actos y acciones necesarias, especiales y/o transitorias, tendientes a conjurar la Afectación Grave del Servicio Público de Transporte Masivo, en aras de garantizar la movilidad de los usuarios del Área Metropolitana de Bucaramanga a través del Ente Gestor Metrolínea S.A."*

El 11 de abril de 2025, la Asamblea General Extraordinaria de Accionistas de METROLÍNEA S.A. sesionó en los términos legales y estatutarios. En dicha sesión, la propuesta de liquidación del Ente Gestor no fue aprobada, toda vez que los apoderados de la Nación (Ministerio de Hacienda y Crédito Público y Ministerio de Transporte), quienes representan el 70% de las acciones bajo el Contrato de Usufructo, votaron en contra. Durante el debate se expusieron los siguientes aspectos relevantes:

- Incapacidad de pago a acreedores: Al corte del 31 de diciembre de 2024, el endeudamiento total de la entidad alcanzó el 152,78%, derivado principalmente de pasivos asociados a procesos judiciales por valor de $153.441.365.935. Adicionalmente, *los* intereses de los fallos adversos proyectados ascienden a $399.715.516.667, según informe de la Dirección Administrativa (P.E. Presupuesto). METROLÍNEA S.A. carece de recursos propios para atender dichas obligaciones; no obstante, los pagos siempre estarán sujetos a eventuales negociaciones que dependerán de la recuperación de validaciones, ingresos colaterales y mejoras en las condiciones operativas del Ente Gestor.

- Disminución de pasajeros: como consecuencia de la reducción de flota disponible y el deterioro de las estaciones.

- Procesos judiciales: se registra la existencia de fallos judiciales y la provisión de capital e intereses asociados, originados en el marco de la negociación de la Ley 550 que no prosperó.

- Pérdidas de explotación y deterioro de activos: se evidencian pérdidas sustanciales en la explotación del servicio y deterioro significativo en el valor de los activos destinados a la generación de flujos de efectivo.

La votación no alcanzó el ochenta por ciento (80%) de aprobación requerido para decidir la liquidación, por lo que no se adoptó dicha medida. En este escenario, los representantes del Gobierno Nacional instaron a los alcaldes de Bucaramanga, Floridablanca, Piedecuesta y Girón, así como al Área Metropolitana de Bucaramanga, a implementar un plan de contingencia que garantice la adecuada y segura prestación del servicio público de transporte en el Área Metropolitana.

Finalmente, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público concluyó que, pese a la difícil situación, METROLÍNEA S.A. no incumple con la hipótesis de negocio en marcha, lo cual permite avanzar en la búsqueda de soluciones que fortalezcan la continuidad operativa del sistema.

Vale la pena precisar que, mediante la Ley 2069 de 2020 o Ley de Emprendimiento, se estableció como causal de disolución de una sociedad comercial el no cumplimiento de la hipótesis de negocio en marcha al cierre del ejercicio. Así mismo, se determinó la responsabilidad solidaria de los administradores, incluso cuando el riesgo de deterioro patrimonial o de insolvencia se evidencie únicamente a través de proyecciones financieras, si no se convoca oportunamente al máximo órgano social para adoptar los correctivos correspondientes (artículo 4).

La citada norma dispuso expresamente que toda referencia normativa a la causal de disolución por pérdidas debe entenderse referida a esta nueva causal. En consecuencia, derogó el numeral 7 del artículo 34 de la Ley 1258 de 2008, que contemplaba como causal de disolución para las sociedades por acciones simplificadas (SAS) las pérdidas que redujeran el patrimonio neto por debajo del cincuenta por ciento (50%) del capital suscrito.

Es importante destacar que una causal de disolución corresponde a un hecho o supuesto que, al configurarse, impone a la sociedad la obligación de disolverse y liquidarse. No obstante, la misma legislación reconoce que dichas causales pueden ser enmendadas, corregidas o solucionadas, de manera que, una vez desaparezca la causal, la disolución deja de ser obligatoria.

Si bien no existen reglas taxativas para establecer en qué momento se configura el incumplimiento de la hipótesis de negocio en marcha, sí existen indicios y criterios que permiten aproximarse a dicho escenario. En términos generales, deben evaluarse dos elementos esenciales: i) la intención de la sociedad de continuar sus operaciones o de liquidarse, y ii) la capacidad real de la sociedad para seguir funcionando en condiciones financieras y operativas normales.

Así, cuando una sociedad decide liquidarse, deja de cumplirse la hipótesis de negocio en marcha por voluntad propia; de igual forma, cuando la entidad pierde la capacidad financiera u operativa para continuar, tampoco se cumple esta hipótesis. En la práctica, cuando los estados financieros reflejan resultados negativos que comprometen la sostenibilidad de la entidad, por ejemplo, cuando los pasivos superan a los activos y los ingresos no permiten revertir dicha situación, la hipótesis de negocio en marcha se encuentra comprometida, y el riesgo de disolución dependerá de las particularidades de cada caso.

En el caso de METROLÍNEA S.A., y teniendo en cuenta sus antecedentes históricos respecto a la continuidad operacional y financiera, tanto la administración como la junta directiva han definido estrategias orientadas a superar los aspectos críticos de carácter financiero, legal y operativo, con el fin de evaluar alternativas entre una eventual liquidación definitiva o la posibilidad de mantener la viabilidad bajo la hipótesis de negocio en marcha.

En este contexto, conviene resaltar que el literal b) del artículo 2 de la Ley 105 de 1993 establece que corresponde al Estado la planeación, control, regulación y vigilancia del transporte y de las actividades vinculadas a este servicio. Al respecto, la Corte Constitucional, en la Sentencia C-033 de 2014 (Expediente D-9753, M.P. Nilson Pinilla), señaló que:

> *"(...) siempre que se trate de prestar un servicio de transporte, sea público o privado, dada la prevalencia del interés general sobre el particular, es imperativa la intervención estatal para reglamentar y controlar esa actividad, en procura de garantizar no sólo el pleno ejercicio de actividades inherentes a la economía o el desarrollo de la sociedad, sino principalmente para salvaguardar la seguridad tanto de los usuarios como de la comunidad."*

De igual forma, los Estatutos de Metrolínea S.A. establecen, en su numeral 5.1.1., que entre sus funciones se encuentra la ejecución, directamente o a través de terceros, de todas las actividades previas, concomitantes y posteriores necesarias para construir, operar y mantener el Sistema Integrado de Transporte Masivo de Pasajeros del Municipio de Bucaramanga.

En el mismo artículo, los numerales 5.1.6. y 5.1.10. precisan adicionalmente como funciones de la entidad: i) garantizar la prestación del servicio en caso de declararse desierto un proceso de selección, o cuando se suspendan o terminen anticipadamente los contratos con los operadores privados, o se declare su caducidad por las causas previstas en la ley o en los mismos contratos; y ii) colaborar con la Dirección de Tránsito de

Bucaramanga, la Autoridad de Transporte Masivo Metropolitano y demás autoridades competentes para garantizar la prestación del servicio.

A la luz de estas disposiciones estatutarias, y considerando lo previsto en el artículo 20 de la Ley 336 de 1996, la viabilidad legal de un operador público contemplada en el inciso tercero del artículo 99 de la Ley 1955 de 2019, y la autorización excepcional otorgada a las empresas industriales y comerciales del Estado en el inciso segundo del numeral 2 del artículo 3 de la Ley 105 de 1993, se concluye que la operación transitoria y excepcional desplegada por Metrolínea S.A. para superar la alteración grave en la prestación del servicio se encuentra plenamente enmarcada en su objeto social.

En consecuencia, dicha operación no constituye una desviación de funciones, sino que corresponde inequívocamente a los "actos directamente relacionados" con el objeto de la entidad, cuyo fin último es garantizar de manera continua y eficiente la prestación del servicio público esencial de transporte masivo y colaborar con las autoridades competentes para su aseguramiento.

Bajo este entendido, el Ministerio Público, a través de la Procuraduría Delegada Primera para la Vigilancia Preventiva de la Función Pública, mediante oficio PDFP1 No. 0141 del 6 de mayo de 2025, manifestó lo siguiente:

> *"Entre las presuntas causas señaladas por el Ministerio se encuentran: i. La falta de aporte de recursos económicos por los municipios pertenecientes al área metropolitana, a excepción de Bucaramanga; ii. La falta de adquisición de vehículos para la operación del sistema integrado de transporte, entre otras.*
>
> *En este sentido y ante los graves problemas en la prestación del servicio, esta Procuraduría Delegada tiene conocimiento que ha sido solicitada la liquidación del ente gestor, ante la imposibilidad de continuar prestando el servicio, que en este caso se encuentra en cabeza de METROCINCO.*
>
> *En este punto, es preciso indicar que METROLÍNEA S.A. como ente gestor debe planear, gestionar, organizar, dirigir y controlar el Sistema Integrado de Transporte Masivo del área metropolitana de Bucaramanga, incluyendo la planificación, operación, mantenimiento y expansión del sistema, teniendo en cuenta la planificación y diseño del sistema de transporte, la operación y mantenimiento de las rutas, estaciones y vehículos, la gestión de la tarifa y el cobro de pasajes, la gestión financiera y contractual del sistema y la atención a la ciudadanía y solución de problemas."*

Este pronunciamiento del órgano de control reafirma que Metrolínea S.A., en su calidad de ente gestor, conserva plena responsabilidad en la planificación, operación y sostenibilidad del SITM, incluso en escenarios de crisis institucional y contractual. No obstante, también resulta evidente que la responsabilidad por la adecuada prestación del servicio público esencial de transporte masivo no recae de manera exclusiva en Metrolínea S.A., sino que es compartida con los municipios que conforman el Área Metropolitana de Bucaramanga y con el propio AMB como Autoridad de Transporte Metropolitano.

En este contexto, la adopción de medidas excepcionales y transitorias debe asumirse como una tarea de corresponsabilidad, donde Metrolínea S.A. lidera la gestión operativa y contractual, mientras los municipios y el AMB tienen el deber de garantizar la concurrencia de recursos, la planeación estratégica y el control del sistema. Solo a través de este esfuerzo conjunto e interinstitucional es posible restablecer la sostenibilidad del SITM y asegurar a los ciudadanos la continuidad y calidad en la prestación del servicio público esencial de transporte.

2.3 MEDIDAS EXCEPCIONALES Y REACTIVACIÓN DE LA OPERACIÓN DEL -SITM-

En el marco de la crisis operativa del Sistema Integrado de Transporte Masivo -SITM-, el Área Metropolitana de Bucaramanga, en su calidad de Autoridad de Transporte, expidió la Resolución No. 000094 del 26 de abril de 2025, *"Por medio de la cual se otorgan permisos especiales y transitorios para garantizar la prestación básica del servicio de transporte público en el Área Metropolitana de Bucaramanga"*.

El artículo primero de la resolución citada dispone que, como medida excepcional, las empresas de TPC podrán mantener la operación de servicios complementarios al Sistema Integrado de Transporte Masivo -SITM-, utilizando la infraestructura existente en zonas pagas, a fin de garantizar la prestación del servicio básico de transporte público metropolitano, evitar traumatismos operacionales y prevenir la pérdida de usuarios:

> *"**ARTÍCULO PRIMERO. Otorgar** permiso especial y transitorio a las empresas de Transporte Público Colectivo - TPC vigiladas y controladas por el Área Metropolitana de Bucaramanga, para mantener la prestación de los servicios ofrecidos por el Sistema Integrado de Transporte Masivo como medida excepcional para garantizar el servicio básico de transporte público metropolitano, evitar traumatismo operacionales o pérdida de usuarios."*

En virtud de lo anterior, METROLÍNEA S.A. se encuentra actualmente garantizando la prestación del servicio en el Área Metropolitana de Bucaramanga bajo un modelo de complementariedad, mediante la operación de 9 rutas con 145 vehículos. De manera paralela, se tiene contemplado poner en funcionamiento el Portal de Girón, iniciando con la ruta complementaria (RG27), que permitirá conectar el Portal Norte con el Centro de Bucaramanga y con el Portal Girón.

A la fecha, el SITM moviliza aproximadamente 30.000 pasajeros diarios, lo que pone de manifiesto la necesidad de asegurar la continuidad y sostenibilidad del esquema de operación transitoria. En este contexto, el sistema opera bajo dos modalidades principales:

1. **Modelo de Complementariedad**: A través del cual operan rutas específicas con vehículos del Transporte Público Colectivo -TPC-, integrados de manera funcional al sistema.

2. **Modelo de Integración**: Mediante el cual las rutas del Transporte Público Colectivo -TPC- hacen uso directo de la infraestructura del SITM. Actualmente se encuentran en operación 15 rutas con 268 vehículos bajo esta modalidad.

A la fecha, el SITM presta servicio en sectores estratégicos del área metropolitana, a través de rutas complementarias e integradas que conectan los portales y estaciones de transferencia con los principales corredores viales de Bucaramanga, agrupadas así:

- **Municipio de Bucaramanga**: Cuenta con un total de siete (7) rutas integradas. Seis (6) rutas que operan a través del Portal del Norte facilitando el transbordo de los usuarios hacia el sur de la ciudad. Y, una (1) ruta que conecta la ciudad de occidente (cristal bajo) hacia oriente (Morrorico), transitando por la Carrera 33 y permitiendo transferencias de pasajeros en la Estación de Provenza. (Integradas: 3, 14, 15, 17, 21, 23 y 24).

- **Municipio de Floridablanca**: Son cinco (5) rutas complementarias que circulan por la Estación de Transferencia Provenza, conectando hacia la Transversal Metropolitana (Real de Minas), Carrera 15, Carrera 21, Carrera 27 y Carrera 33. (Complementarias: P1, P2, P3, P10, P14).

- **Municipio de Piedecuesta**: Cuenta con tres (3) rutas complementarias con destino directo hacia la Carrera 27 y Carrera 33 hasta la Estación UIS en Bucaramanga. Además, de seis (6) rutas integradas que operan el Portal de Piedecuesta, conectando de sur a norte el área metropolitana de Bucaramanga. (Complementarias: P8, P16, RD27; Integradas: 49, 50, 51, 53, 56, 59).

- **Municipio de Girón**: Se tiene contemplado el inicio de operación de una (1) ruta complementaria (RG27), que permitirá conectar Girón - Ciudadela - Centro de Bucaramanga - UIS - Carrera 27, mejorando la cobertura del sistema.

Ahora bien, es importante mencionar que, en el marco de la etapa transitoria, se ha definido un esquema operativo por fases, contemplado de la siguiente manera:

- **Fase 1**: **(octubre 2025)** Implementación del carril exclusivo y su infraestructura en el tramo Portal Norte - UIS – Quebrada seca - Provenza, operado con buses padrones (11 en operación y 1 en reserva) bajo la modalidad de arrendamiento de flota con mantenimiento incluido. De manera paralela, continua la operación bajo el modelo de complementariedad, como fue descrito anteriormente. **(febrero 2026)** La ampliación de la oferta de servicios con la operación de 15 buses padrones y la inclusión de la ruta AN3.

- **Fase 2**: **(junio 2026)** Ampliación de la Fase 1, con la incorporación de 10 buses adicionales, que brindarán cobertura desde el Portal Piedecuesta hasta la Estación Quebrada seca, manteniendo la oferta de complementariedad junto a la inclusión de la Ruta P17.

- **Fase 3**: **(diciembre 2026)** Extensión de la Fase 1 y Fase 2 con la incorporación del corredor Portal Girón - Portal Norte, igualmente bajo el modelo de complementariedad junto a la inclusión de la ruta RG27.

Nota: El cronograma de implementación está sujeto de manera absoluta a la asignación de recursos de las alcaldías municipales vinculadas a cada fase. *(Plan de Acción para la Transición y Contingencia).*
De la misma manera, con ocasión de la expedición de la Resolución No. 000094 del 26 de abril de 2025, el Área Metropolitana de Bucaramanga, en su artículo tercero, otorgó una autorización especial y transitoria a METROLÍNEA S.A., en su calidad de Ente Gestor del Sistema Integrado de Transporte Masivo del Área Metropolitana de Bucaramanga, para actuar como operador directo del sistema masivo por el término de seis (6) meses, en los términos previstos en el artículo 20 de la Ley 336 de 1996:

> *"**ARTÍCULO TERCERO. Otorgar** autorización especial y transitoria a Metrolínea S.A., en su condición de ente gestor del Sistema Integrado de Transporte Masivo del Área Metropolitana de Bucaramanga, para actuar como operador directo del sistema masivo, esto como medida excepcional por el término de seis (6) meses propendiendo por asegurar la prestación y/o sostenibilidad del servicio público de transporte masivo, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 20 de la Ley 336 de 1996 y la parte motiva del presente acto administrativo."*

Posteriormente, mediante Resolución No. 000252 del 12 de septiembre de 2025, el Área Metropolitana de Bucaramanga, en atención a la persistencia de las condiciones excepcionales que motivaron la autorización inicial, prorrogó la autorización especial y transitoria conferida a METROLÍNEA S.A. como operador directo del Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM). En virtud de esta decisión, se modificó el artículo tercero de la Resolución No. 000094 de 2025, extendiendo el plazo de dicha autorización así:

*"**ARTÍCULO TERCERO:** Otorgar autorización especial y transitoria a Metrolínea S.A, en su condición de ente gestor del Sistema Integrado de Transporte Masivo del Área Metropolitana de Bucaramanga, para actuar como OPERADOR DIRECTO del Sistema Integrado de Transporte Masivo, esto como medida excepcional por el término de doce (12) meses, propendiendo por asegurar la prestación y/o sostenibilidad del servicio público de transporte masivo, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 20 de la Ley 336 de 1996 y la parte motiva de la presente Resolución.*

***Parágrafo 1**: La autorización terminará de pleno derecho en el momento en que los actores responsables de la prestación del servicio dispongan de los mecanismos legales y/o financieros necesarios para garantizar la sostenibilidad integral del Sistema Integrado de Transporte Masivo – SITM- "*

Esto significa que, METROLÍNEA S.A., en virtud de la autorización conferida mediante la Resolución No. 000094 de 2025, modificada mediante Resolución No. 000252 del 12 de septiembre de 2025, asume de manera temporal y transitoria la responsabilidad directa en la operación del Sistema Integrado de Transporte Masivo -SITM-, lo cual implica la contratación de bienes y servicios necesarios para la operación, la administración de los recursos económicos y financieros asociados a la operación, entre otros aspectos.

En consecuencia, desde octubre de 2025, Metrolínea S.A. puso en marcha la Fase 1 del esquema operativo autorizado por el Área Metropolitana de Bucaramanga. Esta fase contempló la utilización del carril exclusivo y su infraestructura en el tramo Portal Norte – UIS – Quebradaseca – Provenza, con el objetivo de mejorar la movilidad en uno de los corredores más importantes de la ciudad.

Para garantizar la continuidad del servicio durante la vigencia 2026, se ha previsto la incorporación de tres buses adicionales, lo que permitirá contar con un total de quince (15) buses padrones duales. Estos vehículos operarán bajo la modalidad de arrendamiento de flota con mantenimiento incluido, lo que asegura tanto la disponibilidad como la confiabilidad del sistema.

Para este propósito, METROLÍNEA S.A., en coordinación con la Alcaldía de Bucaramanga y el Área Metropolitana de Bucaramanga, ha adelantado diversas actuaciones encaminadas a la ejecución de dicho esquema, las cuales se detallan a continuación:

1. El Área Metropolitana de Bucaramanga radicó y el Municipio de Bucaramanga aprobó en el Banco de Proyectos Municipal el proyecto de inversión denominado: *"Apoyo a la prestación del servicio de transporte público en el municipio de Bucaramanga"*, identificado con el BPIN 202500000023306, por un valor total de TREINTA Y NUEVE MIL CUATROCIENTOS NOVENTA Y DOS MILLONES DE PESOS M/CTE. ($39.492.000.000,00). Este proyecto garantiza recursos para la vigencia 2025 por un valor de OCHO MIL DOSCIENTOS NOVENTA Y UN *MILLONES* CUATROCIENTOS DIEZ MIL CIENTO NOVENTA Y CUATRO PESOS M/CTE. ($8.291.410.194.00), y asegura los recursos necesarios para las vigencias 2026 y 2027.

2. El 11 de junio de 2025, Metrolínea S.A. y el Área Metropolitana de Bucaramanga suscribieron un otrosí modificatorio al Convenio Interadministrativo de Operación del Sistema Integrado de Transporte Masivo – SITM, celebrado el 9 de febrero de 2007. En este documento, se asignaron las responsabilidades del Ente Gestor, a través de un capítulo especial denominado *"Disposiciones para la gestión de alteraciones graves en la prestación del servicio público de transporte masivo"*, en cuyo artículo 5.3 se dispuso lo siguiente:

   "Cláusula 5.3. Responsabilidades del Ente Gestor (Metrolínea S.A.) Durante la vigencia de este capítulo especial, Metrolínea S.A. conservará su calidad de Ente Gestor del SITM, y deberá:

a) *Ejecutar las actuaciones operativas y administrativas que le sean asignadas por el Área Metropolitana de Bucaramanga como Autoridad de Transporte en el marco de sus competencias, la Ley, el Convenio de Cofinanciación, los lineamientos de los CONPES y el presente Convenio Interadministrativo de Operación conforme a las competencias del Ente Gestor y su capacidad jurídica, en función de la superación de la Alteración y la continuidad del servicio.*

b) *Presentar al AMB un Plan de Atención a la Alteración Grave, que sea coherente con el presente capítulo, incluyendo alternativas operativas, cronograma detallado y protocolos de comunicación con usuarios. Este plan requerirá evaluación y aprobación previa del AMB.*

(...)

Cláusula 5.5 Destinación de los Recursos

Los recursos gestionados en el marco de la Situación de Alteración Grave deberán destinarse exclusivamente a garantizar la continuidad y sostenibilidad del servicio, siempre y cuando así lo haya determinado la Autoridad Territorial o Nacional que gire los recursos".

Adicionalmente, se introdujo una modificación a la Cláusula 2.3.2. Funciones de METROLÍNEA S.A. en su calidad de Ente Gestor del SITM, la cual quedó redactada en los siguientes términos:

"Cláusula 2.3.2 Funciones de Metrolínea S.A., en su calidad de Ente Gestor del SITM.

c) *Gestión Operativa y Administrativa: Ejecutar todas las actuaciones operativas y gestiones administrativas que le sean expresamente asignadas por el AMB o que resulten necesarias para asegurar la adecuada prestación y continuidad del servicio, en cumplimiento de las directrices impartidas por la Autoridad de Transporte, la Ley, el Convenio de Cofinanciación, los lineamientos de los CONPES y el presente Convenio Interadministrativo de Operación conforme a las competencias del Ente Gestor y su capacidad jurídica, en función de la superación de la Alteración y la continuidad del servicio".*

3. El 16 de junio de 2025, el Municipio de Bucaramanga y el Área Metropolitana de Bucaramanga suscribieron el Convenio Interadministrativo No. 119, cuyo objeto consiste en: *"Aunar esfuerzos para garantizar la prestación* del *servicio público en el área de influencia del Municipio"*. Para el cumplimiento de dicho propósito, el Municipio comprometió aportes por la suma de OCHO MIL DOSCIENTOS NOVENTA Y UN MILLONES CUATROCIENTOS DIEZ MIL CIENTO NOVENTA Y CUATRO PESOS M/CTE. ($8.291.410.194,00).

Este convenio tiene la finalidad de garantizar la operación transitoria prevista en la Fase 1, consistente en la contratación del arrendamiento de vehículos tipo padrón, compatibles con el carril exclusivo y con las estaciones centrales, de transferencia y portales del SITM, en el tramo comprendido entre el Portal Norte y la Estación Provenza. El objetivo de esta medida es asegurar frecuencias de operación adecuadas para los usuarios, propiciar la recuperación de la demanda ciudadana y contribuir a la formalización del servicio en el Área Metropolitana de Bucaramanga.

Los recursos gestionados se encuentran destinados a garantizar la operación transitoria del Sistema de Transporte Público Masivo, en concordancia con lo dispuesto por la Autoridad de Transporte y bajo la dirección del Ente Gestor. En este marco, y con el fin de asegurar la prestación del servicio durante la primera fase de operación transitoria, se tiene prevista la suscripción de los siguientes contratos:

a) *Contrato de arrendamiento de buses, para garantizar la prestación del servicio público de transporte masivo en la infraestructura del SITM.*

b) *Contrato de vinculación de personal de conductores, para asegurar la operación de los vehículos objeto de arrendamiento.*

c) *Contrato de suministro de combustible (Gas Natural Vehicular – GNV), destinado a garantizar el abastecimiento de los buses tipo padrón.*

d) *Continuidad del servicio de recaudo y control, a través del aliado tecnológico de METROLÍNEA S.A., que permita mantener la trazabilidad financiera y operativa del sistema.*

4. El 8 de julio de 2025, la Junta Directiva de METROLÍNEA S.A., mediante Acta No. 151, autorizó al Ente Gestor para la suscripción de un contrato de arrendamiento de vehículos tipo padrón, destinados a la prestación del servicio público de transporte masivo. Dicha autorización se fundamenta en la cuantía del contrato, la cual supera el umbral de mil (1.000) salarios mínimos legales mensuales vigentes, conforme a lo dispuesto en el literal c) del parágrafo del artículo 73 de los Estatutos Sociales de Metrolínea S.A., contenidos en la Escritura Pública No. 2106 del 13 de septiembre de 2005, que establece:

*"**ARTÍCULO 73º: FUNCIONES Y ATRIBUCIONES DEL REPRESENTANTE LEGAL.** En desarrollo de lo contemplado en los artículos 99 y 196 del Código de Comercio, son funciones y facultades de los Representantes Legales las propias de su cargo y en especial las siguientes:*

(...)

***PARÁGRAFO:** **El Representante Legal debe obtener autorización previa y expresa de la Junta Directiva para**: a. La enajenación total de los activos de la sociedad, b. Para comprar, vender, hipotecar o disponer de los bienes inmuebles de la compañía cuya cuantía sea o exceda de mil (1.000) salarios mínimos legales mensuales vigentes a la fecha de la operación. **c) La celebración de cualquier acto o contrato cuya cuantía sea o exceda de mil (1.000) salarios mínimos legales mensuales vigentes a la fecha de la operación**. d. Tomar créditos a cargo de la sociedad, cuya cuantía sea o exceda de mil (1.000) salarios mínimos legales mensuales vigentes a la fecha de la operación."*

5. El 16 de julio de 2025, METROLÍNEA S.A. suscribió el Otrosí No. 10 al Contrato de Fiducia Mercantil de Administración y Pagos -FIDEICOMISO SITM-, con el respectivo aval fiduciario, mediante el cual se constituyó el Fondo Transitorio. Dicho fondo fue creado con el propósito de administrar los recursos girados por el Área Metropolitana de Bucaramanga, garantizando su destinación exclusiva al sostenimiento de la prestación del servicio.

