



**ARM**  
Agencia Regional de Movilidad

**Resolución “*Por la cual se establecen las condiciones para el ejercicio formal y gradual de la autoridad de transporte por parte de la Agencia Regional de Movilidad en relación con el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo Metropolitano de Pasajeros en la ruta con origen-destino Soacha-Bogotá y viceversa*”**

**Documento Técnico de Soporte**

**Región Metropolitana Bogotá - Cundinamarca  
Agencia Regional de Movilidad**

**Abril de 2025**



**ARM**  
Agencia Regional de Movilidad



## 1. Introducción

La presente resolución marca un hito en la transformación del esquema de gestión del transporte público en el corredor Soacha – Bogotá y viceversa, al formalizar el inicio del ejercicio de la autoridad de transporte por parte de la Agencia Regional de Movilidad (ARM), como entidad adscrita a la Región Metropolitana Bogotá – Cundinamarca. Este paso responde al proceso de organización institucional previsto en la Ley 2199 de 2022 y se enmarca en el principio de gradualidad consagrado en dicha norma, atendiendo al fortalecimiento progresivo de las capacidades técnicas, jurídicas, administrativas y financieras de la ARM.

Desde inicios del año 2000, las condiciones de operación del servicio público de transporte de pasajeros entre el Distrito Capital y el municipio de Soacha han sido definidas mediante convenios interadministrativos, celebrados entre entidades del orden nacional y territorial. Estas decisiones, si bien respondieron a una necesidad urgente de articulación operativa, se dieron en ausencia de una autoridad regional unificada con competencias legales y técnicas para asumir el control, vigilancia y planeación del servicio de transporte en este corredor. La conurbación e interdependencia funcional entre Bogotá y Soacha, el incremento sostenido de los flujos de viaje, así como la coexistencia de múltiples modalidades de transporte (urbano, intermunicipal, colectivo), hacían imperiosa la adopción de un modelo integrado de gobernanza.

Con la entrada en vigencia del Convenio Interadministrativo No. 2023-2744 y su modificación mediante el Modificadorio No. 1 de 2024, se estableció una hoja de ruta técnica e institucional para definir las condiciones definitivas de operación del corredor. Este proceso incluyó la incorporación de la Región Metropolitana como actor responsable de estructurar un estudio técnico riguroso que permitiera consolidar las decisiones de política pública en materia de rutas, flota, tarifas, programación y regulación del servicio, bajo un enfoque regional e intermodal.

El ingreso formal del municipio de Soacha a la Región Metropolitana —conforme a lo dispuesto en el Acuerdo Regional 02 del 2024 — habilitó legalmente a la ARM como autoridad única de transporte para el corredor, respecto de las modalidades a su cargo. Así, mediante el Acuerdo de Junta Directiva 08 del 31 de diciembre de 2024, se dispuso la aplicación transitoria del Convenio 2023-2744 hasta tanto se adopten





**ARM**  
Agencia Regional de Movilidad

nuevas condiciones de operación, garantizando la continuidad del servicio y la seguridad jurídica para operadores y usuarios.

El presente Documento Técnico de Soporte desarrolla el contexto normativo, técnico e institucional que justifica la expedición del acto administrativo por medio del cual la ARM asume de manera formal y gradual la autoridad de transporte para el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo Metropolitano de Pasajeros en la ruta Bogotá – Soacha y viceversa. A través de este documento, se detallan los antecedentes de operación, el marco legal aplicable, la caracterización de la oferta y la demanda del servicio, así como las acciones adelantadas por la ARM para recibir las competencias que anteriormente ejercía el Ministerio de Transporte, así como las gestiones realizadas para asumir los trámites y servicios derivados de la autoridad de transporte.

Este tránsito institucional no solo constituye un avance en la consolidación de la región metropolitana como esquema asociativo territorial innovador, sino que también representa un compromiso con la mejora en la calidad del servicio, la planificación con base en evidencia técnica y la protección efectiva de los derechos de los usuarios quienes son la prioridad del sector.



**ARM**  
Agencia Regional de Movilidad



## 2. Antecedentes de operación

En consideración a las particularidades geográficas e interacciones socioeconómicas entre el Distrito Capital y el municipio de Soacha, desde el año 2000, las condiciones de prestación del servicio de transporte público de pasajeros, han sido establecidas a través de diferentes convenios interadministrativos, cada uno de ellos con sus propias reglas.

De esta manera, los diferentes convenios interadministrativos firmados entre la Alcaldía de Bogotá, el municipio de Soacha, la Gobernación de Cundinamarca y el Ministerio de Transporte y, recientemente, entre el citado municipio, la mencionada cartera ministerial y la Agencia Regional de Movilidad, han definido, cada uno con sus particularidades, diferentes reglas y condiciones de operación del servicio de transporte público de pasajeros en el corredor Soacha – Bogotá y viceversa, entre ellas, algunas relacionadas con el transporte público de radio de acción urbano de Soacha y de radio de acción nacional (ver Tabla 1).

En relación con este último punto, con base en los convenios interadministrativos referidos se ha establecido la flota habilitada para operar en el corredor, la suspensión del ingreso por incremento a este parque automotor, los recorridos de la ruta Soacha-Bogotá al interior de la capital, así como los puntos de parada. Igualmente se han abordado los aspectos tarifarios de estos servicios, así como las facultades de las autoridades de transporte para definir las condiciones para la reposición del parque automotor. Aspectos que se han fundamentado, principalmente en que las dinámicas y conurbación entre el municipio de Soacha y el Distrito Capital hacen de estos viajes frecuentes en vez de ocasionales.

Asimismo, el convenio suscrito en 2013 contemplaba el recorte gradual, por etapas, de los recorridos autorizados dentro de Bogotá con ocasión de la entrada en funcionamiento de la Fase I de Transmilenio en el municipio de Soacha, así como la implementación del Sistema Integrado de Transporte Público en el Distrito Capital.

El más reciente de los citados convenios fue suscrito el 7 de noviembre de 2023, bajo el N° 2023-2744, por la Agencia Regional de Movilidad, el municipio de Soacha y el





**ARM**  
Agencia Regional de Movilidad

Ministerio de Transporte con el objeto de *“Definir las condiciones de operación del transporte público de pasajeros del corredor de Soacha - Bogotá D.C. y viceversa”*.

Particularmente, se resalta que este convenio fue celebrado con el propósito de acordar las condiciones para garantizar una adecuada gestión institucional que permitiera la prestación del servicio público de transporte en el corredor Soacha-Bogotá y viceversa en tanto, para esa fecha, el municipio de Soacha aún no se encontraba asociado a la Región Metropolitana.

En relación con el mencionado convenio, se precisa que su cláusula tercera estableció como plazo inicial de ejecución y vigencia cinco (5) meses contados a partir de su suscripción, la cual se efectuó el 7 de noviembre de 2023. Adicionalmente, su cláusula sexta *“HOJA DE RUTA PARA LA OPERACIÓN DEL CORREDOR”*, dispuso que, dentro del plazo de ejecución, las partes acordarían las condiciones de operación definitivas para la operación del corredor considerando los parámetros allí señalados.

Durante la ejecución inicial de cinco (5) meses de convenio, se realizaron cuatro (4) reuniones los días 21 de diciembre de 2023 y 30 de enero, 19 de marzo y 2 de abril del 2024, en las que se analizó la hoja de ruta y se estableció la necesidad de realizar un estudio técnico que permita conocer la situación actual del corredor Soacha-Bogotá y viceversa para definir las condiciones definitivas de prestación del servicio, con el diseño de las posibles alternativas.

De acuerdo con lo anterior, en reunión del 19 de marzo de 2024, entre la ARM, el Ministerio de Transporte y el municipio de Soacha, con la participación como invitados de la RMBC y la Secretaría de Movilidad de Cundinamarca, y en cumplimiento de lo establecido en la Cláusula Sexta del Convenio, se acordó realizar un estudio técnico que permitiera definir las condiciones de operación definitivas del corredor, el cual sería adelantado por la RMBC directamente o en cabeza de la ARM.

Posteriormente, en sesión del 2 de abril de 2024, el Comité de Supervisión del convenio acordó: (i) proponer a las partes su prórroga por doce (12) meses; (ii) modificarlo incluyendo a la RMBC quien, en la misma sesión, aceptó esta participación con la finalidad única y exclusiva de cumplir con las obligaciones y actividades mencionadas en dicha modificación; y, (iii) definir el alcance del Anexo Técnico con el propósito de dar cumplimiento a la cláusula sexta referida, abarcando



**ARM**  
Agencia Regional de Movilidad



para este fin el análisis de las condiciones de oferta y demanda entre Bogotá - Soacha y viceversa.

En ese contexto, el 3 de abril de 2024 se suscribió Modificadorio N°1 al Convenio de 2023-2744, incorporando a la Región Metropolitana Bogotá Cundinamarca y prorrogando doce (12) meses el plazo de ejecución y vigencia del Convenio 2023-2744, esto es, hasta el 6 de abril de 2025. Específicamente, de acuerdo con la cláusula primera del citado modificadorio, la incorporación de la RMBC al convenio se realizó, única y exclusivamente, para que cumpliera con las obligaciones y actividades mencionadas en su cláusula tercera, así como las contenidas en las cláusulas décimo primera, décimo segunda, décimo quinta, décimo octava, décimo novena y vigésima del convenio inicialmente suscrito.

De acuerdo con lo anterior, la cláusula tercera del modificadorio señalado dispuso que la Región Metropolitana directamente o a través de la ARM adelantarían el proceso contractual para contar con el estudio que defina las condiciones de operación de transporte público de pasajeros en el corredor Soacha-Bogotá y viceversa, bajo el cumplimiento de los parámetros consagrados en la cláusula sexta del convenio inicialmente suscrito.

Para el efecto, fue creado un Comité de Seguimiento del estudio técnico integrado por la ARM, el municipio de Soacha y el Ministerio de Transporte con el fin de definir las condiciones de operación del transporte público de pasajeros en el corredor Bogotá-Soacha y viceversa. En ese orden, mediante comunicaciones electrónicas, cada parte integrante del comité designó sus representantes y, adicionalmente, se invitó a este espacio a la Secretaría de Movilidad de Cundinamarca por su participación en la estructuración y desarrollo de proyectos de transporte público en el municipio de Soacha.

En virtud de lo anterior, la RMBC, a través de su director remitió a los designados por las entidades integrantes del Comité de Seguimiento el alcance técnico del estudio al que se ha hecho referencia; lo anterior, con el propósito de contar con su visto bueno e iniciar formalmente los trámites necesarios para el correspondiente proceso contractual destinado al desarrollo del citado estudio.

Atendidas las observaciones y solicitudes de ajuste al alcance técnico del estudio formuladas y requeridas por los designados del Comité de Seguimiento, se logró





**ARM**  
Agencia Regional de Movilidad

contar con su aprobación definitiva, mediante correos electrónicos de las siguientes fechas: el 19 de julio de 2024, por parte del Ministerio de Transporte, la Secretaría de Movilidad de Cundinamarca y la Agencia Regional de Movilidad en transitoriedad, y el 20 de julio de 2024, por parte del Municipio de Soacha.

De esta manera, agotados los correspondientes trámites de la fase precontractual, se suscribió el Contrato Interadministrativo RM-CD 088 del 8 de octubre de 2024 entre la RMBC, el municipio de Soacha y la Financiera de Desarrollo Nacional S.A., esta última quien, en su calidad de contratista, ejecuta el siguiente objeto contractual: *“Formular el Plan de Movilidad Sostenible y Segura de Soacha y diseñar las condiciones de operación del transporte público de pasajeros en el corredor Soacha-Bogotá-Soacha”*. A la fecha, el citado contrato se encuentra en ejecución y sus resultados serán determinantes para definir las condiciones técnicas, financieras, institucionales y jurídicas para la prestación del servicio en el referido corredor, como más adelante se detallará.

Ahora bien, es preciso mencionar que a través del Acuerdo Regional 02 del 28 de mayo de 2024, el Consejo Regional de la Región Metropolitana admitió el ingreso del municipio de Soacha a esta entidad, de conformidad con lo establecido en el artículo 7 de la Ley 2199 de 2022, en relación con los hechos metropolitanos identificados y declarados por el Consejo Regional y en cuyo ámbito geográfico se ubica el municipio;<sup>1</sup> lo anterior, teniendo en cuenta que el 7 de mayo de 2024, fue sancionado y publicado el Acuerdo 7 de 2024, mediante el cual el Concejo Municipal de Soacha autorizó el ingreso de este municipio a la Región Metropolitana y se cumplieron con los demás requisitos y procedimientos establecidos en la ley y estatutos para la asociación de esta entidad territorial.

