



Informe Especial Movilidad 2025

Informe de
calidad



Socios Bucaramanga Metropolitana Cómo Vamos

prosantander



Universidad
Industrial de
Santander



» **Vanguardia**



Fundación **corona**

Autor del capítulo

José Pablo Camargo

Facultad de Ingeniería, Universidad de Santander.

Equipo BMCV

Johanna Cárdenas Acevedo, directora.

Carolina Estévez Fiallo, directora encargada.

Ludwing Leandro Hernández Basto, profesional técnico administrativo.

Silvia Juliana Parra García, profesional de comunicaciones.

Bucaramanga, diciembre 2025

Segunda edición

Bucaramanga Metropolitana Cómo Vamos

Comité directivo

Juan Pablo Remolina

Director Ejecutivo

Prosantander - Socio Operador

Juan Carlos Rincón

Presidente Ejecutivo

Cámara de Comercio de Bucaramanga

Juan Camilo Montoya

Rector Universidad Autónoma de Bucaramanga

Hernán Porras Díaz

Rector Universidad Industrial de Santander

Melisa García Neira

Directora Vanguardia

Juan Felipe Rojas Serrano

Gerente Vanti-Gasoriente

Daniel Uribe Parra

Director Ejecutivo Fundación Corona

Contenido

Prefacio	6
La movilidad urbana: entre las expectativas ciudadanas y los límites estructurales	8
Un parque automotor en expansión: tendencias que se consolidan	8
Ciclovías metropolitanas: una promesa sin tracción	11
Transporte público: colapso del sistema masivo y señales de recuperación en la demanda	12
Seguridad vial: una deuda persistente con los más vulnerables	14
Conclusiones generales	17

Prefacio

El año 2024 finaliza sin que podamos señalar avances sustantivos en la movilidad del Área Metropolitana de Bucaramanga. A pesar de los diagnósticos reiterados, los compromisos adquiridos en documentos estratégicos y la expectativa ciudadana de cambio tras el relevo de gobiernos locales, los principales indicadores del sistema de transporte permanecen prácticamente iguales a los del año anterior. Esta parálisis no solo frustra las aspiraciones de transformación, sino que debilita la confianza de la ciudadanía en la posibilidad real de construir un sistema de transporte más equitativo, eficiente y seguro.

Esta falta de cambios no es un problema técnico. Existen planes maestros actualizados, lineamientos normativos, metas metropolitanas e incluso acuerdos políticos que reconocen la urgencia de actuar. El desafío radica en la falta de voluntad institucional para materializar una hoja de ruta clara. La brecha entre la planificación y la acción es cada vez más evidente: el sistema de transporte público masivo se encuentra en su punto más bajo, la movilidad activa sigue relegada a discursos políticos, la infraestructura vial en el pasado y centrada en el vehículo privado, y la seguridad vial permanece estancada en indicadores que no se modifican. Este escenario plantea una contradicción preocupante: contamos con más información, más diagnósticos y más capacidad técnica que nunca, pero las decisiones siguen ancladas a la lógica del corto plazo. Se continúa operando desde una visión pasiva de la política pública, donde las soluciones emergen a medida que los problemas se materialicen.

Esta actitud reactiva ha permitido que se profundicen dinámicas que limitan el derecho a moverse dignamente.

La ciudadanía, sin embargo, no ha perdido el objetivo. Las encuestas, los foros ciudadanos y la creciente demanda de soluciones demuestran que existe una expectativa clara alrededor de un sistema de movilidad que funcione, que priorice a las personas sobre los vehículos, que proteja a los peatones, que respete el medio ambiente y que reduzca las brechas entre centro y periferia. La demanda ciudadana es legítima, informada y urgente. No se trata de una queja aislada, sino de una necesidad colectiva que afecta el acceso a oportunidades y la calidad de vida en su conjunto.

Una de las más grandes demandas ciudadanas es el transporte público. El plan rescate de Metrolínea comenzó a finales de 2025 con un esquema innovador de operación pública y alquiler de buses. No obstante, debido a falta de coordinación institucional y financiación de los demás municipios del área metropolitana, solo operara en el municipio de Bucaramanga. Los resultados de esta política pública permitirán entender si todavía existe una demanda para estos sistemas y expondrán los pasos a seguir en cuanto a inversión en transporte público en la región. Es importante reiterar, que el esfuerzo político no se debe limitar a la operación del transporte público y debe estar acompañado de una política de subsidios integral y control estricto a la competencia desleal de la informalidad.

Prefacio

En este informe no encontramos rupturas respecto a lo reportado en 2023. Los problemas siguen siendo los mismos y los indicadores han variado mínimamente. Lo cual, en sí mismo, es motivo de preocupación. La continuidad de un modelo de transporte metropolitano estancado no puede seguir normalizándose. La inercia, típica de la política local, se ha convertido en el principal obstáculo para el cambio. El contexto político actual, marcado por fragmentaciones, desacuerdos institucionales y escasa articulación metropolitana, no ofrece aún señales claras de que el rumbo vaya a modificarse de forma estructural.