En el numeral 11.6 del contrato modificado se precisaron las condiciones de este fondo:

*"**11.6. El Fondo Transitorio:***

***a) Finalidad:** cuyo objetivo principal es recibir los recursos provenientes del Convenio Interadministrativo No. 119 o los convenios que celebre el AMB con otros entes territoriales para el mismo fin y atender los gastos de operación del Sistema Metrolínea durante la vigencia de la Resolución No. 000036 de 2025, "por medio de la cual se declara la situación de alteración grave del servicio público de transporte masivo en el Área Metropolitana de Bucaramanga". Estará conformado por los recursos provenientes del AMB*

y Municipio de Bucaramanga en cumplimiento del Convenio Interadministrativo No. 119 o los convenios o contratos que celebre el AMB con otros entes territoriales para el mismo fin.

b) Rendimientos: *Los rendimientos de los recursos aportados por el AMB en cabeza de Metrolínea S.A. en cumplimiento del Convenio Interadministrativo No. 119 acrecentarán el Fondo Transitorio.*

c) Instrucciones: *Corresponderá al Fideicomitente instruir formalmente a la Fiduciaria el desembolso de los recursos administrados en el Fondo. Para el desembolso de los recursos, el Fideicomitente deberá remitir a la Fiduciaria aprobación escrita por parte del AMB. En caso contrario, la Fiduciaria no atenderá la instrucción del Fideicomitente, sin que por ese hecho se entienda que existe desconocimiento de las condiciones contractuales pactadas. El Fideicomitente con la instrucción acreditará a la Fiduciaria que el giro solicitado responde única y exclusivamente a una necesidad del SITM y cumple con los términos del Convenio Interadministrativo.*

d) Beneficiarios*: Los beneficiarios que instruya el Fideicomitente en los términos del presente numeral 11.6."*

6. El 21 de julio de 2025, la Junta Directiva de METROLÍNEA S.A., mediante Acta No. 152, aprobó al Ente Gestor la adición al Presupuesto de Ingresos y Gastos de la vigencia 2025 por la suma de $8.291.410.194,00, con el fin de garantizar la suscripción de los contratos necesarios para la operación (arrendamiento de vehiculos, vinculación de conductores, suministro de combustible). Igualmente, se autorizó la continuidad en la prestación del servicio de recaudo y control a través del aliado tecnológico.

7. Que, el día 27 de enero de 2026 la Secretaría de Planeación Municipal de Bucaramanga certificó la actualización del Proyecto denominado: "APOYO A LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO EN EL MUNICIPIO DE BUCARAMANGA", identificado con el BPIN 202500000023306, por un valor total de TREINTA Y CINCO MIL NOVECIENTOS TREINTA MILLONES DOSCIENTOS MIL PESOS M/CTE. ($35.930.200.000,00). Este proyecto garantiza recursos para la vigencia 2026 por un valor de DIEZ MIL MILLONES DE PESOS M/CTE. ($10.000.000.000,00).

   Los recursos gestionados se encuentran destinados a garantizar la operación transitoria del Sistema de Transporte Público Masivo, en concordancia con lo dispuesto por la Autoridad de Transporte y bajo la dirección del Ente Gestor. En este marco, y con el fin de asegurar la prestación del servicio durante la primera fase de operación transitoria, se tiene previstos los siguientes insumos que corresponden a las actividades del proyecto de *APOYO A LA PRESTACION DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PUBLICO EN EL MUNICIPIO DE BUCARAMANGA*:

   a) *Contrato de arrendamiento de buses, para garantizar la prestación del servicio público de transporte masivo en la infraestructura del SITM.*

   b) *Contrato de vinculación de personal de conductores, para asegurar la operación de los vehiculos objeto de arrendamiento.*

   c) *Contrato de suministro de combustible (Gas Natural Vehicular – GNV), destinado a garantizar el abastecimiento de los buses tipo padrón.*

   d) *Continuidad del servicio de recaudo y control, a través del aliado tecnológico de METROLÍNEA S.A., que permita mantener la trazabilidad financiera y operativa del sistema.*

e) Suministro de personal para taquilla, Socialización y apoyo en campaña de personalización de tarjetas y subsidio, Recaudo de dinero- Empresa de Transporte de Valores y Puntos externos-Establecimientos comerciales con 1 año de antigüedad.

f) Subsidio sobre la tarifa en el sistema de transporte público.

g) Personal para implementar la Estrategia anti evasión.

h) Tarjetas personalizadas tarifa subsidiada.

8. Que, el día 28 de enero de 2026 la Secretaría de Hacienda Municipal de Bucaramanga expidió Certificado de Disponibilidad Presupuestal N° 00001428, en el cual se registra compromiso presupuestal para el rubro SERVICIOS DE TRANSPORTE TERRESTRE LOCAL REGULAR DE PASAJEROS por valor de CUATRO MIL TRESCIENTOS MILLONES DE PESOS M/CTE ($4.300.000.000,00).

9. El 29 de enero de 2026, la Junta Directiva de METROLÍNEA S.A., mediante Acta No. 157, autorizó al Ente Gestor para la suscripción de un contrato de arrendamiento de vehículos tipo padrón, destinados a la prestación del servicio público de transporte masivo. Dicha autorización se fundamenta en la cuantía del contrato, la cual supera el umbral de mil (1.000) salarios mínimos legales mensuales vigentes, conforme a lo dispuesto en el literal c) del parágrafo del artículo 73 de los Estatutos Sociales de Metrolínea S.A., contenidos en la Escritura Pública No. 2106 del 13 de septiembre de 2005.

En consecuencia, con el fin de garantizar la adecuada utilización de los recursos anteriormente descritos para asegurar la prestación del servicio público de transporte masivo, se hace imperativo garantizar, al menos, la operación correspondiente a la Fase 1 del esquema operativo planteado.

Lo anterior resulta aún más relevante si se considera que actualmente existen carriles exclusivos, estaciones y portales cuya infraestructura permanece subutilizada, dado que la tipología vehicular del transporte público colectivo (aunque funcional para los esquemas de complementariedad e integración), resulta insuficiente para soportar la operación troncalizada y pretroncalizada propia del Sistema Integrado de Transporte Masivo. De allí la importancia de dar continuidad a la operación con buses padrones duales autorizados en la Fase 1, con el fin de aprovechar la infraestructura construida, recuperar usuarios y estabilizar financieramente el sistema.

2.4 JUSTIFICACIÓN DE LA NECESIDAD

En atención a la declaratoria de alteración grave del servicio y a las medidas especiales y transitorias adoptadas por la Autoridad de Transporte Metropolitana, METROLÍNEA S.A., en su calidad de ente gestor y operador directo del Sistema Integrado de Transporte Masivo del Área Metropolitana de Bucaramanga, adelantó el arrendamiento de una flota de doce (12) buses tipo padrón. Esta medida resultó indispensable para garantizar la implementación de la Fase 1 del esquema operativo transitorio, consistente en la puesta en funcionamiento del carril exclusivo y su infraestructura en el tramo comprendido entre el Portal Norte - UIS - Quebradaseca - Provenza.

El corredor troncal del SITM se apoya en infraestructura BRT existente (carril exclusivo y estaciones centrales/portales con plataformas a nivel). Los vehículos del transporte público colectivo convencional, dotados de puertas únicamente en el costado derecho, no pueden atender esta infraestructura debido a la altura de piso, la ubicación central de las estaciones y la incompatibilidad con andenes de doble acceso. Para garantizar la integración con la infraestructura y la operación zonal, la flota requerida debe ser bus padrón dual.

El bus padrón dual es un vehículo de capacidad media y un solo cuerpo especialmente adaptado para operar en infraestructura troncal y zonal. Cumple con las normas técnicas ICONTEC NTC 4901-03 y 5701 y ofrece accesibilidad total para personas con discapacidad. Su característica distintiva es que cuenta con puertas de servicio en ambos costados: dos (2) puertas en el lado izquierdo para atender las estaciones del componente troncal y tres (3) puertas en el lado derecho para operar en el componente zonal. Estas puertas duplicadas permiten integrar validadores y sistemas de recaudo a bordo.

Para la Fase 1 del esquema operativo de 2026 se definió la incorporación de tres (3) buses adicionales tipo padrón, con lo cual la flota total será de quince (15) vehículos duales. De estos, diez (10) estarán asignados a la ruta PTU y cinco (5) permanecerán en la ruta PTN. Esta configuración asegura respaldo operativo para atender mantenimientos no programados sin afectar la oferta de servicio, permite sostener la regularidad y cumplir con las frecuencias en horas pico y valle, reduce los tiempos de espera y la variabilidad en los despachos, y viabiliza la programación de ventanas de mantenimiento preventivo sin comprometer los estándares de calidad, puntualidad y confiabilidad.

La exigencia de incluir un plan integral de mantenimiento preventivo, correctivo y de alistamiento diario obedece a la necesidad de garantizar la plena disponibilidad técnica de los vehículos arrendados, maximizando su vida útil y asegurando condiciones de seguridad y eficiencia en la operación. Dicho plan deberá ajustarse a las recomendaciones del fabricante, a los estándares técnicos vigentes y a las condiciones propias de la operación troncalizada, que exige un alto nivel de confiabilidad en flota.

En este sentido, la incorporación de flota bajo modalidad de arrendamiento con mantenimiento incluido no solo permite mitigar las limitaciones de las tipologías convencionales, sino que constituye un instrumento esencial para garantizar la continuidad de la operación troncal, optimizar los costos de ciclo de vida de los vehículos y mantener la estabilidad del servicio en el marco de la declaratoria de alteración grave de la prestación del servicio.

De igual manera, la incorporación de la flota de buses no solo obedece a los requerimientos operativos de la Fase 1 del esquema transitorio del SITM, sino que también se encuentra plenamente alineada con la política pública nacional en materia de sostenibilidad ambiental y eficiencia energética. En efecto, la selección de vehículos dedicados a Gas Natural Vehicular (GNV) responde a lo dispuesto en la Ley 2128 de 2021, la cual promueve el abastecimiento y uso de gas combustible en el país como estrategia para reducir las emisiones contaminantes, mejorar la calidad del aire, proteger la salud de la población y contribuir al cumplimiento de compromisos ambientales asumidos por el Estado colombiano.

La citada ley establece que las ciudades que cuenten con Sistemas de Transporte Estratégico, Integrado o Masivo deben implementar políticas para que, dentro de los diez (10) años contados a partir de su entrada en vigor, al menos el 30% de los vehículos incorporados por aumento de capacidad, reposición por siniestro o reemplazo por fin de vida útil, operen con motores dedicados a gas combustible. En este contexto, la decisión de priorizar buses dedicados a GNV en la flota a incorporar constituye una medida coherente con la normativa vigente, contribuye a la sostenibilidad del SITM y reafirma el compromiso institucional de METROLÍNEA S.A. con la reducción de la huella ambiental del sistema de transporte en el Área Metropolitana de Bucaramanga.

Asimismo, la Ley 2128 de 2021 fija una cuota mínima del 30% anual para el Gobierno Nacional, los municipios de categoría especial y primera, así como para los prestadores del servicio de transporte, en relación con los vehículos que adquieran o contraten para su uso, condicionada a la existencia de oferta comercial local. Estas obligaciones refuerzan la consistencia legal de privilegiar la tecnología dedicada a Gas Natural Vehicular (GNV) durante la fase transitoria del SITM.

Lo anterior se articula con lo dispuesto en la Ley 1964 de 2019, que ordena la incorporación progresiva de vehículos eléctricos o de "cero emisiones" en las nuevas adquisiciones de flota de los sistemas de transporte masivo. En este marco, la selección de buses tipo padrón dedicados a GNV se circunscribe a una operación transitoria bajo modalidad de arrendamiento, orientada a garantizar la continuidad y confiabilidad del servicio mientras entra en operación la estrategia permanente del SITM en el Área Metropolitana de Bucaramanga.

Es importante resaltar que esta decisión no sustituye ni modifica las metas de cero emisiones fijadas por la Ley 1964 de 2019 para las futuras adquisiciones de flota. Por el contrario, constituye una medida temporal que asegura la prestación del servicio en el corto plazo y reduce emisiones locales frente a alternativas de diésel.

Evidencia técnica del MinAmbiente muestra que, frente a un bus diésel de referencia, los buses a gas natural logran reducciones significativas de material particulado (PM) y CO cercanas al 80%, y reducciones de NOx en magnitudes relevantes (según el caso de comparación), lo que mejora la calidad del aire especialmente en estaciones centrales y zonas de alta exposición de usuarios y trabajadores. Estos beneficios son pertinentes para un sistema troncal con andén a nivel, donde la concentración de contaminantes en plataforma incide directamente sobre la salud pública y la experiencia del usuario. (*Transporte público masivo libre de hollín y más eficiente* [Recurso electrónico] Bogotá, D.C.: Colombia. Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, 2018.)

En desarrollo de lo expuesto, se precisa que las *"Especificaciones Técnicas de los Vehículos"* y el *"Plan de Mantenimiento Integral"* exigido al contratista, se detallarán en el numeral *"3.2 Especificaciones Esenciales del Contrato"* del presente estudio previo.

En consecuencia, con fundamento en las autorizaciones conferidas por la Autoridad Metropolitana de Transporte, con carácter excepcional y transitorio, METROLÍNEA S.A. adelanta la contratación del arrendamiento de una flota de quince (15) buses tipo padrón dedicados a GNV, con mantenimiento integral incluido. Estos vehículos serán plenamente compatibles con el carril exclusivo y las estaciones de plataforma a nivel del corredor Portal Norte - UIS - Quebradaseca - Provenza, garantizando su adecuada integración a la infraestructura existente.

La implementación de esta medida permitirá mitigar los efectos derivados de la terminación de las concesiones, garantizar la continuidad y confiabilidad de los servicios actuales (PTU, PTN y PTD), optimizar frecuencias y tiempos de viaje, reducir emisiones contaminantes de carácter local y generar condiciones para la recuperación progresiva de la demanda y la estabilización operativa y financiera del SITM en el Área Metropolitana de Bucaramanga.

Todo ello se enmarca en la declaratoria de alteración grave en la prestación del servicio público de transporte masivo efectuada por el Área Metropolitana de Bucaramanga mediante Resolución No. 000036 del 24 de febrero de 2025, desarrollada mediante la Resolución No. 000094 del 26 de abril de 2025, modificada mediante Resolución No. 000252 del 12 de septiembre de 2025, y en la declaratoria de afectación grave realizada por Metrolínea S.A. mediante Resolución No. 050 del 24 de febrero de 2025, mientras se restablecen las condiciones ordinarias de operación y se consolida la estrategia permanente del SITM conforme al marco normativo vigente.

3. DESCRIPCIÓN DEL OBJETO A CONTRATAR

3.1. OBJETO DEL CONTRATO

ARRENDAMIENTO DE QUINCE (15) VEHÍCULOS TIPO PADRÓN DUAL CON MANTENIMIENTO INCLUIDO PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE EN LA INFRAESTRUCTURA DEL SITM DEL ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA, A CARGO DE METROLÍNEA S.A.

3.2. ESPECIFICACIONES ESENCIALES DEL CONTRATO

El presente capítulo complementa las especificaciones del vehículo, estableciendo requisitos mínimos para el suministro, instalación y puesta en funcionamiento de un sistema tecnológico integral de control, monitoreo, información al usuario y gestión de acceso en los vehículos. Estas especificaciones deberán ser provistas por el oferente cuando el alcance contractual incluya dichos componentes, o cuando Metrolínea S.A. requiera su integración con el sistema de recaudo, control de flota y seguridad del SITM.

3.2.1. ALCANCE

El oferente deberá suministrar todos los equipos, componentes, accesorios, licencias, materiales y mano de obra necesarios para garantizar el correcto funcionamiento del sistema, conforme a las especificaciones descritas en este capítulo. La instalación deberá realizarse bajo estándares vehiculares, garantizando seguridad eléctrica, fijación adecuada, compatibilidad electromagnética y continuidad operativa. El alcance de sus obligaciones comprenderá, entre otros, los siguientes aspectos:

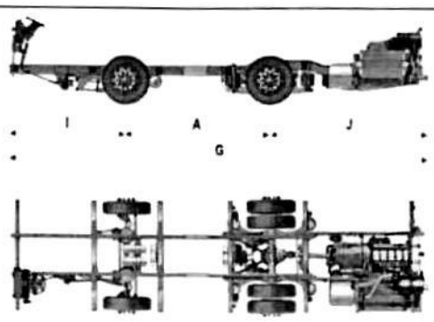
- **Disponibilidad de los buses:** Garantizar la entrega y asegurar la disponibilidad permanente de la flota de buses tipo padrón objeto de arrendamiento, asegurando que los vehículos cumplan en todo momento con los requisitos técnicos, legales y operativos exigidos por las *autoridades* competentes, de manera que se encuentren aptos para su utilización en la operación troncal y pretroncal del SITM.

- **Mantenimiento integral de la flota:** Asegurar el óptimo funcionamiento, seguridad y disponibilidad de los vehículos mediante la ejecución del mantenimiento preventivo, correctivo y el alistamiento diario de la flota impulsada a gas natural vehicular (GNV). Estas labores deberán desarrollarse conforme a los estándares técnicos definidos por los fabricantes y a las especificaciones operativas del SITM, garantizando condiciones de seguridad, confiabilidad y eficiencia.

3.2.1.1. ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DE LOS VEHÍCULOS

Las unidades requeridas para la Fase 1 deben cumplir, como mínimo, con las características que se detallan a continuación:

Piso Normal 4x2



CHASIS

Dimensiones generales (mm)

Distancia entre ejes	A	▶	3000		
Voladizo delantero	I	▶	2340		
Voladizo trasero	J	▶	3290	•	3090
Largo Total	G	▶	8630	•	8430
Altura del cuadro del chasis en la posición del conductor (con 295/80 R22,5)		▶	572		
Ancho del chass - delantera		▶	2475		
Ancho del chass - trasera		▶	2467		

Ilustración 1. Dimensiones

a. Chasis y propulsión:

- Configuración: chasis 4×2, longitud máxima de 12 metros y altura compatible con plataformas a nivel.
- Motor: ubicado en la parte posterior, de tipo ciclo Otto, combustión estequiométrica con turbocompresor e intercooler; emisiones Euro VI mediante recirculación de gases de escape y reducción catalítica; alimentado por gas natural vehicular con potencia ≥ 280 HP y torque máximo de 1 350 Nm a bajas revoluciones.
- Caja de cambios: transmisión automática de 6 marchas con convertidor de par y retardador hidráulico.
- Suspensiones: delantera neumática para uso extra pesado (capacidad ≥ 7 500 kg) y trasera neumática (capacidad ≥ 12 000 kg).
- Sistema de altura ajustable: mando electrónico que permite elevar o bajar la altura del bus para adaptarse a la operación en estaciones troncales o calzadas convencionales.
- Frenos: frenos de disco o tambor con regulador automático; ABS, control de tracción y programa de estabilización electrónica (ESP); sistema de anti-retroceso.
- Tanques de GNV: capacidad suficiente para una autonomía mínima de 300 km diarios.
- Sistema eléctrico: dos baterías de 12 V conectadas en serie (24 V) con capacidad ≥ 180 Ah y alternador de doble salida (2 × 100 A).
- Neumáticos: 275/70 R22,5 con aros de 8,2 × 22,5 pulgadas en acero.

b. Equipamiento y seguridad:

- Panel de gas con regulador y filtro.
- Limitador de velocidad programable para respetar los límites del corredor exclusivo.
- Control de aceleración que garantiza una conducción suave y reduce el consumo de combustible.

- Nivel de sonido: la cabina debe estar insonorizada para no superar 78 dBA.
- Dirección hidráulica con volante ajustable (recorrido de 60 mm y ángulos entre 25 ° y 45 °).
- Instrumentos y alertas: tablero de control combinado, indicadores de temperatura de refrigerante y presión de GNV, diagnóstico de fugas con alarma acústica, indicadores de presión de aire para frenos, lámparas de alerta y tacógrafo de 7 días (integrado al sistema de gestión de flota).
- Sistema de llave individual para arranque.

c. Carrocería y accesibilidad:

- Puertas izquierdas: dos puertas en el costado izquierdo a nivel de plataforma (90 – 100 cm) para servicio troncal.
- Puertas derechas: dos puertas en el costado derecho; al menos una equipada con mecanismo de accesibilidad para personas con movilidad reducida, con espacio señalizado en el interior del bus. La configuración de puertas duales permite la operación troncal y zonal.
- Salidas de emergencia: ventanillas con salidas de emergencia en ambos lados.
- Adecuaciones eléctricas y habitáculo para equipos de recaudo y control.
- Sistemas de ventilación: ventilación forzada y climatización que permiten reciclar el aire y mantener confort térmico de los pasajeros.
- Tecnologías ITS: integración de soluciones inteligentes que emplean informática y telecomunicaciones para mejorar la seguridad, eficiencia y sostenibilidad del transporte público.

d. Sistema de grabación móvil (NVR móvil):

- Alimentación 9–32 VDC con protección (capacitor interno o equivalente).
- Entradas de alarma para eventos vehiculares críticos.
- Módulos integrados 4G, Wi-Fi y GPS para transmisión y trazabilidad.
- Almacenamiento: 2 bahías HDD/SSD hasta 2 TB c/u + 1 ranura SD hasta 256 GB.
- Compresión H.264 / H.265.
- Resolución hasta 2 MP por cámara.
- Mínimo 8 canales IP con PoE, expandible hasta 16 canales.

e. Monitor LCD de control en cabina (7")

- Operación térmica –20 °C a 70 °C.
- Video CVBS compatible PAL/NTSC.
- Brillo con ajuste automático.
- Soporte mínimo 2 entradas de alarma.
- Mínimo 3 entradas de video (DVR, reversa, adicional).
- Pantalla TFT LCD, resolución mínima 800×480.

f. Módulo inalámbrico de transmisión de datos

- Disponibilidad en variantes 3G o 4G.
- Compatibilidad con bandas usadas en América Latina.
- Conectividad Wi-Fi 2.4 GHz y/o 5 GHz.
- Cumplimiento IEEE 802.11 a/b/g/n/ac.

g. Sistema de almacenamiento (SSD/HDD)

- Capacidades: 512 GB, 1 TB y 2 TB (según diseño).
- Vida útil extendida (TBW) acorde con el uso vehicular.
- Interfaz SATA III (6 Gbps).
- Compatibilidad S.M.A.R.T, NCQ y TRIM.
- Lectura secuencial aprox. 550–560 MB/s (referencial).

h. Cámaras domo interiores

- Resolución Full HD 1080p a 25/30 fps.
- Desempeño adecuado en alto contraste lumínico.
- IR inteligente con alcance 10–20 m.
- Micrófono incorporado para audio.
- Alimentación 12 VDC.
- Resistencia a impactos IK07.

i. Cámara IP con conteo de personas

- Resolución mínima 2 MP.
- Compresión H.265+.
- WDR mínimo 105 dB.
- Certificaciones IP66 e IK08.
- Conteo de entradas y salidas por separado; estadísticas en tiempo real; filtrado por altura.
- Compatibilidad ONVIF, ISAPI y SDK; hasta 16 visualizaciones simultáneas.
- MicroSD hasta 256 GB para respaldo.
- Alimentación PoE o DC.

j. Rutero informativo al usuario (exterior)

- Dimensiones aprox. 160 cm × 16 cm.
- Alta visibilidad a plena luz solar; carcasa de aluminio.
- Programación por aplicación móvil y/o USB.
- Visualización monocromática o a color; capacidad mínima 512 colores.
- Alimentación 12–24 V.
- Brillo mínimo 6000 cd/m².
- Conectividad Wi-Fi.
- Resolución mínima 288×32 píxeles.

k. Sistema mecánico de control de acceso (torniquete 4 brazos)

- Sensores para conteo mecánico con salida digital.
- Liberación condicionada a validación por componente tecnológico.
- Alimentación 12–24 V; consumo máximo 5.000 mA.
- Indicadores LED para conteo físico.
- Tiempos configurables 15/30/60/120 s.

- Dimensiones aprox.: altura total 1.048 mm; molinete 1.100 mm; base 330–350 mm.
- Protección contra vibraciones; operación HR hasta 95%.
- Temperatura operación 20 °C a 55 °C.

Condiciones generales

- Todos los equipos deberán ser originales y contar con respaldo del fabricante.
- El incumplimiento de cualquiera de las especificaciones técnicas mínimas establecidas en este capítulo será causal de rechazo de la oferta o de no aceptación del componente, según aplique.
- La instalación deberá garantizar integridad eléctrica y mecánica, y no podrá afectar sistemas críticos del vehículo (frenos, dirección, alimentación, seguridad).
- Se deberá entregar manuales, fichas técnicas y acta de instalación por vehículo (placa/VIN) cuando aplique.

3.2.1.2. PLAN DE MANTENIMIENTO INTEGRAL

El contratista estará obligado a elaborar y presentar a METROLÍNEA S.A. un Plan de Mantenimiento Integral, el cual deberá diseñarse con fundamento en los manuales técnicos y en los estándares mínimos de mantenimiento preventivo y correctivo recomendados por los fabricantes o proveedores de los vehículos. Dicho plan deberá contemplar, como mínimo, los siguientes componentes:

a. **Mantenimiento Preventivo:**

El mantenimiento preventivo comprende todas aquellas intervenciones programadas y periódicas orientadas a:

- Prevenir la ocurrencia de fallas mecánicas o técnicas.
- Prolongar la vida útil de los componentes esenciales del vehículo.
- Garantizar la seguridad operacional y la disponibilidad de la flota en las condiciones exigidas por el sistema de transporte.

El contratista estará obligado a ejecutar estas actividades en estricto cumplimiento de las frecuencias y protocolos técnicos establecidos en la tabla de mantenimiento preventivo, la cual se fundamentará en estándares de la industria y en las recomendaciones oficiales de los fabricantes de autobuses (tales como Volvo, Scania, entre otros), conforme se muestra a continuación:

Tabla. Rutinas de Mantenimiento Preventivo

Componente/Sistema	Actividad Principal	Frecuencia (Kilometraje)	Frecuencia (Tiempo)	Observaciones
Chasis	Inspección de suspensión, lubricación de articulaciones, verificación de estructura	Cada 10,000 km	Cada 3 meses	Ajustar según desgaste por condiciones de la vía (pavimento, baches).
Sistema de frenos	Revisión de pastillas, discos, tambores, líneas neumáticas, ajuste de frenado	Cada 20,000 km	Cada 6 meses	Verificar desgaste prematuro en rutas con alta exigencia de frenado.
Puertas	Inspección de sistemas neumáticos/eléctricos, ajuste de sensibilidad, corrección fugas	Cada 10,000 km	Cada 3 meses	Ajustar según frecuencia de uso (aperturas/cierres diarios).