En tal virtud, la Agencia Regional de Movilidad se convirtió en la única autoridad de transporte en el corredor Soacha-Bogotá y viceversa en relación con las modalidades a su cargo, razón por la cual mediante el Acuerdo de Junta Directiva 8 del 31 de diciembre de 2024 se establecieron las condiciones que permitan garantizar la

---

<sup>1</sup> Al respecto, por medio de los Acuerdos Regionales 06 de 2022 y 08 del 2023, el Consejo Regional de la Región Metropolitana, respectivamente, identificó y declaró tres (3) hechos metropolitanos en el área temática de movilidad, dentro de estos, la *“Gestión integral del sistema regional de transporte público de pasajeros”*. Este y los demás hechos metropolitanos identificados y declarados explican las principales problemáticas e interdependencias funcionales en la materia entre Bogotá y 17 municipios de Cundinamarca, entre los cuales se encuentra el municipio de Soacha.



**ARM**  
Agencia Regional de Movilidad



continuidad de la prestación del servicio de transporte en el mencionado corredor, en el marco de la etapa de gradualidad contemplada legalmente para la asunción de la citada autoridad. En ese orden, el artículo 1 del referido acuerdo dispuso:

***“(…) Medidas transitorias de operación del corredor Soacha - Bogotá y viceversa. Para garantizar la prestación del servicio de transporte de pasajeros a nivel regional entre el Distrito Capital y el municipio de Soacha, bajo el principio de gradualidad establecido en el numeral 6 del artículo 5 de la Ley 2199 de 2022, las modalidades y servicios de transporte público de pasajeros del corredor Soacha – Bogotá y viceversa continuarán operando bajo las condiciones establecidas en el Convenio 2023-2744 del 7 de noviembre de 2023, su Anexo No. 1 y demás documentos que lo integran, independiente de su terminación o no, hasta que la Agencia Regional de Movilidad adopte las decisiones para iniciar formalmente el ejercicio de la autoridad regional de transporte en las modalidades y servicios de su competencia que modifiquen dichas condiciones de operación”*** (Negrilla original y subrayado fuera de texto).

Así las cosas, las reglas vigentes para la prestación del servicio público de transporte en el corredor Bogotá-Soacha, son las señaladas en el Convenio 2023-2744 según lo dispuesto en el mencionado acuerdo, por decisión de la Junta Directiva de la Agencia Regional de Movilidad, máximo órgano de dirección y administración de la entidad, así como de las autoridades de transporte que concurren en esta instancia de Bogotá y de Soacha, particularmente, en consideración a lo señalado en el artículo 11 de la Ley 105 de 1993.

Efectuado el anterior contexto, es preciso señalar que, como más adelante se detallará, si bien en virtud de la asociación del municipio de Soacha a la Región Metropolitana, la Agencia Regional de Movilidad se convirtió en la autoridad de transporte del corredor Soacha-Bogotá y viceversa frente a las modalidades a su cargo, lo cual derivó en la adopción de las medidas que fueron referidas, lo cierto que es que el ejercicio integral y formal de la competencia requiere de la adquisición progresiva de capacidades por parte de la entidad.

De esta manera, con la adopción de la resolución que sustenta este documento, se establece el inicio formal y gradual del ejercicio de la autoridad de transporte considerando los avances logrados por la Agencia, a la fecha, para contar con los recursos técnicos, humanos y financieros, así como la necesidad de adoptar





**ARM**  
Agencia Regional de Movilidad

decisiones necesarias que garanticen la continuidad del servicio público de transporte, así como la generación de seguridad y certeza jurídica para los diferentes actores de este servicio (empresas, propietarios y conductores) y de los usuarios quienes son prioridad en el sector.

En todo caso, el ejercicio formal de la autoridad de transporte por parte de la Agencia Regional de Movilidad continuará siendo guiado por el principio de gradualidad; por ello, el acto administrativo propuesto mantiene algunos esquemas progresivos para la adaptación de la prestación del servicio a nuevas reglas y procedimientos, así como herramientas de coordinación y colaboración, especialmente, con las autoridades como el Ministerio de Transporte.

BORRADOR



**ARM**  
Agencia Regional de Movilidad



Tabla 1 Síntesis de condiciones de operación del servicio de transporte público urbano e interurbano en los convenios interadministrativos entre Bogotá y Soacha sobre la operación del transporte público en el corredor Soacha – Bogotá y viceversa

	2000	2013	2023
<b>Flota autorizada</b>	<p><b>3487 vehículos</b> (1836 intermunicipal y 1651 urbano) - Anexo</p> <p><b>25 empresas</b></p> <p><b>Congela el parque</b> y define cupo global (anexos)</p> <p>Comité podía recomendar el parque requerido</p> <p>En Bogotá solo dejar pasajeros (sentido SB) y recoger pasajeros (sentido BS)</p> <p><b>Pintados de rosado</b> en el frente y con número de registro</p>	<p><b>2173 vehículos</b> (1201 intermunicipal y 972 urbano) - Anexos 2 y 3</p> <p><b>25 empresas</b></p> <p>Se <b>suspende el ingreso</b> de vehículos <b>por incremento</b></p> <p>Cumplir el <b>reglamento de operación</b> (anexo 4)</p> <p>Reposición ajustada a la Resolución 376 de 2013 Ministerio y Decreto 046 de 2013 expedido por la Alcaldía de Soacha</p> <p><b>No</b> serán objeto de <b>reposición los vehículos</b> que fueron <b>desintegrados físicamente y repuestos</b> por vehículos <b>articulados</b> para el sistema TM</p>	<p><b>1828 vehículos</b> (anexo 1)</p> <p><b>25 empresas</b></p> <p>Ministerio podrá autorizar la <b>reposición o renovación de flota intermunicipal</b> (aplicando reglas de racionalización).</p> <p><b>Suspende la reposición o renovación de flota del colectivo urbano</b> de Soacha (del corredor) hasta definir las condiciones técnicas.</p> <p>Ministerio y Soacha tomarán <b>medidas para garantizar la continuidad del servicio del parque automotor que cumpla su vida útil</b> (plazo del convenio, previa verificación de sus condiciones técnico-mecánicas.)</p>
<b>Rutas/ Recorridos</b>	Autorizadas por el comité	SDM define etapas graduales para modificación de recorridos en Bogotá (SITP y TM)	<b>La SDM y Soacha</b> continúan definiendo autónoma e independientemente:
<b>Paraderos</b>	Definidos por STT (dejar y recoger pasajeros)	Autorizados por SDM (diferentes a los del SITP)	<ul style="list-style-type: none"><li>• puntos de <b>parada</b></li><li>• <b>recorridos urbanos</b> en su jurisdicción</li></ul>
<b>Tarifa</b>	Reguladas por la STT y adoptadas por Soacha	Fijadas por la autoridad competente	
<b>Otros</b>		<b>Reporte de vehículos repuestos y desintegrados</b> a SDM (actualizar listado de vehículos)	Las partes acordarán las condiciones de operación definidas para el corredor, considerando tiempos y responsables
		Permitía definir nuevas condiciones de operación	





**ARM**  
Agencia Regional de Movilidad

	2000	2013	2023
		Explorar mecanismos <b>para viabilidad</b> de que el municipio fuera <b>zona del SITP</b>	Se mantienen las autoridades de transporte para cada modo

Fuente: Elaboración propia a partir de convenios interadministrativos año 2000, 1100100-004-2013 y 2023-2744

BORRADOR



**ARM**  
Agencia Regional de Movilidad



### 3. Marco normativo aplicable

El Título XII de la Constitución Política de Colombia “*Del Régimen Económico y de la Hacienda Pública*” consagra el doble rol que detenta el Estado, en el marco de una Economía Social de Mercado,<sup>2</sup> el cual, por un lado, debe respetar la actividad económica y la iniciativa privada regidas por el principio de libertad y determinadas por los límites del bien común y la función social de la empresa (art. 333) y, por otra parte, dirigir la economía e intervenir en ella por mandato de la ley, entre otros, en los servicios públicos con el fin de racionalizar la economía y lograr el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes (art. 334).

De acuerdo con lo anterior, el artículo 365 de la Constitución prescribe que los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado, los cuales estarán sometidos al régimen jurídico fijado por la ley y podrán ser prestados de manera directa o indirecta por este, por comunidades organizadas o por particulares; no obstante, el citado artículo indicó que, en todo caso, el Estado conservará la regulación, el control y la vigilancia de los mencionados servicios.

En línea con las señaladas disposiciones constitucionales y en ejercicio de la atribución establecida en el numeral 23 del artículo 150 de la Constitución<sup>3</sup>, el Congreso de la República expidió las Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996 que determinaron el carácter de servicio público esencial al transporte, el cual, en todo caso, continuará bajo la regulación del Estado, quien ejercerá el control y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación en condiciones de libertad de acceso, calidad, comodidad, oportunidad y seguridad.

Particularmente, se destaca que las citadas leyes consagran diferentes principios fundamentales y del transporte público<sup>4</sup> que deben guiar el actuar de las diferentes

---

<sup>2</sup> Cfr. Corte Constitucional. Sentencia C-228 de 2010.

<sup>3</sup> “(...) Corresponde al Congreso hacer las leyes. Por medio de ellas ejerce las siguientes funciones: (...) 23. Expedir las leyes que regirán el ejercicio de las funciones públicas y **la prestación de los servicios públicos**”. (Negrilla fuera de texto).

<sup>4</sup> Específicamente, los artículos 2 y 3 de la Ley 105 de 1993 y 2, 3, 5 y 8 de la Ley 336 de 1996.





autoridades reguladoras y supervisoras de la prestación de este servicio; así, entre otros, encontramos los siguientes:

- a. La intervención del Estado;
- b. El carácter de servicio público de esta actividad;
- c. La integración del transporte como elemento básico de la unidad nacional y el desarrollo del territorio colombiano;
- d. La seguridad, especialmente la relacionada con la protección de los usuarios, la cual constituye una prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte;
- e. El acceso, que implica que el usuario pueda informarse y transportarse a través del medio o modo que escoja en óptimas condiciones y que las autoridades diseñen y ejecuten políticas que fomenten el uso de medios de transporte y su racionalización;
- f. La colaboración entre las diferentes entidades bajo criterios de coordinación, planeación, descentralización y participación;
- g. La libertad de empresa;
- h. La selección objetiva como regla general para la prestación del servicio, la cual estará sujeta a la expedición de un permiso o contrato de concesión u operación por parte de la autoridad competente;
- i. La prelación del interés general sobre el particular.

Ahora bien, el artículo 5 de la mencionada Ley 336 de 1996 dispuso que la prestación del servicio público de transporte se efectuará de conformidad con los derechos y obligaciones que señale el reglamento para cada modo; así mismo, el artículo 6 *ibidem* definió la actividad transportadora como el “(...) 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”.

En relación con lo anterior, de acuerdo con lo consagrado en el artículo 1 de la citada ley, son modos de transporte público el aéreo, marítimo, fluvial, férreo, masivo y terrestre. A su vez, dentro del modo de transporte terrestre, existen diversas





modalidades que buscan atender las diferentes necesidades que pueden presentarse en la movilización de personas y cosas, de tal forma que para cada una de ellas existen una serie de reglas y procedimientos que determinan las condiciones para su operación.

Así las cosas, dentro del modo de transporte terrestre, el Gobierno nacional expidió los Decretos 170 y 171 de 2001, a través de los cuales, respectivamente, reglamentó la habilitación de las empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo Metropolitano, Distrital y Municipal de Pasajeros y de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera,<sup>5</sup> así como la prestación por parte de estas de un servicio eficiente, seguro, oportuno y económico.

En todo caso, se resalta que mediante el Decreto 1079 de 2015 se expidió el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte con la finalidad de compilar y racionalizar las normas de carácter reglamentario que rigen este sector, entre las cuales, se incluyeron las contenidas en los referidos Decretos 170 y 171 de 2001 en los Capítulos 1 y 4 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del citado decreto, respectivamente.

De acuerdo con lo anterior, en el citado decreto se establecieron las reglas y procedimientos para la habilitación de las empresas de esas modalidades de transporte y las condiciones para la prestación del servicio de manera eficiente, segura, oportuna y económica, en cumplimiento de los principios rectores del transporte.

En resumen, ejercicio de la autoridad de transporte por parte de la Agencia Regional de Movilidad (ARM) en el corredor Soacha – Bogotá y viceversa frente a las modalidades de su competencia tiene fundamento en un marco normativo de naturaleza constitucional, legal, reglamentaria y estatutaria, que reconoce a la Región Metropolitana Bogotá – Cundinamarca como entidad asociativa con funciones propias en materia de movilidad y faculta a la ARM como su órgano ejecutor en esta materia.

---

<sup>5</sup> En todo caso, se precisa que con anterioridad a la expedición de este decreto se habían adoptado otros decretos que regulaban el servicio público de transporte de pasajeros por carretera y con fundamento en los cuales algunas empresas fueron habilitadas en esta modalidad.





Este marco habilita jurídicamente a la ARM no solo para ejercer competencias regulatorias, administrativas y operativas sobre las modalidades de transporte de su cargo, sino también para adoptar actos administrativos de alcance general que garanticen la continuidad del servicio, la protección de los derechos de los usuarios y la transición ordenada hacia un modelo de gestión regional, conforme al principio de gradualidad.