Desde Bucaramanga Metropolitana Cómo Vamos, creemos que este es el momento para romper ese ciclo. Este informe no es solo una recopilación técnica más; es un llamado a las administraciones locales, a las autoridades metropolitanas, a los organismos de control, a los medios de comunicación y, sobre todo, a la ciudadanía que en 2025 con elecciones atípicas en Bucaramanga y Girón puede decidir sobre la política urbana de movilidad.

La movilidad debe ser entendida como un derecho que no puede depender de la voluntad política, ni del equilibrio presupuestal, ni de intereses sectoriales. Debe ser una prioridad metropolitana y una causa común. El futuro de la región se juega en su capacidad de repensar el modo en que se mueve. La movilidad no puede seguir siendo el eslabón más débil del desarrollo urbano. Se requiere un compromiso firme, una nueva narrativa y una agenda de acción que no postergue lo impostergable. Este informe es una herramienta de seguimiento, pero también una declaración pública: ya no hay margen para la indiferencia. La movilidad no puede esperar otro año.



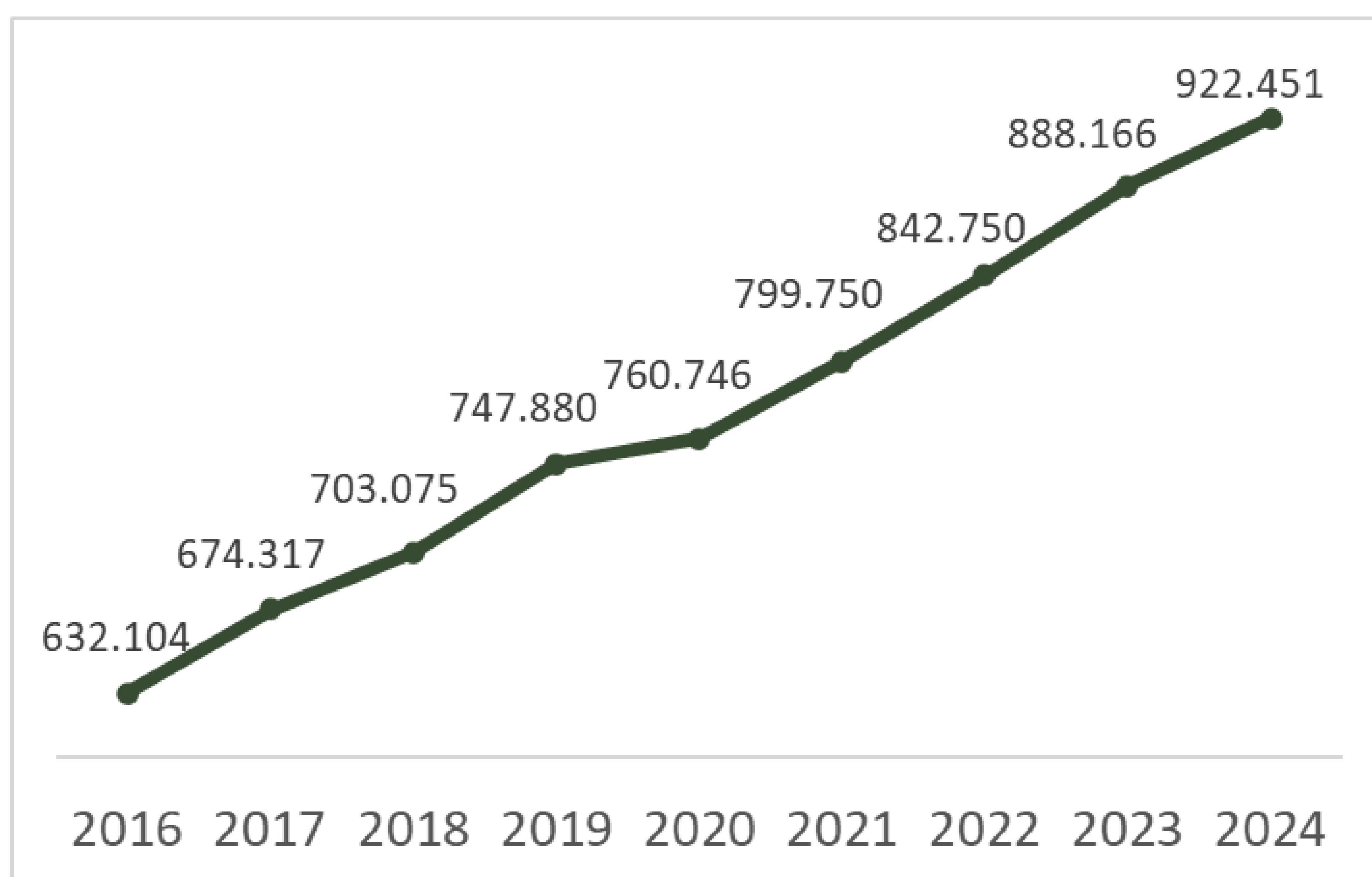
La movilidad urbana: entre las expectativas ciudadanas y los límites estructurales