Carrocería	Inspección estructural, reparación de daños, tratamiento anticorrosivo	Cada 20,000 km	Cada 6 meses	Priorizar zonas expuestas a humedad o agentes corrosivos.
Aire acondicionado	Limpieza/reemplazo de filtros, revisión de compresores, recarga de refrigerante	Cada 15,000 km	Cada 4 meses	Limpieza de filtros puede ser más frecuente en ambientes polvorientos.
Plataforma (acceso a discapacitados)	Inspección de rampas/elevadores, ajuste de componentes mecánicos	Cada 10,000 km	Cada 3 meses	Verificar operatividad diaria durante alistamiento.
Baterías	Verificación de carga, limpieza de terminales, reemplazo según vida útil	Cada 15,000 km	Cada 4 meses	Reemplazo típico cada 2 años o según especificaciones del fabricante.
Sistema de refrigeración del motor	Inspección de radiadores, mangueras, bombas, niveles de refrigerante	Cada 20,000 km	Cada 6 meses	Verificar fugas y recargar refrigerante según necesidad.
Sistema GNV	Inspección de tanques, válvulas, tuberías, reguladores, sistemas de seguridad	Cada 10,000 km	Cada 3 meses	Cumplir normativas locales de inspección de GNV (ej., revisión anual de tanques).
Aceites y lubricantes	Cambio de aceite de motor, transmisión, diferencial; lubricación de componentes	Cada 20,000–30,000 km	Cada 6–8 meses	Usar aceites certificados; ajustar según tipo de operación.
Filtros (aire, aceite, combustible)	Reemplazo de filtros de aire, aceite, y combustible	Cada 10,000–20,000 km	Cada 3–6 meses	Filtros de aire pueden requerir limpieza más frecuente en zonas polvorientas.

b. Mantenimiento Correctivo:

El mantenimiento correctivo comprende las intervenciones destinadas a la reparación inmediata de componentes o sistemas que presenten fallas, averías o desperfectos, con el propósito de minimizar las interrupciones en la operación y preservar la continuidad del servicio. En desarrollo de esta obligación, el contratista deberá:

- Evaluar oportunamente todas las novedades reportadas por los conductores o por el personal de supervisión de Metrolínea S.A., determinando la naturaleza y el nivel de criticidad de la falla.
- Programar y ejecutar las reparaciones necesarias con la mayor celeridad posible, procurando en todo caso no afectar la continuidad del servicio, salvo cuando se presenten circunstancias de fuerza mayor, caso fortuito y aquellos derivados de reparaciones mayores que impliquen procedimientos extensos de reparación, búsqueda de proveedor, consecución de repuestos o importación de los mismos.
- Documentar cada intervención realizada, dejando constancia escrita y verificable de:
  - La falla identificada.
  - Las acciones correctivas ejecutadas.
  - Los repuestos, insumos y mano de obra utilizados.
  - El tiempo de inmovilización del vehículo y la fecha de reparación para reintegro al servicio.

3.2.1.3. PRESENTACIÓN DE MANUALES Y ESTÁNDARES DE MANTENIMIENTO:

El contratista estará obligado a presentar a METROLÍNEA S.A., cuando esta lo requiera, los manuales técnicos y estándares mínimos de mantenimiento preventivo y correctivo recomendados por los fabricantes o proveedores

de los vehículos vinculados al sistema. Dichos documentos deberán contener, como mínimo, la siguiente información:

- La tecnología incorporada en los vehículos, con descripción clara de sus especificaciones técnicas y operativas.
- Los procedimientos de inspección establecidos por el fabricante o proveedor, precisando la frecuencia, alcance y tipo de chequeo aplicable a cada componente o sistema.
- Las condiciones técnicas específicas de los autobuses que integran la flota asignada al Sistema Integrado de Transporte Masivo.
- La aprobación, certificación o reconocimiento expreso y por escrito del fabricante o proveedor, respecto de los estándares de mantenimiento presentados.

El cumplimiento de esta obligación constituye requisito esencial para garantizar la idoneidad, confiabilidad y seguridad técnica de la operación, y será objeto de verificación y control por parte de METROLÍNEA S.A. en ejercicio de sus funciones de supervisión contractual.

3.2.1.4. ALISTAMIENTO DIARIO DE LA FLOTA

El contratista deberá garantizar la realización del alistamiento diario de los vehículos en el patio del Portal Norte del Sistema Integrado de Transporte Masivo -SITM-, disponiendo para ello de personal técnico debidamente capacitado, con el fin de asegurar la operatividad y condiciones de seguridad de la flota antes de su ingreso a la operación. Este procedimiento comprenderá, como mínimo, las siguientes verificaciones y ajustes:

- Niveles de motor: Revisión de aceite de motor, refrigerante, aceite hidráulico de dirección y corrección de fugas en caso de detectarse.
- Correas del motor: Inspección y ajuste de tensión en correas de aire acondicionado, motor, ventilador y alternador.
- Sistema eléctrico: Verificación y reemplazo de luces (altas, bajas, internas, externas, freno, reversa) y alarmas.
- Puertas: Inspección de apertura/cierre, ajuste de sensibilidad, control de velocidades y corrección de fugas neumáticas.
- Mecanismos de acceso para personas con discapacidad: Verificación de operatividad de rampas o elevadores.
- Comandos y panel de control: Inspección de botones y sistemas (luces internas, aire acondicionado, ruteros, plumillas, direccionales, sistema contra incendios, presión de aceite, temperatura del motor, presión de aire).
- Sistema neumático: Drenaje de cilindros de aire, verificación y corrección de fugas.
- Filtros de aire acondicionado: Limpieza o reemplazo de filtros de retorno.
- Inspección general: Ajuste de tornillos, instalación de tapas de válvulas, martillos de emergencia, señalética interna y verificación de extintores.

Nota. Para todos los efectos contractuales, se deja expresa constancia de que el CONTRATISTA no asume responsabilidad alguna respecto de los conductores ni del suministro de Gas Natural Vehicular (GNV), por cuanto tales aspectos no forman parte del objeto ni del alcance contractual del presente contrato.

3.2.1.5. LAVADO Y LIMPIEZA INTEGRAL DE LOS BUSES:

El CONTRATISTA será responsable de garantizar el lavado y la limpieza integral diaria de los buses programados, en estricto cumplimiento de los estándares de calidad, frecuencia y procedimientos definidos por la entidad contratante.

La labor deberá ejecutarse de manera diaria y continua, asegurando en todo momento las condiciones óptimas de higiene, presentación y salubridad de los vehículos, tanto en su interior como en su exterior, con el fin de mantener una adecuada prestación del servicio y brindar a los usuarios del sistema de transporte masivo un entorno seguro, limpio y confortable.

3.2.1.6. DOCUMENTACIÓN OBLIGATORIA DE LOS VEHÍCULOS

El CONTRATISTA deberá garantizar que todos los vehículos objeto del presente contrato cuenten con la totalidad de la documentación exigida por la normativa vigente para la prestación del servicio público de transporte masivo de pasajeros. En consecuencia, respecto de cada vehículo, deberá aportarse y mantenerse vigente durante todo el plazo contractual, como mínimo, la siguiente documentación:

1. **Licencia de Tránsito del Vehículo**, expedida por el organismo de tránsito competente.
2. **Seguro Obligatorio contra Accidentes de Tránsito (SOAT)** vigente, cuya cobertura comprenda en todo momento la ejecución del contrato.
3. **Certificado de Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes**, expedida por un Centro de Diagnóstico Automotor autorizado.
4. **Póliza de Responsabilidad Civil Contractual y Extracontractual frente a terceros**, en las condiciones exigidas por la Ley para vehículos de servicio público.
5. **Paz y salvo por concepto de Impuesto Vehicular**, expedido por la autoridad competente.
6. **Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT)** actualizado, sin restricciones que impidan la habilitación o circulación.
7. **Certificado que acredite la inexistencia de gravámenes, embargos, pignoraciones o limitaciones al dominio sobre el vehículo**, que puedan afectar su disposición o circulación.
8. **Certificado de cumplimiento de normas de accesibilidad**, cuando aplique, en el caso de vehículos adaptados con rampas u otros mecanismos de acceso para personas con movilidad reducida.

NOTA: Tarjeta de Operación: La documentación enunciada constituye un requisito indispensable para el trámite de expedición de la Tarjeta de Operación, otorgada por el Área Metropolitana de Bucaramanga – AMB, en su calidad de autoridad administrativa competente en materia de transporte público terrestre metropolitano. La Tarjeta de Operación es un acto administrativo mediante el cual se habilita formalmente a un vehículo de servicio público colectivo o masivo para circular y prestar el servicio dentro de la jurisdicción del AMB, garantizando que cumple con las condiciones técnicas, jurídicas y operativas exigidas por la normativa vigente. En consecuencia, si el AMB se abstiene de expedir la Tarjeta de Operación respecto de la totalidad o de alguno de los vehículos

arrendados, por causa imputable al vehículo o al incumplimiento de los requisitos correspondientes, el CONTRATISTA estará obligado a sustituir los vehículos no autorizados por otros que cumplan plenamente con las exigencias normativas. Dicha sustitución deberá efectuarse dentro de un plazo máximo de veinte (20) días calendario, contados a partir del requerimiento formal realizado por el supervisor del contrato.

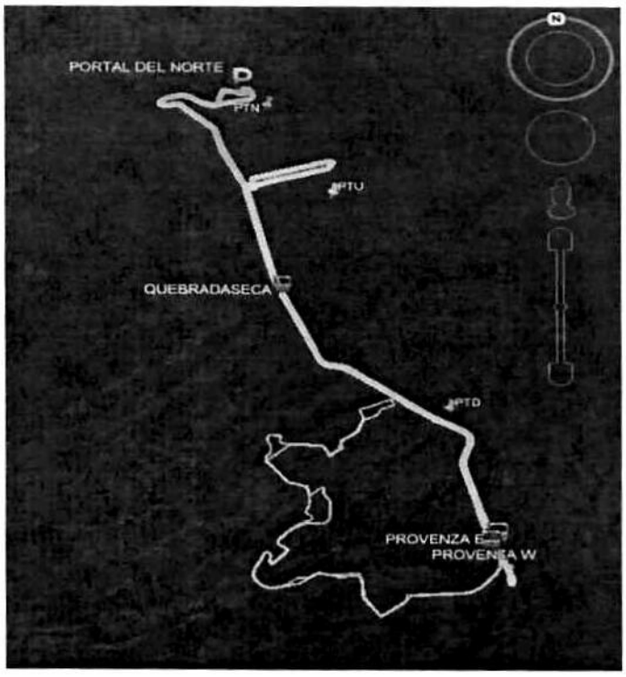
3.2.1.7. ESQUEMA OPERACIONAL:

En la Fase 1, se pondrá en operación el carril exclusivo comprendido entre las estaciones de Quebradaseca y Provenza, junto con la infraestructura asociada, que incluye el Portal Norte, el Parque Estación UIS, la estación Provenza y las demás estaciones ubicadas a lo largo del corredor.

Para esta etapa, se dispondrá de 15 buses padrones duales, de los cuales diez (10) estarán asignados a la ruta PTU y cinco (5) operarán en la ruta PTN para garantizar la continuidad del servicio.

Dado que los vehículos asignados a la operación en el municipio de Bucaramanga corresponden a buses padrones duales accesibles, estos estarán habilitados para prestar servicio tanto en las rutas troncales como en las pretroncales del Sistema Integrado de Transporte Masivo -SITM-, sin restricción alguna.

Figura. Trazado Esquema Operacional



3.2.1.8. PROGRAMACIÓN OPERACIONAL:

Para la Fase 1 de la operación, se establece la siguiente programación mínima de flota:

- Días hábiles (lunes a viernes): 15 buses en operación.
- Sábados: mínimo 9 buses en operación.

- Domingos y festivos: mínimo 7 buses en operación.

En todo momento, el contratista deberá garantizar la disponibilidad permanente de 15 buses operativos, con el fin de asegurar la continuidad, confiabilidad y calidad del servicio. De igual forma, se estima que cada vehículo contratado operará un máximo de siete mil seiscientos (7.600) kilómetros mensuales, parámetro que servirá de referencia para la planeación, seguimiento, supervisión y control integral de la operación.

Tabla. Operación Lunes - viernes

Ruta	Origen	Destino	Despachos	Kilómetros	Ciclo (minutos)	Frecuencia (minutos)	Flota
PTU	Estación UIS	Estación Provenza	93	1.406	0:49	0:08	10
PTN	Portal Norte	Estación Provenza	44	822	1:09	0:20	5
Subtotal Día Hábil			**137**	**2.229**		**-**	**15**

Tabla. Operación Sábado

Ruta	Origen	Destino	Despachos	Kilómetros	Ciclo (minutos)	Frecuencia (minutos)	Flota
PTU	Estación UIS	Estación Provenza	56	838	0:49	0:15	5
PTN	Portal Norte	Estación Provenza	44	822	1:09	0:20	4
Subtotal Día Sábado			**100**	**1.660**		**-**	**9**

Tabla. Operación Domingos y Festivos

Ruta	Origen	Destino	Despachos	Kilómetros	Ciclo (minutos)	Frecuencia (minutos)	Flota
PTD	Estación Provenza	Estación Quebrada seca	44	1.196	1:38	0:20	7
Subtotal Día Domingo			**44**	**1.196**		**-**	**7**

3.2.1.9. COMERCIALIZACIÓN DE ESPACIOS PUBLICITARIOS

La gestión, explotación y comercialización de los espacios publicitarios instalados o ubicados en los vehículos objeto del presente contrato constituye una facultad exclusiva de METROLÍNEA S.A., en ejercicio de su autonomía administrativa y de conformidad con su normativa interna. El contratista no tendrá derecho a percibir contraprestación económica, remuneración o beneficio alguno derivado de dicha actividad, toda vez que la comercialización de dichos espacios no hace parte del objeto contractual ni de las obligaciones asumidas por las partes. En consecuencia, cualquier uso, aprovechamiento o destinación de los mencionados espacios requerirá de autorización previa, expresa y por escrito otorgada por METROLÍNEA S.A., sin excepción.

3.2.1.10. SISTEMAS DE VIDEO, CONTROL Y PLATAFORMA TECNOLÓGICA DE SEGUIMIENTO:

El CONTRATISTA declara e implementa en los vehículos objeto del presente contrato un sistema integral de video, control y seguimiento, interoperable con los sistemas de METROLÍNEA S.A., compuesto por equipos de grabación digital (DVR), cámaras internas y externas de alta resolución, monitores de visualización en tiempo real, cableado especializado y módulos de transmisión de datos mediante red celular 4G, conforme a las especificaciones técnicas de los equipos instalados. Dicho sistema incluye, entre otros, cámaras frontales de ángulo amplio para

registro de la vía pública, cámaras tipo domo para vigilancia interior o de accesos, cámaras adicionales para refuerzo de zonas críticas, así como módulos de comunicación que garantizan la transmisión y almacenamiento seguro de video en el DVR.

La conectividad a internet, suministrada por el CONTRATISTA, asegura el acceso remoto a los registros en tiempo real y en diferido, así como la disponibilidad de la información aun en áreas sin acceso a redes fijas o WiFi. El sistema de video se encuentra integrado a la plataforma tecnológica de seguimiento de flota del CONTRATISTA, la cual es plenamente compatible con los equipos de grabación, garantizando el monitoreo permanente, la trazabilidad, la seguridad e integridad de la operación de los vehículos. Este sistema constituye además una herramienta probatoria ante posible siniestro, accidentes, actos delictivos o cualquier otro evento irregular que pueda suscitarse en el marco de la operación de los vehículos.

En virtud del presente contrato, METROLINEA S.A. tendrá derecho de acceso a los sistemas de video vigilancia y a la plataforma de seguimiento implementados por el CONTRATISTA para el ejercicio de sus funciones de control y supervisión. El CONTRATISTA se obliga a mantener en funcionamiento permanente los equipos, garantizar la integridad de los datos capturados y adoptar las medidas de seguridad necesarias para la custodia y confidencialidad de la información registrada.

3.2.1.11. ACTAS DE RECIBO Y ENTREGA DE VEHÍCULOS:

En el marco de la ejecución del presente contrato, se suscribirán las siguientes actas:

Acta de Recibo de Vehículos: Al momento en que los vehículos queden en poder de METROLINEA S.A., se levantará un acta formal de recibo, en la cual se dejará constancia detallada de: i) El estado físico y mecánico en que se reciben los vehículos; ii) Los sistemas, equipos, elementos y accesorios instalados en cada unidad, incluyendo los sistemas de video vigilancia, plataforma tecnológica de seguimiento y demás implementos incorporados por el CONTRATISTA. iii) Cualquier observación, novedad o inconsistencia identificada al momento de la entrega inicial. Dicha acta deberá ser suscrita conjuntamente por representantes autorizados de METROLINEA S.A. y del CONTRATISTA, constituyéndose en documento de control y soporte probatorio de las condiciones iniciales de los vehículos recibidos.

Acta de Entrega de los Vehículos: A la finalización del contrato, METROLINEA S.A. deberá devolver los vehículos al CONTRATISTA mediante la suscripción de un acta de entrega, en la cual se dejará constancia del estado físico, mecánico y de conservación de los mismos, así como de la existencia y condiciones de los equipos, sistemas y accesorios que fueron objeto de recibo inicial. De igual manera, esta acta será suscrita conjuntamente por representantes autorizados de METROLINEA S.A. y del CONTRATISTA, constituyéndose en documento de control y soporte probatorio de las condiciones de entrega de los vehículos recibidos.

El CONTRATISTA asumirá en su totalidad la logística, coordinación, costos y responsabilidades derivadas de la salida de los vehículos de las instalaciones o áreas dispuestas por METROLINEA S.A., sin que ello genere erogaciones adicionales para esta última. El CONTRATISTA deberá garantizar que dicho procedimiento se realice de manera oportuna, segura y ordenada.

3.3. PLAZO

El término de ejecución del presente contrato será de **SESENTA Y SEIS (66) DÍAS**, contado a partir de la suscripción del acta de inicio, la cual se suscribirá una vez METROLÍNEA S.A. lo determine y EL CONTRATISTA allegue los documentos necesarios para su perfeccionamiento y ejecución.

3.4. OBLIGACIONES DE LAS PARTES

3.4.1. OBLIGACIONES DEL CONTRATISTA:

Además de la ejecución de los servicios en la forma pactada en este contrato y del cumplimiento de las obligaciones establecidas en los anexos y en la ley, el CONTRATISTA se compromete a:

3.4.1.1. OBLIGACIONES GENERALES:

1. Informar oportunamente a METROLÍNEA S.A. sobre cualquier eventualidad que pueda sobrevenir y que afecte el desarrollo del contrato.
2. Acatar las indicaciones que le imparta el supervisor y/o interventor del contrato.
3. Rendir oportunamente los informes sobre la ejecución y estado del contrato que le solicite METROLÍNEA S.A. a través del supervisor.
4. No aceptar presiones o amenazas de quienes actúen por fuera de la ley y comunicar oportunamente a METROLÍNEA S.A. y a la Autoridad competente, si ello ocurriere. En caso contrario, METROLÍNEA S.A., terminará el contrato.
5. Colaborar con la entidad en lo que sea necesario para que el objeto contratado se cumpla y que éste sea de la mejor calidad.
6. Obrar con lealtad y buena fe en las distintas etapas contractuales.
7. Garantizar la calidad de los bienes contratados y responder por ellos.
8. Suscribir el contrato y cumplir con los requisitos de legalización, en la oportunidad establecida para el efecto.
9. De conformidad con lo establecido en la Ley 789 de 2002 y el artículo 1 de la Ley 828 de 2003, el CONTRATISTA deberá cumplir con sus obligaciones frente al Sistema de Seguridad Social Integral, parafiscales (Cajas de Compensación Familiar, SENA e ICBF), tanto para la celebración del presente contrato como para cada uno de los pagos, así como para la liquidación del contrato.
10. Cumplir con las normas laborales establecidas en el Código Sustantivo del Trabajo respecto del personal utilizado en el cumplimiento del contrato.
11. Cumplir con las normas tributarias, pagando los impuestos y retenciones a que haya lugar de conformidad con el estatuto tributario.
12. Pagar los costos directos e indirectos que implique el cumplimiento del objeto contractual, tales como impuestos, retenciones, tasas, gastos de legalización, transporte, etc. En consecuencia, el precio ofertado se entiende incluye dichos costos.
13. Garantizar el contrato, en los riesgos y vigencias establecidas en el contrato y efectuar las modificaciones necesarias dentro de la etapa de ejecución o liquidación. Así mismo, forman parte de las obligaciones, las contenidas en lo que respecta al alcance del objeto.
14. El CONTRATISTA deberá acreditar, como requisito indispensable para el pago de cada factura derivada del presente contrato, el cumplimiento de las obligaciones tributarias de orden departamental, municipal y nacional. En el ámbito departamental, deberá cancelar el dos por ciento (2%) por concepto de estampilla Pro-Hospitales, el dos por ciento (2%) por estampilla Pro-Desarrollo y el dos por ciento (2%) por estampilla Pro-UIS, esta última en cumplimiento de lo establecido en la Ordenanza No. 077 de 2014. De igual forma, de conformidad con lo dispuesto en el Decreto No. 005 de 2006 y en la Ordenanza No. 01 del 22 de abril de 2010 expedida por la Gobernación de Santander, el total de las estampillas departamentales corresponde al diez por ciento (10%) del valor pagado. En el orden municipal, el CONTRATISTA deberá asumir el pago del dos por ciento (2%) por concepto de estampilla Procultura y del dos por ciento (2%) por concepto de estampilla Proancianos, de acuerdo con lo previsto en el Estatuto Tributario Municipal No. 044 de 2008. Finalmente, y conforme a lo establecido en el Decreto No. 175 de

2025, el CONTRATISTA asumirá el pago del uno por ciento (1%) del valor total del contrato por concepto de impuesto de timbre.

3.4.1.1. OBLIGACIONES ESPECÍFICAS:

1. El contratista deberá aportar por cada vehículo, la documentación requerida por el Ministerio de Transporte para su funcionamiento, entre ellos, la Licencia de Tránsito del Vehículo, SOAT, Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes, Póliza de Responsabilidad Civil Contractual y Extracontractual frente a terceros, Paz y Salvo por concepto de impuesto vehicular, RUNT actualizado, Certificado que acredite la inexistencia de gravámenes, embargos, pignoraciones o limitaciones al dominio sobre el vehículo, que puedan afectar su disposición o circulación, y Certificado de cumplimiento de normas de accesibilidad, cuando aplique. Esta documentación se entregará para la puesta en operación de cada vehículo.
2. Ante cualquier accidente de tránsito el contratista deberá adelantar las gestiones necesarias ante los diferentes organismos para solucionar la controversia, siempre que sea requerida la presencia del propietario de los buses.
3. En caso de avería de cualquiera de sus vehículos deberá, por cuenta propia, gestionar el remolque y traslado a los patios de METROLÍNEA S.A.
4. Todos los vehículos arrendados deberán estar en perfecto estado de funcionamiento para su operación.
5. Realizar por cuenta propia el mantenimiento preventivo y correctivo que requiera cada vehículo.
6. Reportar oportunamente todo siniestro a las líneas de atención de la aseguradora contratada y en el que resulte involucrado algún vehículo arrendado de acuerdo con el objeto de este contrato, además asumirá las responsabilidades según sea determinado por la autoridad competente.
7. El contratista, se obliga a mantener indemne a METROLÍNEA S.A. por reclamaciones administrativas, civiles y judiciales derivadas de las relaciones laborales o contractuales del personal que éste utilice en ejecución del contrato o de cualquier reclamación derivada del objeto del contrato.
8. El contratista deberá disponer la flota de buses caracterizados con las indicaciones que le indique el Contratante, según ficha técnica la cual se anexa al presente contrato.
9. Atender las solicitudes de cambios de partes o repuestos indicadas por el supervisor, que afecten el normal tránsito del vehículo (indicadas en el Código Nacional de Tránsito y demás normas concordantes) y que no requieran de conocimiento específico en el tema.
10. El contratista se obliga a suministrar para la operación el listado de buses que prestarán el servicio de las rutas autorizadas.
11. El contratista será responsable de realizar de manera periódica y conforme a los estándares operativos establecidos por METROLÍNEA S.A., las labores de aseo y limpieza de los vehículos objeto del contrato. Esta obligación incluye limpieza interna, externa y desinfección de las unidades, con el fin de garantizar condiciones adecuadas de salubridad, comodidad y presentación frente a los usuarios del sistema.
12. El contratista estará obligado a cumplir estrictamente a disponer de los vehículos dentro de los horarios, frecuencias de despacho y asignación de rutas definidas por METROLÍNEA S.A., conforme a la programación oficial establecida por el Ente Gestor. Esta obligación incluye la operación diferenciada según el día de la semana (hábil, sábado, domingo o festivo), atendiendo a las variaciones de demanda y condiciones especiales que impactan la planificación del servicio.
13. El contratista deberá garantizar que los vehículos objeto del presente contrato estén disponibles diariamente en los horarios definidos por METROLÍNEA S.A., en los puntos autorizados para la realización del cargue de combustible. Este procedimiento será realizado por los conductores asignados directamente por METROLÍNEA S.A., conforme a su modelo operativo. El contratista se compromete a coordinar y facilitar el acceso irrestricto a los vehículos para el cumplimiento de esta actividad, sin interferencias operativas o logísticas. El valor económico correspondiente al combustible será asumido exclusivamente por METROLÍNEA S.A., previa validación técnica y financiera, sin que ello genere contraprestación adicional para el contratista. Asimismo, el contratista deberá

garantizar la funcionalidad de los sistemas de abastecimiento de los buses (tanques, válvulas, conectores) y reportar cualquier novedad que impida el cargue oportuno del combustible.

14. Facilitar la instalación de todos los equipos de recaudo y control de flota necesarios para la gestión eficiente de los ingresos y el monitoreo de los buses contratados.

15. El Contratista se abstendrá de realizar, directa o indirectamente, o a través de terceros no autorizados por METROLÍNEA S.A., cualquier tipo de instalación o intervención en los equipos o componentes de los dispositivos de recaudo y control de flota de los vehículos.

16. El Contratista será responsable de reponer, a su propio costo y riesgo, los equipos a bordo del vehículo (incluyendo validadores, torniquetes y equipos de control de flota) en caso de que estos sufran deterioros o presenten fallas atribuibles al mantenimiento inadecuado del vehículo por parte del Contratista, proveedor de la flota, o de sus dependientes. Esta reposición se realizará con el acompañamiento técnico del aliado tecnológico que disponga METROLÍNEA S.A.

17. El Contratista se obliga a cumplir y a asegurar el cumplimiento por parte de sus empleados, dependientes o subcontratistas, de todos los manuales, normas y reglamentos vigentes o que METROLÍNEA S.A. expida en relación con el uso de los patios-talleres del SITM METROLÍNEA.

18. Responder por los daños causados de manera directa o a través de sus colaboradores a los patios de operación y talleres designados para el mantenimiento de los vehículos, por lo que deberá mantener en buen estado las instalaciones.

19. El Contratista deberá suministrar y permitir el acceso irrestricto a la totalidad de la información relacionada con los mantenimientos realizados a los vehículos objeto del contrato.

20. El Contratista tiene la obligación de informar oportunamente a METROLÍNEA S.A. sobre cualquier anomalía detectada a bordo de los vehículos que pueda representar un riesgo inminente para la seguridad de los usuarios del SITM, para la integridad del vehículo mismo o para cualquiera de los recursos humanos y/o tecnológicos dispuestos.

21. En relación con la identidad visual de la flota, el Contratista asumirá la totalidad de los costos asociados al brandeo y personalización institucional de los buses. Dicho proceso de personalización deberá obedecer estrictamente a las especificaciones y lineamientos de diseño que METROLÍNEA S.A. disponga, asegurando la uniformidad y correcta identificación de los vehículos dentro del sistema.