Así las cosas, además de lo señalado en precedencia, a continuación, se resaltan y precisan las normas principales que constituyen fundamento jurídico del presente acto administrativo:

- **Constitución Política de Colombia:**

Artículo 325, modificado por el Acto Legislativo 02 de 2020, mediante el cual se crea la Región Metropolitana Bogotá – Cundinamarca como entidad administrativa de asociatividad regional con personería jurídica, autonomía y funciones propias en materia de movilidad y transporte, entre otras.

- **Ley 105 de 1993**

- ✓ Artículo 2: Establece la función de planeación, control y regulación del transporte por parte del Estado y faculta a las autoridades metropolitanas, distritales y municipales para ejercer autoridad de transporte.
- ✓ Artículo 3: Define al transporte público como servicio esencial y lo sujeta a principios como acceso, calidad, seguridad, descentralización y coordinación.
- ✓ Artículo 6: Autoriza a las autoridades de transporte del orden territorial para suspender el ingreso de vehículos nuevos al servicio de transporte público, conforme a las necesidades locales.

- **Ley 336 de 1996 – Estatuto Nacional del Transporte**

- ✓ Artículo 2: Prioriza la seguridad de los usuarios en el servicio de transporte.
- ✓ Artículo 4: Determina que el transporte estará sometido a regulación estatal.
- ✓ Artículo 5: Establece que el transporte es un servicio público esencial bajo regulación del Estado.





- ✓ Artículo 8: Establece que las autoridades del sector organizan, vigilan y controlan la actividad transportadora en su jurisdicción.
  - ✓ Artículos 9 y siguientes: Regulan el régimen de habilitación y operación de las empresas prestadoras del servicio de transporte público.
  - ✓ Artículos 16 y 18: Señalan que la prestación del servicio público está sujeta a habilitación, permiso o contrato, y que el permiso es revocable e intransferible.
  - ✓ Artículo 20: Faculta a las autoridades para expedir permisos especiales y transitorios ante alteraciones del servicio o demandas ocasionales.
- **Ley 2199 de 2022** – Régimen especial de la Región Metropolitana Bogotá – Cundinamarca
    - ✓ Artículo 5: Establece el principio de gradualidad para la asunción de competencias.
    - ✓ Artículo 9, párrafo 1: Establece que las competencias se asumirán de forma progresiva en función de la capacidad técnica y financiera.
    - ✓ Artículo 10: Reconoce a la Región Metropolitana competencia para ejercer autoridad regional de transporte.
    - ✓ Artículo 32: Crea la Agencia Regional de Movilidad como entidad adscrita a la Región Metropolitana, encargada de la planeación, gestión y cofinanciación del transporte.
    - ✓ Artículo 33: Asigna funciones a la ARM, entre ellas ejercer autoridad de transporte, otorgar habilitaciones y permisos, definir política tarifaria, regular la prestación del servicio, vigilar y controlar, e imponer sanciones.
  - **Decreto 1079 de 2015** – Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte
    - ✓ Artículo 2.2.1.1.2.1: Define que la autoridad única de transporte en áreas metropolitanas será aquella designada por la ley.
    - ✓ Artículo 2.2.1.1.2.1: Establece que la ARM es autoridad de transporte en la modalidad de transporte colectivo metropolitano.
    - ✓ Artículo 2.2.1.1.3.3: Determina los requisitos para la habilitación de empresas en la modalidad metropolitana.





- ✓ Artículo 2.2.1.1.5.5: Faculta a la autoridad de transporte metropolitana para adoptar medidas con base en estudios técnicos que identifiquen necesidades de movilización.
- **Ley 1437 de 2011** – Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo: Regula los principios y procedimientos aplicables a la expedición de actos administrativos y a la gestión de trámites ante las autoridades.
- **Ley 962 de 2005 y Decreto Ley 19 de 2012:** Normas orientadas a la racionalización de trámites y procedimientos administrativos, aplicables a la gestión de trámites de transporte por parte de la ARM.
- **Acuerdos de la Región Metropolitana Bogotá – Cundinamarca y de la Junta Directiva de la Agencia Regional de Movilidad**

En ejercicio de sus competencias legales y estatutarias, la Junta Directiva de la Agencia Regional de Movilidad y el Consejo Regional de la Región Metropolitana han adoptado los siguientes actos administrativos, que constituyen el soporte del presente acto:

- ✓ **Acuerdos Regionales 06 de 2022 y Acuerdo Regional 08 de 2023:** Mediante los cuales se identificaron y declararon hechos metropolitanos en materia de movilidad, entre ellos la gestión integral del sistema regional de transporte público, incluyendo el corredor Soacha – Bogotá – Soacha.
- ✓ **Acuerdo Regional 07 de 2024:** Por el cual se adoptan los estatutos de la Agencia Regional de Movilidad como entidad estatal del sector descentralizado del orden territorial, definiendo su estructura, autonomía funcional y competencias como autoridad de transporte.
- ✓ **Acuerdo Regional 08 de 2024:** Designación de primera servidora pública de la Agencia Regional de Movilidad como directora ad hoc y asignación de funciones para la puesta en marcha administrativa y coordinación de la información que permita el ejercicio de la autoridad de transporte por parte de esta entidad.
- ✓ **Acuerdo Regional 24 de 2024:** Designación de segunda servidora pública de la Agencia Regional de Movilidad como directora ad hoc y asignación de funciones





para la puesta en marcha administrativa y coordinación de la información que permita el ejercicio de la autoridad de transporte por parte de esta entidad.

- ✓ **Acuerdo de Junta Directiva 01 de 2024:** Termina el plazo de traslado transitorio de las funciones de la Agencia Regional de Movilidad al Sector Movilidad del Distrito Capital.
  - ✓ **Acuerdo de Junta Directiva 08 de 2024:** Establece que las condiciones operativas del transporte público en el corredor Soacha – Bogotá se mantendrán conforme al Convenio Interadministrativo 2023-2744, hasta tanto la ARM adopte nuevas disposiciones con base en estudios técnicos, conforme al principio de gradualidad.
  - ✓ **Acuerdo de Junta Directiva 02 de 2025:** Autoriza a la Directora ad hoc de la ARM para expedir actos administrativos necesarios para ejercer la autoridad de transporte en el corredor Soacha – Bogotá en la modalidad colectiva metropolitana, en cumplimiento de la normativa vigente y de los principios que rigen el funcionamiento de la entidad.
- **Acta de transición del 7 de abril de 2025:** Documento suscrito entre el Ministerio de Transporte y la ARM, mediante el cual se establece el esquema operativo y procedimental para la gestión de trámites y tarjetas de operación durante el período de transición hacia la plena asunción de competencias por parte de la ARM.

## 4. Descripción de la operación

### 4.1 Demanda diaria de viajes

Las dinámicas de ocupación del suelo y localización de actividades y servicios en el territorio, han generado importantes dinámicas de viaje entre Bogotá y el municipio de Soacha. Así, por ejemplo, de acuerdo con la encuesta multipropósito de 2021, el 43,9% de la población ocupada que reside en la cabecera del municipio de Soacha trabaja en otro municipio, de esta población, el 96,4% trabaja en Bogotá. Dichas dinámicas que han registrado un aumento significativo de los viajes diarios para un día típico. Entre 2011 y 2023, el total de viajes originados en Bogotá con destino Soacha crecieron un 85%, pasando de cerca de 132 mil a 244 mil viajes diarios, en tanto que





los viajes con origen el municipio de Soacha con destino Bogotá crecieron un 80% alcanzando en 2023 un total de cerca de 245 mil viajes al día (ver Figura 1).

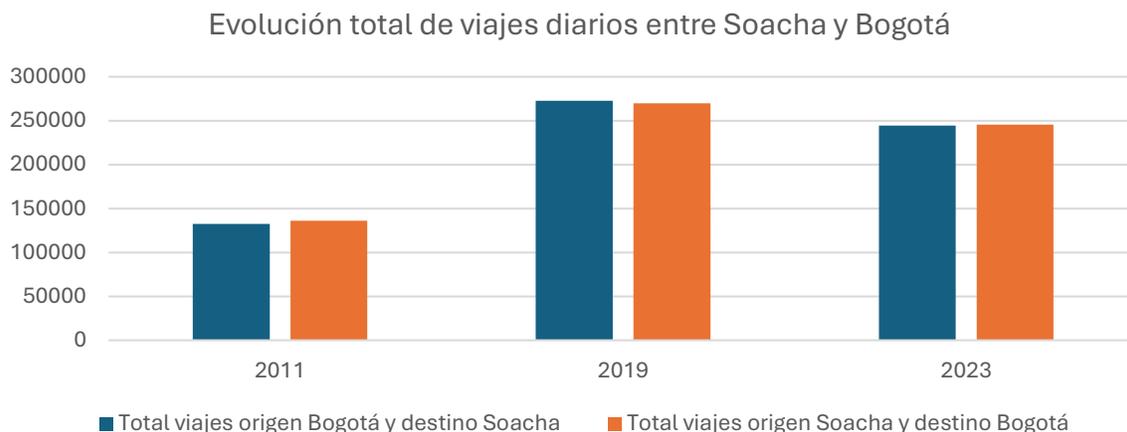


Figura 1 Evolución total de viajes diarios entre Soacha y Bogotá

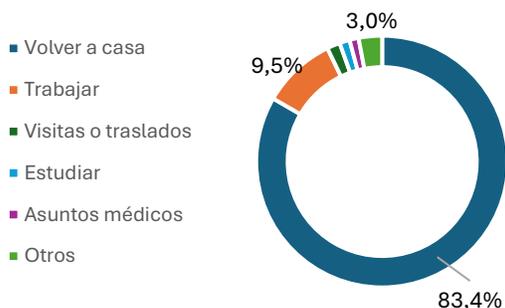
Fuente: Elaboración propia a partir de las Encuestas de Movilidad de Bogotá 2011, 2019 y 2023.

En especial, en el caso de los viajes con origen Bogotá y destino Soacha, en 2023 se realizaron principalmente para volver a casa (83%) y trabajar (9%) y, en cuanto a los viajes originados en Soacha con destino Bogotá, para trabajar (57%), volver a casa (15%) y realizar trámites (7%) o estudiar (7%) (ver Figura 2). En promedio, los viajes en el sentido Bogotá – Soacha tomaron 89 minutos mientras que en el sentido contrario 86 minutos.





Motivo de viaje para viajes originados en Bogotá y con destino Soacha



Motivo de viaje para viajes originados en Soacha con Destino Bogotá

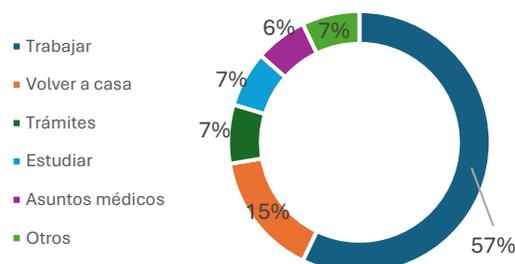


Figura 2 Motivo de viaje

Fuente: Elaboración propia a partir de las Encuestas de Movilidad de Bogotá 2023.

En relación con los modos de viaje empleados para viajar a diario entre el Distrito Capital y el municipio de Soacha, los registros de las encuestas de movilidad muestran que, aunque ha perdido participación, el transporte público es el principal medio de transporte de las personas que se desplazan tanto desde Bogotá hacia Soacha como en el sentido contrario. Este modo de transporte, que agrega tanto los servicios del transporte masivo como del servicio urbano e intermunicipal que cubre los recorridos Bogotá-Soacha, pasó de captar el 66% de los viajes diarios en 2011 al 60% en 2023 en el caso de los viajes originados en Bogotá y con destino Soacha (ver Figura 3); similarmente para los viajes desde Soacha hacia Bogotá, esta cifra pasó del 66% en 2011 a un 61% en 2023 (ver Figura 4).





### Evolución participación modal viajes originados en Bogotá con destino Soacha

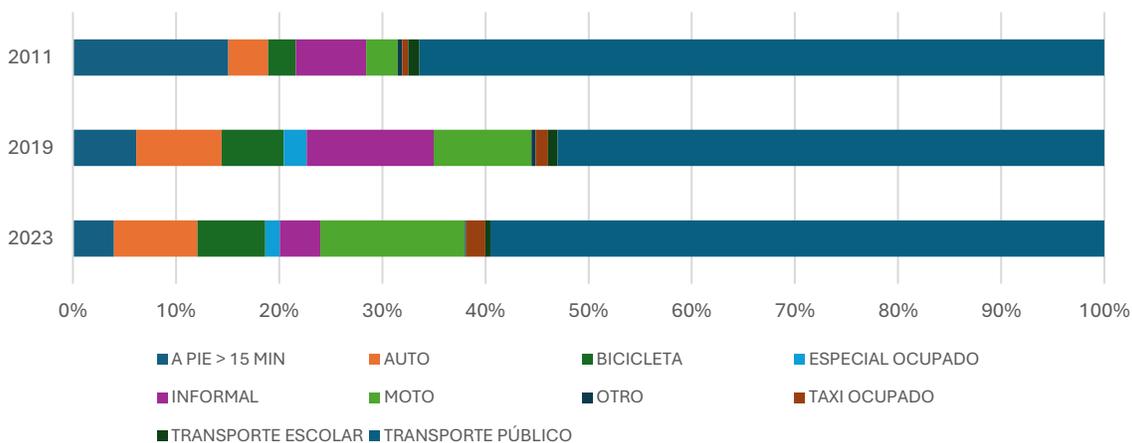


Figura 3 Evolución participación modal viajes originados en Bogotá con destino Soacha

Fuente: Elaboración propia a partir de las Encuestas de Movilidad de Bogotá 2011, 2019 y 2023.