En el Área Metropolitana de Bucaramanga (AMB), el desplazamiento cotidiano continúa siendo un factor determinante en la calidad de vida de los ciudadanos. Las percepciones de los usuarios indican que los atributos más valorados del sistema de transporte son la eficiencia en los recorridos y la regularidad en los tiempos. Sin embargo, la ciudad enfrenta retos crecientes que comprometen estos estándares, en buena parte como resultado del desequilibrio entre la velocidad de crecimiento urbano y la capacidad de su infraestructura vial. Esta brecha se manifiesta no solo en la experiencia individual del viaje, sino también en impactos colectivos como la pérdida de productividad regional, la congestión creciente y un deterioro generalizado del entorno urbano.

Un parque automotor en expansión: tendencias que se consolidan

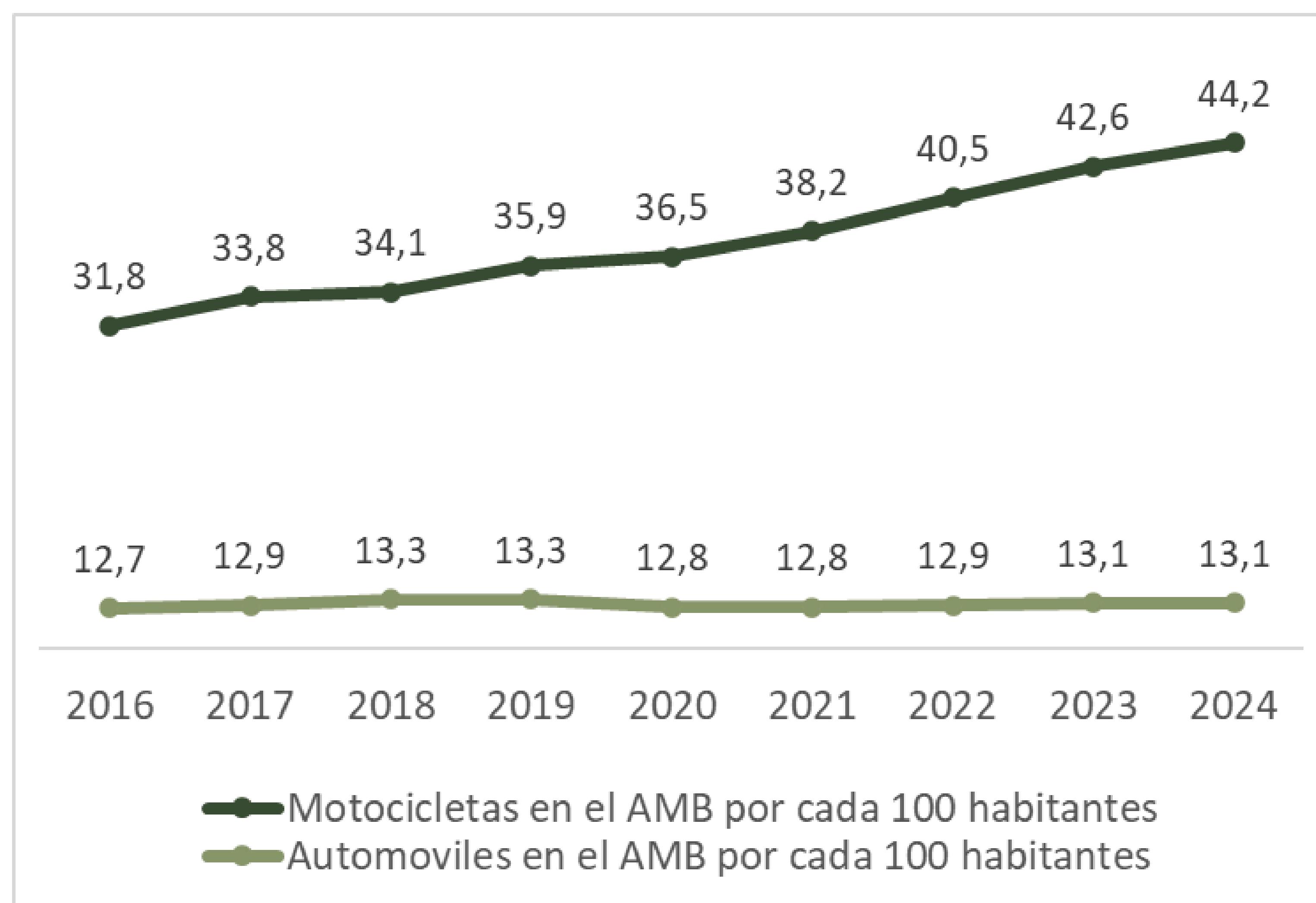
Uno de los fenómenos más contundentes que reflejan las tensiones del sistema de movilidad es el aumento sostenido del parque automotor. Desde 2016 hasta 2024, el número de vehículos registrados en el AMB ha crecido año tras año, pasando de 632.104 unidades a un total de 922.451. Este incremento, que representa un crecimiento acumulado del 45,9% en ocho años, ha sido particularmente marcado en los últimos dos años. Tan solo entre 2023 y 2024, se incorporaron más de 34.000 vehículos, lo que refleja una expansión del 3,86%, aún mayor que la observada durante los años inmediatos posteriores a la pandemia. Este crecimiento constante ejerce una presión significativa sobre la capacidad vial de la región y plantea un desafío para el desarrollo de estrategias de movilidad urbana sostenible.