22. El CONTRATISTA se obliga a abstenerse de gestionar, explotar o comercializar los espacios publicitarios ubicados en los vehículos objeto del presente contrato. La gestión, explotación y comercialización de dichos espacios corresponde de manera exclusiva a METROLÍNEA S.A., conforme a su autonomía administrativa y normativa interna. En consecuencia, el CONTRATISTA no percibirá contraprestación económica ni remuneración alguna derivada de dicha actividad, por cuanto esta no hace parte del objeto contractual ni de los compromisos adquiridos entre las partes. Cualquier uso de los mencionados espacios requerirá autorización previa, expresa y escrita por parte de METROLÍNEA S.A.

23. El CONTRATISTA se obliga a responder exclusivamente por la correcta prestación de las labores de mantenimiento preventivo, correctivo, alistamiento y disponibilidad de los vehículos, en los términos establecidos en el presente contrato. En consecuencia, no asumirá responsabilidad alguna respecto de la operación del servicio ni frente a indicadores de cumplimiento diferentes a los expresamente relacionados con las obligaciones antes señaladas.

24. El CONTRATISTA se obliga a poner a disposición de METROLÍNEA S.A. el cincuenta por ciento (50%) de la flota arrendada dentro de los diez (10) días calendario siguientes al desembolso del anticipo contractual, y el cincuenta por ciento (50%) restante dentro de los diez (10) días calendario siguientes a la fecha de la primera entrega de los vehículos. Así mismo, a partir de la entrega formal del primer vehículo en el lugar de ejecución del contrato, el CONTRATISTA deberá contar con la disponibilidad plena y continua del servicio de mantenimiento integral preventivo y correctivo de la flota, el cual será ejecutado conforme a lo establecido en el presente contrato y sus anexos, incluyendo los programas, frecuencias, procedimientos, personal idóneo, repuestos, insumos,

herramientas y demás recursos necesarios para garantizar la seguridad, confiabilidad y disponibilidad de los vehículos.

25. En caso de que el Área Metropolitana del Bucaramanga (AMB) se abstenga de expedir la Tarjeta de Operación respecto de la totalidad o de alguno de los vehículos arrendados, por causa imputable al vehículo o al incumplimiento de los requisitos normativos correspondientes, el CONTRATISTA estará obligado a sustituir, a su costo, los vehículos no autorizados por otros que cumplan plenamente con las exigencias legales y técnicas vigentes. La sustitución de los vehículos deberá realizarse en un plazo máximo de veinte (20) días calendario, contados a partir del requerimiento formal efectuado por el supervisor del contrato.

26. El CONTRATISTA se obliga a mantener en funcionamiento permanente los equipos de video vigilancia y la plataforma tecnológica de seguimiento declarados e implementados, garantizando la integridad de los datos capturados, adoptando medidas de seguridad para su custodia y confidencialidad, y asegurando en todo momento el derecho de acceso de METROLINEA S.A. a dichos sistemas para el ejercicio de sus funciones de control y supervisión.

27. Garantizar que el procedimiento de entrega y retiro de vehículos se realice en condiciones de oportunidad, seguridad y orden, a través de la suscripción conjunta de las actas de recibo y entrega de los vehículos.

28. Asumir en su totalidad la logística, coordinación, costos y responsabilidades por la retirada de los vehículos de las instalaciones o áreas dispuestas por METROLINEA S.A., sin generar erogaciones adicionales al CONTRATANTE.

29. El CONTRATISTA deberá operar y mantener en correcto funcionamiento la Planta de Tratamiento de Aguas Residuales (PTAR Patio Taller Norte) de Metrolínea S.A., garantizando la continuidad del servicio y el cumplimiento de los parámetros exigidos por la normatividad ambiental vigente y por la autoridad competente.

30. El CONTRATISTA será responsable de la gestión integral de todos los residuos especiales y peligrosos generados en la operación y mantenimiento de la PTAR, tales como lodos, aceites, reactivos y envases contaminados, entre otros.

31. El CONTRATISTA deberá realizar la gestión adecuada de los residuos sólidos, asegurando su correcta separación, almacenamiento, recolección y disposición en los cuartos de basura, conforme a la normatividad ambiental y sanitaria vigente, manteniendo dichas áreas en condiciones óptimas de orden, limpieza y salubridad.

32. El CONTRATISTA deberá recibir formalmente, mediante acta de entrega, toda la infraestructura, instalaciones, equipos y áreas asignadas para el desarrollo de sus labores administrativas y operativas. En dicha acta se dejará constancia del estado físico, funcional y de conservación de los bienes al inicio de la ejecución del contrato, comprometiéndose a su adecuada custodia, uso y restitución en condiciones similares al momento de la terminación, salvo el desgaste normal por uso.

3.4.2. OBLIGACIONES DE METROLÍNEA S.A.:

Además de pagar oportunamente los aportes objeto de este convenio y de cumplir las demás obligaciones previstas en la Ley, METROLÍNEA S.A. se obliga especialmente a:

1. Facilitar al **CONTRATISTA** las condiciones necesarias para el cabal cumplimiento del contrato y coordinar lo necesario con la misma finalidad;

2. Recibir oportunamente los servicios ejecutados a entera satisfacción, por conducto del supervisor.

3. Designar un supervisor al contrato para que apoye y verifique su cumplimiento con idoneidad técnica y conocimiento de las necesidades.

4. METROLÍNEA S.A., dispondrá de la estación Portal Norte del SITM para que el contratista realice las actividades correspondientes al mantenimiento integral, alistamiento de la flota y lavado de los vehículos.

5. Garantizar que el procedimiento de entrega y retiro de vehículos se realice en condiciones de oportunidad, seguridad y orden, a través de la suscripción conjunta de las actas de recibo y entrega de los vehículos.

3.5. LUGAR DE EJECUCIÓN Y DOMICILIO

El presente contrato se ejecutará en las locaciones que resulten necesarias para el adecuado cumplimiento de su objeto contractual, dentro del municipio de Bucaramanga y su área metropolitana. Para todos los efectos legales y contractuales, las partes fijan como domicilio la ciudad de Bucaramanga.

3.6. INCLUSIÓN EN EL PLAN DE COMPRAS O PLAN DE ADQUISICIONES DE LA ENTIDAD VIGENCIA 2026

El presente proceso contractual se encuentra debidamente registrado e incluido en el Plan de Compras de la vigencia 2026 de la Entidad.

3.7. IDENTIFICACIÓN DEL CONTRATO A CELEBRAR O DEL GASTO A CAUSAR

Contrato de Arrendamiento.

4. FUNDAMENTOS JURÍDICOS QUE SOPORTAN LA MODALIDAD DE SELECCIÓN

Que la naturaleza jurídica de la sociedad METROLÍNEA S.A., según lo dispuesto en la escritura pública No. 02106 del 13 de septiembre de 2005 determina en su artículo 1. "***DENOMINACIÓN Y RÉGIMEN**: la sociedad METROLÍNEA S.A., es una sociedad comercial del tipo de las anónimas constituidas entre entidades públicas de carácter municipal con aportes del sector público vinculada al Municipio de Bucaramanga; su organización y funcionamiento se regirá por las disposiciones contenidas en estos estatutos sociales, por las normas del código de comercio y en lo pertinente por las disposiciones legales aplicables a las empresas industriales y comerciales del Estado*".

Que la Ley 1150 del 16 de julio de 2007, estableció en sus artículos 13 y 14, lo siguiente: "***Artículo 13. Principios generales de la actividad contractual para entidades no sometidas al Estatuto General de Contratación de la Administración Pública.** Las entidades estatales que por disposición legal cuenten con un régimen contractual excepcional al del Estatuto General de Contratación de la Administración Pública, aplicarán en desarrollo de su actividad contractual, acorde con su régimen legal especial, los principios de la función administrativa y de la gestión fiscal de que tratan los artículos 209 y 267 de la Constitución Política, respectivamente según sea el caso y estarán sometidas al régimen de inhabilidades e incompatibilidades previsto legalmente para la contratación estatal"; "**Artículo 14. Del Régimen Contractual de las Empresas Industriales y Comerciales del Estado, las Sociedades de Economía Mixta, sus filiales y empresas con participación mayoritaria del Estado.** Las Empresas Industriales y Comerciales del Estado, las Sociedades de Economía Mixta en las que el Estado tenga participación superior al cincuenta por ciento (50%), sus filiales y las Sociedades entre Entidades Públicas con participación mayoritaria del Estado Superior al cincuenta por ciento (50%), estarán sometidas al Estatuto General de Contratación de la Administración Pública, **con excepción de aquellas que se encuentren en competencia con el sector privado nacional o internacional o desarrollen su actividad en mercados monopolísticos o mercados regulados, caso en el cual se regirán por las disposiciones legales y reglamentarias aplicables a sus actividades económicas y comerciales, sin perjuicio de lo previsto en el artículo 13 de la presente ley**. Se exceptúan los contratos de ciencia y tecnología, que se regirán por la Ley 29 de 1990 y las disposiciones normativas existentes. El régimen contractual de las empresas que no se encuentren exceptuadas en los términos señalados en el inciso anterior, será el previsto en el literal g) del numeral 2 del artículo 2° de la presente ley".* (Resaltado fuera de texto).

En consecuencia, conforme a lo dispuesto en el artículo 14 de la Ley 1150 de 2007, cuando una Empresa Industrial y Comercial del Estado (EICE) desarrolla su actividad en mercados regulados, su régimen contractual se rige por las normas de derecho privado aplicables a dicha actividad, sin perjuicio de la observancia de los principios previstos en el artículo 13 ibídem, relativos a la función administrativa, al régimen de inhabilidades e incompatibilidades y al control fiscal.

En este marco, el transporte masivo, que constituye el núcleo del objeto social de METROLÍNEA S.A., se encuentra sometido al Estatuto Nacional de Transporte y a su normativa complementaria. La Ley 336 de 1996 dispuso como finalidad del estatuto *"unificar los principios y criterios que servirán de fundamento para la regulación y reglamentación del transporte público"*, mientras que el Decreto 3109 de 1997 precisó que el transporte masivo de pasajeros es *"el servicio que se presta a través de una combinación organizada de infraestructura y equipos"*.

De esta manera, la actividad contractual de METROLÍNEA S.A. en el marco de la operación del SITM se rige por un régimen especial que, si bien se fundamenta en normas de derecho privado, debe observar los principios rectores de la contratación pública, garantizando así la legalidad, la transparencia y el control fiscal en el cumplimiento de su misión como gestor del sistema de transporte masivo del Área Metropolitana de Bucaramanga.

Cabe señalar que el sometimiento parcial de las Empresas Industriales y Comerciales del Estado (EICE) al régimen de derecho privado encuentra justificación en el principio constitucional de igualdad, en la medida en que, cuando el Estado participa en actividades propias de los particulares, debe hacerlo en condiciones de eficacia y eficiencia equivalentes, sin ampararse en prerrogativas exorbitantes que lo sitúen en ventaja frente a sus competidores. En este sentido, el Consejo de Estado ha precisado que: ***"La razón de ser de la aplicación del régimen de derecho privado a estas entidades radica en la necesidad de que en su actividad industrial y comercial, tradicionalmente ajena al Estado y propia de los particulares, ellas actúen en términos equivalentes a éstos cuando realicen actividades similares, sin tener prerrogativas exorbitantes que atenten contra el derecho a la igualdad ni estar sujetas a procedimientos administrativos que entraben sus actuaciones y las pongan en situación de desventaja frente a sus competidores.*** *Se trata pues, de que sus actividades de explotación industrial o comercial se desarrollen con las mismas oportunidades y las mismas ventajas o desventajas que las adelantadas por aquellos, sin que influya para nada su investidura de entidad estatal; que puedan actuar como particulares, frente a las exigencias de la economía y del mercado."* (Consejo de Estado. Sección Tercera. Sentencia del 19 de agosto de 2004. Exp. 12.342. C.P. Ramiro Saavedra Becerra)

De esta manera, la aplicación de normas de derecho privado a METROLÍNEA S.A., en su condición de Empresa Industrial y Comercial del Estado (EICE) que actúa en un mercado regulado, no constituye un privilegio, sino una garantía de igualdad y neutralidad competitiva, asegurando que su gestión contractual se oriente por parámetros de eficiencia y eficacia propios del mercado, sin perjuicio del cumplimiento de los principios rectores de la función administrativa y del control fiscal que la Constitución y la ley le imponen.

En armonía con lo anterior, la contratación directamente vinculada a la operación del Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM), como lo es el presente proceso contractual, cuyo objeto consiste en el "ARRENDAMIENTO DE VEHÍCULOS TIPO PADRÓN DUAL CON MANTENIMIENTO INCLUIDO, PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE EN LA INFRAESTRUCTURA DEL SITM DEL ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA, A CARGO DE METROLÍNEA S.A.", se encuentra enmarcada en la hipótesis exceptiva prevista en el artículo 14 de la Ley 1150 de 2007. En virtud de dicha disposición, su régimen es el de derecho privado, lo cual no exime a la Entidad de la observancia estricta de los principios de la función administrativa, del régimen de inhabilidades e incompatibilidades y de los mecanismos de control fiscal aplicables.

Ahora bien, esta sujeción al régimen de derecho privado no implica ausencia de regulación ni discrecionalidad absoluta en la gestión contractual. Por el contrario, en el caso de las entidades sometidas a un régimen especial, la ley les reconoce la facultad de apartarse de lo dispuesto en la Ley 80 de 1993 y sus normas complementarias, para sujetarse a las reglas propias que emanan de la norma que les confiere dicho régimen y de manera particular, de su "*Manual de Contratación*". Este instrumento constituye el marco normativo interno que regula los aspectos esenciales de la actividad contractual, y se erige como una herramienta indispensable para garantizar seguridad jurídica, transparencia y trazabilidad a la gestión contractual, asegurando que, aun bajo un régimen de derecho privado, las reglas aplicables sean claras, accesibles y exigibles tanto para la entidad como para los potenciales

oferentes, en armonía con los principios que informan la contratación estatal.
En cumplimiento de lo anterior, mediante Resolución No. 147 del 13 de agosto de 2019, METROLÍNEA S.A. adoptó su Manual de Contratación, en el cual se definieron, entre otros aspectos, las modalidades de selección aplicables. En particular, el ***Capítulo III Numeral 9.1. Denominado INVITACIÓN PUBLICA****, señala que:* "Esta modalidad se aplica para:

9.1.1. Los contratos cuyo valor supere los seiscientos (600) salarios mínimos mensuales legales vigentes."

En el caso concreto, la previsión interna contenida en el Manual de Contratación de METROLÍNEA S.A. resulta plenamente procedente, por cuanto el objeto contractual: "ARRENDAMIENTO DE QUINCE (15) VEHÍCULOS TIPO PADRÓN DUAL CON MANTENIMIENTO INCLUIDO, PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE EN LA INFRAESTRUCTURA DEL SITM DEL ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA, A CARGO DE METROLÍNEA S.A.", se orienta de manera directa a garantizar la continuidad de un servicio público esencial como el transporte masivo, indispensable para la movilidad y el bienestar de los usuarios del Área Metropolitana de Bucaramanga.

La disponibilidad oportuna de la flota de vehículos y la garantía de su mantenimiento integral constituyen condiciones críticas e insustituibles para evitar la interrupción del servicio, el cual, en la actualidad, ha debido suplirse bajo un esquema de operación transitoria basado en modalidades de complementariedad e integración, mecanismo que han demostrado ser insuficiente o no aptos para soportar de manera adecuada la operación troncalizada y pretroncalizada propia del Sistema Integrado de Transporte Masivo.

La procedencia de este contrato encuentra respaldo en la inmediatez de la necesidad, acreditada tanto mediante actos administrativos expedidos por la Autoridad de Transporte Metropolitana (AMB) y el propio Ente Gestor, como a través de hechos objetivos que evidencian una crisis operativa y financiera que compromete de manera grave y directa la continuidad del servicio público esencial de transporte masivo. Dicha situación dio lugar a la expedición de actos administrativos de carácter imperativo, a saber:

- **Resolución AMB No. 000036 del 24 de febrero de 2025.** El AMB declaró la **alteración grave** en la prestación del servicio público de transporte a cargo de METROLÍNEA S.A. como titular del SITM en el Área Metropolitana de Bucaramanga, ordenando expresamente la ejecución inmediata de acciones y medidas especiales y transitorias para superar la situación. Este acto constituye un mandato de intervención urgente, orientado a garantizar la continuidad del servicio y proteger derechos fundamentales de los usuarios.

- **Resolución METROLÍNEA No. 050 del 24 de febrero de 2025.** El Ente Gestor declaró la **afectación grave** en la prestación del servicio público de transporte masivo a partir del 27 de febrero de 2025, comprometiéndose a adoptar y realizar todas las acciones necesarias y transitorias para conjurar la crisis. Este acto interno vincula a METROLÍNEA a ejecutar medidas inmediatas de restablecimiento del servicio.

- **Resolución AMB No. 000094 del 26 de abril de 2025.** El AMB otorgó **permisos especiales y transitorios** como medida excepcional para garantizar el servicio básico de transporte, evitar traumatismos operativos y mitigar la pérdida de usuarios, incluyendo la autorización a METROLÍNEA para actuar como operador directo del SITM durante seis (6) meses. Esta autorización refuerza la urgencia de disponer de flota inmediata para asegurar la operación mínima.

- **Resolución AMB No. 000252 del 12 de septiembre de 2025.** En atención a la persistencia de las circunstancias excepcionales que afectan la operación del Sistema Integrado de Transporte Masivo del Área Metropolitana de Bucaramanga, el AMB dispuso la modificación del artículo tercero de la Resolución No. 000094 de 2025, **prorrogando la autorización especial y transitoria** otorgada a METROLÍNEA S.A. para actuar como operador directo del SITM, extendiendo dicha autorización por un término de doce (12) meses, propendiendo por asegurar la prestación y sostenibilidad del servicio público de transporte

masivo.

En suma, los actos administrativos referidos, expedidos tanto por la Autoridad de Transporte Metropolitana como por el propio Ente Gestor, constituyen manifestaciones formales, expresas y vinculantes de una situación excepcional de alteración y afectación grave del servicio público esencial de transporte masivo. Dichas decisiones, revestidas de fuerza imperativa, imponen a METROLÍNEA S.A. la obligación de adoptar de manera inmediata medidas especiales y transitorias orientadas a conjurar la crisis, asegurar la continuidad del servicio y salvaguardar los derechos fundamentales de los usuarios.

En este contexto, la incorporación inmediata de la flota de vehículos tipo padrón dual, destinada a la Fase 1 en el corredor Portal Norte – UIS – Quebrada seca – Provenza, se erige como una medida técnica idónea, necesaria y proporcional, orientada a restablecer niveles mínimos de operación del Sistema Integrado de Transporte Masivo y a garantizar, de manera efectiva y oportuna, la atención de la demanda insatisfecha de los usuarios, en consonancia con el principio de continuidad del servicio público esencial de transporte.

Adicionalmente, se cuenta con la debida disponibilidad presupuestal y financiera, acreditada en la existencia de recursos en el Fondo Transitorio del Fideicomiso SITM, creado en virtud del numeral 11.6 del Otrosí No. 10, el cual contempla reglas específicas sobre su finalidad, la administración de rendimientos y los desembolsos sujetos a la aprobación previa de la Autoridad Metropolitana de Transporte (AMB). Este mecanismo asegura la inmediatez en la provisión de recursos para atender los pagos derivados del arrendamiento, en concordancia con lo dispuesto en la Resolución AMB No. 000036 de 2025.

De igual manera, el 29 de enero de 2026, la Junta Directiva de METROLÍNEA S.A., mediante Acta N° 157 de 2026, autorizó al Ente Gestor para la suscripción de un contrato de arrendamiento de vehículos tipo padrón, destinados a la prestación del servicio público de transporte masivo. Dicha autorización se fundamenta en la cuantía del contrato, la cual supera el umbral de mil (1.000) salarios mínimos legales mensuales vigentes, conforme a lo dispuesto en el literal c) del parágrafo del artículo 73 de los Estatutos Sociales de Metrolínea S.A., contenidos en la Escritura Pública No. 2106 del 13 de septiembre de 2005.

La continuidad del servicio del Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM) en el marco de la Fase 1 exige la puesta en operación de quince (15) buses tipo padrón dual, cuya disponibilidad resulta indispensable para garantizar frecuencias mínimas, reducir los tiempos de espera de los usuarios y asegurar la capacidad necesaria para realizar mantenimientos preventivos sin afectar la oferta del servicio.

En suma, a la luz del régimen especial aplicable a METROLÍNEA S.A., previsto en el artículo 14 de la Ley 1150 de 2007, y conforme a lo establecido en su Manual de Contratación adoptado mediante Resolución No. 147 de 2019, concurren de manera cumulativa y plenamente demostrada los presupuestos habilitantes de la modalidad Invitación Publica.

En este contexto, resulta jurídicamente procedente adelantar el proceso de selección mediante la modalidad de Invitación Publica, prevista en el Manual de Contratación de la entidad, con la correspondiente publicidad en SECOP II, observando los principios consagrados en el artículo 13 de la Ley 1150 de 2007 y con soporte en una motivación técnica, operativa y jurídica suficiente. De esta forma, se asegura la continuidad del servicio público esencial de transporte masivo y se salvaguarda de manera efectiva el interés general que inspira la actuación administrativa.

V°B° GERENTE	EMIRO JOSÉ CASTRO MEZA

HUBER ARLEY OCHOA BARAJAS - P.E. SEC GENERAL

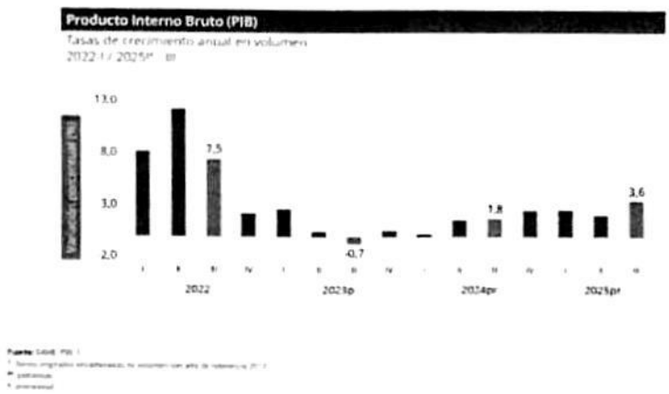
5 ANÁLISIS TÉCNICO Y ECONÓMICO QUE SOPORTA EL VALOR ESTIMADO DEL CONTRATO

5.1 Análisis técnico y económico del contrato

El presente análisis tiene como finalidad contextualizar el proceso de contratación del servicio de ARRENDAMIENTO DE VEHÍCULOS TIPO PADRÓN DUAL CON MANTENIMIENTO INCLUIDO PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE EN LA INFRAESTRUCTURA DEL SITM DEL ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA, A CARGO DE METROLÍNEA S.A., considerando variables macroeconómicas Nacionales y sectoriales.

5.1.1 Análisis a nivel nacional de las variables económicas

5.1.1.1 Producto Interno Bruto (PIB)



Fuente: Boletín técnico Producto Interno Bruto (PIB) III trimestre de 2025

De acuerdo con el Boletín Técnico del Producto Interno Bruto del tercer trimestre de 2025, la economía colombiana creció un 3.6% respecto al mismo periodo del año anterior. Entre las actividades con mayor contribución al crecimiento se destacan:

- Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria; Educación; Actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales crece 8,0% (contribuye 1,3 puntos porcentuales a la variación anual).

- Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas; Transporte y almacenamiento; Alojamiento y servicios de comida crece 5,6% (contribuye 1,2 puntos porcentuales a la variación anual).

- Industrias manufactureras crece 4,1% (contribuye 0,5 puntos porcentuales a la variación anual).

En lo corrido del año 2025pr, respecto al mismo periodo del año anterior, el Producto Interno Bruto presenta un crecimiento de 2,8%. Las actividades económicas que más contribuyen a la dinámica del valor agregado son:

- Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas; Transporte y almacenamiento; Alojamiento y servicios de comida crece 5,1% (contribuye 1,0 puntos porcentuales a la variación anual).
- Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria; Educación; Actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales crece 4,4% (contribuye 0,7 puntos porcentuales a la variación anual).
- Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca crece 4,1% (contribuye 0,4 puntos porcentuales a la variación anual).

Respecto al trimestre inmediatamente anterior, el Producto Interno Bruto en su serie ajustada por efecto estacional y calendario crece 1,2%. Cuando se observa el comportamiento de las actividades económicas relacionadas:

- Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria; Educación; Actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales crece 3,4%.
- Actividades financieras y de seguros crece 2,3%.
- Industrias manufactureras crece 1,5%.

5.1.1.2 Inflación

La inflación incide directamente sobre los presupuestos públicos, afectando el poder adquisitivo real de las entidades. Según el DANE, en diciembre de 2025 la variación anual del Índice de Precios al Consumidor (IPC) fue de 5.10%, y la mensual de 0,27%.

Información diciembre 2025

Índice de Precios al Consumidor (IPC)

Variación anual y mensual
Total nacional
2024 - 2025 (diciembre)

IPC	Diciembre			
	Variación anual		Variación mensual	
	2024	2025	2024	2025
IPC total	5,20	**5,10**	0,46	**0,27**

Fuente: DANE, IPC

Este comportamiento influye en los precios de los servicios objeto de contratación, como la contratación del servicio de taquillas para la prestación de servicio de transporte masivo. El comportamiento de la inflación en los últimos años ha tenido el siguiente comportamiento:

En el mes de diciembre de 2025, el IPC registró una variación de 5,10% en comparación con diciembre de 2024. En el último año, las divisiones Restaurantes y hoteles (7,91%), Educación (7,36%), Salud (7,20%), Bebidas

alcohólicas y tabaco (6,37%) y; por último, Transporte (5,35%) se ubicaron por encima del promedio nacional (5,10%). Entre tanto, las divisiones Alimentos y bebidas no alcohólicas (5,07%), Bienes y servicios diversos (4,97%), Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles (4,76%), Muebles, artículos para el hogar y para la conservación ordinaria del hogar (3,31%), Prendas de vestir y calzado (2,12%), Recreación y cultura (1,85%) y; por último, Información y comunicación (1,22%) se ubicaron por debajo del promedio nacional.

Cuadro 1. IPC Variación y contribución anual
Según divisiones de gasto
Diciembre 2024 - 2025

		2024		2025	
Divisiones de Gasto	Peso (%)	Variación (%)	Contribución Puntos Porcentuales	Variación (%)	Contribución Puntos Porcentuales
Restaurantes y hoteles	9.43	7.87	0.85	7.91	0.87
Educación	4.41	10.62	0.41	7.36	0.30
Salud	1.71	5.54	0.09	7.20	0.12
Bebidas alcohólicas y tabaco	1.70	5.57	0.09	6.37	0.11
Transporte	12.93	5.19	0.70	5.35	0.72
TOTAL	100.00	5.20	5.20	5.10	5.10
Alimentos y bebidas no alcohólicas	15.05	3.31	0.63	5.07	0.95
Bienes y servicios diversos	5.36	3.33	0.18	4.97	0.26
Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles	33.12	6.96	2.13	4.76	1.48
Muebles, artículos para el hogar y para la conservación ordinaria del hogar	4.19	2.18	0.09	3.31	0.13
Prendas de vestir y calzado	3.98	2.06	0.07	2.12	0.07
Recreación y cultura	3.79	-0.21	-0.01	1.85	0.06
Información y comunicación	4.33	-0.93	-0.03	1.22	0.03

Fuente: DANE. IPC.
Nota: La diferencia en la suma de las variables obedece al sistema de aproximación en el nivel de dígitos trabajados en el índice.