### Evolución participación modal viajes originados en Soacha con destino Bogotá

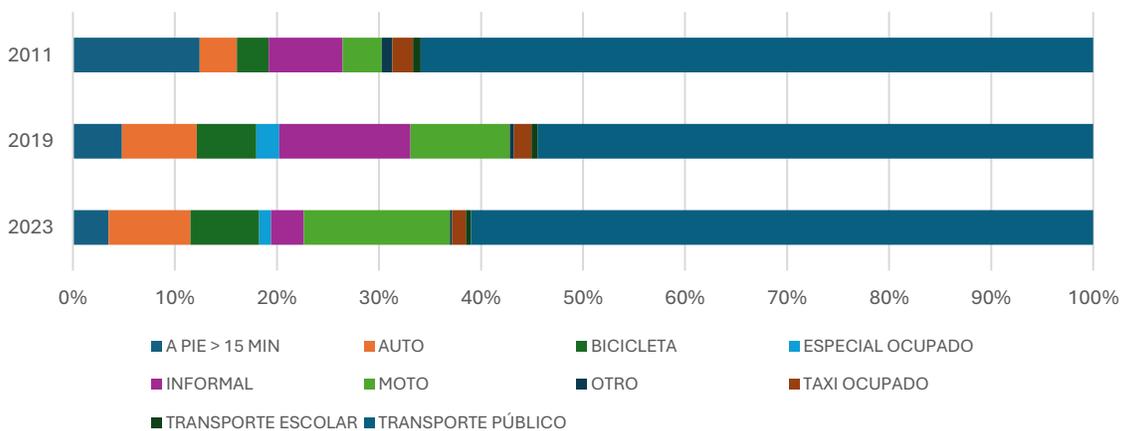


Figura 4 Evolución participación modal viajes originados en Soacha con destino Bogotá

Fuente: Elaboración propia a partir de las Encuestas de Movilidad de Bogotá 2011, 2019 y 2023.





## 4.2 Caracterización de la oferta de transporte público urbano e intermunicipal del corredor Soacha – Bogotá - Soacha

Para la prestación del servicio de transporte público por carretera de radio de acción urbano y radio de acción nacional, de acuerdo con lo contenido en el anexo 1 del convenio No. 2023-2744 revisado en mesas de trabajo sostenidas con el Ministerio de Transporte donde se analizó la información de los vehículos de radio de acción nacional, hay registrados 1697 vehículos.

Dicha flota está vinculada a un total de 22 empresas, 13 de las cuales corresponden a empresas habilitadas por el municipio de Soacha para el servicio urbano, y 15 habilitadas por el Ministerio de Transporte para el servicio de radio de acción nacional. Se destaca que 6 empresas tienen permiso para operar tanto en el radio de acción urbano como nacional. La distribución de la flota del anexo muestra que 4 empresas de radio de acción urbano concentran el 58% de la flota asociada a este radio, es decir 408 vehículos, mientras que, en el caso del radio de acción nacional, 4 empresas aglomeran el 67% de la flota asociada a este radio de acción (669 vehículos) (ver Figura 1).

Parque automotor por empresa y radio de acción

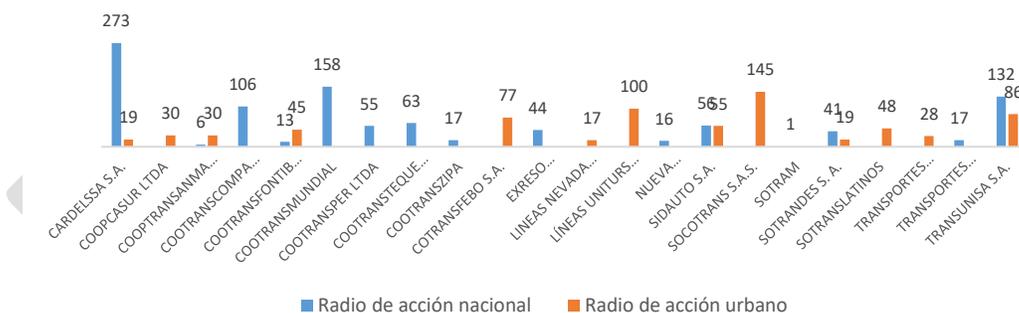


Figura 1 Parque automotor por empresa

Fuente: Elaboración propia a partir del Anexo 1 del convenio No. 2023 – 2744 revisado en mesas de trabajo con el Ministerio de Transporte

Referente a la edad del parque automotor del anexo 1 del convenio No. 2023-2744, revisado en mesas de trabajo sostenidas con el Ministerio de Transporte donde se analizó la información de los vehículos de radio de acción nacional, se observan





diferencias importantes entre la flota del servicio de radio de acción nacional y la del radio de acción urbano. En términos de edad de la flota, medida a partir del año del modelo del automotor, se tiene que de los 998 vehículos de radio de acción nacional el 93% tiene más de 20 años (ver Figura 2). Por su parte, el 72% de los 699 vehículos de radio de acción urbano cuentan con más de 20 años (ver Figura 3).

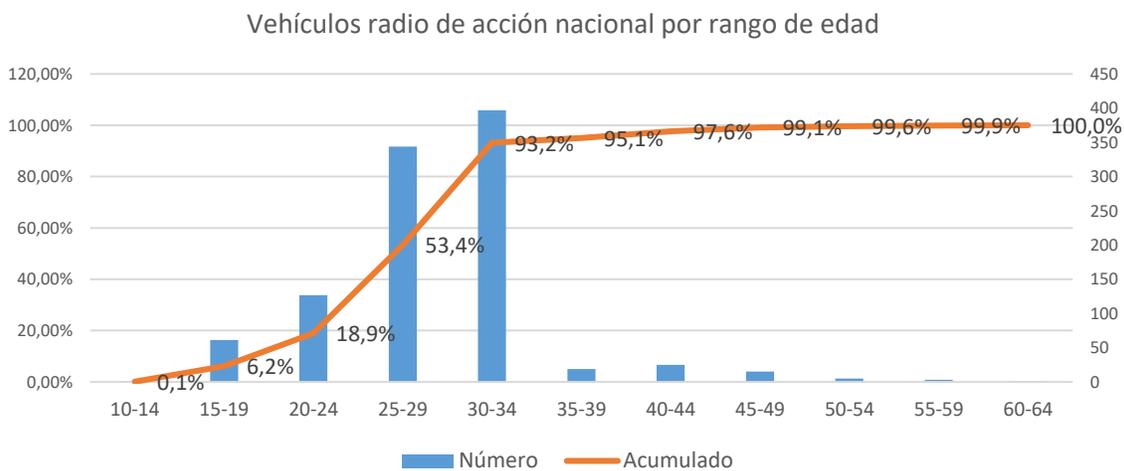


Figura 2 Distribución del parque automotor de radio de acción nacional por rango de edad

Fuente: Elaboración propia a partir del Anexo 1 del convenio No. 2023 – 2744 revisado en mesas de trabajo con el Ministerio de Transporte.

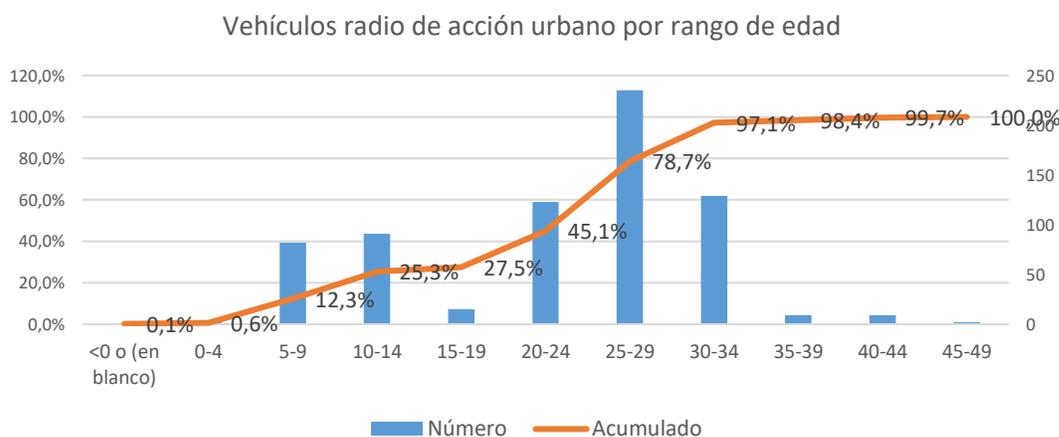


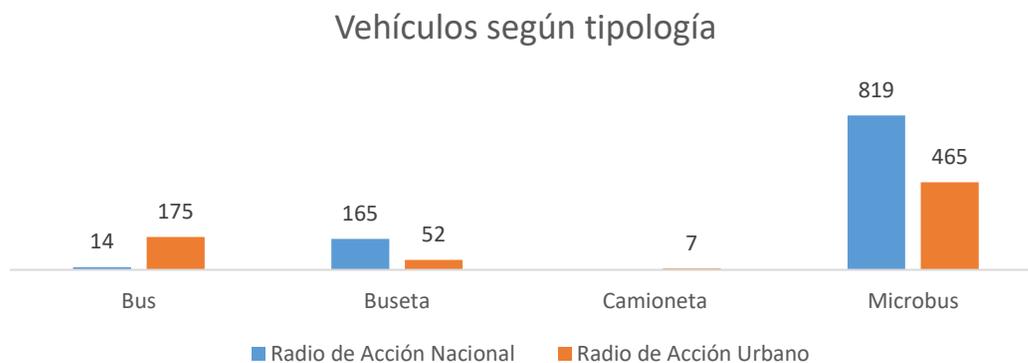
Figura 3 Distribución del parque automotor de radio de acción urbano por rango de edad

Fuente: Elaboración propia a partir del Anexo 1 del convenio No. 2023 – 2744 revisado en mesas de trabajo con el Ministerio de Transporte





Los vehículos incluidos en el anexo 1 del convenio No. 2023-2744 para prestar el servicio en la ruta Soacha-Bogotá y viceversa son de tipología bus, buseta, camioneta y microbús. En particular, el 81% de los vehículos de radio de acción nacional y el 67% de la flota de radio de acción urbana corresponden a Microbuses, siendo esta tipología la más representativa dentro del parque automotor (ver Figura 4).

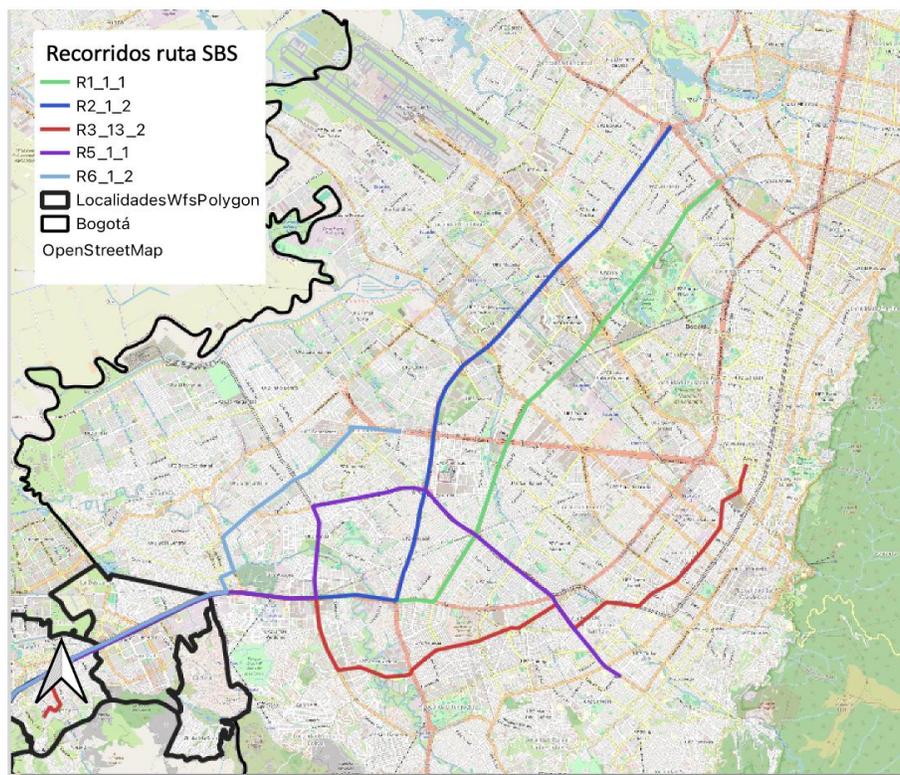


*Figura 4 Distribución de parque automotor según radio de acción y tipología vehicular*

Fuente: Elaboración propia a partir del Anexo 1 del convenio No. 2023 – 2744 revisado en mesas de trabajo con el Ministerio de Transporte

En la actualidad, las empresas habilitadas y los vehículos asociadas a ellas incluidos en el anexo 1 del convenio No. 2023-2744, atienden al interior del Distrito Capital los cinco recorridos que hacen parte de la ruta Soacha – Bogotá – Soacha, recorridos establecidos por la Secretaría Distrital de Movilidad mediante Resolución 003 del 2014 (ver **Error! No se encuentra el origen de la referencia.**). En la jurisdicción de Soacha, estos recorridos sirven la demanda de las diferentes comunas del municipio, generando una diversidad de trazados al interior del municipio que de acuerdo con la norma han de ser autorizados por la autoridad de tránsito respectiva.