Gráfico 1. Parque automotor registrado en el AMB



Fuente: BMCV con base en datos de la Dirección de Tránsito de Bucaramanga, Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca, Secretaría de Tránsito y Transporte de Girón, Secretaría de Tránsito y Movilidad de Piedecuesta.

Gráfico 2. Motocicletas y Automóviles en el AMB por cada 100 habitantes

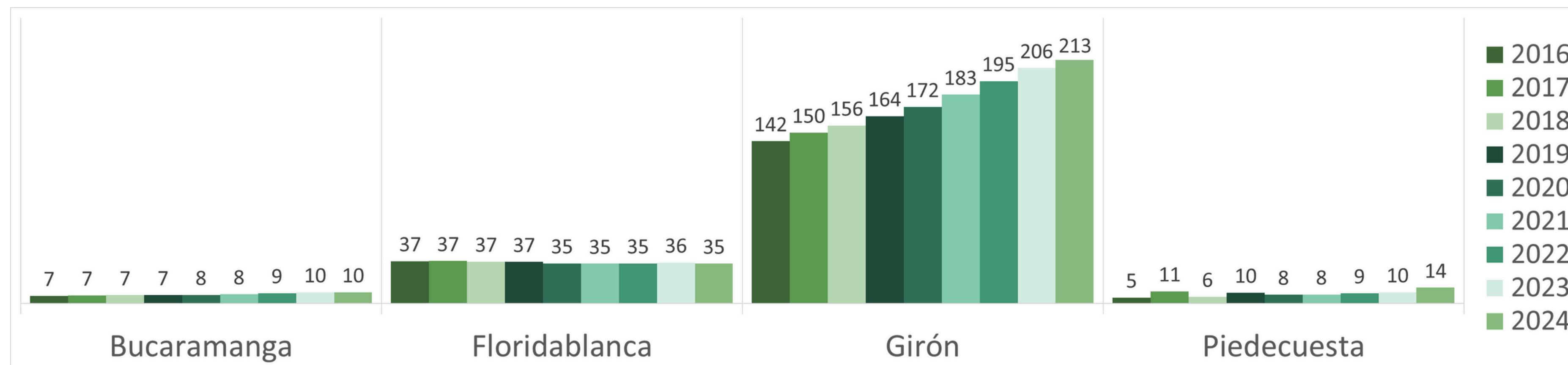


Fuente: BMCV con base en datos de la Dirección de Tránsito de Bucaramanga, Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca, Secretaría de Tránsito y Transporte de Girón, Secretaría de Tránsito y Movilidad de Piedecuesta.

El aumento del parque automotor no ha sido homogéneo. Mientras la tasa de motorización de automóviles ha permanecido prácticamente inalterada desde 2018, las motocicletas han experimentado un crecimiento vertiginoso. En 2016 había 31,8 motocicletas por cada 100 habitantes; para 2024, esta cifra se elevó a 44,2, con una tendencia ascendente particularmente fuerte desde 2021. En contraste, la tenencia de automóviles se ha estabilizado en torno a 13,1 por cada 100 habitantes. Este fenómeno sugiere una transformación estructural en los modos de transporte preferidos, motivada probablemente por el costo de adquisición, la facilidad de desplazamiento, y el deterioro del sistema de transporte público, que ha llevado a muchos ciudadanos a optar por alternativas individuales de menor costo.