5.1.2 Análisis del sector servicios en Colombia

Los arrendamientos forman parte del ámbito del sector servicios en Colombia, en particular dentro de la división 68 Sección N. divisiones 7710, 7729 y 7730 establecidas por el DANE para la descripción Inmobiliarias, alquiler de maquinaria y equipo, la cual presentó una variación anual positiva del 6.4% de sus ingresos entre octubre de 2024 y octubre de 2025.

Tabla 1. Variación anual de los ingresos y contribución por tipo de ingresos, según subsector de servicios
Total nacional
Octubre 2025[P] / octubre 2024

Clasificación CIIU Rev. 4 A.C.			Ingresos nominales	Ingresos por servicios	Venta de Mercancías	Otros Ingresos
Sección	División	Descripción	Variación (%)	Contribución (PP)		
H	División 52	Almacenamiento y actividades complementarias al transporte	2.7	2.6	-0.2	0.3
H	División 53	Correo y servicios de mensajería	0.3	0.3	0.0	0.1
I	División 56	Restaurantes, catering y bares	9.1	8.9	0.5	0.4
J	División 58	Actividades de edición	-9.6	-9.6	1.9	0.6
J	División 59, excepto Clase 5820	Producción de películas cinematográficas y programas de televisión	-6.3	-4.7	-2.8	1.2
J	División 60 y Clase 6391	Actividades de programación y transmisión agencias de noticias	2.7	1.4	0.0	0.8
J	División 61	Telecomunicaciones	-2.7	-2.2	-0.8	0.2
J	División 62, División 63, excepto Clase 6391	Desarrollo de sistemas informáticos y procesamiento de datos	6.4	7.0	-0.6	-0.0
LN	Sección L, División 68, Sección N, Divisiones 7210, 7730 y 7740	Inmobiliarias, alquiler de maquinaria y equipo	6.4	7.1	-0.5	0.2
MJ	Divisiones 69, 70, 71, 72, Clase 7320, División 74	Actividades profesionales científicas y técnicas	5.4	5.4	-0.2	0.0
M	Clase 7310	Publicidad	8.0	8.1	-0.1	0.1
N	Divisiones 78, 80 y 81, excepto Clase 8130	Actividades de empleo, seguridad e investigación privada, servicios a edificios	17.0	16.9	0.0	0.1
N	Clase 8220	Actividades de centros de llamadas (Call center)	-8.2	-8.2	0.0	0.1
N	División 82 excepto Clase 8220	Actividades administrativas y de apoyo de oficina y otras actividades, excepto Call center	5.4	5.3	0.0	0.1
P	Grupo 854	Educación superior privada	8.5	8.3	0.1	1.1
Q	Clase 8610	Salud humana privada con internación	5.1	5.2	-0.2	0.1
Q	División 86 excepto Clase 8610	Salud humana privada sin internación	7.2	6.7	0.3	0.3
S	Divisiones 90, 92, 93, 95 y 96	Otros servicios de entretenimiento y otros servicios	6.4	7.3	0.1	1.0

Fuente: DANE, EMS
[P] Cifra provisional
(PP) Puntos porcentuales
Nota: por aproximación decimal se puede presentar diferencia en la suma de las contribuciones frente a la variación total

En Colombia, para 2025, el sector de arrendamientos de servicios, en particular el inmobiliario, ha registrado cifras clave como un incremento máximo del 5.20% en los arriendos residenciales, cifra determinada por el IPC del DANE para 2024. Además, por primera vez, los hogares en arriendo superan a los propietarios, representando más de 7.3 millones de hogares, según datos de mayo de 2025. El mercado residencial ha visto un aumento en los precios de arriendo debido a la limitada oferta de vivienda nueva, mientras que el de locales comerciales puede presentar variaciones que dependen de la negociación entre las partes.

Actualmente en Colombia, no solo se ofrece en arrendamiento el servicio inmobiliario de viviendas y locales, sino que se ha empezado a desarrollar una tendencia para ofrecer otro tipo de servicio de arrendamiento de bienes como es el caso de los arrendamientos de vehículos y otros medios de transporte.

5.1.3 Análisis del concepto "Desarrollo Sostenible de las Empresas"

El concepto de Desarrollo Sostenible se está convirtiendo en una prioridad clave para empresas de todos los tamaños. Para las empresas, encontrar formas efectivas de integrar la sostenibilidad en sus operaciones no solo es una cuestión de responsabilidad ambiental, sino también una parte crucial de su éxito a largo plazo ya que permite reducir costos en momentos en los que no se cuente con la capacidad de compra de activos para desarrollar sus objetos contractuales.

Una estrategia que puede contribuir significativamente a este objetivo es el Arrendamiento de vehículos. Al optar por carros arrendados en lugar de poseerlos, las empresas pueden alinear sus prácticas empresariales con principios de sostenibilidad.

De acuerdo con "Renting Colombia", la renta de vehículos puede impulsar el desarrollo sostenible para las empresas, desglosándolo en tres pilares clave: innovación tecnológica, compromiso con la comunidad y el medio ambiente, y desarrollo económico responsable.

Pilar 1: Innovación tecnológica para la sostenibilidad

La innovación tecnológica desempeña un papel fundamental en el impulso del crecimiento sostenible en diversas industrias. En lo que respecta al arrendamiento de vehículos, las empresas pueden acceder a las últimas tecnologías en movilidad ecológica sin tener que realizar grandes inversiones iniciales. Con los avances en vehículos eléctricos (VE), híbridos y modelos más eficientes en combustible, las empresas pueden reducir su huella de carbono y disminuir el consumo de energía.

De acuerdo con el reporte anual de la empresa "Renting Colombia" se ha demostrado el impacto de estas tecnologías en la movilidad empresarial. En 2024, cerró el año con una flota activa de 34.565 vehículos, de los cuales el 9,3% corresponde a su flota sostenible. Este esfuerzo incluye más de 1.000 vehículos eléctricos, 251 a gas, más de 1.800 híbridos y el primer tractocamión eléctrico del país, demostrando que la adopción de soluciones de arrendamiento puede acelerar la transición hacia la sostenibilidad en el sector empresarial.

Pilar 2: Compromiso con la comunidad y el medio ambiente

El desarrollo sostenible no solo se trata de la responsabilidad corporativa, sino también de crear valor para la comunidad y minimizar los impactos negativos sobre el medio ambiente. La renta de vehículos apoya estos objetivos de diferentes formas. Para las empresas, incorporar vehículos ecológicos, envía un mensaje claro a los clientes, empleados y a la comunidad en general de que se preocupan por el planeta.

Al usar el arrendamiento de carros en lugar de comprarlos, las empresas pueden:

- Asociarse con empresas de arrendamiento que priorizan la responsabilidad ambiental, asegurándose de que su flota cumpla con los estándares ecológicos.
- Fomentar una imagen de marca positiva y la lealtad de los clientes al promover su compromiso con la sostenibilidad a través de prácticas conscientes del medio ambiente.
- Disminuir sus emisiones, contribuyendo a un aire más limpio y menos contaminación en sus comunidades locales.

En 2024, la empresa Renting Colombia evitó la emisión de 62.000 toneladas de CO_2eq, lo que equivale a las emisiones anuales de aproximadamente 10.700 vehículos de pasajeros promedio gracias a la implementación de nuevas tecnologías como vehículos eléctricos, híbridos y de hidrógeno, junto con un mantenimiento adecuado de la flota.

Estos esfuerzos no solo reducen las emisiones, sino que también permiten a las empresas beneficiarse del arrendamiento al reducir su impacto ambiental sin incurrir en altos costos operativos, impulsando una movilidad más limpia y eficiente para todos.

Pilar 3: Desarrollo económico responsable

El desarrollo económico responsable es otro pilar del desarrollo sostenible. Para las empresas, esto implica tomar decisiones que no solo beneficien sus resultados financieros, sino que también contribuyan al tejido económico y social más amplio. Este tipo de servicios apoya el desarrollo económico responsable de varias maneras importantes.

Al rentar vehículos en lugar de comprarlos, las empresas pueden liberar capital para invertir en otras áreas estratégicas o porque simplemente la empresa no cuenta con el capital financiero suficiente o un respaldo de endeudamiento para poder adquirir los bienes. Al elegir rentar estos vehículos, las empresas apoyan estas iniciativas de sostenibilidad, contribuyendo así a la reducción de su impacto ambiental mientras optimizan sus costos operativos.

5.1.4 Cambios en los presupuestos

Existen diversos factores que pueden influir significativamente en los presupuestos establecidos por las entidades territoriales, entre los más importantes se encuentran: Los Desastres Naturales, Las fluctuaciones en la política monetaria del país, las variaciones en los precios nacionales e internacionales de los insumos y los cambios internos en la asignación de recursos.

5.1.5 Aspectos de la entrega

Los servicios a adquirir, en su totalidad, al relacionarse de manera directa con la administración de recursos públicos, requieren de total control y auditoría ya que su destinación es de uso específico, a pesar de que METROLINEA S.A contaba inicialmente con los contratos de Concesión para la operación del SITM, la situación expuesta en los antecedentes del presente documento dan fe de la necesidad actual de buscar una solución alterna y de bajo costo que le permita a la Administración municipal, reestablecer la prestación del servicio de transporte masivo a los ciudadanos del área Metropolitana de Bucaramanga de manera transitoria hasta tanto se pueda obtener una solución definitiva para la operación de los buses del SITM.

De esta manera, se requiere de la contratación de una empresa que ofrezca el servicio de arrendamiento de buses para garantizar la prestación del servicio público de transporte masivo en la infraestructura del SITM Metrolínea con el objetivo de reestablecer la operación de buses del Masivo para los ciudadanos del área metropolitana de Bucaramanga. De esta manera, la entrega del servicio se hará mediante el cumplimiento de las actividades del contrato para el suministro de buses en arrendamiento que operarán el SITM METROLINEA S.A.

5.2 Análisis Económico (Estudio de Mercado)

Para determinar el presupuesto oficial del ARRENDAMIENTO DE VEHÍCULOS TIPO PADRÓN DUAL CON MANTENIMIENTO INCLUIDO PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE EN LA INFRAESTRUCTURA DEL SITM DEL ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA, A CARGO DE METROLÍNEA S.A., se solicitaron a diferentes empresas del sector de arrendamiento de buses propuesta para evaluar los precios del mercado obteniendo los siguientes resultados:

- **Propuesta TPC**

Se recibe propuesta del día 29 de enero de 2025, por parte de las empresas Transgirón S.A., Unitransa S.A., Cotrander, Transcolombia S.A., Transpiedecuesta S.A. mediante la cual se ofertan 4 opciones de renting con bus tipo Padrón a Gas con cámaras internas, wifi, puertos USB, plataformas para pasajeros con movilidad reducida, (9 Activos, 1 de reserva técnica) con capacidad para 79 pasajeros para el trayecto UIS-PQP.

TIPOLOGÍA - CANTIDAD	CAPACIDAD	FRECUENCIAS	DESPACHOS
Padrón – 9 Activos, 1 Reserva técnica	79 Pasajeros	00:10 HP – 00:15 HV **L-V**	89 Dia - Ocho (8) **L-V**
RUTA	**PRIMER - ÚLTIMO**	00:12 HP – 00:15 HV **S**	75 Dia - Cinco (5) **S**
UIS, Cl 10, Cr 16, Cr 15, Atp F/Blanca, B/Manga, PQP	0500	00:15 HP – 00:15 HV **D-F**	59 Dia - Cinco (5) **D-F**
	2100	**LONGITUD**	22.70 KM

Opción 1: PROPUESTA CAPEX Y OPEX EN OPERACIÓN PT (Propuesta todo costo desde un Patio Taller Masivo a elegir) que incluye el vehículo y sus mantenimientos, repuestos, suministros, administración, conductores, reserva técnica, pólizas, impuestos, recuperación de capital, entre otros, propuesta que atendida desde la infraestructura del Metrolínea por SETENTA Y CUATRO MILLONES, QUINIENTOS DIECIOCHO MIL CIENTO DIECISÉIS PESOS M/Cte. ($74.518.116), por vehículo por mes, con un mínimo de diez (10) vehículos, de los cuales nueve (9) estarían en operación y uno (1) de reserva técnica.

Opción 2: PROPUESTA CAPEX Y OPEX (Todo costo desde la infraestructura de las empresas) el vehículo y sus mantenimientos, repuestos, suministros, administración, conductores, reserva técnica, pólizas, impuestos, recuperación de capital, entre otros, propuesta que atendida desde la infraestructura del TPC, ascendería a SESENTA Y NUEVE MILLONES, QUINIENTOS DIECIOCHO MIL CIENTO DIECISÉIS PESOS M/Cte. ($69.518.116), por vehículo por mes, con un mínimo de diez (10) vehículos, de los cuales nueve (9) estarían en operación y uno (1) de reserva técnica.

Opción 3: PROPUESTA CAPEX PT (Se excluye conductor y GNV, atendida desde la infraestructura del masivo) el vehículo y sus mantenimientos, repuestos, administración, reserva técnica, pólizas, impuestos y recuperación de capital, propuesta que atendida desde la infraestructura del Metrolínea, ascendería a CUARENTA Y CUATRO MILLONES, TRECE MIL, VEINTIOCHO PESOS M/Cte. ($44.013.028), por vehículo por mes, con un mínimo de diez (10) vehículos, de los cuales nueve (9) estarían en operación y uno (1) de reserva técnica.

Opción 4: PROPUESTA RENTING (Se excluye todos los factores operativos y administrativos). colocación del vehículo a cuenta y riesgo del contratante, en condiciones de operación optimas, se tasa el valor por vehículo en VEINTIÚN MILLONES SEISCIENTOS SETENTA Y DOS MIL, SETENTA Y SIETE PESOS M/Cte. ($21.672.077), con un mínimo de diez (10) vehículos, a disposición de la operación.

Posteriormente, por parte de Metrolínea S.A, se solicita ajustar la propuesta a 8 buses operativos y 1 de reserva para el trayecto PORTAL NORTE – UIS – PROVENZA dando como respuesta las siguientes 4 alternativas:

1. Valor full o a todo costo Capex y Opex: $74.592.291
2. Valor sin conductores ni combustible: $47.045.317
3. Valor sin conductores: $63.173.317
4. Sólo vehículo modalidad Capex: $21.672.077

Y se deja claro que "Cabe aclarar, que los valores citados no incluyen estampillas, impuestos no especificados, que en el evento de generarse deberá ser aumentado su valor", es decir que estos valores son antes de IVA y estampillas.

Posteriormente, el día 20 de febrero de 2025 se recibe documento denominado "MEMORIA HISTÓRICA SITM y PROPUESTA PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE" mediante el cual además de hacer un recuento de algunos de los hechos históricos del SITM METROLINEA y de las empresas de Transporte Publico Colectivo en Bucaramanga y su área Metropolitana, se remite una nueva propuesta económica de la cual se tiene en cuenta para efectos de comparación con las otras ofertas recibidas la que corresponde a 10 buses (9 operativos y 1 en

reserva) con las mismas condiciones en cuanto a tipología de buses presentados en la propuesta 1, operados por METROLINEA S.A en la modalidad de renting (Propuesta Capex PT, se excluye conductor y GNV, atendida desde la infraestructura del masivo). "En esta propuesta incluimos todos los factores de una administración dirigida desde las empresas ofertantes, esto es, pero sin limitarse a, el vehículo y sus mantenimientos, repuestos, administración, reserva técnica, pólizas, impuestos vehiculares y recuperación de capital, propuesta que atendida desde la infraestructura de Metrolínea". Se ajusta el valor ofertado a $47.013.028.

- **Propuesta Metro de Medellín**

Por otra parte, se recibe propuesta de la empresa metro de Medellín en modelo renting para buses tipo Padrón a Gas vehicular, con plataformas de acceso para personas con Movilidad reducida, incluyendo mantenimiento preventivo y correctivo de Buses durante el periodo de renta, certificaciones técnicas y entrega en Bucaramanga. El valor inicial de la propuesta es de $ 54.460.504 (CINCUENTA Y CUATRO MILLONES CUATROCIENTOS SESENTA MIL QUINIENTOS CUATRO PESOS) IVA INCLUIDO. Este costo no incluye el valor de variables tributarias como estampillas y otros impuestos. Esto dependerá del tipo de contrato que se establezca entre Metro de Medellín y Metrolínea S.A.

Posteriormente, el día 7 de febrero, se recibe una segunda oferta en donde se establece un precio final revisado de $ 41.581.364 (CUARENTA Y UN MILLONES QUINIENTOS OCHENTA Y UN MIL TRESCIENTOS SESENTA Y CUATRO PESOS) SIN IVA, es decir de $49.481.823 con IVA incluido Y SIN IMPUESTO DE INDUSTRIA Y COMERCIO e incluyen 2 puntos como valor agregado:

1. Permitir que el Área Metropolitana realice explotación comercial de la publicada que disponga instalar en la flota de los 10 buses durante la ejecución del contrato.
2. Capacitación al personal que el Área Metropolitana de Bucaramanga disponga en temas de Sistemas Integrados de Transporte, durante 3 días en las instalaciones del Metro de Medellín.

- **Propuesta Transunidos**

Se recibió propuesta de Transunidos, empresa privada del sector transporte especial ofreciendo renting de buses de tipología Padrón con accesibilidad para personas con movilidad reducida, el valor incluye recorridos o despachos, conductores, combustible, mantenimiento, seguros para el trayecto UIS, Av Quebrada seca, Lagos. Por un valor de 62.000.000 mensual, no especifica si el valor incluye IVA o estampillas. Para esta propuesta no se hace análisis ya que las condiciones son muy diferentes a las de las demás ofertas recibidas por lo cual no se puede comparar.

- **Propuesta Eurocomers**

Se recibe propuesta por un plazo de 96 meses, para renting de Buses que incluye Costo CIF, Nacionalización, transporte a la ciudad, seguro soat, responsabilidad civil, todo riesgo, revisión tecnicomecánica, impuesto vehicular. No incluye, pero está opcional para adicionar mantenimiento programado usd 0.10 por km pago mensual y opcional también llantas. Para esta propuesta no se hace análisis ya que las condiciones son muy diferentes a las de las demás ofertas recibidas por lo cual las variables analizadas no pueden ser las mismas a las de la mayoría.

- **Propuesta EMASIVO**

El proveedor remite respuesta por e-mail el día 12 de diciembre de 2024 y dice que no cuenta con flota disponible para cubrir la operación solicitada sin embargo hace una cotización tentativa por lo cual no se toma en cuenta para la comparación ya que no es vinculante.

- **Propuesta Transportes Medellín Castilla S.A**

Se recibe cotización el día 26 de agosto de 2025 mediante la cual se ofrece el servicio de ARRENDAMIENTO DE VEHÍCULOS TIPO PADRÓN DUAL CON MANTENIMIENTO INCLUIDO PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE EN LA INFRAESTRUCTURA DEL SITM DEL ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA, A CARGO DE METROLÍNEA S.A. Las generalidades de los buses ofrecidos son:

TIPOLOGÍA	CAPACIDAD	COMBUSTIBLE	MODELO
Padrón Dual	79 pasajeros	Gas Natural Vehicular	2016
DESPACHOS	**VEHÍCULOS**	**VALOR AGREGADO**	
157 día – hasta 4710 Mes	11 operativos + 1 Reserva	Cámaras al interior del vehículo. Cuenta pasajeros asistido por sensores, Rampa y espacios para personas en situación de movilidad reducida, Wifi	
PIA	**DISPONIBILIDAD OP**		
Cumple	Cincuenta por ciento (50%) de la flota arrendada dentro de los diez (10) días hábiles siguientes al desembolso del anticipo contractual, y el cincuenta por ciento (50%) restante dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la fecha de la primera entrega de los vehículos		

Adicionalmente, se ofrece el servicio integral de mantenimientos, alistamientos y pólizas.
El valor propuesto por el contratista incluye el vehículo y sus mantenimientos, repuestos, administración, reserva técnica, pólizas, impuestos vehiculares y alistamientos diarios, por un total de **CINCUENTA Y UN MILLONES DE PESOS ($51.000.000) MAS IVA**, por vehículo por mes, con un mínimo de doce (12) vehículos, de los cuales once (11) estarían en operación y uno (1) de reserva técnica.

Las siguientes son las condiciones de pago exigidas:

- Anticipo del 20% a la firma del acta de inicio, amortizable en las cuentas hasta llegar al 100%.
- Pagos mensuales vencidos dentro de los 10 días calendario siguientes a la aceptación de la cuenta y entrega de soportes.
- Ajuste proporcional al nivel de disponibilidad efectiva de la flota, según lo dispuesto en la invitación.

El valor de la propuesta incluye todos los costos adicionales por estampillas, impuestos, y demás valores que se deben incluir por la ejecución propia del contrato, tales como seguros obligatorios y pólizas de responsabilidad civil de los automotores e inspecciones anuales técnico mecánicas.

En la propuesta se entienden excluidos kilómetros adicionales a 92.000 kms. mensuales para la totalidad de la flota ofertada.

Como valor agregado, el contratista ofrece disposición de poner en marcha la cantidad de vehículos ofertados en las condiciones de branding requeridas, vehículos que contarán con tecnología impulsada por Gas Natural

Vehicular, disminuyendo el impacto en consumo de hasta el 35% en comparación con diésel, reduciendo drásticamente las emisiones de CO2, contribuyendo activamente a la conservación del medio ambiente, motores más silenciosos y con mayor vida útil.

Además, ofrecen como valor agregado, cámaras internas, posibilidad de acceso a wifi, posibilidad de puertos USB para pasajeros, plataformas de ascenso y descenso para pasajeros con movilidad reducida, espacios preferenciales, entre otros.

Se establecen como mínimos contractuales, aclaraciones y manifestaciones a fin de propender por la transparencia, eficacia y eficiencia de las gestiones los siguientes numerales:

i. De ser esta la propuesta seleccionada para la puesta en marcha, su formalización quedará sujeta al acuerdo del clausulado contractual, por consiguiente, la presente no es de carácter vinculante.
ii. La vigencia de la presente propuesta es de treinta (30) días calendario a partir de la fecha de radicación.
iii. TRANSPORTES MEDELLÍN CASTILLA S.A., empresa legalmente constituida, tiene la capacidad técnica, legal y financiera para presentar cada uno de los ofrecimientos hechos en esta propuesta.
iv. La información suministrada es veraz y no fija condiciones económicas artificialmente bajas con el propósito de obtener la adjudicación del contrato.
v. No hemos efectuado, ni efectuaremos acuerdos colusorios con otros proponentes, miembros integrantes de otros proponentes o cualquier interesado en proveer bienes y/o servicios relacionados con la contratación, en contra de terceros o de la Entidad, para distorsionar o defraudar el presente proceso de selección o contrariar la libre Competencia.
vi. El CONTRATISTA asumirá en su totalidad los costos, logística y responsabilidad del traslado de los buses desde la ciudad de Medellín hasta Bucaramanga para el inicio de la operación. De igual manera, una vez finalizado el contrato, el retorno de los vehículos a la ciudad de Medellín será igualmente a cargo del CONTRATISTA, sin que ello genere erogaciones adicionales para el CONTRATANTE.

5.2.1. Resultados del análisis financiero 2025

A continuación, se detallan las variables a comparar para las propuestas del TPC, Metro de Medellín y Transportes Medellín Castilla S.A., ya que son las que cumplen con los criterios solicitados por Metrolínea y cuentan con puntos similares, lo cual hace posible su comparación:

Item / Oferente	TPC	Metro Medellín	Transportes Medellín Castilla S.A
# Buses	9 Activos, 1 de Reserva	8 Activos, 2 de reserva	11 Activos, 1 de reserva
Tipología	Padrón	Padrón	Padrón
Combustible	Gas	Gas	Gas
Condición Oferta	Capex PT (Se excluyen conductores y GNV) atendido desde Infraestructura del SITM. Incluye Mantenimiento, y demás gastos de operació de los buses como pólizas de funcionamiento y responsabilidad civil	(Se excluyen conductores y GNV) atendido desde Infraestructura del SITM. Se incluyen gastos como pólizas de funcionamiento y responsabilidad civil	(Se excluyen conductores y GNV) atendido desde Infraestructura del SITM. Se incluyen estampillas, impuestos, y demás valores que se deben incluir por la ejecución propia del contrato, tales como seguros obligatorios y pólizas de responsabilidad civil de los automotores e inspecciones anuales técnico mecánicas
Costo traslado de Buses a Bucaramanga	No especifica	A cargo de Metro de Medellín	A cargo de Transportes Medellín Castilla S.A.
Valor por bus sin IVA	$ 47 013 028	$ 41 581 364	$ 51 000 000
Valor por bus Con IVA (19%)	$ 55 945 503	$ 49 481 823	$ 60 690 000

Como se puede observar, las tres propuestas ofrecen la prestación del servicio de arrendamiento de buses tipo padrón a gas incluyendo mantenimiento y demás gastos propios de la operación del bus como pólizas de funcionamiento y responsabilidad civil y excluyen conductores y combustible dentro del valor ofertado.

Desistimiento de propuestas – TPC y Metro de Medellín

El día 18 de julio de 2025 se recibió el desistimiento de la oferta contractual para el arrendamiento de buses tipo Padrón con Metrolínea S.A., radicado No. 564 de 2025. La comunicación fue presentada por el señor Omar Leonardo Herrera Rincón, en calidad de representante legal de la sociedad **Herrera Millán Abogados S.A.S. (HMA S.A.S.)**, actuando en nombre de las empresas Unitransa S.A., Transcolombia S.A., Cotrander, Transgirón S.A., Metropolitana de Servicios S.A. y Transpiedecuesta S.A.

El desistimiento se fundamenta en los siguientes términos:

"de conformidad con el corto plazo de ejecución del contrato y la alta inversión, me permito manifestar en calidad de representante jurídico para el asunto objeto de estudio, de las empresas Unitransa S.A., Transcolombia S.A., Cotrander, Transgirón S.A., Metropolitana de Servicios S.A. y, Transpiedecuesta S.A., que desistimos de la intención negocial planteada para efectos del contrato actual, no sin antes mencionar que agradecemos su cordial invitación y, que estaremos atentos a futuras vigencias donde se pueda garantizar una operación a mediano o largo plazo, que posibilite la recuperación de capital invertido."

Posteriormente, el día 2 de septiembre de 2025, se recibió comunicación vía correo electrónico dirigida a la Gerencia de Metrolínea S.A., mediante la cual la señora María Victoria Giraldo Gómez, Jefe de Negocios del **Metro de Medellín Ltda.**, manifestó el desistimiento de la propuesta presentada para la prestación del servicio de arrendamiento de buses, expresando lo siguiente:

"Agradecemos hacernos partícipes en el análisis de la posibilidad de realizar una posible renta de buses. Sin embargo, tras una revisión integral de los plazos establecidos para la ejecución del contrato y de sus implicaciones financieras, se concluyó que en las condiciones actuales el negocio no resulta viable para el Metro de Medellín.

Queremos reiterar que Metro de Medellín mantiene toda la disposición de aportar su experiencia y conocimiento en el Área Metropolitana de Bucaramanga, participando en los diferentes proyectos en los que pueda contribuir al desarrollo de la movilidad sostenible y al fortalecimiento del transporte público.