*Figura 9 Trazados recorridos ruta Soacha-Bogotá-Soacha al interior del Distrito Capital*

Fuente: Elaboración propia a partir de información suministrada por la Secretaría Distrital de Movilidad

En todo caso, como se refiere en el siguiente capítulo del presente documento, se presentará detalladamente el ejercicio para identificar las empresas de transporte de radio de acción nacional que operan en el corredor, así como los vehículos vinculados a estas, en relación los cuales se ejercerá la autoridad de transporte.



## **5. Descripción de la proceso de coordinación interinstitucional y análisis de información para el ejercicio de la autoridad**

En primer lugar, mediante el Acuerdo Regional 8 del 2024, se designó como directora ad hoc de la Agencia Regional de Movilidad a la Subdirectora de Gestión Corporativa de la Región Metropolitana, con el fin de cumplir las funciones orientadas a permitir la entrada en funcionamiento de la entidad y el ejercicio de la autoridad de transporte en el ámbito geográfico bajo su jurisdicción. De esta manera, mediante el Acuerdo 1 del 14 de agosto de 2024, la Junta Directiva de la Agencia Regional de Movilidad dio por terminado el traslado transitorio de funciones al sector de movilidad del Distrito Capital efectuado a través del Acuerdo de Junta Directiva 4 de 2023.

Posteriormente, por medio del Acuerdo 24 del 11 de diciembre de 2024, el Consejo Regional designó a la Jefe de la Oficina Jurídica de la Región Metropolitana como nueva directora ad hoc para la Agencia Regional de Movilidad, a la cual asignó algunas funciones relacionadas con la puesta en marcha administrativa de la entidad, así como la dirección y coordinación de entrega de la información requerida por las autoridades competentes para que la entidad ejerza la autoridad de transporte en el ámbito geográfico de su jurisdicción.

En desarrollo de lo precedente, desde el 29 de agosto de 2024, fecha en la que tomó posesión la primera directora ad hoc de la Agencia Regional de Movilidad, se empezaron a adelantar las gestiones para la puesta en marcha de esta entidad y la asunción gradual de algunas competencias, especialmente, las asociadas al ejercicio de la autoridad regional de transporte.

De manera previa a detallar las diferentes acciones adelantadas para el ejercicio de la autoridad de transporte por parte de esta entidad, se considera oportuno explicar el contexto institucional de la Agencia Regional de Movilidad que justifica el desarrollo de sus competencias de manera progresiva.





- **Principio de gradualidad en el ejercicio de funciones**

En primer lugar, el artículo 5 de la Ley 2199 de 2022 dispone los principios que rigen el funcionamiento de la Región Metropolitana, entre ellos, la gradualidad, en virtud de la cual, la citada Agencia Regional de Movilidad asumirá sus funciones y competencias teniendo en cuenta sus capacidades técnicas y financieras.

De acuerdo con lo anterior, el párrafo 1 del artículo 9 *ibidem* señala que las competencias que ejercerá la Región Metropolitana se asumirán de manera gradual y progresiva en función de la capacidad técnica y financiera que adquiera conforme a su entrada en funcionamiento y de acuerdo con la asignación de recursos prevista para cada una de ellas.

En relación con lo anterior, el artículo 10 de la Ley 2199 de 2022 prescribe dentro de las funciones que desarrollará la Región Metropolitana en el área temática de movilidad, el ejercicio de la autoridad regional de transporte en el ámbito geográfico de su jurisdicción, en las modalidades que le hayan sido asignadas en la referida ley; no obstante, el artículo 32 *ejusdem* dispone que la competencia de la autoridad de transporte será ejercida a través de la Agencia Regional de Movilidad con lo cual se concluye la aplicación para esta entidad el referido principio de gradualidad.

En ese contexto, no se puede desconocer la importancia de la consolidación administrativa de la entidad para asumir, entre otras funciones, el ejercicio de la autoridad de transporte. Por esta razón, se considera indispensable referir los avances en esta materia que permitirán el fortalecimiento de la institución para la gestión de la autoridad de transporte.

Los estudios y análisis para la puesta en marcha administrativa de la ARM iniciaron con el traslado transitorio de las funciones de esta entidad al Sector Movilidad del Distrito Capital, a través del Acuerdo Regional 07 de 2022, expedido en aplicación del párrafo 2 del artículo 32 de la Ley 2199 de 2022. Durante este periodo transitorio, a través de la Terminal de Transporte S.A., se gestionaron los recursos necesarios para la estructuración del diseño organizacional de la entidad.

En este contexto, la Terminal de Transporte S.A. suscribió el contrato de Consultoría 26 de 2023 con la Financiera de Desarrollo Nacional S.A. para la ejecución del proyecto





**ARM**  
Agencia Regional de Movilidad

de “*Estructuración integral a nivel de prefactibilidad para el diseño, construcción, operación mantenimiento y explotación comercial de los Complejos de Integración Modal - CIM- en la ciudad de Bogotá, que incluye el diseño de estructura transaccional para la descentralización de la operación e infraestructura de transporte de la Terminal de Transporte de Bogotá y el diseño organizacional para la puesta en marcha de la Agencia Regional de Movilidad*” (Negrilla fuera de texto).

Producto de lo anterior, se construyeron por parte del consultor los siguientes documentos, los cuales son esenciales para la puesta en marcha de la ARM: (i) Estatutos de creación; (ii) Reglamento de junta directiva; (iii) Actos administrativos de estructura organizacional, creación de planta de personal y Manual de Funciones y Competencias Laborales; (iv) Definición del régimen salarial y propuesta de costos de planta de personal; (v) Manual de Contratación y, (vi) Código de Buen Gobierno.

No obstante, como ha sido mencionado en precedencia, en la sesión ordinaria del Consejo Regional de la RMBC del 14 de agosto de 2024 se aprobó el Acuerdo Regional 7, por medio del cual se adoptaron los estatutos de la ARM para establecer su organización y funcionamiento. El citado acuerdo estableció en el párrafo transitorio de su artículo 20 que el Consejo Regional designaría a un funcionario de la RMBC como director ad hoc de la ARM, con la finalidad principal de adelantar las acciones necesarias para su entrada en funcionamiento.

En cumplimiento de lo precedente, mediante el Acuerdo Regional 08 de 2024, aprobado el 14 de agosto del presente año por el Consejo Regional de la RMBC, se designó a la primera directora ad hoc de la ARM, quien tomó posesión en la sesión extraordinaria de dicha instancia realizada el 29 de agosto de 2024. A partir de esta designación y considerando la adopción de los estatutos de la ARM, por medio del Acuerdo de la Junta Directiva 1 de 2024 de esa entidad, se formalizó el 14 de agosto de 2024 la terminación del ejercicio de sus funciones transitoriamente por el Sector Movilidad del Distrito Capital, con el objetivo de avanzar en las gestiones para su puesta en marcha y asunción gradual de algunas competencias, especialmente aquellas relacionadas con su rol como autoridad regional de transporte de pasajeros.

De igual forma, con posterioridad con la designación y posesión de la Jefe de la Oficina Jurídica de la RMBC como segunda directora *ad hoc* de la ARM, lo cual se efectuó en



**ARM**  
Agencia Regional de Movilidad



**ARM**  
Agencia Regional de Movilidad

el mes de diciembre de 2024, se inició formalmente un proceso de revisión de las versiones finales de los documentos mencionados, entre ellos, los actos administrativos de estructura organizacional y de creación de planta de personal, tomando en consideración las expectativas y necesidades planteadas por los asociados en diferentes espacios, así como las principales tareas identificadas por asumir por parte de la entidad que, en todo caso, contempla las competencias en materia de movilidad, infraestructura de transporte y coordinación de medidas de tránsito.

En ese contexto, desde la dirección ad hoc de la ARM y, junto con los asociados, se adelantaron diferentes mesas de trabajo con el fin de analizar el diseño de la estructura de la entidad y, en consecuencia, el personal requerido para responder a la totalidad de las competencias que detenta la entidad legal y estatutariamente. Así las cosas, las citadas mesas se han adelantado en las siguientes fechas de la vigencia 2025: 6 y 30 de enero, 27 de febrero, y 13 y 20 de marzo.

El ejercicio adelantado desde la dirección *ad hoc* de la ARM, adicionalmente, tomó en cuenta los productos de la consultoría, así como los insumos ajustados remitidos por la Secretaría Distrital de Movilidad adjuntos al *“Informe de gestión para el proceso de entrega de la Agencia Regional de Movilidad transitoriamente a cargo del Sector Movilidad del Distrito Capital”*.

A la fecha, el proceso de consolidación de los documentos que permitan la definición organizacional del Agencia, así como la provisión del personal requerido para el ejercicio de la autoridad se encuentra en su fase final, en relación con lo cual restaría que la Junta Directiva de la entidad los discuta y apruebe.

Por otra parte, en materia de recursos financieros, el literal i) del artículo 33 de la Ley 2199 de 2022 dispone que es función de la Agencia Regional de Movilidad:

*“Administrar los recursos provenientes del impuesto a vehículos motores que le hayan sido cedidos. En el ámbito geográfico de la movilidad del que trata el artículo 7º, la tarifa del impuesto a vehículos automotores establecida en el artículo 145 de la Ley 488 de 1998, o la ley que le adicione, sustituya o modifique, tendrá 0,2*



**ARM**  
Agencia Regional de Movilidad



**ARM**  
Agencia Regional de Movilidad

*puntos porcentuales adicionales. **El recaudo que se genere por este factor adicional podrá cederse total o parcialmente por parte de las entidades territoriales a la Agencia Regional de Movilidad, o quien haga sus veces***".  
(Negrilla fuera de texto).

De esta manera, el Concejo de Bogotá D.C. y la Asamblea Departamental de Cundinamarca, mediante Acuerdo Distrital 927 del 7 de junio de 2024 y Ordenanza 21 del 12 de diciembre de 2024, respectivamente, autorizaron la cesión y transferencia del 100% de los recursos del factor adicional del impuesto vehicular a la Agencia Regional de Movilidad, los cuales fueron recaudados por el Distrito Capital y el Departamento de Cundinamarca durante las vigencias 2023 y 2024; por este motivo, se proyectan ingresos corrientes factibles para el ejercicio de las diferentes competencias de la entidad.

Así las cosas, a la fecha, en sesión del 4 de abril de 2025 la Junta Directiva de la Agencia Regional de Movilidad aprobó la adición del Presupuesto Anual de Rentas e Ingresos y Gastos e Inversiones de la Agencia Regional de Movilidad de la vigencia fiscal 2025, para su posterior aprobación por el Consejo Regional de la Región Metropolitana Bogotá-Cundinamarca, lo cual se espera que sea realizado en la última semana del mes de abril de 2025; lo anterior, implica un presupuesto para esta entidad en esta vigencia por un valor aproximado de \$244 mil millones de pesos.

Particularmente, se resalta que dentro del Plan de Inversiones para esta vigencia se contemplan iniciativas que aportarán a la consolidación de la entidad como autoridad de transporte, entre ellas, proyectos de para el desarrollo integral del Sistema Regional de Transporte Público de Pasajeros. Bogotá – Cundinamarca y el desarrollo de la Política de Movilidad de la Agencia Regional de Movilidad.

- **Gestiones ante el Ministerio de Transporte**

Precisado lo anterior, para empezar, mediante radicados MT 20244000931511 del 6 de agosto y 20244001122231 del 13 de septiembre de 2024, el Ministerio de Transporte informó las acciones y algunas solicitudes en relación con el proceso de preparación de los expedientes en los que consta la información correspondiente a la habilitación y operación de las empresas autorizadas por esa cartera para prestar el Servicio



**ARM**  
Agencia Regional de Movilidad



**ARM**  
Agencia Regional de Movilidad

Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera en el corredor Bogotá-Soacha y viceversa.

