

 ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA <small>BUCARAMANGA - FLORIDABLANCA - GIRÓN - PIEDICUESTA</small>	PROCESO GESTIÓN JURIDICA Y CONTRACTUAL	CODIGO: GJC-FO-002
	RESOLUCION No. 000236 (28 DE AGOSTO DE 2025)	VERSIÓN: 02

“Por medio de la cual se reglamenta el ingreso de vehículos clasificados en el Grupo D al servicio público de transporte terrestre automotor colectivo de pasajeros controlado y vigilado por el Área Metropolitana de Bucaramanga en el marco de la transición hacia el Sistema Integrado de Transporte Público Metropolitano - SITME”

EL DIRECTOR DEL ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA

En uso de sus facultades legales y en especial las que confieren la Ley 105 de 1993, la Ley 336 de 1996, la Ley 1625 de 2013, el Decreto 1079 de 2015 y

CONSIDERANDO:

1. Que la Constitución Política de Colombia en su artículo 2 establece que son fines del estado servir a la comunidad, promover a la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo.
2. Que el artículo 365 ibidem establece que los servicios públicos son inherentes a la finalidad del Estado y éste debe garantizar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional, estos están sometidos al régimen jurídico fijado mediante la Ley, estos pueden ser prestados por el estado directa o indirectamente, pero siempre mantendrá la regulación, vigilancia y control de dichos servicios.
3. Que la honorable Corte Constitucional de Colombia ha señalado en sus sentencias C-473 de 1994 y C-450 de 1995, lo siguiente:

Sentencia C-473 de 1994

“Todo lo anterior muestra que, desde el punto de vista sistemático, la Constitución distingue normativamente los servicios públicos de los servicios públicos esenciales a fin de hacer de los segundos una especie de los primeros. Y es a partir de tal constatación que el Legislador debe definir los servicios públicos esenciales y que la Corte debe ejercer, en un futuro, el control material de tales definiciones, en caso de que éstas sean sometidas a su revisión.”

Sentencia C-450 de 1995

“El carácter esencial de un servicio público se predica, cuando las actividades que lo conforman contribuyen de modo directo y concreto a la protección de bienes o a la satisfacción de intereses o a la realización de valores, ligados con el respeto, vigencia, ejercicio y efectividad de los derechos y libertades fundamentales. Ello es así, en razón de la preeminencia que se reconoce a los derechos fundamentales de la persona y de las garantías dispuestas para su amparo, con el fin de asegurar su respeto y efectividad.”

4. Que tal como lo mencionó la Honorable Corte Constitucional dentro de los servicios públicos se distinguen los esenciales, que son aquellos que son definidos así por el legislador y que contribuyen de modo directo y concreto a la protección de bienes o a la satisfacción de intereses o a la realización de valores ligados con el respeto, vigencia, ejercicio y efectividad de los derechos y libertades fundamentales.
5. Que el numeral 2 del artículo 3 de la Ley 105 de 1993, señala que el transporte es un servicio público sometido a la regulación del estado, el cual tiene la responsabilidad de ejercer el control y vigilancia necesarios para garantizar su adecuada prestación, en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad; adicionalmente, que deberá existir un servicio básico de transporte que sea accesible a todos los usuarios.
6. Que el inciso primero del artículo 5 de la Ley 336 de 1996 define el servicio público de transporte como un servicio esencial, sujeto a la regulación del estado y prestado por empresas de transporte constituidas y autorizadas para tal fin, lo que implica la prevalencia del interés general sobre el particular, especialmente en cuanto a la garantía del interés general sobre el particular, en especial en lo relativo a la continuidad en la prestación del servicio y la protección de los derechos de los usuarios.

 ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA <small>BUCARAMANGA - FLORIDABLANCA - GIRÓN - PIEDICUESTA</small>	PROCESO GESTIÓN JURIDICA Y CONTRACTUAL	CODIGO: GJC-FO-002
	RESOLUCION No. 000236 (28 DE AGOSTO DE 2025)	VERSIÓN: 02

7. Que el artículo 6 de la Ley 336 de 1996 define la actividad transportadora así:

“ARTÍCULO 6. Por actividad transportadora se entiende un conjunto organizado de operaciones tendientes a ejecutar el traslado de personas o cosas, separada o conjuntamente, de un lugar a otro, utilizando uno o varios modos, de conformidad con las autorizaciones expedidas por las autoridades competentes basadas en los reglamentos del Gobierno Nacional.”