Muchas gracias y seguimos en contacto."

De esta manera, y considerando los dos desistimientos presentados, para la contratación del servicio requerido en el año 2025, se contaba únicamente con una propuesta vigente que cumplió con los requisitos técnicos y operativos exigidos por Metrolínea S.A. para el arrendamiento de vehículos tipo padrón a gas, destinados a la prestación del servicio de transporte masivo en el Área Metropolitana de Bucaramanga. Dicha propuesta correspondió a la presentada por la empresa **Transportes Medellín Castilla S.A.**

Finalmente en el año 2025, se firma Contrato de arrendamiento 095 de 2025 con fecha de septiembre 19 de 2025 y acta de inicio de 22 de septiembre de 2025 con el objeto "ARRENDAMIENTO DE VEHÍCULOS TIPO PADRÓN DUAL CON MANTENIMIENTO INCLUIDO PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE EN LA INFRAESTRUCTURA DEL SITM DEL ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA, A CARGO DE METROLÍNEA S.A" y suscrito entre TRANSPORTES MEDELLIN CASTILLA S.A. y METROLINEA S.A. Por un valor total de DOS MIL QUINIENTOS CUARENTA Y OCHO MILLONES NOVECIENTOS OCHENTA MIL PESOS M/CTE ($2.548.980.000,00) y un plazo de TRES (3) MESES Y ONCE (11) DIAS a partir del Acta de Inicio. Mediante el contrato 095 el Ente Gestor arrienda 12 buses tipo padrón (incluido mantenimiento) para la operación del SITM Metrolínea. El día 30 de diciembre de 2025 se firma Otro Si al contrato adicionando el plazo en 1 mes y 5 días, dando continuidad a la operación del SITM hasta el 5 de febrero de 2026.

5.2.2 Operación de Buses para la Vigencia 2026.

Para la vigencia 2026, la Alcaldía de Bucaramanga aprobó la continuidad en la financiación del proyecto denominado **APOYO A LA PRESTACION DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PUBLICO EN EL MUNICIPIO DE BUCARAMANGA** con Bpin **202500000023306** aprobando mediante el decreto 0900 de 2025 la suma de $10.000.000.000 (Diez mil millones de pesos Mcte) para la vigencia 2026. De esta manera, se prevé seguir con la operación del SITM Mediante buses en modalidad arrendamiento por lo cual se solicitó nuevamente cotizaciones a 3 empresas del sector dando como resultado el siguiente estudio de mercado:

5.2.2.1 Estudio de mercado 2026.

Para la vigencia 2026 se solicitaron cotizaciones a las empresas Transportes Medellín Castilla SAS, Cooptransnor y Cootranscol, se reciben 3 cotizaciones que cumplen con los requisitos técnicos solocitados por parte del Ente Gestor, dando como resultado la siguiente tabla:

ESPECIFICACIONES Y/O CARACTERISTICAS TECNICAS REQUERIDAS	CANTIDAD	COTIZACION No. 1 TRANSPORTES MEDELLIN CASTILLA SAS		CANTIDAD	COTIZACIÓN No. 2 COOPTRANSNOR		CANTIDAD	COTIZACIÓN No. 3 COOTRANSCOL	
		PRECIO UNITARIO ($)	TOTAL ($)		PRECIO UNITARIO ($)	TOTAL ($)		PRECIO UNITARIO ($)	TOTAL ($)
Arrendamiento & Mantenimiento Buses	1.00	$ 67.500.000,00	$ 67.500.000,00	1.00	$ 69.000.000,00	$ 69.000.000,00	1.00	$ 80.135.800,00	$ 80.135.800,00
			$ 0,00			$ 0,00			$ 0,00
			$ 0,00			$ 0,00			$ 0,00
			$ 0,00			$ 0,00			$ 0,00
			$ 0,00			$ 0,00			$ 0,00
			$ 0,00			$ 0,00			$ 0,00
			$ 0,00			$ 0,00			$ 0,00
	SUBTOTAL		$ 56.722.689,08			$ 57.982.193,28			$ 50.534.117,65
	IVA Gravamenes y tasas		$ 10.777.310,92			$ 11.016.806,72			$ 9.601.682,35
	TOTAL		$ 67.500.000,00			$ 69.000.000,00			$ 60.135.800,00
FECHA DE COTIZACIÓN:		8/01/2026			8/01/2026			8/01/2026	

Se calcula el valor promedio del mercado así:

ESPECIFICACIONES Y/O CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS REQUERIDAS	CANTIDAD	PROMEDIO	
		PRECIO UNITARIO ($)	TOTAL ($)
Arrendamiento & Mantenimiento Buses	1	$ 65.545.200,00	$ 65.545.200,00
		$ -	$ 0,00
			$ 0,00
		$ -	$ 0,00
			$ 0,00
		$ -	$ 0,00
		$ -	$ 0,00
		SUBTOTAL:	$ 55.080.000,00
		IVA Gravamenes y tasas	$ 10.465.200,00
		TOTAL	$ 65.545.200,00

5.3 Valor estimado del contrato

Los valores obtenidos en el estudio de mercado para la contratación del objeto mencionado se establecieron a partir del análisis comparativo de las diferentes cotizaciones y referencias disponibles. Dichos valores fueron evaluados bajo criterios de razonabilidad, pertinencia y coherencia con las condiciones del mercado actual. En consecuencia, el valor estimado para la contratación corresponde al promedio resultante del estudio realizado. Este promedio refleja de manera objetiva el comportamiento del mercado y garantiza un equilibrio entre costo y calidad. Por lo anterior, el valor promedio se adopta como base para la contratación del objeto en mención.

Teniendo en cuenta lo anteriormente mencionado, el valor estimado del contrato asciende a la suma máxima de **DOS MIL CIENTO SESENTA Y DOS MILLONES NOVECIENTOS NOVENTA Y UN MIL SEISCIENTOS PESOS MONEDA CORRIENTE ($2.162.991.600,00 COP) INCLUIDO IVA**, y demás impuestos, tasas y contribuciones a que dé lugar la legalización, suscripción y ejecución del contrato. Dicho valor corresponde a un canon mensual de **SESENTA Y CINCO MILLONES QUINIENTOS CUARENTA Y CINCO MIL DOSCIENTOS PESOS MONEDA CORRIENTE ($65.545.200 COP IVA incluido)** por cada vehículo, lo que equivale a un total mensual de **NOVECIENTOS OCHENTA Y TRES MILLONES CIENTO SETENTA Y OCHO MIL PESOS MONEDA CORRIENTE ($983.178.000,00COP IVA incluido)** por quince (15) vehículos.

NOTA: El valor del contrato anteriormente establecido, es el monto máximo del valor del contrato, sin embargo, el valor mensual y por ende el valor total del contrato, puede llegar a ser menor del establecido, teniendo en cuenta la forma de pago pactada en la siguiente cláusula.

5.4 Forma de Pago

METROLÍNEA S.A., pagará al contratista el valor del presente contrato teniendo en cuenta lo siguiente:

El valor total del contrato se determinará mediante la sumatoria de los montos mensuales a pagar, conforme a la duración contractual y en estricta aplicación de lo establecido en la Ecuación 1:

$$Valor\ Estimado\ del\ Contrato = \sum_{i=1}^{t} valor\ mensual \qquad (1)$$

Donde t representa la duración del contrato expresada en días.

Costo base del contrato:

Asumiendo una flota de doce (15) vehículos y un periodo contractual de sesenta y seis (66) días, el valor resultante, sin aplicar ajustes por disponibilidad de flota, se calculará conforme a lo estipulado en la Ecuación 2.

$$Costo\ Base\ del\ Contrato = FA_T * CAF_U * t \qquad (2)$$

Donde:

FA_T = Flota total arrendada (15 vehículos)
CAF_U = Costo unitario del arrendamiento de la flota ($2.250.000)
t = Duración del contrato, expresada en días (66 días)

Al sustituir en la Ecuación 2 los valores de referencia consignados en la propuesta, se obtiene el costo base del contrato.

$$Costo\ Base\ del\ Contrato = 15\ vehículos * \$2.184.840 * 66\ días = \$2.162.991.600$$

Lo anterior, asumiendo una disponibilidad del 100% de la flota arrendada durante los 66 días.

Factor de Disponibilidad de Flota:

El pago al Contratista se efectuará con base en la disponibilidad real y verificada de los vehículos, según los reportes generados. Cualquier discrepancia identificada en dichos reportes será objeto de revisión y conciliación con el Contratista proveedor de la flota. En consecuencia, el monto del pago se ajustará proporcionalmente a la disponibilidad efectiva de la flota arrendada.

La flota de reserva deberá mantenerse en un estado de disponibilidad operativa constante. Su propósito es reemplazar de manera inmediata cualquier vehículo programado que no pueda operar, asegurando así la continuidad de los buses requeridos en servicio. La verificación de la disponibilidad de este vehículo de reserva se realizará mediante evidencia documentada, tales como certificados de mantenimiento actualizados o registros de uso y estado.
La métrica para determinar la disponibilidad de la flota se basará en la relación entre los despachos efectivamente realizados o los kilómetros recorridos por los vehículos y la programación operativa elaborada por Metrolínea S.A.

Para establecer la correlación entre el pago y la disponibilidad operativa, el valor mensual por vehículo será ajustado en función del porcentaje de cumplimiento de los despachos programados o, alternativamente, del kilometraje efectivamente recorrido. La formulación general para el cálculo del valor a pagar mensualmente se establece según la Ecuación 3.

$$Valor\ mensual = \sum_{i=1}^{FA_T - 1} (VAF_u * Fd_{fo}) + (VAF_u * Fd_{fr}) \qquad (3)$$

Donde:

FA_T = Flota total arrendada
CAF_U = Costo unitario del arrendamiento de la flota
Fd_{fo} = Factor de disponibilidad para la flota en operación
Fd_{fr} = Factor de disponibilidad para la flota de reserva

Ahora bien, el factor de disponibilidad para la flota en operación (Fd_{fo}) será calculado en función de la ecuación 4.

$$Fd_{fo} = \max\left(\frac{DR_{fo}}{DP_{fo}}, \frac{KR_{fo}}{KP_{fo}}\right) \quad (4)$$

Donde:

DR_{fo} = Despachos realizados por la flota en operación
DP_{fo} = Despachos programados por la flota en operación
KR_{fo} = Kilómetros recorridos por la flota en operación
KP_{fo} = Kilómetros programados por la flota en operación

Nota: La Ecuación 4 debe interpretarse en el sentido de que se empleará el valor <u>máximo</u> de disponibilidad, lo cual resultará en un incremento en el pago mensual.

El factor de disponibilidad para la flota de reserva Fd_{fr} se determinará bajo el siguiente criterio: se remunerará el 100% del valor correspondiente al vehículo de reserva, exclusivamente si este ha permanecido disponible y no ha sido requerida para reemplazar alguna unidad operativa. En el caso de que la flota de reserva sea utilizada para sustituir un vehículo operativo, su costo será incluido dentro del cálculo de los buses en operación, sin generar un pago adicional. En cualquier escenario, la remuneración de la unidad de reserva se realizará en función de su disponibilidad efectiva, la cual será verificada mediante los registros correspondientes.

<u>Caso fortuito o fuerza mayor:</u>

Se hace necesario considerar la evaluación de la fórmula de disponibilidad propuesta para eximir al contratista de penalizaciones por no cumplimiento de despachos o kilometraje cuando la causa sea un caso fortuito o fuerza mayor debidamente comprobado, así:

$$Fd_{fo} = \max\left(\frac{DR_{fo}}{DP_{fo} - DP_{cf}}, \frac{KR_{fo}}{KP_{fo} - KP_{cf}}\right) \quad (5)$$

Donde:

DR_{fo} = Despachos realizados por la flota en operación
DP_{fo} = Despachos programados por la flota en operación
KR_{fo} = Kilómetros recorridos por la flota en operación
KP_{fo} = Kilómetros programados por la flota en operación
DP_{cf} = Despachos programados no realizados por caso fortuito o fuerza mayor
KP_{cf} = Kilómetros programados no realizados por caso fortuito o fuerza mayor

Aquí, los despachos o kilómetros no realizados debido a un caso fortuito o fuerza mayor se restan del denominador, evitando que la disponibilidad se vea afectada por factores fuera del control del contratista.
Nota: Se considerará caso fortuito o fuerza mayor cualquier evento imprevisible e inevitable, fuera del control del contratista, que impida total o parcialmente el cumplimiento de las obligaciones operativas, siempre que sea notificado por escrito en un plazo no mayor a 24 horas y acompañado de las pruebas correspondientes.

<u>Ejecución parcial de un despacho:</u>

Un despacho parcial ocurre cuando un vehículo completa una fracción del recorrido programado, medido en kilómetros, paradas o tiempo de operación, pero no cumple con la totalidad del trayecto establecido. Un despacho parcial será cuantificado según el porcentaje de cumplimiento del recorrido, basado en los kilómetros recorridos

o las paradas completadas, según lo acordado. Cada despacho se pondera según su porcentaje de cumplimiento, de acuerdo a la siguiente fórmula:

$$Fd_{fo} = \max\left(\frac{\sum \%cumpliento\ DR_{fo}}{DP_{fo} - DP_{cf}}, \frac{\sum \%cumplimiento\ KR_{fo}}{KP_{fo} - KP_{cf}}\right) \quad (6)$$

De acuerdo con lo expuesto, **METROLÍNEA S.A.** realizará el pago al **CONTRATISTA** en los términos y condiciones que se señalan a continuación:

a) **Mediante liquidaciones mensuales vencidas.** Los pagos restantes se realizarán mediante liquidaciones mensuales vencidas, correspondientes al valor de los vehículos que efectivamente hubieren prestado el servicio, conforme a la fórmula de remuneración pactada en el contrato y previamente verificada, revisada y conciliada por las partes. Para tal efecto, el CONTRATISTA deberá presentar, en forma mensual, la factura correspondiente, acompañada de los informes de ejecución, de la certificación expedida por el supervisor del contrato en la que conste el cumplimiento de las obligaciones contractuales y de los comprobantes de pago al Sistema de Seguridad Social Integral.

NOTA 1: El pago al CONTRATISTA se efectuará con base en la disponibilidad real y verificada de los vehículos, según los reportes generados. Cualquier discrepancia identificada en dichos reportes será objeto de revisión y conciliación con el Contratista proveedor de la flota. En consecuencia, el monto del pago se ajustará proporcionalmente a la disponibilidad efectiva de la flota arrendada.

NOTA 2: La flota de reserva deberá mantenerse en un estado de disponibilidad operativa constante. Su propósito es reemplazar de manera inmediata cualquier vehículo programado que no pueda operar, asegurando así la continuidad de los buses requeridos en servicio. La verificación de la disponibilidad de este vehículo de reserva se realizará mediante evidencia documentada, tales como certificados de mantenimiento actualizados o registros de uso y estado.

NOTA 3: El desembolso de la factura estará supeditado a la certificación emitida por **METROLÍNEA S.A.**, en la que se acredite el cumplimiento íntegro de las obligaciones contractuales. Para tal fin, la entidad designará un Supervisor, encargado de realizar el seguimiento y control de la ejecución, quien deberá registrar las novedades, incumplimientos o inconsistencias que se presenten. Tales observaciones constituirán prueba para la eventual imposición de sanciones pecuniarias.

NOTA 4: En caso de que alguno de los servicios de conducción de los vehículos del Sistema Integrado de Transporte Masivo no se hubiere ejecutado, o hubiese sido suspendido temporalmente por instrucción expresa de **METROLÍNEA S.A.**, el **CONTRATISTA** deberá deducir el valor correspondiente a dichos servicios en la factura respectiva, ajustándose estrictamente a los términos contractuales.

NOTA 5: La realización del pago estará sujeta a la disponibilidad del flujo de recursos derivados de la operación, a las transferencias efectivamente recibidas por parte de los municipios, a la existencia de recursos en el PAC y a la culminación de los trámites administrativos requeridos para autorizar y ejecutar el desembolso, de conformidad con los procedimientos financieros y presupuestales aplicables.

NOTA 6. En el evento en que transcurra un término superior a un (1) mes, contado a partir de la fecha de aceptación de la factura presentada por el CONTRATISTA, sin que METROLÍNEA S.A. haya efectuado el pago correspondiente, el CONTRATISTA quedará facultado para suspender la prestación del servicio, a partir del día

calendario siguiente al vencimiento del plazo indicado. De mantenerse la mora en el pago, el CONTRATISTA estará habilitado para iniciar el procedimiento de terminación unilateral del contrato, previa comunicación escrita dirigida a METROLÍNEA S.A., debidamente sustentada en el incumplimiento de las obligaciones contractuales por parte de la entidad contratante.

5.5 Forma y tiempo de entrega

La ejecución del objeto contractual iniciará partir de la suscripción del Acta de Inicio debidamente firmada por las partes. El CONTRATISTA se obliga a poner a disposición de METROLÍNEA S.A. la totalidad de la flota el día de la firma del acta de inicio de operaciones la cual se firmará inmediatamente se verifiquen las condiciones pactadas de los vehículos y no podrá ser superior a dos (2) días calendario después del acta de inicio del contrato. Así mismo, a partir de la entrega formal del primer vehículo en el lugar de ejecución del contrato, el CONTRATISTA deberá contar con la disponibilidad plena y continua del servicio de mantenimiento integral preventivo y correctivo de la flota, el cual será ejecutado conforme a lo establecido en el presente contrato y sus anexos, incluyendo los programas, frecuencias, procedimientos, personal idóneo, repuestos, insumos, herramientas y demás recursos necesarios para garantizar la seguridad, confiabilidad y disponibilidad de los vehículos.

5.6 Disponibilidad presupuestal y fuente de financiación

5.6.1 Disponibilidad presupuestal: La sociedad METROLÍNEA S.A., cuenta con el rubro presupuestal denominado "Servicios financieros y servicios conexos; servicios inmobiliarios; servicios de arrendamiento y leasing", para cubrir el presente gasto en la vigencia 2025.

5.6.2 Fuente de financiación: Para el presente proceso de selección la Sociedad METROLÍNEA S.A tiene como fuente de financiación las siguientes:

( ) Recursos Convenio de Cofinanciación del SITM	___%
( ) Recursos Propios del Ente Gestor	___%
(X) Transferencias Área Metropolitana de Bucaramanga - AMB	100%
( ) Recursos Fondos Especiales de Convenios	___%

Revisó y aprobó 5.6. Disponibilidad Presupuestal y Fuente de Financiación: **V°B° P.E. PRESUPUESTO O DIR. FINANCIERO**	**OVIEL MENDOZA GUERRERO** **P.E. PRESUPUESTO**

5.6.3 Costos administrativos

Se consideran a cargo del CONTRATISTA los gastos en los que deba incurrir con ocasión de la ejecución del contrato, tales como los aportes al Sistema de Seguridad Social en salud y pensión, así como la adquisición y mantenimiento vigente de las pólizas de seguro exigidas en el presente contrato.

5.6.4 Costos tributarios

El CONTRATISTA deberá presentar, para el trámite y pago de cada factura derivada del contrato, las estampillas municipales y departamentales correspondientes, así como los demás impuestos, tasas y contribuciones que se causen con ocasión de la ejecución contractual. Dichos gravámenes se liquidarán con base en el valor del contrato, de conformidad con lo previsto en las disposiciones legales y reglamentarias vigentes, así:

Del Orden Municipal:

Sobre el valor total del contrato, se deberá presentar la constancia de pago de las estampillas municipales exigidas por la normatividad vigente, conforme a lo dispuesto en el Estatuto Tributario Municipal, en desarrollo del Acuerdo No. 044 de 2008:

Estampilla **Pro-anciano**: (Desde 0 pesos)

Aplica: 2% Acuerdo 017 18/06/2019 Municipio de Bucaramanga __X___ N.A. _____
Convenio: Exentos Interadministrativos Acuerdo 017 18/06/2019 Art 5 punto (a)

Estampillas **Pro-cultura**: (Para los contratos que superen los quince (15) SMMLV)

Aplica: 2% Acuerdo 017 18/06/2019 Municipio de Bucaramanga __X_ N.A. _____

Del Orden Departamental:

Sobre el valor total del contrato, se deberá presentar la constancia de pago de las estampillas departamentales exigidas por la normativa vigente, conforme a lo dispuesto en el Estatuto Tributario Departamental, en desarrollo de la Ordenanza No. 077 de 2014:

Estampilla **Pro-UIS**: Art 207 A partir de 3 SLMLV el 2% ___X__ N.A. _____

Estampilla **Pro-hospital**: Art 236 A partir de 1 SLMLV el 2% __X___ N.A. _____

Estampilla **Pro-desarrollo**: Art 246 A partir de 1 SLMLV el 2% ____ N.A. __X___

Ordenanza: De conformidad con lo dispuesto en el Decreto No. 005 de 2006 y en la Ordenanza No. 01 del 22 de abril de 2010, se deberá acreditar el pago correspondiente al diez por ciento (10%) del valor total de las estampillas anteriormente mencionadas.

Nota 1: Están exentos los convenios interadministrativos entre entidades públicas para aunar esfuerzos, recursos e intereses comunes para lograr el cumplimiento de una finalidad. Artículo Noveno Exenciones estatuto tributario de la Gobernación de Santander.

Nota 2: N.A. No aplica

Nota 3: Base gravable especial. En atención al señalamiento expreso contenido en el articulo 46 de la Ley 1607 de 2012, y articulo 182 de la ley 1819 de 2016, los contratos suscritos para la prestación de servicios integrales de aseo y cafetería, de vigilancia, autorizados por la Superintendencia de Vigilancia Privada, de servicios temporales prestados por empresas autorizadas por el Ministerio del Trabajo y en los prestados por las cooperativas y precooperativas de trabajo asociado en quanta a mano de obra se refiere, vigiladas por la Superintendencia de Economía Solidaria o quien haga 'sus veces, a las cuales se les haya expedido resolución de registro por parte del Ministerio del Trabajo, de los regímenes de trabajo asociado, compensaciones y seguridad social, como también a los prestados por los sindicatos con personería jurídica vigente en desarrollo de contratos sindicales debidamente depositados ante el Ministerio de Trabajo, la tarifa prevista se aplicará a la parte correspondiente

al AIU (Administración, Imprevistos y Utilidad), que no podrá ser inferior al diez por ciento (10%) del valor del contrato, atendiendo lo señalado en el artículo 462-1 del Estatuto Tributario Nacional.

Para efectos de lo previsto en este parágrafo, el contribuyente deberá haber cumplido con todas las obligaciones laborales, o de compensaciones si se trata de cooperativas, pre Cooperativas de trabajo asociado o Sindicatos en desarrollo del contrato sindical y las atinentes a la seguridad social.

Nota 4: Para las Entidades sin ánimo de lucro no aplica estampilla PRO-UIS. Se debe solicitar el certificado de Existencia y Representación Legal vigente expedido por la Cámara de Comercio.

Nota 5: N.A. No aplica.

Nota 6: La ordenanza 040 del 27 de septiembre del 2017, Artículo Décimo Segundo de la Gobernación de Santander en la cual de adopta la aplicación de la Base gravable especial AIU, para los contratos de Servicios integrales de aseo, cafetería y Vigilancia se cobrará el 10% sobre la base del valor del contrato y se debe especificar en el contrato: valor del contrato antes de impuesto, AIU, IVA y el valor total del contrato.

Nota 7: Todos los pagos que salgan por medio de resoluciones no contemplan estampillas.

Nota 8: Para el pago de las estampillas Departamentales el cliente debe presentar el contrato y la factura.

Nota 9: Lo relacionado al cobro de la estampilla Pro-anciano, guarda relación con la Directriz expedida por la Secretaría General con fecha del 04 de enero de 2021

Revisó y aprobó 5.9 Costos tributarios: **TESORERO O DIR. FINANCIERO**	Gladys Marcela Peña A **GLADYS MARCELA PEÑA ARENAS** **TESORERA**

6. JUSTIFICACIÓN DE LOS FACTORES DE IDONEIDAD Y EXPERIENCIA

La Selección del oferente se realizará tomando como única consideración la idoneidad y experiencia, sin que se requiera obtener previamente varias ofertas.

La capacidad jurídica es la facultad de una persona para celebrar contratos con una Entidad estatal, es decir (i) obligarse a cumplir el objeto del contrato, y (ii) no estar incursa en inhabilidades o incompatibilidades que impidan la celebración del contrato.

A. Persona Natural

Las personas naturales mayores de dieciocho (18) años, son capaces jurídicamente a menos que este expresamente inhabilitadas por decisión judicial o administrativa, como la interdicción judicial, que no estén incursas en inhabilidades, incompatibilidades o prohibiciones parea contratar derivadas de la ley.

B. Persona Jurídica

La capacidad jurídica de las personas jurídicas está relacionada con: (i) la posibilidad de adelanta actividades en el marco de su objeto social, (ii) las facultades de su representante legal y la autorización del órgano social

competente cuando esto es necesario de acuerdo con los estatutos sociales, y (iii) la ausencia de inhabilidades, incompatibilidades o prohibiciones para contratar, derivadas de la ley.

6.1 REQUISITOS HABILITANTES DEL PROPONENTE

6.1.1 FACTOR DE CALIDAD - PERSONAL MÍNIMO

Metrolínea S.A, ha determinado que el contratista, cuente con personal para el logro de las metas propuestas, para lo cual deberá aportar los siguientes profesionales como requisito habilitante del presente proceso:

ITEM	CARGO	FORMACION	EXPERIENCIA
1	Coordinador de Operaciones	Profesional con título en las siguientes áreas: Administración de Empresas y/o Ingeniero Industrial y/o Ingenierías Afines	El profesional como mínimo deberá aportar experiencia de CINCO (5) AÑOS de experiencia general en los siguientes cargos: Gerente y/o Coordinador y/o Director de Operaciones en operadores de Sistemas de Transporte Masivo
2	Mecánico Jefe de Patio	Técnico laboral en Mantenimiento de vehículos y motores Diésel y a Gas	Deberá aportar como mínimo DOS (2) AÑOS de experiencia en el Mantenimiento de vehículos tipo Padrón y/o articulado para Sistemas de Transporte Masivo

Los documentos requeridos para la acreditación de los perfiles exigidos del equipo profesional son los siguientes:

- Título Profesional
- Fotocopia de Matricula profesional
- Certificado COPNIA del profesional
- Carta de intención del profesional y/o tecnólogo

NOTA 1: La permanencia en el sitio de análisis del equipo mínimo ofrecido para la ejecución de las actividades contratadas durante el plazo de ejecución del contrato prórrogas inclusive, será exclusiva responsabilidad del contratista, y estará condicionada al plan de trabajo y cronograma de actividades y programación presentada por el mismo y revisado y aprobado por el Supervisor de Metrolínea S.A.

Se aclara que el Contratista durante la ejecución del contrato debe contar con el equipo necesario, para cumplir con el programa de trabajo y de inversiones, el cual debe ser aprobado por la Supervisión de Metrolínea S.A.

6.1.2 EXPERIENCIA

La experiencia está relacionada directamente con el objeto, alcance y cuantía del contrato a realizar; la cual se podrá acreditar durante la vida jurídica de la empresa y la profesional de la persona natural.