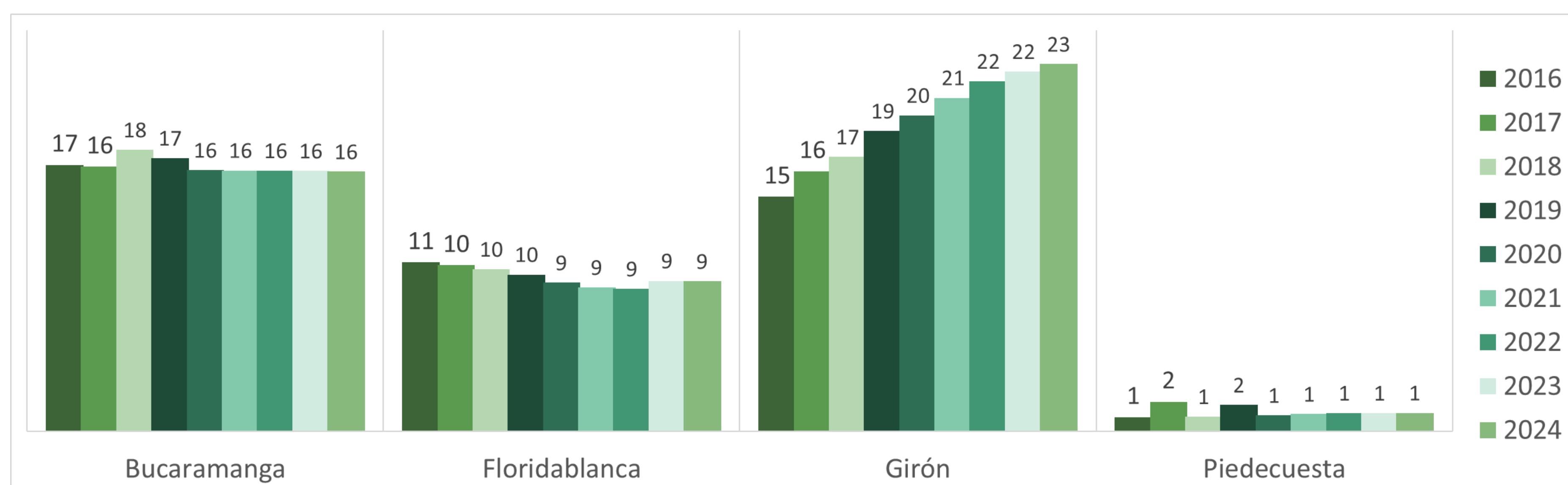
El comportamiento del parque automotor presenta importantes diferencias entre los municipios que conforman el AMB. En el caso de las motocicletas, Girón muestra una dinámica particularmente acelerada, con un salto de 142 a 213 motocicletas por cada 100 habitantes entre 2016 y 2024. Piedecuesta también ha incrementado su tasa, aunque en menor proporción, mientras que Bucaramanga permanece relativamente estable y Floridablanca evidencia una leve reducción. En cuanto a automóviles, el crecimiento también se ha concentrado en Girón, único municipio con una tendencia positiva sostenida. En contraste, Bucaramanga, Floridablanca y Piedecuesta presentan estancamiento o reducción en la tasa de automóviles por cada 100 habitantes.

Gráfico 3. Número de motocicletas por cada 100 habitantes por ciudad y año



Fuente: BMCV con base en datos de la Dirección de Tránsito de Bucaramanga, Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca, Secretaría de Tránsito y Transporte de Girón, Secretaría de Tránsito y Movilidad de Piedecuesta.

Gráfico 4. Número de automóviles por cada 100 habitantes por ciudad y año



Fuente: BMCV con base en datos de la Dirección de Tránsito de Bucaramanga, Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca, Secretaría de Tránsito y Transporte de Girón, Secretaría de Tránsito y Movilidad de Piedecuesta.

Estos datos reflejan decisiones de política local que han incentivado el registro de vehículos en ciertos municipios, como Girón, donde las condiciones institucionales resultan más atractivas para los propietarios. Esta competencia administrativa ha distorsionado el registro del parque automotor y ha debilitado la capacidad de las autoridades regionales para planificar de manera articulada el sistema de movilidad.

El crecimiento acelerado y fragmentado del parque automotor pone en evidencia la urgencia de adoptar una visión metropolitana en la gestión de la movilidad. La actual falta de coordinación entre direcciones de tránsito ha favorecido una competencia institucional por la matrícula de vehículos, en lugar de fomentar acciones conjuntas para racionalizar su uso. Este vacío de gobernanza impide la formulación de una política integral que aborde temas clave como la congestión, el impacto ambiental y la seguridad vial. Para avanzar, se requieren instrumentos de gestión de la demanda, tales como cobros por congestión, regulación del estacionamiento, incentivos al transporte compartido y una estrategia regional de ordenamiento del suelo. Sin estos elementos, será difícil revertir la tendencia actual y avanzar hacia un modelo de movilidad más equitativo, eficiente y sostenible.