8. Que los artículos 9, 11 y 16 de la Ley 336 de 1996 disponen que, para la prestación del servicio público de transporte, se requiere contar con habilitación y permiso de operación. La habilitación se otorgará a las empresas que acrediten condiciones de organización, capacidad económica y capacidad técnica; mientras que el permiso de operación se expedirá con base en las rutas, horarios y frecuencias de despacho autorizadas por la autoridad competente.
9. Que el artículo 20 de la Ley 336 de 1996 dispone: "La autoridad competente de transporte podrá expedir permisos especiales y transitorios para superar precisas situaciones de alteración del servicio público ocasionadas por una empresa de transporte en cualquiera de sus modos, que afecten la prestación del servicio, o para satisfacer el surgimiento de ocasionales demandas de transporte. Superadas las situaciones mencionadas, los permisos transitorios cesarán en su vigencia y la prestación del servicio quedará sujeta a las condiciones normalmente establecidas o autorizadas, según el caso".
10. Que los artículos 2 y 3 de la Ley 1625 de 2013, disponen que las áreas metropolitanas son entidades administrativas de derecho público, formadas por un conjunto de dos o más municipios integrados alrededor de un municipio núcleo, vinculados entre sí por dinámicas e interrelaciones territoriales, ambientales, económicas, sociales, demográficas, culturales y tecnológicas que para la programación y coordinación de su desarrollo sustentable, desarrollo humano, ordenamiento territorial y racional prestación de servicios públicos requieren de una administración coordinada, su naturaleza jurídica está dotada de personería jurídica de derecho público, autonomía administrativa, patrimonio propio, autoridad y régimen administrativo y fiscal especial.
11. Que el literal b) del artículo 6° de la Ley 1625 de 2013 establece como competencia de las áreas metropolitanas la de “racionalizar la prestación de los servicios públicos a cargo de los municipios que la integran”; y que, conforme al literal p) del artículo 7° de la misma ley, les corresponde la función de “planificar la prestación del servicio de transporte público urbano de pasajeros en lo que sea de su competencia, para la integración física, operacional y tarifaria de los distintos modos de transporte, en coordinación con los diferentes Sistemas de Transporte Masivo, los SIT y los Sistemas Estratégicos de Transporte”; disposiciones que le atribuyen, en el ámbito de su jurisdicción, la responsabilidad de velar porque la prestación del servicio público de transporte atienda la demanda insatisfecha, garantice una adecuada cobertura y facilite el acceso al servicio, privilegiando en todo caso el interés general.
12. Que el Área Metropolitana de Bucaramanga por disposición de los Acuerdos Metropolitanos números 009 de 2001 y 008 de 2003, es la Autoridad de Transporte Metropolitano para el servicio público de transporte terrestre automotor colectivo, en concordancia con las Leyes 105 de 1993, 336 de 1996 y el Decreto 1079 de 2015 y en especial por lo preceptuado en la Ley 1625 de 2013.
13. Que el artículo 2.2.1.1.3 del Decreto 1079 de 2015, define el servicio público de transporte terrestre automotor colectivo de pasajeros como aquel prestado por una empresa de transporte constituida y habilitada en esta modalidad, a través de un contrato celebrado entre la empresa y cada una de las personas que han de utilizar el vehículo de servicio público a esta vinculado, para recorrer total o parcialmente una o más rutas legalmente autorizadas.
14. Que el artículo 2.2.1.1.2.1 ibidem señala que son autoridades de transporte en el área metropolitana, la autoridad de transporte metropolitano o los alcaldes respectivos en forma conjunta, coordinada y concertada.
15. Que el artículo 2.2.1.1.3.3 ibidem, estableció los requisitos para obtener la habilitación en el servicio público de transporte terrestre automotor colectivo y respecto del permiso de operación señala el artículo 2.2.1.1.5.4 y subsiguientes que el mismo debe entregarse vía licitación pública, conforme a la determinación de las

 ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA <small>BUCARAMANGA - FLORIDABLANCA - GIRÓN - PIEDICUESTA</small>	PROCESO GESTIÓN JURIDICA Y CONTRACTUAL	CODIGO: GJC-FO-002
	RESOLUCION No. 000236 (28 DE AGOSTO DE 2025)	VERSIÓN: 02