En respuesta a lo anterior, mediante el radicado ARM-CCE-20240916-002 del 16 de septiembre de 2024, reiterado a través del radicado ARM-CCE-20241009-010 del 9 de octubre de ese año, se manifestó a la Dirección de Transporte y Tránsito del Ministerio de Transporte la necesidad de conformar mesas de trabajo conjuntas para analizar y establecer acciones, un cronograma con plazos concretos y responsables que permitieran la adecuada entrega de la información para que esta entidad asumiera la autoridad de transporte en el corredor Bogotá-Soacha y viceversa.

Posteriormente, el Ministerio de Transporte, por medio del radicado 20244001312511 del 22 de octubre de 2024, remitió resumen de la relación de empresas y parque automotor autorizado para prestar el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera en el corredor Soacha – Bogotá y viceversa.

De conformidad con lo precedente, durante los meses de noviembre y diciembre de 2024 se adelantaron cuatro (4) mesas de trabajo, las cuales contaron con la participación de la Agencia Regional de Movilidad, la Dirección de Transporte y Tránsito, la Subdirección de Transporte, la Dirección Territorial Cundinamarca y la Coordinación RUNT del Ministerio de Transporte. En estas mesas, se abordaron las diferentes inquietudes y pasos por seguir para efectuar una transición ordenada y coordinada que permitiera el ejercicio de la autoridad de transporte por parte de esta entidad.

El Ministerio de Transporte, luego de las mesas de trabajo, entregó a la ARM la información referente a los vehículos de transporte de pasajeros por carretera que prestan servicio en el convenio Soacha-Bogotá-Soacha, mediante oficio 20244001558181, fechado el 11 de diciembre de 2024, en el cual informó que los únicos vehículos autorizados en la modalidad de transporte público de pasajeros por carretera en dicho corredor son los que figuran en el Anexo No. 1 del convenio, con un total de 1.129 vehículos registrados; no obstante, en este oficio, se manifestó que:

*“(...) el Ministerio de Transporte en el mes de mayo del presente año realizó la depuración de la información de los vehículos autorizados, evidenciando que, 79 vehículos no disponían de TO o se encontraban desvinculados, cancelados o*



**ARM**  
Agencia Regional de Movilidad



*desintegrados; así como también encontró que 1.050 vehículos disponen de tarjeta de operación; de los cuales 613 vehículos cuentan con tarjeta de operación vigente con fecha de vencimiento posterior al 6 de abril del 2025 y 258 vehículos se les confirió permiso especial y transitorio por medio de la Resolución 20243040023125, para la expedición de las tarjetas de operación, las cuales cuentan con vigencia hasta el 06 de abril del 2025. El restante parque automotor no ha tenido permiso para circular desde noviembre del año 2023*

*En virtud de lo anterior el parque automotor que cuenta con permiso para operar actualmente en el corredor Soacha – Bogotá, a la fecha, es de 871 vehículos”.*

De igual manera, en el citado oficio, se indicó que el parque automotor relacionado en el Anexo 1 encuentran vinculados a quince (15) empresas del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera, en relación con las cuales se remitieron los actos administrativos que asignaron los respectivos servicios de transporte. Estas empresas son:

1. Cooperativa del Sur Transportes S.A. - CARDELSA
2. Cooperativa de Transportadores Compartir
3. Cooperativa de Transportadores de Fontibón
4. Cooperativa de transportadores de Personal LTDA
5. Cooperativa de Transportadores Tequendama
6. Cooperativa Especializada de Transportadores de San Mateo
7. Cooperativa Mundial de Transportadores LTDA
8. Cooperativa Zipaquireña de Transportadores
9. Expreso Sudamericano de Transportadores H 24 SA
10. Nueva Transportadora de Bogotá SA
11. Sociedad Importadora y Distribuidora Automotora SA
12. Sociedad Transportadora de los Andes
13. Sociedad de Transportadores de Madrid
14. Transportes Velosiba S.A.
15. Trans Unisa S.A.

Revisado el citado Anexo 1 y con el fin de ampliar la información de los vehículos reportados en este, el 12 de febrero de 2025 se solicitó a la coordinación del RUNT del





**ARM**  
Agencia Regional de Movilidad

Ministerio de Transporte que se informara la fecha inicial de matrícula, estado de vigencia de la revisión técnico-mecánica (RTM), estado de vigencia del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) y tipo de combustible de dichos vehículos, información que se recibió el 27 de febrero de 2025.

Posteriormente, mediante oficio ARM–CCE-20250312-048 del 12 de marzo de 2025, se solicitó a la citada Coordinación RUNT del Ministerio de Transporte informar las especificaciones técnicas tales como marca, línea y modelo de los vehículos relacionados en el Anexo 1, información que fue allegada el 1 de abril de 2025.

De manera adicional, los días 4 y 8 de abril de 2025 se generaron dos espacios de trabajo con el equipo de la Dirección de Tránsito y Transporte del Ministerio de Transporte en las que se revisaron los datos presentados en el Oficio 20244001558181. Como resultado de estas reuniones, el equipo del Ministerio de Transporte envió a la ARM -mediante correo electrónico- una base de datos con los 1.129 vehículos del Anexo No. 1 del convenio, actualizando el estado de esos vehículos, y su tarjeta de operación. Además, en estos espacios se validó que, de esos 1.129 vehículos, 131 vehículos se encontraban inactivos (desvinculados o desintegrados) o no se les encontró tarjeta de operación.

Finalmente, por medio del radicado MT 20254100168831 del 17 de febrero de 2025, el Ministerio de Transporte informó que *“(...) ha dado cumplimiento total en los compromisos establecidos en las mesas y se encuentra a la espera que la ARM realice las acciones requeridas para que asuma de competencias de transporte sobre el ámbito geográfico Soacha – Bogotá”*.

En todo caso, a continuación, se describe de manera detallada el proceso realizado para desagregar el total de placas registradas en el Anexo 1 del Convenio 2023-2744 en las reglas aplicables para la determinación de plazos de reposición en el marco del proceso de asunción de competencias como autoridad de transporte en el corredor Soacha Bogotá Soacha por parte de la Agencia Regional de Movilidad.

Del total de placas registradas en el Anexo 1 -1828 vehículos-, se identificó que solo para 1129 la autoridad de transporte es el Ministerio de Transporte. En este sentido,



**ARM**  
Agencia Regional de Movilidad



este es el universo de vehículos para los cuales se realizó el análisis de determinación de plazo de reposición en función de su fecha de matrícula. Estas 1129 placas se distribuyen en 17 empresas transportadoras de la siguiente manera:

**Tabla 1. Número de vehículos -cuya autoridad de transporte es el Ministerio de Transporte- por empresa de acuerdo con el Anexo 1 del convenio 2023-2744**

EMPRESA	NO. DE VEHÍCULOS	% DE VEHÍCULOS
AUTOBOY S.A.	23	2,0%
CARDELSSA S.A.	299	26,5%
COOPTRANSANMATEO	7	0,6%
COOTRANSCOMPARTIR	106	9,4%
COOTRANSFONTIBÓN	17	1,5%
COOTRANSMUNDIAL	158	14,0%
COOTRANSPER LTDA	60	5,3%
COOTRANSTEQUENDAMA	86	7,6%
COOTRANSZIPA	18	1,6%
EXRESO SURAMERICANO	56	5,0%
NUEVA TRANSPORTADORA	18	1,6%
SIDAUTO S.A.	59	5,2%
SOTRAM	7	0,6%
SOTRANDES S. A.	49	4,3%
TRANSPORTADORA Y COMERCIAL LA ESTACIÓN LTDA	2	0,2%
TRANSPORTES VELOSIBA S.A.	29	2,6%
TRANSUNISA S.A.	135	12,0%
<b>Total</b>	<b>1129</b>	<b>100,0%</b>

Sin embargo, en el proceso de revisión de este universo de 1129 placas del Anexo 1, cuya Autoridad de Transporte es el Ministerio de Transporte, se identificaron una serie de vehículos cuyo estado en el RUNT se registra como 'DESVINCULADO' o 'DESINTEGRADO', o registros que no disponían de Tarjeta de Operación -de acuerdo con la información recibida del Ministerio de Transporte-. El detalle de estos registros se presenta en la tabla a continuación:





**Tabla 2. Número de vehículos de acuerdo con el estado en el RUNT o de la Tarjeta de Operación, por empresa**

EMPRESA	ESTADO RUNT O DE TARJETA DE OPERACIÓN					Total	% del total de la flota
	Desintegrado	Desvinculado	No aparece	No pertenece	Sin información		
AUTOBOY		23				23	100%
CARROS DEL SUR TRANSPORTES SA		15	11			26	9%
COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES DE FONTIBON		4				4	24%
COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES DE PERSONAL LTDA		5				5	8%
COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES TEQUENDAMA		22	1			23	27%
COOPERATIVA ESPECIALIZADA DE TRANSPORTADORES DE SAN MATEO		1				1	14%
COOPERATIVA ZIPAQUIREÑA DE TRANSPORTADORES			1			1	6%
EXPRESO SURAMERICANO DE TRANSPORTADORES H 24 SA		7	3	1	1	12	21%
NUEVA TRANSPORTADORA DE BOGOTA SA		2				2	11%
SOCIEDAD IMPORTADORA Y DISTRIBUIDORA AUTOMOTORA SA	1	1	1			3	5%
SOCIEDAD TRANSPORTADORA DE LOS ANDES		8				8	16%
SOCIEDAD TRANSPORTES DE MADRID			6			6	86%
TRANSPORTADORA Y COMERCIAL LA ESTACION LTDA		2				2	100%
TRANSPORTES VELOSIBA S.A.		11	1			12	41%
TRANSUNISA S.A.		2	1			3	2%
<b>Total</b>	<b>1</b>	<b>103</b>	<b>25</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>131</b>	<b>12%</b>

En total, se evidenciaron 131 registros en esta condición, con lo cual, el universo de 1129 placas se reduce a 998 vehículos que se clasifican por clase en 14 buses, 165 busetas y 819 microbuses.

Por otra parte, encontró que la edad promedio de esos vehículos es de 28.9 años, siendo la empresa Expreso Suramericano la que cuenta con una flota de mayor edad en promedio, con 42.9 años. Por su parte, la empresa Cootransfontibon cuenta con el parque automotor más joven, con una edad promedio de 20.8 años.





**Tabla 3. Edad promedio de la flota por empresa**

EMPRESA	EDAD PROMEDIO
CARDELSSA S.A.	31.3
COOPTRANSANMATEO	24.8
COOTRANSCOMPARTIR	25.7
COOTRANSFONTIBÓN	20.8
COOTRANSMUNDIAL	26.5
COOTRANSFER LTDA	25.9
COOTRANSTEQUENDAMA	24.8
COOTRANSZIPA	27.8
EXRESO SURAMERICANO	42.9
NUEVA TRANSPORTADORA	36.6
SIDAUTO S.A.	27.9
SOTRAM	32
SOTRANDES S. A.	27.2
TRANSPORTES VELOSIBA S.A.	25.8
TRANSUNISA S.A.	30
<b>Total</b>	<b>28.98</b>

- **Gestiones ante la Superintendencia de Transporte**

En virtud de lo señalado en el literal c) del artículo 33 de la Ley 2199 de 2022 el ejercicio de la autoridad de transporte por parte de la Agencia implica vigilar y controlar la prestación del servicio, investigar e imponer las sanciones por infracciones a las normas de transporte, y las demás acciones requeridas para su desarrollo.

De esta manera, se realizó una reunión inicial el 7 de febrero de 2025 entre esta entidad y la Superintendencia de Transporte, en la cual se expuso la necesidad de generar un espacio para definir un esquema coordinado de entrega de la información que permita a la ARM ejercer la autoridad de transporte en materia de supervisión del servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera del corredor Bogotá-Soacha y viceversa.

Producto de esa reunión se generó como compromiso la realización de una mesa posterior con los equipos técnicos para definir ese esquema de transición de la supervisión del servicio; no obstante, en consideración a que este compromiso no se





materializó, a través del radicado ARM–CCE-20250312-047 del 12 de marzo de 2025 se solicitó a la mencionada Superintendencia la realización de la mesa referida, en relación con la cual no se ha recibido respuesta alguna.

- **Gestión institucional para la atención de trámites**

En atención a la asunción de nuevas competencias por parte de la Agencia Regional de Movilidad (ARM), y considerando su capacidad técnica, administrativa y humana, se emprendieron gestiones orientadas a encontrar soluciones oportunas y eficaces para atender la eventual demanda de usuarios, en especial respecto de los trámites derivados de dicha competencia. En este contexto, se analizaron alternativas de colaboración interinstitucional y de desarrollo o aprovechamiento tecnológico que permitieran garantizar una adecuada prestación del servicio, conforme a los principios de eficiencia, economía y responsabilidad administrativa.