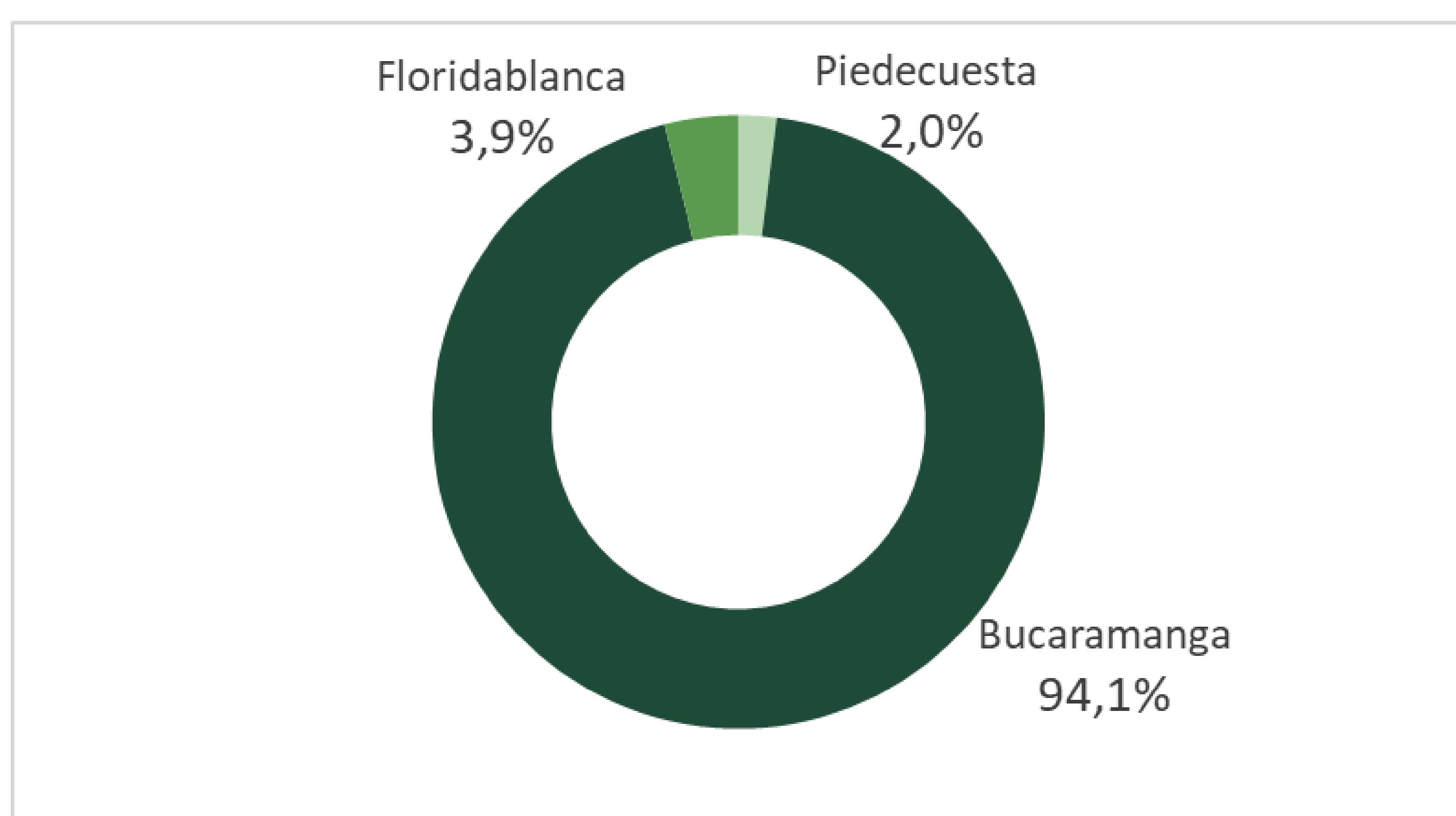
Informe especial de Movilidad

El desafío de la movilidad en el AMB no se resolverá únicamente con obras de infraestructura o ampliaciones viales. Se trata de un problema complejo que exige una respuesta sistémica, articulada y orientada al largo plazo. La gestión metropolitana de la movilidad debe estar estrechamente conectada con las políticas de uso del suelo, el acceso a servicios y la inclusión social. Superar la dependencia del vehículo privado y transformar los patrones actuales de desplazamiento requiere una apuesta institucional decidida por el transporte público y la equidad territorial.

Ciclovías metropolitanas: una promesa sin tracción

En un momento en que la movilidad activa cobra creciente relevancia en los discursos urbanos, el Área Metropolitana de Bucaramanga parece transitar en dirección contraria. El desarrollo de infraestructura ciclista, lejos de consolidarse como una política regional sólida, ha quedado relegado a esfuerzos mínimos y, en algunos casos, ha sufrido retrocesos. Bucaramanga, que concentra la gran mayoría de la red total de ciclovías exclusivas del área metropolitana, no solo ha dejado de ampliar esta infraestructura en los últimos años, sino que reportó una leve reducción en 2024, pasando de 20 a 19 kilómetros. Mientras tanto, los demás municipios apenas han logrado construir algunos tramos aislados, manteniéndose con proporciones marginales dentro del total regional.

Gráfico 5. Kilómetros de ciclovía exclusiva existentes por Ciudad



Fuente: BMCV con base en datos de la Dirección de Tránsito de Bucaramanga, Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca, Secretaría de Tránsito y Transporte de Girón, Secretaría de Tránsito y Movilidad de Piedecuesta.

Esta baja densidad de infraestructura ciclista revela profundas limitaciones en el alcance de las políticas públicas relacionadas con la bicicleta. Aunque en 2018 se formalizó la Estrategia de la Bicicleta como acuerdo metropolitano, este documento carecía de mecanismos normativos obligatorios, metas operativas alcanzables o indicadores verificables para hacer seguimiento.