El proponente deberá demostrar como experiencia específica en **MAXIMO TRES (3) Contratos** de prestación de servicios en el sector público o privado ejecutados y finalizados, teniendo en cuenta las siguientes condiciones:

El proponente deberá demostrar como experiencia en máximo **TRES (03) contratos** de obra pública o privada ejecutados y finalizados cuyo **OBJETO Y(O ALCANCE** haya sido: **EL ARRENDAMIENTO O PROVISIÓN DE VEHÍCULOS, ACUERDOS Y/O RESOLUCIONES PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO Y CONEXOS DEL STP EN MODALIDAD DE INTEGRACIÓN, COMPLEMENTARIEDAD, ALIMENTACIÓN Y OPERACIÓN DEL MISMO, ACUERDOS COMERCIALES Y/O RESOLUCIONES CELEBRADAS CON ENTIDADES PÚBLICAS O**

PRIVADAS, CUYO OBJETO SEA SIMILAR O GUARDE RELACIÓN CON EL OBJETO CONTRACTUAL. La sumatoria de los valores de los contratos y/o certificaciones presentadas deberá ser igual o superior al cien por ciento (100%) del valor del presupuesto oficial expresado en SMMLV.

Para acreditar la experiencia, los contratos deben estar registrados en el RUP como contrato **ejecutado y finalizado y clasificado en uno (1) de los dos (2) códigos siguientes:**

El contrato objeto del presente Proceso de Contratación está codificada en el clasificador de bienes y servicios de Naciones Unidas UNSPSC, con el tercer nivel, como se indica en la siguiente tabla:

Tabla 1 codificación en el sistema UNSPSC

CLASIFICADOR UNSPSC	CLASES
78111800	Servicios de transporte de pasajeros por carretera
86131700	Conducción de vehículos, buques y aeronaves

8. CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE LAS OFERTAS Y ADJUDICACIÓN

Metrolínea S.A evaluará todas las propuestas de acuerdo con lo establecido en el numeral 6. Requisitos Habilitantes,

Metrolínea S.A asignará el siguiente puntaje:

FACTOR	PUNTAJE
Factor Económico	50
Factor de Calidad personal mínimo	50
TOTAL	100

A. Primer factor de escogencia- factor económico: 50 puntos

Metrolínea S.A a partir del valor de las Ofertas debe asignar máximo **CINCUENTA (50)** puntos acumulables de acuerdo con el método escogido en forma aleatoria para la ponderación de la oferta económica, de conformidad a las siguientes fórmulas:

Concepto	Método
1	Media aritmética
2	Media aritmética alta
3	Media geométrica con Presupuesto Oficial
4	Mediana con valor absoluto

" Para la selección del método a utilizar se tomarán los primeros dos (2) decimales de la Tasa Representativa del Mercado del Dólar (TRM) calculada por la Superintendencia Financiera, que rija para el día hábil siguiente a ***la apertura del sobre económico SOBRE No 02*** *" como se muestra a continuación:*

Rango (inclusive)	Número	Método
De 0.00 a 0.24	1	Media aritmética
De 0.25 a 0.49	2	Media aritmética alta
De 0.50 a 0.74	3	Media geométrica con Presupuesto Oficial
De 0.75 a 0.99	4	Mediana con valor absoluto

(i) Media aritmética

Consiste en la Determinación del promedio aritmético de las Ofertas válidas y la asignación de puntos en función de la proximidad de las Ofertas a dicho promedio aritmético, como resultado de aplicar las siguientes fórmulas

$$\overline{X} = \sum_{i=1}^{n} \frac{X_i}{n}$$

$\overline{X}$= Media aritmética
X_i= Valor de la oferta i sin decimales
n= Número total de las ofertas válidas presentadas
Obtenida la media aritmética se procederá a ponderar las Ofertas de acuerdo con la siguiente fórmula

$$\text{Puntaje i} = \begin{cases} 800\ x\left(1 - \left(\frac{\overline{X} - V_i}{\overline{X}}\right)\right) para valores menores o iguales a \overline{X} \\ 800\ x\left(1 - 2\left(\frac{\overline{X} - V_i}{\overline{X}}\right)\right) para valores mayores \overline{X} \end{cases}$$

$\overline{X}$= Media aritmética
V_i= Valor de la oferta i sin decimales
i= Número de oferta

En el caso de ofertas económicas con valores mayores a la media aritmética se tomará el valor absoluto de la diferencia entre la media aritmética y el valor de la Oferta, como se observa en la fórmula de ponderación.

(ii) Media aritmética alta

Consiste en la determinación de la media aritmética entre el calor total sin decimales de la Oferta válida más alta y el promedio aritmético de las Ofertas válidas y la asignación de puntos en función de la proximidad de las Ofertas a dicha media aritmética, como resultado de aplicar las siguientes fórmulas:

$$X_A = \frac{X_{max} + \overline{X}}{2}$$

Donde,
X_A = Media aritmética alta
X_{max} = Valor total sin decimales de la oferta más alta
$\overline{X}$= Promedio aritmético de las ofertas válidas
Obtenida la media aritmética alta se procederá a ponderar las Ofertas de acuerdo con la siguiente fórmula:

$$\text{Puntaje i} = \begin{cases} (800)x\left(1-\left(\frac{X_A-V_i}{X_A}\right)\right) paravaloresmenoresoigualesX_A \\ (800)x\left(1-2\left(\frac{|X_A-V_i|}{X_A}\right)\right) paravaloresmayoresaX_A \end{cases}$$

Donde,

X_A= Media aritmética alta
V_i= Valor total sin decimales de cada una de las ofertas i
i = Número de oferta.
En el caso de Ofertas económicas con valores mayores a la media aritmética alta se tomará el valor absoluto de la diferencia entre la media aritmética alta y el valor de la Oferta, como se observa en la fórmula de ponderación.

(iii) Media Geométrica con presupuesto oficial

Consiste en establecer la media geométrica de las Ofertas válidas y el presupuesto oficial en un número determinado de veces y la asignación de puntos en función de la proximidad de las Ofertas a dicha media geométrica, como resultado de aplicar las fórmulas que se indican en seguida.

Para el cálculo de a media geométrica con presupuesto oficial se tendrá en cuenta el número de ofertas válidas y se incluirá el presupuesto oficial del Proceso de Contratación en el cálculo tantas veces como se indica en el siguiente cuadro:

Tabla Asignación método de Evaluaciónn según TRM

Número de Ofertas (n)	Número de veces que se incluye el presupuesto oficial (nv)
1-3	1
4-6	2
7-9	3
10-12	4
13-15	5
....	

Y así sucesivamente, por cada tres (3) Ofertas válidas se incluirá una vez el presupuesto oficial del presente Proceso de Contratación.

Posteriormente, se determinará la media geométrica con la inclusión del presupuesto oficial de acuerdo con lo establecido en el cuadro anterior, mediante la siguiente fórmula:

$$G_{po} = \sqrt[nv+n]{POxPOx \dots xPO_{nv}xP_1xP_2x \dots xP_n}$$

Donde,

G_{po} = Media geométrica con presupuesto oficial
nv = Número de veces que se incluye el presupuesto oficial (PO)
n = Número de Ofertas válidas
PO = Presupuesto Oficial del Proceso de Contratación
P_i= Valor de la Oferta económica sin decimales del Proponente i.

Establecida la media geométrica se procederá a determinar el puntaje para cada Proponente mediante el siguiente procedimiento:

$$\text{a } G_{po} \qquad \text{Puntaje i} = \begin{cases} (800)x\left(1-\left(\frac{G_{po}-V_i}{G_{po}}\right)\right) para valores menores o iguales G_{po} \\ (800)x\left(1-2\left(\frac{|G_{po}-V_i|}{G_{po}}\right)\right) para valores mayores a G_{po} \end{cases}$$

Donde,
G_{po}= Media geométrica con presupuesto oficial
V_i= Valor total sin decimales de cada una de las ofertas i
i = Número de oferta.
En el caso de las Ofertas con valores mayores a la media geométrica con presupuesto oficial se tomará el valor absoluto de la diferencia entre la media geométrica con presupuesto oficial y el valor de la oferta, como se observa en la fórmula de ponderación.

(iv) Mediana con valor absoluto

La Entidad calculará el valor de la mediana con los valores de las propuestas hábiles. En esta alternativa se entenderá por mediana de un grupo de valores el resultado del cálculo que se obtiene mediante la aplicación del siguiente procedimiento: la Entidad ordena los valores de las propuestas hábiles de manera descendente. Si el número de valores es impar, la mediana corresponde al valor central, si el número de valores es par, la mediana corresponde al promedio de los dos valores centrales.

Bajo este método la Entidad asignará puntaje así:
I. Si el número de valores de las propuestas hábiles es impar, se asignará el máximo puntaje al valor de la propuesta que se encuentre en el valor de la mediana, las otras propuestas obtendrán la puntuación de acuerdo con la siguiente fórmula:

$$P = \left[\left\{1 - ABS\left(\frac{M-V_X}{M}\right)\right\} \quad P_{MAX}\right]$$

Donde:
P = Puntaje a asignar.
ABS = Valor Absoluto.
M = Mediana.
Vx = Valor ofertado por el Proponente "x".
Pmax = Puntaje Máximo.

II. Si el número de valores de las propuestas hábiles es par, se asignará el máximo puntaje al valor de la propuesta que se encuentre inmediatamente por debajo del valor de la mediana. Las otras propuestas obtendrán la puntuación de acuerdo con la siguiente fórmula:

$$P = \left[\left\{1 - ABS\left(\frac{N-V_X}{N}\right)\right\} P_{MAX}\right]$$

Donde:
P = Puntaje a asignar.
ABS = Valor Absoluto.
N = Valor ofertado inmediatamente por debajo del valor de la mediana.
Vx = Valor ofertado por el proponente "x".

Pmax = Puntaje Máximo.

Para todos los métodos descritos se tendrá en cuenta hasta el séptimo (7°) decimal del valor obtenido como puntaje.

Realizadas las verificaciones y de ser el caso se realizarán las correcciones aritméticas necesarias, aplicados los procedimientos señalados y se verificará que el mismo no sea superior al 100% del presupuesto oficial estimado, so pena de rechazo de la propuesta.

Ningún precio unitario podrá ser superior al 110% del precio establecido en el listado del presupuesto oficial del presente proceso. La entidad se reserva la posibilidad de llamar al proponente en caso de considerar la oferta artificialmente baja para que el oferente explique las razones que sustentan el valor ofrecido.

La propuesta económica no podrá ser inferior al 5% en relación al presupuesto oficial del presente proceso, so pena de rechazo de la propuesta.

Los análisis de precios unitarios serán entregados por el futuro contratista al interventor previo a la suscripción del acta de inicio.

CORRECIÓN ARITMÉTICA:

Para esta definición se trae a colación la Sentencia T-875/00 de la Corte Constitucional, que al respecto señala: "ERROR ARITMETICO EN PROVIDENCIA JUDICIAL-Definición/ERROR ARITMÉTICO EN PROVIDENCIA JUDICIAL-Corrección. El error aritmético es aquel que surge de un cálculo meramente aritmético cuando la operación ha sido erróneamente realizada. En consecuencia, su corrección debe contraerse a efectuar adecuadamente la operación aritmética erróneamente realizada, sin llegar a modificar o alterar los factores o elementos que la componen."

En igual sentido se ha pronunciado la Corte Suprema de Justicia, verbi gracia, Auto de la Sala de Casación Civil del 25 de septiembre de 1973, Auto del 14 de julio de 1983 y la sentencia del 26 de abril de 1995, afirmando sobre el tema lo siguiente: *"La corrección es un remedio que toca exclusivamente con el error aritmético cometido por el fallador, como cuando se equivoca en los resultados de una operación numérica. Es, pues, una cuestión que tiene que ver eminentemente con números. Sobre el particular, la Corte ha enunciado, con bastante claridad, lo que debe entenderse por 'error puramente aritmético', Al efecto, ha dicho: 'el error numérico al que se refiere la ley es el que resulta de la operación aritmética que se haya practicado, sin variar o alterar los elementos numéricos de que se ha compuesto o que han servido para practicarla; es decir, que sin alterar los elementos numéricos el resultado sea otro diferente, 'habrá error numérico en la suma de 5, formada por los sumandos 3, 2 y 4.' Entiende pues la Sala que tal error aritmético deriva de un simple lapsus calami, esto es, del error cometido al correr la pluma, y como tal fácilmente corregible porque solamente se ha alterado el resultado sin alterar los elementos de donde surge la operación."*

Igualmente, en sentencia del Consejo de Estado, sala de lo contencioso administrativo, sección tercera, consejera ponente: María Elena Giraldo Gómez, Bogotá, D.C., tres (3) de mayo de dos mil uno (2001), radicación número: 12083, señala que: "La jurisprudencia se ha pronunciado en distintas oportunidades sobre la evaluación de las ofertas y ha destacado la exigencia legal de que las evaluaciones deben hacerse con base en la ley y en el pliego de condiciones - ley de la licitación -, sin negarle a la Administración la posibilidad de corregir errores de las ofertas, susceptibles de dicho procedimiento."

De acuerdo a lo anterior, teniendo claro lo que significa error aritmético y por ende el alcance del procedimiento de corrección aritmética, Metrolínea S.A determina que el presente proceso de selección contemple la facultad de la Administración de corregir los errores simplemente aritméticos que se evidencien en los documentos que integran las propuestas, y que este procedimiento debe realizarse en la etapa de evaluación de las propuestas, y en caso de ser necesario puede realizarse incluso hasta antes de la adjudicación del proceso.

INCOHERENCIAS:

Para esta definición se trae a colación la siguiente jurisprudencia:

En sentencia del Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, Subsección C, del consejero ponente Enrique Gil Botero, de noviembre doce (12) de dos mil catorce (2014), se señala: *"Los problemas hermenéuticos más comunes que se presentan durante la etapa de evaluación de las ofertas son: la incoherencia, es decir, cuando sobre un mismo aspecto, asunto o requisito la oferta cuenta con dos datos diferentes: conforme a uno dice algo concreto, y conforme al otro el contenido cambia – mucho o poco-, y de allí se derivan consecuencias diversas, entre ellas que la oferta se ajuste o no a lo pedido, e infinidad de efectos disimiles."*

De acuerdo a lo anterior, teniendo claro lo que significa incoherencia, Metrolínea S.A determina los procedimientos a seguir por parte de la administración en caso de que se evidencien incoherencias especificas o contradicciones en los ofrecimientos contenidos en los diferentes documentos que integran las propuestas, y que estos procedimientos deben realizarse en la etapa de evaluación de las propuestas y en caso de ser necesario puede realizarse incluso hasta antes de la adjudicación del proceso.

PARÁGRAFO: En caso de presentarse un solo oferente y este cumpla con los requisitos habilitantes requeridos y su oferta económica no sobrepase el presupuesto oficial, el contrato le será adjudicado a este único proponente.

B. Segundo factor de escogencia – Factor de Calidad – Personal Mínimo: 50 puntos

Metrolinea S.A exige dentro de este factor de escogencia que el oferente cumpa con los siguientes requerimientos:

- **COODINADOR DE OPERACIONES (50) PUNTOS**

<table>
<tr><th colspan="3">CRITERIO</th><th>PUNTAJE</th></tr>
<tr><td colspan="3">Experiencia Académica</td><td rowspan="5">20 Puntos</td></tr>
<tr><td colspan="3">Educación de Pregrado</td></tr>
<tr><td colspan="3">Profesional con título en las siguientes áreas: Administración de Empresas y/o Ingeniero Industrial y/o Ingenierías Afines</td></tr>
<tr><td colspan="3">Matricula profesional VIGENTE.</td></tr>
<tr><td colspan="3">10 Puntos</td></tr>
<tr><td colspan="3">Experiencia Profesional</td><td rowspan="3">10 Puntos</td></tr>
<tr><td colspan="3">Acreditar experiencia especifica como Gerente y/o Coordinador y/o Director de Operaciones en operadores de Sistemas de Transporte Masivo</td></tr>
<tr><td>Acreditación de (1) año o menos</td><td>Acreditación de un (1) año a 5 años</td><td>Acreditación de cinco (5) años o más</td></tr>
<tr><td>4 Puntos</td><td>7 Puntos</td><td>10 Puntos</td><td></td></tr>
<tr><td colspan="2"></td><td>PUNTAJE TOTAL</td><td>30 PUNTOS</td></tr>
</table>

- **MECANICO JEFE DE PATIO (20) PUNTOS**

CRITERIO	PUNTAJE
Experiencia Académica	10 Puntos
Educación	
Técnico laboral en Mantenimiento de vehículos automotores	
Curso de mantenimiento correctivo de motores gasolina y/o gas	
10 Puntos	

Experiencia Profesional		10 Puntos
Acreditar experiencia especifica como Técnico laboral en Mantenimiento de vehículos y motores a Gas.		
Deberá aportar como mínimo TRES (3) AÑOS de experiencia		
10 PUNTOS		
	PUNTAJE TOTAL	**20 PUNTOS**

NOTA 1:

La hoja de vida deberá contener los siguientes documentos:

a. Fotocopia de la matricula profesional vigente

b. Fotocopia de los diplomas o actas de grado que acrediten la formación de los profesionales en nivel de pregrado y/o postgrado según corresponda al perfil solicitado.

c. Certificado de la entidad primaria y/o acta de recibo final y/o acta de liquidación de los contratos presentados para acreditar la experiencia especifica.

d. En caso de no ser expedido el certificado por la entidad primaria deberá presentar la certificación emitida por el contratante junto con la seguridad social que evidencie la vinculación que se tiene y/o tuvo con la empresa, el contrato entre la empresa y profesional y el acta de recibo final y/o acta de liquidación de los contratos presentados para acreditar la experiencia específica.

NOTA 2: La experiencia general se refiere a la experiencia en ejercicio profesional del equipo profesional mínimo requerido, y corresponde a los años comprendidos entre la fecha de expedición de la matricula profesional y la fecha de cierre del presente proceso.

NOTA 3: La experiencia específica del equipo profesional mínimo requerido corresponde a los años certificados (mediante certificado y/o acta de recibo final y/o acta de liquidación) de contratos con entidades estatales o privadas en desarrollo de objetos de proyectos y/o en desempeño de cargos específicos y/o en desarrollo de actividades específicas requeridas para cada perfil profesional. Para los cargos de especialista donde se exija la experiencia especifica en determinada especialidad, esta se empezará a contar desde la fecha de expedición del título de especialización.

NOTA 4: Los documentos presentados para acreditar la experiencia específica (mediante certificados y/o acta de recibo final y/o acta de liquidación) deberán contener como mínimo la siguiente información:

a. contratante,
b. contratista,
c. objeto,
d. cargo desempeñado,
e. fecha de expedición,
f. fecha de inicio,
g. fecha de terminación,
h. nombre, firma y cargo de quien certifica.

NOTA 5: Para el cálculo del tiempo acreditado de cada contrato como experiencia específica del profesional no se tendrá en cuenta el porcentaje de participación. Se permite la presentación de proyectos con simultaneidad en periodos parciales o totales de ejecución siempre y cuando la suma de las dedicaciones no supere el ciento por ciento. En caso de presentarse proyectos con simultaneidad en periodos parciales o totales de ejecución donde las sumas de las dedicaciones superan el ciento por ciento, se consideran todos los documentos presentados como no ofrecidos para acreditación de la experiencia especifica.

NOTA 6: Tratándose de títulos obtenidos en el exterior, estos deberán estar debidamente homologados ante el Ministerio de Educación Nacional, de acuerdo con la reglamentación vigente. El proponente debe anexar copia

de la respectiva resolución de validación de los estudios y títulos académicos expedida por el Ministerio de Educación Nacional.

NOTA 7: La experiencia como profesor de cátedra, director de proyectos de investigación, de tesis o asesor de proyectos de tesis, no se tendrá en cuenta como experiencia especifica de los profesionales.

NOTA 8: Si el personal profesional mínimo propuesto no cumple con los requisitos exigidos en este término de referencia, el contratista deberá reemplazarlo por otro que sí los cumpla previa autorización de Metrolínea S.A del nuevo personal propuesto.

NOTA 9: Una vez Metrolínea S.A apruebe el personal mínimo propuesto, éste no podrá ser cambiado durante la ejecución del contrato, a menos que exista una justa causa, la cual deberá ser sustentada ante la Entidad, para su evaluación y posterior autorización. En caso de aprobarse el cambio por parte de Metrolínea S.A, el personal deberá reemplazarse por uno que cumpla con los requisitos exigidos en los términos de referencia.

9. OFERTA

A. Presentación

Los Proponentes deben presentar sus Ofertas por escrito en el formato contenido en el Anexo 2 acompañados de los demás anexos establecidos en esta sección y de la garantía de seriedad de la Oferta a la que se refiere la sección XII.A del presente documento.

El Proponente debe presentar su Oferta en físico así:

SOBRE 1 en ORIGINAL y COPIA contendrá los requisitos habilitantes y los requisitos que sean objeto de evaluación diferente de la oferta económica.

Nota: Incluir el valor de la oferta económica o sugerir el precio en el sobre 1, genera causal de rechazo de conformidad, de acuerdo con el artículo 1 de la ley 1882 de 2018.

SOBRE 2: ORIGINAL contendrá la PROPUESTA ECONÓMICA en medio físico, de acuerdo con el formato exigido por la entidad ANEXO (PROPUESTA ECONÓMICA)

En caso de presentar la oferta en medio físico y en medio magnético, frente a la discrepancia entre su contenido, prima el contenido del documento físico (el documento en medio magnético se solicita para facilitar las labores de verificación y evaluación). La presentación de la Oferta implica la aceptación por parte del Proponente de la distribución de Riesgos efectuada en el Pliego de Condiciones.
La copia de la propuesta deberá contener los mismos documentos del original y en el mismo orden y serán ejemplares que deberán coincidir entre sí. Si se presentare alguna diferencia entre el original de la propuesta y la copia, prevalecerá el original.

Las propuestas deberán ajustarse en todas sus partes a los formularios y a las condiciones estipuladas para cada documento en el presente pliego de condiciones. Cualquier explicación o información adicional deberá hacerse en nota separada, debidamente firmada por la persona autorizada para presentar la propuesta, dentro de la misma.

Cualquier costo a cargo del Proponente que sea omitido en la Oferta se entenderá que se encuentra incluido y por tanto no puede ser objeto de reembolso o de reclamación por restitución del equilibrio económico.

CONTENIDO DEL SOBRE N° 1:

El sobre N° 1 ORIGINAL y COPIA, debe contener la siguiente información:

1.Información general jurídica, técnica y requisitos habilitantes

Capacidad Jurídica

Para acreditar la capacidad jurídica el proponente deberá acreditar los siguientes documentos:

Propuesta suscrita por el representante legal del oferente, en la que se manifieste expresamente su interés en ser contratista para la prestación del servicio de ARRENDAMIENTO DE VEHÍCULOS TIPO PADRÓN DUAL CON MANTENIMIENTO INCLUIDO PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE EN LA INFRAESTRUCTURA DEL SITM DEL ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA, A CARGO DE METROLÍNEA S.A. La propuesta deberá presentarse acompañada de la totalidad de la documentación exigida de orden jurídico, técnico y/o financiero, la cual se señala a continuación:

- Formato Único de Hoja de Vida persona jurídica
- Persona jurídica debidamente constituida cuya razón social tenga relación directa con el objeto a contratar con un mínimo de antigüedad de 10 años.
- Certificado de Existencia y Representación legal de la firma, con una vigencia no superior a 30 días de expedición.
- En caso de existir limitaciones estatutarias frente a las facultades del representante legal, documento donde se otorguen las respectivas autorizaciones para desarrollar el presente proceso de Contratación, suscribir el contrato y desarrollar todas las actividades relacionadas directa o indirectamente.
- Fotocopia de la Cédula de Ciudadanía del Representante Legal
- Fotocopia libreta militar representante legal.
- Acreditar que se encuentra afiliado y al día en el pago al sistema de seguridad social integral (salud, pensión y riesgos mediante planillas) adjuntando Certificado de Revisor Fiscal (si aplica) y/o Representante legal, contador; sobre el paz y salvo de pago de aportes seguridad social integral (salud, pensión, riesgos y caja de compensación), Adjuntando Tarjeta Profesional del Revisor Fiscal, Certificación de la Junta Central de contadores y fotocopia de la cédula del revisor fiscal.
- Certificado de Antecedentes disciplinarios (verificar por la Unidad Gestora) de la persona jurídica y del representante legal de la firma.
- Certificado de Antecedentes Fiscales (verificar por la Unidad Gestora) de la persona jurídica y del representante legal de la firma
- Certificado Antecedentes judiciales del proponente cuando sea persona natural. En caso de personas jurídicas se verifica los antecedentes del representante legal. (verificar por la Unidad Gestora).
- Certificado de Medidas Correctivas del representante legal de la firma
- Certificado delitos sexuales del representante legal
- Certificado REDAM del representante legal de la firma
- Certificación de la ARL sobre el avance de la implementación del SG SST (Sistema Gestión Seguridad y Salud en el Trabajo).
- Certificado de Registro Único Tributario expedido por la DIAN (RUT)
- Certificación Bancaria.
- , acuerdos comerciales y/o resoluciones celebrados con entidades públicas o privadas, cuyo objeto sea similar o guarde relación con el objeto contractual. La sumatoria de los valores de los contratos presentados y/o certificaciones deberá ser igual o superior al 50% del valor oficial del presente contrato.
- Estados financieros y documentos del revisor fiscal
- Licencia de Tránsito de los Vehículos, expedida por el organismo de tránsito competente.

La siguiente documentación se entregará para la puesta en operación de cada vehículo:

- Seguro Obligatorio contra Accidentes de Tránsito (SOAT) vigente, cuya cobertura comprenda en todo momento la ejecución del contrato.
- Certificado de Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes, expedida por un Centro de Diagnóstico Automotor autorizado.
- Póliza de Responsabilidad Civil contractual y Extracontractual frente a terceros, en las condiciones exigidas por la Ley para vehículos de servicio público.
- Paz y salvo por concepto de Impuesto Vehicular, expedido por la autoridad competente.
- Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) actualizado.
- Certificado que acredite la inexistencia de gravámenes, embargos, pignoraciones o limitaciones al dominio sobre el vehículo, que puedan afectar su disposición o circulación.
- Certificado de cumplimiento de normas de accesibilidad, cuando aplique, en el caso de vehículos adaptados con rampas u otros mecanismos de acceso para personas con movilidad reducida.

Experiencia

Para acreditar la experiencia a la que se refiere, el Proponente debe presentar:

- Certificado del RUP vigente,
- Certificación de la entidad contratante o Copia del Contrato.
- Información requerida para acreditar la experiencia se deberá anexar contrato con acta de liquidación recibo final del contrato o certificación emitida por la entidad contratante o acta final (en caso de que las actividades de experiencia especifica no se encuentren incluidas en el certificado expedido por la entidad).
- Certificación de experiencia en el arrendamiento o provisión de vehículos, acuerdos y/o resoluciones para la prestación del servicio de transporte público y conexos del STP en modalidad de integración, complementariedad, alimentación y operación del mismo mediante la presentación de máximo tres (3) contratos.

CAPACIDAD FINANCIERA

Los PROPONENTES deben acreditar los siguientes indicadores financieros, con base en la información contenida en el certificado del RUP, con corte a 31 de diciembre de 2024, y/o en caso de proponentes constituidos en el año 2025 se tendrá en cuenta la información financiera certificada y en firme registrada en el RUP vigente.