- necesidades de la población y basados en el procedimiento del artículo 2.2.1.1.6.3 del mismo Decreto 1079 de 2015.
16. Que el artículo 2.2.1.1.9.1 del mismo Decreto define la capacidad transportadora como el número de vehículos requeridos para la adecuada y racional prestación de los servicios autorizados.
17. Que el artículo 2.2.1.1.9.2 ibidem sobre la fijación de la capacidad transportadora señala:
- “ARTÍCULO 2.2.1.1.9.2. Fijación de capacidad transportadora. La autoridad competente fijará la capacidad transportadora mínima y máxima con la cual la empresa prestará los servicios autorizados.*
- La capacidad transportadora máxima total no podrá ser superior a la capacidad mínima incrementada en un 20%.*
- El parque automotor no podrá estar por fuera de los límites de la capacidad transportadora mínima y máxima fijada a la empresa.*
- Para la fijación de nueva capacidad transportadora mínima, por el otorgamiento de servicios se requerirá la revisión integral del plan de rodamiento a fin de determinar si se requiere el incremento.”*
18. Que el artículo 2.2.1.1.9.3 ídem establece que la asignación de la clase de vehículo con el cual se presta el servicio público de transporte se agrupará conforme a su capacidad; igualmente determina las reglas para el cambio entre ellos, así:
- “ARTÍCULO 2.2.1.1.9.3. Racionalización. Con el objeto de facilitar una eficiente racionalización en el uso de los equipos la asignación de clase de vehículo con el que se prestará el servicio se agrupará según su capacidad así:*
- Grupo A 4 a 9 pasajeros
 - Grupo B 10 a 19 pasajeros
 - Grupo C 20 a 39 pasajeros
 - Grupo D más de 40 pasajeros
- Para el cambio del grupo de los vehículos autorizados en una ruta, se tendrán en cuenta las siguientes equivalencias:*
- Del grupo C al grupo B o del grupo B al grupo A, es decir en forma descendente, será de uno (1) a uno (1).*
- Del grupo A al grupo B o del grupo B al grupo C, es decir en forma ascendente, será de tres (3) a dos (2).”*
19. Que mediante Acuerdo Metropolitano 008 de 25 de diciembre de 2023, se declaró como proyecto de importancia estratégica el Sistema Integrado de Transporte Público Metropolitano -SITME.
20. Que el Sistema Integrado de Transporte Público Metropolitano -SITME, adoptado a través de la Resolución No. 000284 del 15 de junio de 2023, estableció en el artículo 8º, como objetivos específicos, entre otros, “1. Mejorar la cobertura del servicio de transporte público a los distintos sectores del área metropolitana de Bucaramanga, la accesibilidad a ellos y su conectividad, 5. Recuperar, mantener y aumentar la demanda del servicio de transporte público, 12. Garantizar la continua e ininterrumpida prestación del servicio, 13. Potenciar y promover el uso del transporte público en el área metropolitana de Bucaramanga y, 14. Desestimular el uso del vehículo particular.”
21. Que mediante Resolución Metropolitana No. 000036 de 2025, se declaró la alteración grave en la prestación del servicio público de transporte masivo en el área metropolitana de Bucaramanga, autorizándose la adopción y ejecución de aquellas acciones y medidas especiales y transitorias necesarias para superar la precisa situación de alteración del servicio público de transporte, dando prioridad a la garantía de los derechos fundamentales de los ciudadanos metropolitanos.

 ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA <small>BUCARAMANGA - FLORIDABLANCA - GIRÓN - PIEDICUESTA</small>	PROCESO GESTIÓN JURIDICA Y CONTRACTUAL	CODIGO: GJC-FO-002
	RESOLUCION No. 000236 (28 DE AGOSTO DE 2025)	VERSIÓN: 02