Se fijaron ciertos objetivos a alcanzar para 2025, pero lejos de progresar, muchos de los indicadores han involucionado. La falta de herramientas de planificación técnica y de liderazgo político ha convertido esta estrategia en una pieza declarativa sin aplicación real en el territorio.

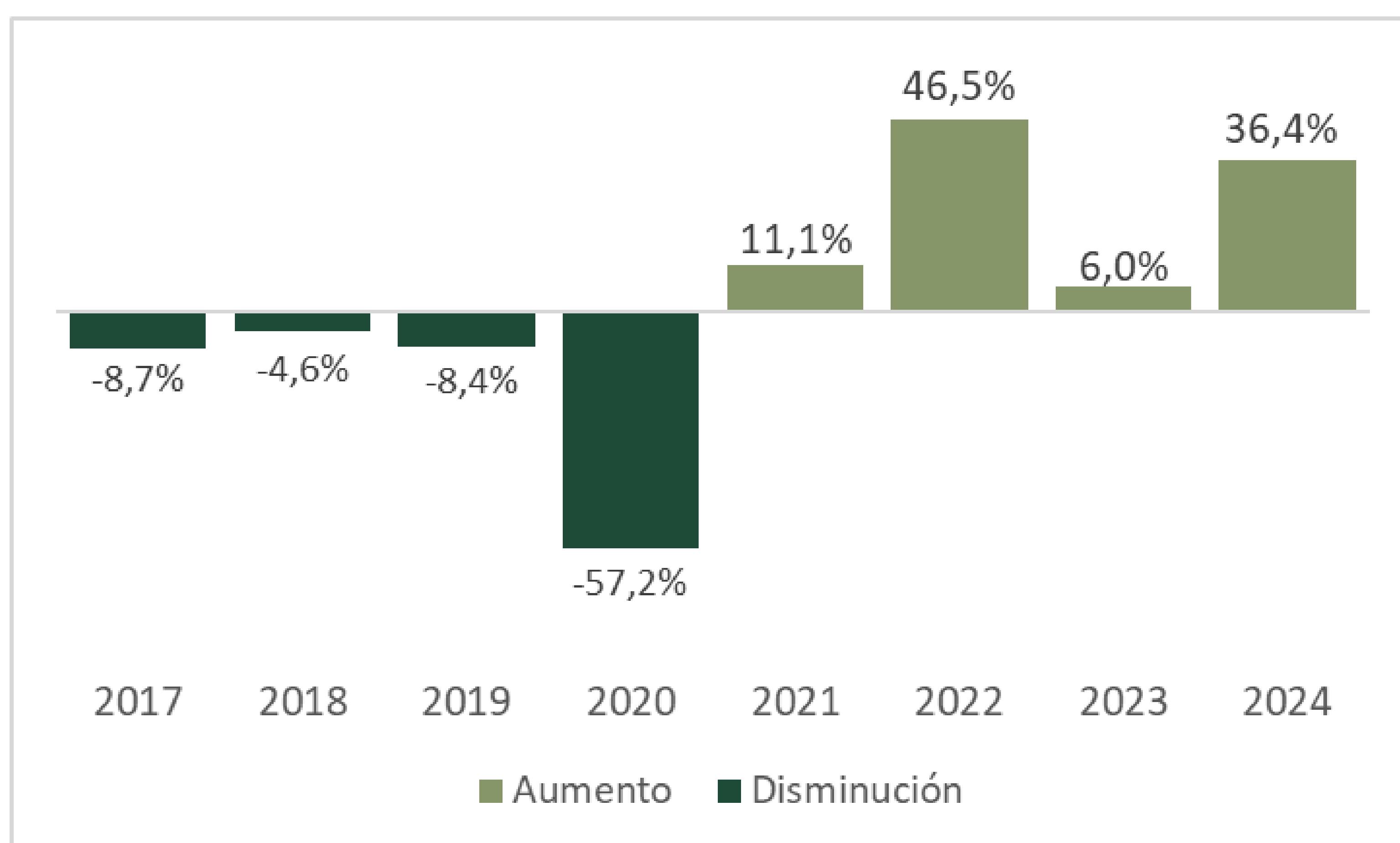
Reactivar la movilidad en bicicleta en el AMB exige mucho más que declaraciones bien intencionadas. Se requiere una nueva formulación estratégica, con gobernanza real, metas medibles y recursos financieros asignados. Las condiciones geográficas y de densidad urbana hacen de esta región un entorno ideal para la movilidad activa, pero sin una política pública robusta, continuada y vinculante, será imposible lograr una transición hacia el modelo de transporte deseado.

Transporte público: colapso del sistema masivo y señales de recuperación en la demanda

El transporte público en el Área Metropolitana de Bucaramanga atraviesa uno de sus momentos más contradictorios: mientras la demanda general de pasajeros ha experimentado una recuperación sostenida en los últimos cuatro años, el Sistema Integrado de Transporte Masivo Metrolínea se encuentra en una fase de colapso institucional y operativo sin precedentes.