En ese sentido, mediante oficio ARM-CCE-20250218-02, se planteó a la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) la posibilidad de suscribir un convenio interadministrativo con la ARM, con el objeto de *“aunar esfuerzos técnicos, administrativos y jurídicos entre la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) y la Agencia Regional de Movilidad (ARM) con ocasión a los trámites de transporte que se soliciten en el ámbito de Región Cundinamarca”*. Esta iniciativa tuvo en cuenta el alcance del Contrato de Concesión No. 2021–2519, celebrado entre la SDM y el Consorcio Circulemos Digital, mediante el cual se concesionaron servicios administrativos relacionados con registros distritales automotor y no automotor, de conductores, de tarjetas de operación y otros registros de tránsito y transporte. El objetivo de dicha solicitud era determinar si el citado contrato permitiría a la SDM coadyuvar en la atención de los trámites asumidos por la ARM.

Sin embargo, mediante oficio No. 202540002327551 del 6 de marzo de 2025, la Secretaría Distrital de Movilidad comunicó que no era posible suscribir el convenio propuesto, toda vez que, luego de realizar el análisis jurídico y técnico correspondiente, se concluyó que sería necesario modificar el contrato de concesión vigente, lo cual implicaba un trámite complejo para dicha entidad. Por tal motivo, la SDM manifestó la imposibilidad de avanzar en la celebración del convenio interadministrativo con la ARM.





**ARM**  
Agencia Regional de Movilidad

Ante esta respuesta, y continuando con la búsqueda de mecanismos viables para la gestión de trámites, especialmente en lo relativo a la expedición, renovación y cancelación de tarjetas de operación, la ARM adelantó mesas de trabajo con entidades similares. La primera de ellas, se desarrolló con el Área Metropolitana del Valle de Aburrá (AMVA) el día 3 de marzo de 2025, y la segunda con el Área Metropolitana de Barranquilla, el día 11 de marzo de 2025. Estas reuniones tuvieron como finalidad conocer los sistemas de información implementados por dichas entidades y explorar la posibilidad de aunar esfuerzos tecnológicos para que la ARM pudiera contar con un mecanismo idóneo para la gestión de los trámites requeridos.

No obstante, tras el análisis realizado, se concluyó que los sistemas utilizados por ambas entidades no eran viables para su adopción por parte de la ARM. En el caso del AMVA, el sistema funciona como un repositorio de información sin funcionalidades operativas suficientes, y en el caso del Área Metropolitana de Barranquilla, el sistema es operado por un tercero que ostenta los derechos de autor del software, lo cual inviabilizó su acceso o implementación por parte de la ARM.

Paralelamente a estas gestiones, y con el propósito de formalizar los trámites bajo la competencia de la ARM, se solicitó al Departamento Administrativo de la Función Pública (DAFP), mediante radicado externo No. 20252060107582 del 11 de febrero de 2025, la instalación de una mesa de trabajo para la inscripción de dichos trámites en el Sistema Único de Información de Trámites (SUIT). La solicitud fue atendida mediante oficio No. 20255010107811 del 17 de febrero de 2025, indicando que la reunión tendría lugar el 26 de febrero de 2025, lo cual efectivamente ocurrió.

Durante dicha mesa de trabajo, el DAFP informó que no se trataba de una inscripción de nuevos trámites, sino de una adopción de trámites ya existentes en el SUIT, como lo son la expedición, renovación y cancelación de tarjetas de operación, los cuales ya se encontraban registrados en dicho sistema. En atención a esta orientación, y ese mismo día, la ARM solicitó la creación de usuarios para dar inicio al procedimiento correspondiente.

No obstante, a la fecha de elaboración del presente documento, el DAFP no ha dado respuesta a dicha solicitud, pese a que se reiteró la misma mediante oficio externo No. 20252060238622 del 7 de abril de 2025.



**ARM**  
Agencia Regional de Movilidad



**ARM**  
Agencia Regional de Movilidad

Así las cosas, y a pesar de los esfuerzos desplegados por la ARM para implementar una solución autónoma que permitiera la gestión directa de los trámites bajo su competencia, se continuaron adelantando gestiones internas de preparación técnica, jurídica y organizacional para asumir la prestación de dichos servicios de manera directa. No obstante, en atención a los principios de colaboración armónica, continuidad del servicio, eficiencia administrativa y, en particular, al principio de gradualidad que rige el ejercicio de las competencias asignadas a la ARM conforme a la Ley 2199 de 2022, se suscribió el 7 de abril de 2025 el acta de definición del esquema de transición para la gestión de trámites en relación con el servicio público de transporte de pasajeros en el corredor Soacha–Bogotá y viceversa, entre la Directora *ad hoc* de la ARM y la Viceministra de Transporte (E).

En el mencionado instrumento se acordó que el Ministerio de Transporte continuará, de manera temporal y por un período de hasta seis (6) meses, gestionando a través del RUNT los trámites de renovación, duplicado, cancelación y expedición de tarjetas de operación por cambio de empresa o características del vehículo, mientras la ARM culmina la implementación de su solución tecnológica y define las condiciones definitivas para asumir plenamente dichas funciones. Este acuerdo se enmarca en el propósito común de garantizar la seguridad jurídica, la continuidad e integralidad en la prestación del servicio, y la protección de los usuarios, conforme al carácter esencial del servicio público de transporte y a los lineamientos legales y jurisprudenciales que lo regulan.

En todo caso, se destaca que esta entidad, en su condición de autoridad de transporte que será ejercida a partir de la entrada en vigencia del acto que se justifica, adelantará algunos trámites como habilitaciones, desistimiento de prestación del servicio y desvinculaciones de vehículos de mutuo acuerdo y administrativas.

En relación con la gestión de trámites, la entidad identificó preliminarmente, un inventario de aquellos que deberá gestionar; no obstante, esto obedecerá a un proceso gradual que considere las capacidades técnicas, financieras y humanas de la entidad.



**ARM**  
Agencia Regional de Movilidad



<b>Trámite / Procedimiento</b>	<b>Descripción breve</b>	<b>Clasificación</b>	<b>Sustento normativo</b>
Habilitación de empresas de transporte	Autorización legal para prestar el servicio público colectivo metropolitano, sujeta a requisitos técnicos, financieros, jurídicos y operativos.	Trámite administrativo	Ley 336 de 1996, art. 11; Decreto 1079 de 2015, art. 2.2.1.1.3.1
Asignación de rutas y frecuencias (permiso de operación)	Autorización para operar rutas específicas, otorgada por licitación, con duración máxima de 5 años.	Procedimiento administrativo	Decreto 1079 de 2015, arts. 2.2.1.1.5.2 – 2.2.1.1.5.3; Ley 105 de 1993, art. 6
Proceso licitatorio para nuevas rutas	Proceso para adjudicar rutas mediante licitación pública, con evaluación de requisitos técnicos, financieros y operativos.	Procedimiento administrativo	Decreto 1079 de 2015, arts. 2.2.1.1.6.1 a 2.2.1.1.6.3
Expedición y renovación de la Tarjeta de Operación	Documento que autoriza a un vehículo vinculado a una empresa habilitada a prestar el servicio.	Trámite administrativo	Decreto 1079 de 2015, arts. 2.2.1.1.11.1 a 2.2.1.1.11.5
Autorización de convenios de colaboración empresarial	Permite a empresas asociarse temporalmente para mejorar la prestación del servicio.	Trámite administrativo	Decreto 1079 de 2015, art. 2.2.1.1.8.2
Fijación y ajuste de la tarifa del servicio	Determinación del valor que pagan los usuarios, basada en estudios técnicos de costos.	Procedimiento administrativo	Ley 105 de 1993, art. 6; Decreto 1079 de 2015, arts. 2.2.1.1.12.1 – 2.2.1.1.12.3
Inspección, vigilancia y control del servicio	Supervisión del cumplimiento de las condiciones técnicas y operativas del servicio.	Procedimiento administrativo	Ley 336 de 1996, arts. 5 y 9; Decreto 1079 de 2015, art. 2.2.1.1.2.1
Régimen sancionatorio (imposición de sanciones)	Proceso para sancionar a empresas y conductores por infracciones al régimen de transporte.	Procedimiento administrativo sancionador	Ley 336 de 1996, arts. 45 y 46; Decreto 1079 de 2015
Desvinculación de común acuerdo	Desvinculación voluntaria de un vehículo por acuerdo entre la empresa y el propietario.	Trámite administrativo	Decreto 1079 de 2015, art. 2.2.1.1.10.4
Desvinculación administrativa por solicitud del propietario	Desvinculación solicitada por el propietario del vehículo por causales atribuibles a la empresa.	Trámite administrativo	Decreto 1079 de 2015, art. 2.2.1.1.10.5
Desistimiento de servicios	Solicitud de una empresa para dejar de operar total o	Trámite administrativo	Decreto 1079 de 2015, art. 2.2.1.1.8.7





	parcialmente los servicios autorizados.		
--	---	--	--

Respecto de la fijación de una tarifa para los trámites que inicialmente gestione la ARM, se reitera que la ley establece que el ejercicio de las funciones a su cargo será gradual. Esto implica que la ARM podrá asumir progresivamente las competencias y funciones transferidas en función de su capacidad operativa, técnica y financiera. En este contexto, la entidad ha previsto que, durante la etapa inicial de su operación, algunos trámites –como la expedición de tarjetas de operación para el servicio público de transporte metropolitano– se presten de forma gratuita, mientras se realizan los estudios técnicos que justifiquen y sustenten el valor de la tarifa correspondiente.

Así las cosas, es jurídicamente viable ofrecer un trámite gratuito en la etapa inicial, toda vez que esta decisión se encuentra alineada con el principio de legalidad tributaria, siempre que se respete el marco de transición previsto por la Ley 2199 de 2022. Sobre este punto, el artículo 338 de la Constitución exige que toda tarifa que se cobre por un servicio público esté sustentada en un acto normativo previo (ley, ordenanza o acuerdo) que defina el sistema y el método para determinar los costos del servicio. En consecuencia, mientras no exista un estudio técnico de costos que determine el valor de la tarifa, el cobro sería jurídicamente inviable.

En este escenario, la decisión de no cobrar durante la fase inicial no representa una omisión, sino una medida transitoria prudente y conforme a derecho. Por el contrario, cobrar sin sustento técnico vulneraría el principio de legalidad, como lo advierte la Sentencia C-402 de 2010, que declaró inconstitucional el inciso segundo del artículo 78 de la Ley 160 de 1994, norma que autorizaba el cobro de tarifas sin metodología previa.

En términos operativos, la ARM puede prestar inicialmente el servicio de trámite con cargo a su presupuesto mientras se consolidan los estudios técnicos que se exigen normativamente. Una vez definidos los costos reales (recursos humanos, infraestructura, plataformas, atención al usuario, etc.), la Agencia estará en capacidad de proponer y adoptar las tarifas mediante acto administrativo motivado, tal como lo hacen otras áreas metropolitanas según las experiencias revisadas.





Esta medida también se alinea con los principios de gradualidad, equidad y transparencia: se evita imponer un cobro arbitrario, se garantiza acceso a los usuarios en la fase de implementación y se genera confianza institucional mientras se consolida la capacidad operativa y normativa de la entidad. De igual manera, anticipar que el trámite será gratuito inicialmente y que posteriormente se cobrará conforme a estudios, permite una transición clara y previsible para los usuarios y operadores del transporte público.

## **6. Definición de condiciones definitivas de operación del Corredor Soacha – Bogotá y viceversa**

Como fue mencionado al inicio del presente documento, la Alcaldía de Soacha, la Financiera de Desarrollo Nacional (FDN) y la Región Metropolitana suscribieron el Contrato Interadministrativo No. RM-CD-088-2024. Este contrato cuyo plazo de ejecución de trece (13) meses, el cual inició el 31 de octubre de 2024, tiene por objeto *“Formular el Plan de Movilidad Sostenible y Segura de Soacha y diseñar las condiciones de operación del transporte público de pasajeros en el corredor Soacha-Bogotá-Soacha”*. (Subrayado fuera de texto).

En ese contexto, las decisiones definitivas para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en el corredor Soacha-Bogotá en las modalidades de competencia de esta entidad estarán determinadas en gran medida por los resultados establecidos en virtud de los mencionados estudios. Por este motivo, el esquema gradual de ejercicio de la autoridad implicará la toma de decisiones que consideren el desarrollo y alternativas que planteen los estudios, pero mientras ello ocurre, resulta necesario garantizar la continuidad del servicio para la protección de los usuarios.

Precisado lo anterior, se resalta que el estudio, en lo directamente relacionado con el corredor Bogotá-Soacha y viceversa, tiene planteado los siguientes objetivos específicos:

- a. Realizar el diagnóstico actual de la movilidad y el transporte público del corredor Soacha - Bogotá - Soacha, y proyectar sus condiciones futuras, identificando sus oportunidades, retos y necesidades.