22. Que la transición hacia un modelo de operación articulada de las diferentes modalidades de transporte que operan en el Área Metropolitana de Bucaramanga AMB, en el marco del Sistema Integrado de Transporte Público Metropolitano SITME, exige que el Transporte Público Colectivo controlado y vigilado por el AMB, independientemente de su participación en las alternativas de complementariedad o integración implementados para garantizar la cobertura y continuidad del Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM; adopte medidas orientadas al fortalecimiento tecnológico. Dichas medidas deben contemplar, entre otros aspectos, la incorporación de sistemas de gestión y control de flota, así como la implementación de un sistema de recaudo electrónico centralizado, que permita una operación más eficiente, trazable y conforme con los principios del servicio público.
23. Que, en la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor colectivo de pasajeros pueden emplearse vehículos clasificados en el Grupo D, es decir, aquellos con capacidad superior a 40 pasajeros, en la medida en que esta tipología resulta adecuada para atender de manera más eficiente la demanda en corredores de alta afluencia, optimizando el uso de la infraestructura vial y promoviendo condiciones operativas más sostenibles desde los puntos de vista técnico y económico.
24. Que el Área Metropolitana de Bucaramanga, ha identificado un incremento en la demanda en el servicio público de transporte terrestre automotor colectivo, lo cual hace necesario que las empresas habilitadas en dicha modalidad, vinculen y/o racionalicen vehículos de mayor capacidad, como aquellos clasificados en el grupo D, con el fin de garantizar una atención adecuada y eficiente a los usuarios.
25. Que el ingreso de los vehículos clasificados en el Grupo D, los cuales en general presentan condiciones técnicas y de antigüedad más favorables que los actualmente se encuentran en operación, contribuye a los procesos de reposición y/o renovación del parque automotor, promoviendo el cumplimiento del principio de seguridad y garantizando el acceso al servicio público de transporte en condiciones de calidad.
26. Que la transición del Grupo C al Grupo D responde a una necesidad técnica y operativa derivada del contexto actual de afectación grave en la prestación del servicio público de transporte masivo, donde el Transporte Público Colectivo (TPC) cumple un papel fundamental como sistema de apoyo complementario y transitorio para la cobertura de rutas estructurantes o de alta demanda de pasajeros.
27. Que, desde el punto de vista de la planeación y la ingeniería de transporte, el principio de economías de escala favorece el uso de vehículos de mayor capacidad en rutas de alta densidad de pasajeros, en tanto se optimiza el costo operativo por pasajero transportado, se racionaliza el número de conductores requeridos y se mejora la trazabilidad operativa mediante herramientas tecnológicas integradas, como los sistemas de gestión de flota y el recaudo electrónico centralizado
28. Que el artículo 2.2.1.1.9.3 del Decreto 1079 de 2015, no contempla un mecanismo específico de racionalización que regule la transición progresiva de los diferentes grupos de vehículos hacia el Grupo D. No obstante, dicha omisión normativa permite interpretar que, bajo determinadas condiciones operativas y técnicas, puede admitirse el uso de vehículos pertenecientes a distintos grupos en la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor colectivo de pasajeros. En ese sentido, aunque la norma no regula expresamente la racionalización para el Grupo D, tampoco prohíbe la posibilidad de racionalizar ni la vinculación de vehículos pertenecientes a este grupo. En consecuencia, el Área Metropolitana de Bucaramanga, en ejercicio de sus competencias legales como autoridad de transporte, puede establecer las condiciones para el uso y vinculación de estos vehículos dentro de su jurisdicción.
29. Que los avances realizados en el área metropolitana de Bucaramanga para la adopción de una alternativa de oferta de transporte público bajo un modelo de integración funcional y operativa entre las distintas modalidades de transporte, hacen que la incorporación de vehículos del Grupo D en el marco de los servicios complementarios al SITM no solo responda a la coyuntura actual, sino que también permite avanzar en la armonización de capacidades operativas, estándares de calidad y herramientas tecnológicas hacia una operación metropolitana integrada, regulada y sostenible
30. Que se considera procedente establecer una regla de racionalización para el cambio del Grupo C al D, siguiendo el mismo criterio previsto en el artículo 2.2.1.1.9.3 ibidem para el paso de vehículos del Grupo B al grupo C, en

 ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA <small>BUCARAMANGA - FLORIDABLANCA - GIRÓN - PIEDICUESTA</small>	PROCESO GESTIÓN JURIDICA Y CONTRACTUAL	CODIGO: GJC-FO-002
	RESOLUCION No. 000236 (28 DE AGOSTO DE 2025)	VERSIÓN: 02

- una proporción de tres (3) a dos (2) en sentido ascendente y en una proporción de uno (1) a uno (1) cuando el sentido de la racionalización es descendente para el paso de vehículos del grupo C al grupo B.
31. Que el contenido de la presente Resolución fue publicado en la página web del Área Metropolitana De Bucaramanga en cumplimiento de lo determinado en el numeral 8 del artículo 8 de la Ley 1437 de 2011, desde el día 29 de julio de 2025 al 01 de agosto de 2025, con el objeto de recibir opiniones, sugerencias o propuestas alternativas; ante lo cual y de acuerdo con la constancia emitida por la Subdirección de Transporte de la entidad, no fueron recibidas opiniones, sugerencias o propuestas al proyecto de resolución.
32. Que en el proceso de publicación del proyecto que dio lugar al presente acto administrativo, no se recibieron observaciones dentro del término establecido, conforme consta en la certificación expedida el seis (6) de agosto de 2025 suscrita por el Secretario General del Área Metropolitana de Bucaramanga.

Que en mérito de lo expuesto y sin más consideraciones, se

RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO: REGLAMENTAR el ingreso de vehículos clasificados en el Grupo D, entendidos como aquellos con capacidad superior a 40 pasajeros, al servicio público de transporte terrestre automotor colectivo de pasajeros controlado y vigilado por el Área Metropolitana de Bucaramanga, en el marco de la transición hacia el Sistema Integrado de Transporte Público Metropolitano - SITME.