- **Índice de Liquidez** = Activo Corriente / Pasivo Corriente, el cual determina la capacidad que tiene un proponente para cumplir con sus obligaciones de corto plazo.

- **Índice de Endeudamiento** = Pasivo Total / Activo Total, el cual determina el grado de endeudamiento en la estructura de financiación del proponente.

- **Razón de Cobertura de Intereses** = Utilidad Operacional / Gastos de Intereses, el cual refleja la capacidad del proponente de cumplir con sus obligaciones financieras.

Si el oferente es un Consorcio o Unión Temporal, estos indicadores de capacidad financiera se calcularán teniendo en cuenta las PARTIDAS CONTABLES registradas en el RUP de cada integrante, en proporción del porcentaje de participación que cada uno tenga en la respectiva forma asociativa.

Indicadores de capacidad financiera:

INDICADORES	REQUERIDO
ÍNDICE DE LIQUIDEZ	MAYOR A 1.5
ÍNDICE DE ENDEUDAMIENTO	MENOR AL 95%
RAZÓN DE COBERTURA DE INTERESES	MAYOR AL 100% DE P.O.

Los indicadores financieros requeridos fueron tomados teniendo como referencia el entorno sectorial.

Los Oferentes cuyos gastos de intereses sean cero (0), no podrán calcular el indicador de razón de cobertura de intereses. En este caso el Oferente cumple el indicador, salvo que su utilidad operacional sea negativa, caso en el cual no cumple con el indicador de razón de cobertura de intereses, en consideración a que es indeterminado el indicador teniendo en cuenta que su utilidad es negativa.

Para las propuestas en Consorcio, Unión Temporal u otra forma de asociación, se calculará los indicadores liquidez, endeudamiento y razón de cobertura de cada uno de sus integrantes, con base en las partidas contables de cada integrante, teniendo en cuenta el porcentaje de participación.

Capacidad organizacional

Para la capacidad organizacional el Proponente debe cumplir con los siguientes indicadores con base en la información contenida en el RUP, con corte a 31 de diciembre de 2024 y/o en caso de proponentes constituidos en el año 2025 se tendrá en cuenta la información financiera certificada y en firme registrada en el RUP vigente.

- Rentabilidad sobre patrimonio: Utilidad Operacional / Patrimonio, el cual determina la rentabilidad del patrimonio del proponente, es decir, la capacidad de generación de utilidad operacional por cada peso invertido en el patrimonio.

- Rentabilidad sobre activos: Utilidad Operacional / Activo Total, el cual determina la rentabilidad de los activos del proponente, es decir, la capacidad de generación de utilidad operacional por cada peso invertido en el activo.

INDICADORES	REQUERIDO
RENTABILIDAD SOBRE PATRIMONIO	Mayor o igual a 0,5
RENTABILIDAD SOBRE ACTIVOS	Mayor o igual a 0,0

Si el oferente es un Consorcio o Unión Temporal, estos indicadores de capacidad organizacional se calcularán teniendo en cuenta las PARTIDAS CONTABLES registradas en el RUP de cada integrante, en proporción del porcentaje de participación que cada uno tenga en la respectiva forma asociativa.

Los Proponentes extranjeros deben presentar la información financiera que se relaciona a continuación, de conformidad con la legislación propia del país de origen, avalados con la firma de quien se encuentre en obligación de hacerlo de acuerdo con la normativa vigente del país de origen:

a. Balance general.
b. Estado de resultados.

Los anteriores documentos también deben ser presentados utilizando el Plan Único de Cuentas para Colombia (PUC).

FACTOR DE CALIDAD - PERSONAL MÍNIMO
Hojas de vida del personal de acuerdo con los factores de escogencia.

10. Ofertas Parciales

Los proponentes no pueden presentar propuestas parciales, es decir, que deben ofrecer todos los servicios y actividades requeridas en el Anexo Técnico del presente pliego.

11. Validez de las ofertas

La Oferta debe tener una validez de tres meses contados a partir de su presentación. En el caso de una suspensión que supere este término, Metrolínea S.A solicitará la ampliación de la oferta al proponente por un término igual a la suspensión.

12. Reserva durante el proceso de evaluación

Los Proponentes son responsables de advertir si la información presentada en la Oferta contiene información confidencial, privada o que configure secreto industrial, de acuerdo con la ley colombiana, debiendo indicar tal calidad y expresar las normas legales que le sirven de fundamento.

Metrolínea S.A mantendrá la reserva de la información en el Proceso de Contratación frente a terceros. Metrolínea S.A se reserva el derecho de revelar dicha información a sus agentes o asesores, con el fin de evaluar la propuesta.

La información relativa al análisis, aclaración, evaluación y comparación de las Ofertas y la recomendación para la Adjudicación, no puede ser revelada a los proponentes ni a terceros hasta que Metrolínea S.A comunique que el informe de evaluación se encuentra disponible para que los Proponentes presenten las observaciones correspondientes.

13. Devolución de las ofertas

Una vez finalizado el proceso de selección los Proponentes no favorecidos con la adjudicación del contrato, podrán acercarse a reclamar la copia de la propuesta dentro de los 15 días calendario siguientes a la fecha en que se expida el acto de adjudicación, previsto en el Cronograma; de lo contrario, Metrolínea S.A procederá al archivo de la Oferta original y la destrucción de su copia.

14. Rechazo

Metrolínea S.A rechazará las Ofertas presentadas por los Proponentes que:

a) Cuando su presentación sea extemporánea, es decir, se presente luego de la fecha y hora fijadas para el cierre de esta licitación, o en lugar distinto al señalado;
b) Que no hayan cumplido el compromiso anticorrupción contenido en el Anexo 1 durante el Proceso de Contratación.
c) Cuando las propuestas no se ajusten a las exigencias del pliego de condiciones a menos que hubiere posibilidad de saneamiento conforme a lo previsto en él mismo y en la Ley.
d) Cuando el proponente se encuentre incurso en alguna de las causales de inhabilidad o incompatibilidad establecidas en la Ley 80 de 1993 y Ley 1150 de 2007, ley 1474 de 2011 (estatuto anticorrupción), Decreto 1082 de 2015 y en las disposiciones que se ocupen de esta materia.
e) Cuando la propuesta fuere presentada a nombre de persona jurídica, natural, consorcio o unión temporal diferente al proponente habilitado para presentar propuesta.
f) Cuando el oferente no tenga la capacidad para celebrar el contrato conforme a los parámetros establecidos en el pliego de condiciones, ni la capacidad para ofertar.
g) Las propuestas que contengan tachaduras o enmendaduras graves o presenten alteraciones e irregularidades que no permitan el análisis o estudio de las mismas, no convalidadas o certificadas con la firma de quien expide el documento.
h) Cuando existan varias propuestas presentadas por el mismo oferente bajo el mismo nombre o con nombres diferentes por sí o por interpuesta persona, para la misma convocatoria.
i) La no presentación de oferta económica.
j) Cuando el proponente haya presentado información inexacta o incorrecta que genere mayor puntaje o le permita cumplir con un requisito mínimo.
k) Cuando el proponente no aporte dentro del plazo requerido, los documentos que se le soliciten con la finalidad de aclarar, o precisar los documentos de la propuesta en la etapa de calificación de las mismas.

l) Cuando el proponente se encuentre en causal de disolución o liquidación a la fecha de cierre del presente proceso de selección.
m) Aquellas propuestas que el valor total de la oferta incluido el AU, supere el presupuesto oficial y/o se proponga un plazo de ejecución, superior al establecido en los presentes Pliegos de Condiciones.
n) Cuando se modifique o altere sustancialmente el formulario N° 5 de PROPUESTA ECONÓMICA.
o) Que el representante legal de la persona jurídica tenga limitaciones para comprometer a la sociedad y no subsane en el término concedido.
p) No corresponder el objeto social de las personas jurídicas con las actividades objeto del presente proceso.
q) No cumplir las personas jurídicas con la duración exigida al momento del cierre del presente proceso de selección.
r) No estar inscrito el proponente o los integrantes de la Estructura plural en el Registro Único de Proponentes, salvo las excepciones de Ley.
s) No presentar ni discriminar el análisis del anexo 9 (desglose de AU) u ofrecer como valor del AU un porcentaje menor al noventa y cinco por ciento (95%) o mayor al ciento cinco por ciento (105%) del Valor Oficial del Porcentaje de AU, previstos en el presupuesto oficial.
t) No presentar el Anexo 12 Factor prestacional.
u) Cuando el PRECIO UNITARIO supere el 110% del valor calculado en el presupuesto oficial.
v) Cuando la oferta económica sea inferior al 5% del valor del presupuesto oficial del presente proceso.
w) Cuando la persona natural proponente o el representante legal de la persona jurídica o estructura plural proponente no posea título académico como Ingeniero civil o arquitecto o constructor en arquitectura e ingeniería o su propuesta no haya sido avalada por un profesional en la materia y requerido en subsanación el oferente y éste no lo haya efectuado.
x) Cuando los consorcios o uniones temporales no cumplan con las pautas señaladas para los mismos en los pliegos de condiciones.
y) Cuando la propuesta contenga defectos no subsanables generadores de rechazo, según lo dispuesto en este pliego y en armonía con lo previsto en el parágrafo primero del Artículo 5 de la Ley 1150 de 2007 modificado por el artículo 5 de la Ley 1882 de 2018, a pesar de no precisarse en el presente pliego.
z) Cuando no se entregue la garantía de seriedad de la oferta de manera simultánea con la oferta.
aa) Cuando la propuesta sea incompleta o parcial, esto es, cuando no cumpla lo especificado o no incluya algún documento que, de acuerdo al pliego de condiciones se requiera adjuntar y dicha deficiencia impida la comparación objetiva con otras propuestas y no permita subsanarlo.
bb) Cuando se compruebe que la información suministrada por los proponentes sea contradictoria o no corresponda en algún aspecto a la verdad o sea artificiosamente incompleta.
cc) Cuando se evidencie conducta colusiva de conformidad a las señales de advertencia en la etapa de presentación de ofertas en licitaciones públicas de conformidad a la GUIA PRACTICA COMBATIR LA COLUSION EN LAS LICITACIONES expedido por la Superintendencia de industria y comercio.
dd) Cuando el proponente no entregue simultáneamente con la propuesta la póliza de seriedad de la oferta, de conformidad con lo previsto en el artículo 5 de la ley 1882 de 2018.
ee) Cuando se presente una oferta artificialmente baja, una vez aplicado el procedimiento recomendado en la Guía para el manejo de ofertas artificialmente bajas en Procesos de Contratación expedido por la Agencia Nacional de contratación pública - Colombia Compra Eficiente.
ff) Las demás previstas en este pliego de condiciones y las que se encuentren establecidas en la normatividad vigente.

15. SOPORTE QUE PERMITA LA ESTIMACIÓN, TIPIFICACIÓN Y ASIGNACIÓN DE LOS RIESGOS PREVISIBLES QUE PUEDAN AFECTAR EL EQUILIBRIO ECONÓMICO DEL CONTRATO

En cumplimiento de lo dispuesto en el Documento CONPES 3714 respecto del riesgo previsible, METROLÍNEA S.A. procede a tipificar, estimar y asignar los riesgos asociados a la presente contratación. Para tal efecto, se identifican y describen los riesgos conforme a su tipo y a la etapa del proceso contractual en la que pueden materializarse. Posteriormente, se evalúa cada riesgo considerando su impacto y su probabilidad de ocurrencia, para luego establecer un orden de prioridad, atendiendo tanto a los controles existentes como al contexto específico de la contratación. En consecuencia, la entidad elaboró un análisis integral de riesgos del proceso contractual, los cuales

se encuentran clasificados en el Anexo No. 1 (Matriz de Riesgos), documento que hace parte integral de este estudio y que deberá ser observado en todas las fases de ejecución contractual.

16. SUPERVISIÓN

De conformidad con lo previsto en el Manual de Contratación de METROLÍNEA S.A., la supervisión del presente contrato será ejercida por la persona que el Gerente delegue o por quien legalmente haga sus veces.

17. EXIGENCIA DE MECANISMOS DE COBERTURA QUE GARANTICEN LAS OBLIGACIONES SURGIDAS EN LA ETAPA PRECONTRACTUAL Y CONTRACTUAL.

Con el fin de garantizar el cumplimiento de las obligaciones derivadas del presente contrato, el CONTRATISTA se obliga a constituir, a favor de METROLÍNEA S.A., por intermedio de una compañía de seguros legalmente autorizada para operar en Colombia y cuya póliza matriz se encuentre debidamente aprobada por la Superintendencia Financiera de Colombia, una GARANTÍA ÚNICA A FAVOR DE ENTIDADES ESTATALES CON RÉGIMEN ESPECIAL (DECRETO 1082 DE 2015), que ampare, como mínimo, los siguientes riesgos:

a. Amparo de Cumplimiento del Contrato

Este amparo tendrá por objeto garantizar el cumplimiento de todas las obligaciones surgidas del contrato estatal, incluyendo el pago de deducciones, medidas de apremio y la cláusula penal pecuniaria. Cubrirá a METROLÍNEA S.A. frente a los perjuicios directos derivados del incumplimiento total o parcial de las obligaciones contractuales, así como del incumplimiento tardío o defectuoso, siempre que dichos hechos sean imputables al contratista garantizado. El valor asegurado corresponderá al veinte por ciento (20%) del valor del contrato y tendrá una vigencia igual al plazo del contrato y cuatro (4) meses adicionales.

b. Amparo de Pago de Salarios, Prestaciones Sociales e Indemnizaciones

Este amparo garantizará el pago de salarios, prestaciones sociales e indemnizaciones a cargo del CONTRATISTA, ocasionadas como consecuencia del incumplimiento de las obligaciones laborales respecto del personal vinculado a la ejecución del contrato. El valor asegurado equivaldrá al diez por ciento (10%) del valor del contrato y tendrá una vigencia igual al plazo del contrato y tres (3) años adicionales, con el fin de cubrir la prescripción de las reclamaciones de orden laboral.

c. Amparo de Calidad y Correcto Funcionamiento de los Bienes

El CONTRATISTA deberá constituir un amparo destinado a garantizar que los vehículos objeto de arrendamiento se entreguen en condiciones de calidad, seguridad y correcto funcionamiento, así como a responder por los perjuicios que se ocasionen a METROLÍNEA S.A. como consecuencia de defectos o deficiencias atribuibles al contratista durante la ejecución del contrato y eventuales reclamaciones posteriores relacionadas con la calidad y correcto funcionamiento de los bienes entregados. El valor asegurado equivaldrá al diez por ciento (10%) del valor del contrato y tendrá una vigencia igual al plazo del contrato y tres (3) meses adicionales.

d. Amparo de Buen Manejo y Correcta Inversión del Anticipo

En caso de que se otorgue anticipo, el CONTRATISTA deberá constituir un amparo destinado a garantizar el buen manejo y correcta inversión de los recursos entregados a título de anticipo, cubriendo los perjuicios que pueda sufrir METROLÍNEA S.A. por la apropiación indebida, uso inadecuado o inversión distinta de los mismos. El valor asegurado equivaldrá al cien por ciento (100%) del valor del anticipo entregado y tendrá una vigencia igual al plazo de amortización del anticipo establecido en el contrato, más treinta (30) días calendario adicionales.

e. Póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual

El CONTRATISTA deberá constituir una póliza que ampare a METROLÍNEA S.A., frente a las eventuales reclamaciones de terceros derivadas de la responsabilidad extracontractual ocasionada por hechos, actos u omisiones durante la ejecución del contrato. Tendrán la calidad de asegurados METROLÍNEA S.A. y el CONTRATISTA, y como beneficiarios, los terceros que pudieran resultar afectados. El valor asegurado por este amparo corresponderá a mil (1000) SMMLV y tendrá una vigencia igual al plazo del contrato.

Cuando la propuesta se presente en Consorcio, Unión Temporal o Promesa de Sociedad Futura, la póliza deberá tomarse a nombre del consorcio o de la unión temporal, según el caso, con la indicación de cada uno de sus integrantes (no a nombre de sus representantes legales), y deberá expresar claramente que será exigible por su valor total ante el incumplimiento en que incurran cualquiera de los integrantes del grupo proponente, en todo o en parte. De igual manera deberá establecer el porcentaje de participación de cada uno de sus integrantes conforme al acta de constitución.

Requisitos de la Garantía Única

La garantía única que deba constituir el CONTRATISTA deberá cumplir con los siguientes requisitos mínimos:

- Estar constituida mediante póliza de cumplimiento, expedida por una compañía de seguros legalmente autorizada en Colombia, y no mediante fianza.
- Ser otorgada a favor de METROLÍNEA S.A., identificada con NIT. 830.507.387-3.
- Indicar como tomador la razón social completa del oferente.
- Reflejar en los valores asegurados y en las vigencias las condiciones señaladas en este documento.
- Consignar en la póliza el objeto que coincida plenamente con el objeto del contrato.
- Estar debidamente suscrita por el tomador/afianzado.
- Anexar el recibo de pago de la prima y el certificado expedido por la aseguradora que acredite que la póliza no expirará por falta de pago de la misma.
- Anexar el documento de clausulado general y particular aplicable a la póliza.

Afectación de la Garantía Única Amparo de Cumplimiento

METROLÍNEA S.A. hará efectiva la póliza de cumplimiento cuando el CONTRATISTA incumpla total o parcialmente sus obligaciones contractuales, una vez agotados los mecanismos y requerimientos formales previstos en el contrato. El amparo de cumplimiento constituido en la garantía única cubrirá a METROLÍNEA S.A. por los perjuicios directos que se deriven del incumplimiento total o parcial de las obligaciones contractuales, así como por el cumplimiento tardío o defectuoso, cuando ellos sean imputables al CONTRATISTA.

Cláusula Penal Moratoria

Las partes acuerdan que, en caso de retardo en el cumplimiento de las obligaciones contractuales por parte del CONTRATISTA, este reconocerá a favor de METROLÍNEA S.A. una suma equivalente a cero punto cinco (0,5) SMMLV por cada día de retraso. Para efectos de esta penalidad, el cálculo se hará tomando como base la indisponibilidad total o parcial de los vehículos arrendados, en la medida en que dicha indisponibilidad afecte el cumplimiento de las obligaciones contractuales. Es decir, el contratista deberá garantizar en todo momento la

plena disponibilidad y correcto funcionamiento del número total de vehículos objeto del contrato, salvo las excepciones debidamente justificadas por caso fortuito o fuerza mayor.

La penalidad total moratoria no podrá exceder del diez por ciento (10%) del valor total del contrato. El plazo para el cumplimiento de las obligaciones será determinado por el supervisor del contrato, quien lo comunicará por escrito al CONTRATISTA. No obstante lo anterior, se establece a favor del CONTRATISTA un período mínimo de diez (10) días calendario para la solución de problemas debidamente justificados como caso fortuito o fuerza mayor, dentro del cual no se aplicará la penalidad. En consecuencia, la evaluación de la demora en la adecuación y/o reparación de los vehículos deberá ser informada de manera directa al CONTRATANTE, quien tendrá la facultad de verificar y constatar las gestiones adelantadas por el CONTRATISTA para superar el inconveniente.

La presente cláusula también será aplicable en caso de incumplimiento de las obligaciones del CONTRATISTA frente al Sistema de Seguridad Social Integral, previa verificación de dicho incumplimiento por parte del supervisor del contrato. Se entenderá configurado el incumplimiento cuando el CONTRATISTA no efectúe los pagos correspondientes dentro de los plazos previstos en la Ley, los cuales constituyen soporte necesario para la radicación y trámite de la respectiva cuenta de cobro.

NOTA 1. La aplicación de la cláusula penal moratoria se efectuará mediante comunicación escrita dirigida al CONTRATISTA. Con la suscripción del contrato, el CONTRATISTA autoriza de manera expresa e irrevocable a METROLÍNEA S.A. para descontar de los pagos periódicos a su favor el valor correspondiente a la penalidad impuesta. En consecuencia, METROLÍNEA S.A. podrá efectuar automáticamente dichos descuentos sobre los saldos pendientes de pago, sin que para ello se requiera autorización adicional del CONTRATISTA.

NOTA 2. Conciliación previa al cobro de penalidades: Antes de hacer efectivas las sanciones económicas previstas en la presente cláusula, METROLÍNEA S.A. convocará al CONTRATISTA a un espacio de diálogo previo, con el fin de: (i) verificar las circunstancias que motivan el presunto incumplimiento, (ii) analizar posibles causas justificadas, incluyendo caso fortuito o fuerza mayor, y (iii) definir conjuntamente las acciones correctivas pertinentes. Esta reunión podrá desarrollarse de manera presencial o virtual, y su desarrollo se consignará en un acta de conciliación suscrita por las partes. El ejercicio de este mecanismo no suspenderá el cómputo de los plazos para la aplicación de la sanción, salvo que las partes, en el acta de conciliación, acuerden expresamente la fijación de un último plazo perentorio para el cumplimiento de la obligación. En todo caso, dicho acuerdo no implicará renuncia a los derechos contractuales de METROLÍNEA S.A., los cuales permanecerán incólumes en caso de incumplirse el plazo definitivo pactado.

18. INDICACIÓN SOBRE SI LA CONTRATACIÓN ESTÁ COBIJADA POR UN ACUERDO INTERNACIONAL O UN TRATADO SUSCRITO POR COLOMBIA.

De conformidad con lo previsto en el Manual para el Manejo de los Acuerdos Comerciales en Procesos de Contratación, negociados por Colombia para Entidades Contratantes (M-MACPC-01), publicado por la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente, se concluye que la presente contratación no se encuentra cobijada por ningún acuerdo internacional ni tratado suscrito por Colombia.

Acuerdo Comercial	Entidad Estatal Incluida	Presupuesto del Proceso Superior al Acuerdo Comercial	Excepción aplicable al proceso de contratación	Proceso de contratación cubierto por el Acuerdo Comercial
Canadá	-	-	-	-

	Chile	-	-	-	-
	EEUU	-	-	-	-
	El Salvador	-	-	-	-
	Guatemala	-	-	-	-
	Honduras	-	-	-	-
	Liechtenstein	-	-	-	-
	Suiza	-	-	-	-
	México	-	-	-	-
	Unión Europea	-	-	-	-
	Países Miembros de la CAN: Colombia, Bolivia, Ecuador y Perú	-	-	-	-

Unidad Gestora Responsable:	**Cargo:**	**Nombre:**
DIRECCIÓN TÉCNICA DE OPERACIONES	**DIRECTOR TÉCNICO DE OPERACIONES**	**HENRY MAURICIO GAMBOA SANTA** **Firma:**

Elaboró: Ramiro Díaz / P. E. Gestión Infraestructura

Revisó: Henry Mauricio Gamboa Santa / Director Operaciones

Bucaramanga, 06 de febrero de 2026

Doctor
EMIRO J. CASTRO MEZA
GERENTE
METROLINEA S.A

REFERENCIA: SOLICITUD DE CONTRATACIÓN

Respetado (a) Doctor (a),

Teniendo en consideración la inminente necesidad de contratar con una persona natural o jurídica que se encargue del objeto contractual **ARRENDAMIENTO DE QUINCE (15) VEHÍCULOS TIPO PADRÓN DUAL CON MANTENIMIENTO INCLUIDO PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE EN LA INFRAESTRUCTURA DEL SITM DEL ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA, A CARGO DE METROLÍNEA S.A.** Para tal efecto me permito remitir la justificación de servicio a contratar, estudios previos, certificado de inexistencia del personal en planta y para su respectiva aprobación.

Atentamente,

HENRY MAURICIO GAMBOA SANTA
Director de Operaciones

APROBACIÓN:

EMIRO J. CASTRO MEZA
Gerente

			D	MM	AA
AREA SOLICITANTE	DIRECCIÓN ADMINISTRATIVA	**FECHA DE SOLICITUD**	06	02	2026
NOMBRE DEL SOLICITANTE	HENRY MAURICIO GAMBOA SANTA	**CARGO**	DIRECTOR DE OPERACIONES		
OBJETO	ARRENDAMIENTO DE QUINCE (15) VEHÍCULOS TIPO PADRÓN DUAL CON MANTENIMIENTO INCLUIDO PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE EN LA INFRAESTRUCTURA DEL SITM DEL ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA, A CARGO DE METROLÍNEA S.A.				
VALOR	$2.162.991.600	DURACIÓN CONTRATO (meses)- (días)	66 DIAS		
VALOR EN LETRAS	**Dos mil ciento sesenta y dos millones novecientos noventa y un mil seiscientos PESOS M/CTE ($2.162.991.600)**				

CLASE DE CONTRATO (Marque con una X)

[ ]	Contrato de Obra	[ ]	Contrato de Compra
[ ]	Contrato de Consultoría	[ ]	Orden de Trabajo
[ ]	Contrato de Suministro	[ ]	Orden de Servicio
[X]	Prestación Servicios	[ ]	Orden de Compra
[ ]	Otros:_____	[ ]	Convenio

AFECTA VIGENCIA FUTURA	**SI**	**X**	**NO**		**AÑOS**			
					2024	$		
					2025	$		
					2026	$	2.162.991.600	

HENRY MAURICIO GAMBOA SANTA
OFICINA SOLICITANTE

EMIRO J. CASTRO MEZA
Vo Bo GERENTE

PROCESAMIENTO DE LA SOLICITUD

SOLICITUD APROBADA	**SI**	X	**NO**		**FECHA**	**DD**	**MM**	**AA**
						06	02	26
No DEL CDP ASIGNADO	2026000096				**CODIGO RUBRO ASIGNADO**	2450208		
APROBADO POR					**CARGO**	PEP		

OVIEL MENDOZA GUERRERO
PRESUPUESTO

Formato CPptoC02

DISPONIBILIDAD PRESUPUESTAL

Número: 2026000096

El suscrito Oviel Mendoza Guerrero Profesional Especializado de Presupuesto, certifica que en la fecha existe saldo presupuestal libre de afectación para respaldar el siguiente compromiso:

Fecha: 06/02/2026
Tercero: 99999999999 **Sucursal:** 999
Nombre: VARIOS
Concepto: ARRENDAMIENTO DE QUINCE (15) VEHICULOS TIPO PADRÓN DUAL CON MANTENIMIENTO INCLUIDO PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE EN LA INFRAESTRUCTURA DEL SITM DEL ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA, A CARGO DE METROLÍNEA S.A.

Cuenta		Nombre	Centro De Costo	Valor
2		Gastos		0.00
2.4		Gastos de operación comercial		0.00
2.4.5		Gastos de comercialización y producción		0.00
2.4.5.02		Adquisición de servicios		0.00
2.4.5.02.07		Servicios financieros y servicios conexos; servicios inmobiliarios; y servicios de arrendamiento y leasing		0.00
2.4.5.02.07	6800104	Recursos Convenio Interadministrativo (AMB)		0.00
2.4.5.02.07	6800104	73114 alquiler o arrendamiento operativo de otro tipo de equipo transporte terrestre sin conductor	6800104	2,162,991,600.00
		Total Disponibilidad:		2,162,991,600.00

NOTA: Este certificado tiene validez para su utilización hasta: 31/12/2026

Oviel Mendoza Guerrero
Profesional Especializado de Presupuesto