- b. Definir para el corto, mediano y largo plazo las condiciones de operación del transporte público de pasajeros en el corredor Soacha-Bogotá-Soacha considerando lo previsto en la normatividad vigente y su articulación con el Plan de Movilidad Sostenible y Segura.

Para su desarrollo se tienen planteadas cuatro etapas: 0) Plan de trabajo y estrategia de participación, 1) Diagnóstico de la movilidad y el transporte público, 2) Diseño operacional del corredor Soacha-Bogotá-Soacha y 3) Formulación del Plan de Movilidad Sostenible y Segura.

Particularmente, la primera etapa comprende un análisis prospectivo de la oferta y la demanda del corredor a partir de las proyecciones de crecimiento demográfico, económico y urbano del municipio y la actualización del modelo de transporte, así como la definición de indicadores que permitan evaluar la movilidad del municipio de Soacha.

Efectuado el diagnóstico y análisis de oferta y demanda según lo descrito, el estudio incluye en la etapa subsiguiente la definición de las condiciones técnicas, operacionales, tecnológicas, financieras, jurídicas e institucionales del transporte público necesarias en ese ámbito geográfico. Por lo tanto, como resultado de esta etapa, se deberá contar con un plan de acción detallado a corto, mediano y largo plazo con acciones, responsables, costos y plazos para mejorar la calidad del servicio, reducción de tiempos y costos y mitigar sus externalidades negativas, contemplando, bajo un esquema de transición, gradual y progresivo, la adaptación a las nuevas condiciones definidas para el corredor que considere como marco institucional la puesta en marcha de la ARM como autoridad regional de transporte.

En efecto, el diseño operacional será el resultado del diagnóstico y evaluación de diferentes escenarios que permitan definir de la mejor manera la operación del citado corredor, de conformidad con los principios de calidad, accesibilidad, continuidad y seguridad que guían la prestación del servicio público de transporte. Al respecto, es claro que las acciones que se desarrollen en esta etapa deberán contribuir a que la oferta de transporte público del corredor sea acorde con la demanda actual y proyectada del servicio según las necesidades de los usuarios.





Así las cosas, resulta indispensable la obtención de los resultados del estudio técnico que se desarrollará, el cual permitirá diagnosticar las condiciones actuales de operación del servicio en ese ámbito geográfico que permita tomar en el mediano y largo plazo las decisiones respectivas para aportar a la prestación del servicio de transporte en el corredor Bogotá-Soacha y viceversa bajo los principios de calidad, accesibilidad y seguridad.

De esta manera, a continuación, se detallan los principales resultados esperados del estudio en lo relacionado con la condiciones de operación del corredor Bogotá-Soacha y viceversa:

- Diseño técnico, operacional, tarifario y tecnológico para la operación del transporte público del corredor Soacha-Bogotá-Soacha y su área de influencia directa en el corto, mediano y largo plazo, considerando su transición y la alimentación de las Fases I, II y III de TransMilenio en Soacha y la demanda actual movilidad planeados por Soacha y Bogotá D.C.
- Definir los parámetros operacionales, jurídicos, institucionales y tarifarios con base en las condiciones actuales de la prestación del servicio de transporte público de pasajeros en sus diferentes modalidades en el corredor Soacha-Bogotá-Soacha y su área de influencia, previendo alternativas de integración y alimentación con las Fases I, II y III de TransMilenio.
- Definir las condiciones para la operación del corredor, estableciendo como mínimo tarifas, esquema institucional, modelo empresarial, rutas, frecuencias, horarios, número de vehículos (capacidad transporte por empresa y global del corredor), tecnología de geolocalización de flota, condiciones de programación de flota (responsables y plan de rodamiento), reposición y tipología vehicular (clase, capacidad, edad máxima y condiciones ambientales y de seguridad vial de los vehículos) e Índice de Pasajeros por Kilómetro (IPK), capacitación a conductores y planes estratégicos de seguridad vial.
- Definir acciones en el corto, mediano y largo plazo para concretar las condiciones de operación del corredor, así como armonizar y articular los servicios de transporte público colectivo de Soacha y de transporte público de pasajeros por





carretera que operan en el corredor con el Sistema Integrado de Transporte Público Masivo (SITM-SITP) de Bogotá. Estas acciones deberán contribuir a los siguientes objetivos:

- ✓ Garantizar la prestación del servicio a los habitantes de Soacha en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad.
  - ✓ Mitigar y gestionar las problemáticas y externalidades negativas asociadas a la oferta actual del corredor.
  - ✓ Racionalizar y modernizar la oferta de transporte público del corredor para que sea acorde a la demanda actual y proyectada.
  - ✓ Propender por la integración del servicio de transporte bajo una perspectiva regional que genere eficiencia en su prestación y considere su sostenibilidad financiera.
  - ✓ Incrementar y fortalecer el control a la prestación del servicio, midiendo su calidad y el cumplimiento de las normas vigentes en materia de tránsito y transporte.
  - ✓ Promover la transformación empresarial de los prestadores actuales del servicio y su potencial vinculación al nuevo esquema de operación.
  - ✓ Consolidar la Agencia Regional de Movilidad como Autoridad Regional de Transporte del corredor, en virtud de lo establecido en el artículo 32 de la Ley 2199 de 2022.
- 
- Definir los lineamientos operacionales, técnicos, institucionales y tarifarios para el transporte público individual en el corredor Soacha-Bogotá-Soacha y las jurisdicciones de Bogotá y Soacha, considerando diversos escenarios de integración tanto física, tarifaria y operacional a nivel regional en el marco de la Agencia Regional de Movilidad.
  - Proponer la plataforma tecnológica, que incluye el sistema de gestión y control de flota, sistema de recaudo centralizado, y sistema de información al usuario.
  - Revisar la necesidad de desarrollar un sistema de recaudo integrado y/o la integración del sistema de recaudo centralizado de Bogotá teniendo como referencia la Resolución 20213040060975 del 16 de diciembre de 2021 del Ministerio de Transporte o la norma que la modifique, adicione o sustituya.





- Definir y diseñar el sistema de indicadores de control y gestión de la operación, la forma de medición, frecuencia y demás parámetros que se consideren convenientes (niveles de servicio operacionales).
- Definir la batería de indicadores para el seguimiento a la implementación y operación de los servicios, abarcando al menos aspectos de calidad y confiabilidad.
- Desarrollar la estructuración financiera de los servicios que operarán en el corredor y de cada uno de los agentes integrados a estos. A través de un proceso iterativo y de retroalimentación permanente entre los componentes técnicos y legales se presentará un modelo financiero que permita definir los aspectos de sostenibilidad financiera, teniendo en cuenta las necesidades de calidad del servicio, la posible cofinanciación del Gobierno nacional y las posibles fuentes de financiación, incluyendo aquellas distintas a los ingresos por tarifa.
- Definir costos de chatarrización y el modelo financiero que se debe asumir para lograr la chatarrización del material rodante a ser racionalizado, sea del servicio de transporte colectivo urbano de Soacha o del servicio de transporte público de pasajeros por carretera. Lo anterior, con su respectivo análisis de sensibilidad, valoración del proceso y posibles fuentes de financiación, considerando el análisis de renovación de flota realizado para cada una de las alternativas formuladas en los horizontes de tiempo definidos
- Realizar la estructuración tarifaria del servicio.
- Determinar los elementos del modelo operacional propuesto, tales como la estructura organizacional, capacidad jurídica, organización laboral, estructura y capacidad financiera, estructura técnica, etc., responsabilidades y los efectos esperados.
- Proponer un esquema de transición que de forma gradual y progresiva permita la materialización del diseño operacional y que las empresas se adapten a las condiciones establecidas.
- Definir los lineamientos jurídicos para la implementación del diseño técnico, operacional, tarifario y tecnológico del transporte público del corredor Soacha-Bogotá-Soacha. Lo anterior, considerando a la Agencia Regional de Movilidad como la autoridad de transporte del corredor, en aplicación de la Ley 2199 de 2022, y contemplando la coordinación interinstitucional requerida con otras autoridades bajo los principios de gradualidad y progresividad.





## 7. Conclusiones

De conformidad con lo expuesto y, en aras de generar seguridad jurídica para los actores del servicio y usuarios, resulta conveniente establecer el inicio formal del ejercicio de la autoridad de transporte en relación con el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo Metropolitano de Pasajeros en la ruta con origen-destino Soacha-Bogotá y viceversa, lo cual, en todo caso, deberá atender el principio de gradualidad establecido legalmente para la Agencia Regional de Movilidad, entidad a través de la cual la Región Metropolitana Bogotá-Cundinamarca ejerce la autoridad de transporte en el ámbito geográfico de su competencia.

En relación con el principio de gradualidad, como fue ampliamente descrito en este documento, se destaca que la Agencia Regional de Movilidad se encuentra adelantando un proceso de puesta en marcha gradual y progresivo que le permita contar con las capacidades administrativas, técnicas, financieras y humanas necesarias para el ejercicio de las diferentes dimensiones que comprende la autoridad de transporte, según lo dispone el referido artículo 33 de la Ley 2199 de 2022.

Adicionalmente, la transición del ejercicio de la autoridad de transporte implica una transformación de la modalidad de Servicio Público de Transporte de Pasajeros por Carretera al Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo Metropolitano de Pasajeros; por tal motivo, considerando las particularidades de la reglas fijadas para cada una de estas modalidades de transporte, resulta necesario establecer un esquema gradual y progresivo que permita que los prestadores del servicio se adapten a la normativa en adelante aplicable.

Por otra parte, en aras de garantizar el acceso al servicio público de transporte y la protección de los usuarios quienes son la prioridad en el sector, resulta indispensable establecer diferentes reglas que aseguren la continuidad en la prestación de este servicio, mientras se implementa el esquema de autorización del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo Metropolitano de Pasajeros.

De igual forma, con ocasión de los estudios técnicos en ejecución para la definición de las condiciones definitivas de operación del corredor Bogotá-Soacha y viceversa se





busca generar un diseño operacional que será el resultado del diagnóstico y la evaluación de diferentes escenarios de condiciones físicas, tarifarias y operacionales que permitan definir la mejor forma de operación en el corredor en términos de calidad y sostenibilidad del servicio. Este diseño considerará la demanda actual y proyectada de pasajeros para el corredor y contemplará alternativas de integración y alimentación con las Fases I, II y III de Transmilenio.

Igualmente, los resultados del mencionado estudio permitirán definir el modelo financiero que se debe asumir para la desintegración del parque automotor a ser racionalizado que opera en el corredor Soacha-Bogotá y viceversa, con su respectivo análisis de sensibilidad, valoración del proceso y posibles fuentes de financiación; lo anterior, a través de un proceso iterativo y de retroalimentación permanente entre los componentes técnico y legal, razón por la cual se estima pertinente establecer la suspensión de reposición, renovación o incremento de la flota del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo Metropolitano de Pasajeros en la ruta con origen-destino Soacha-Bogotá y viceversa hasta que se adopten las decisiones respectivas por la Agencia Regional de Movilidad con ocasión de la ejecución del referido estudio.

Por otra parte, en aplicación del principio de gradualidad y considerando la necesidad de continuar adelantando los trámites requeridos para garantizar la prestación ininterrumpida del servicio público de transporte de pasajeros en el corredor Soacha-Bogotá y viceversa, se establecen algunas disposiciones y mecanismos de colaboración para la gestión de los citados trámites, los cuales, en los términos del Decreto 1079 de 2015, son similares en cuanto a los requisitos y procedimientos para las modalidades de Servicio Público de Transporte de Pasajeros por Carretera y Colectivo Metropolitano de Pasajeros.

De otro lado, esta entidad se reservará el derecho de verificar, en cualquier momento, la información contemplada en este acto administrativo y sus anexos, para lo cual se adelantarán los procedimientos que correspondan y, en caso de ser procedente, se vinculará a entonces autoridades de transporte competentes en aras de procurar la efectiva atención de las solicitudes formuladas por los actores interesados.





**ARM**  
Agencia Regional de Movilidad

Para finalizar, este documento fue construido en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 1 del Acuerdo de Junta Directiva 2 de 2025, la Dirección *ad hoc* de la Agencia Regional de Movilidad el cual dispone la necesidad de efectuar análisis o estudios técnicos para reglamentar y expedir los actos administrativos necesarios, así como adelantar y decidir sobre las actuaciones administrativas y trámites que se requieran para el ejercicio formal de la autoridad del servicio público de transporte terrestre automotor colectivo metropolitano de pasajeros en el corredor Bogotá-Soacha.

Elaborado por:

Equipo técnico: Ingrid Joanna Portilla Galindo - Contratista  
Willis Simancas - Contratista  
Ana María Sanabria - Contratista  
Esteban Tarazona Malagón - Contratista

Equipo jurídico: Ana María Corredor Yunis - Contratista  
Angie Rincón Jiménez - Contratista  
Fernando Guio Guerrero - Contratista

Revisó: Camilo Molina Contreras - Contratista

BORRADOR



**ARM**  
Agencia Regional de Movilidad