ARTÍCULO SEGUNDO: ESTABLECER que los vehículos del Grupo D que se incorporen deberán cumplir con las condiciones técnicas, de seguridad, ambientales y de accesibilidad exigidas por la normativa vigente, y su operación deberá enmarcarse en los principios de eficiencia, seguridad, calidad y sostenibilidad del servicio público de transporte.

ARTICULO TERCERO: La racionalización de la capacidad transportadora del servicio público de transporte terrestre automotor colectivo en el área metropolitana de Bucaramanga se aplicará bajo las siguientes equivalencias:

En forma descendente:

- Del Grupo D al Grupo C, será de uno (1) a uno (1)
- Del Grupo C al Grupo B, será de uno (1) a uno (1).

En forma ascendente:

- Del Grupo del Grupo B al Grupo C, será de tres (3) a dos (2).
- Del Grupo C al Grupo D, será de tres (3) a dos (2)

Parágrafo Primero: Para efectos de la racionalización a la que se refiere el presente artículo, no se autorizará un incremento en la capacidad transportadora total asignada a la empresa. El procedimiento de racionalización se limitará a la sustitución o cambio de vehículos entre grupos, conforme a las equivalencias establecidas, sin que ello implique aumento en el número de capacidades autorizadas.

Parágrafo Segundo: Los vehículos destinados a garantizar la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor colectivo bajo esquemas operativos de complementariedad o integración estarán dotados de control tecnológico y estarán exceptuados temporalmente de la aplicación de las reglas de racionalización, durante el período de transición hacia el Sistema Integrado de Transporte Metropolitano – SITME, y hasta tanto esta autoridad cuente con la estructuración técnica, legal, financiera y tecnológica del mencionado sistema. La vigencia de las tarjetas de operación de dichos vehículos será la establecida en la Resolución No. 000191 de 2025.

Parágrafo Tercero: Los vehículos clasificados en el grupo D, que ingresan a la modalidad de Transporte Público Colectivo TPC y cuyo destino sea la operación bajo la alternativa operativa de INTEGRACIÓN, estarán dotados de las herramientas tecnológicas que garanticen la articulación operativa y tarifaria con el Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM, durante el período de transición hacia el Sistema Integrado de Transporte Metropolitano – SITME, y

 ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA <small>BUCARAMANGA - FLORIDABLANCA - GIRÓN - PIEDICUESTA</small>	PROCESO GESTIÓN JURIDICA Y CONTRACTUAL	CODIGO: GJC-FO-002
	RESOLUCION No. 000236 (28 DE AGOSTO DE 2025)	VERSIÓN: 02

hasta tanto esta autoridad cuente con la estructuración técnica, legal, financiera y tecnológica del mencionado sistema. La vigencia de las tarjetas de operación de dichos vehículos será la establecida en la Resolución No. 000191 de 2025.

ARTÍCULO CUARTO. El procedimiento para llevar a cabo la racionalización de capacidad transportadora en el servicio público de transporte terrestre automotor colectivo será el siguiente:

Una vez radicado el trámite de expedición de certificado de capacidad transportadora, corresponde a la Subdirección de Transporte metropolitana a verificar la disponibilidad de capacidad transportadora de la empresa solicitante, debiendo aplicar las equivalencias señaladas en el artículo tercero del presente acto administrativo.

Una vez verificado, la Subdirección de Transporte emitirá el certificado de capacidad transportadora, con la observación de si trata de racionalización o de vehículo que se destinará a la operación de rutas complementadas o integradas al SITM.

ARTÍCULO QUINTO: SEÑALAR que el ingreso de vehículos del Grupo D contribuirá a los procesos de reposición y renovación del parque automotor actualmente en operación, promoviendo mejoras en la prestación del servicio básico de transporte y de continuidad de implementación preliminar del SITME y el cumplimiento de estándares mínimos de calidad.

ARTÍCULO SEXTO: La presente Resolución rige a partir de su publicación.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dada en Bucaramanga, a los veintiocho (28) días del mes de agosto de 2025


JOHN MANUEL DELGADO NIVIA
Director

Proyectó: Nelly Patricia Marín Rodríguez - Prof. Univ. Área Jurídica STM AMB
Jaime Aldemar Díaz Sarmiento - Prof. Univ. Área Técnica STM AMB
Revisó: Ruth Yaneth Cordero Villamizar- Prof. Univ. Secretaria General AMB
Luis Carlos Quintero Peña- Abogado Externo STM Cto. 483-2025
Aprobó: Gerson Vega Vargas- Secretario General AMB
Nelly Patricia Marin Rodriguez - Subdirectora de Transporte (E)