En 2024, se alcanzó un aumento del 36,24% en el número total de pasajeros frente al año anterior, cifra que consolida una recuperación acumulada desde 2021. Este contexto abre una ventana de oportunidad para reconfigurar el sistema, pero también plantea interrogantes urgentes sobre el modelo de transporte público que necesita la región.

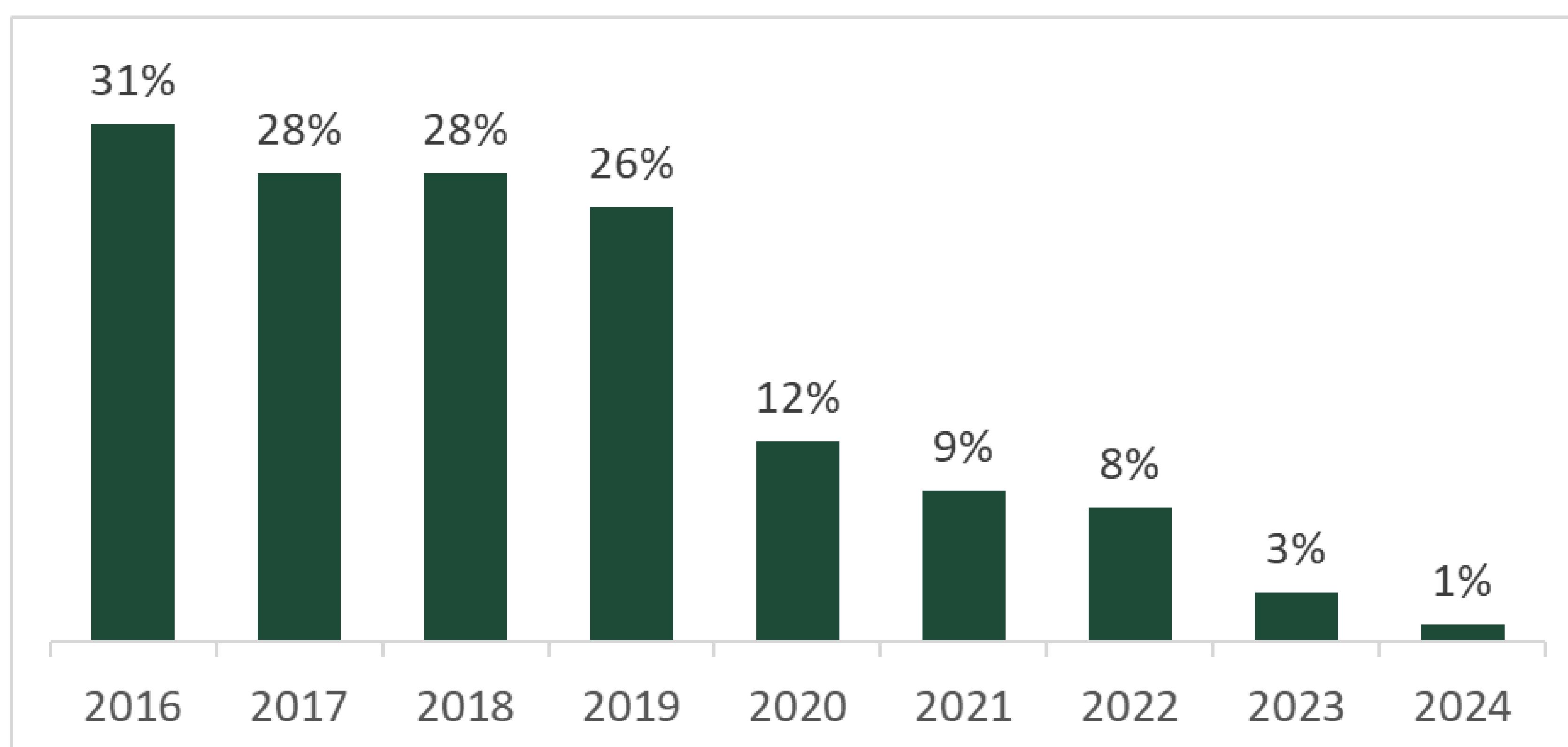
Gráfico 6. Variación en el número de pasajeros del transporte público por año



Fuente: BMCV con base en datos de Metrolínea y Área Metropolitana de Bucaramanga

Pese al repunte de usuarios, la situación del sistema masivo sigue siendo crítica. Metrolínea ha llegado a su punto más bajo desde su creación: en 2024, apenas alcanzó el 1% de la demanda diaria proyectada en su diseño inicial. Esto implica que, por cada 100 usuarios esperados, solo uno está utilizando el servicio, lo que evidencia la pérdida casi total de confianza en el sistema. El deterioro ha sido progresivo pero constante: en 2016, el cumplimiento era del 31%; desde entonces, los porcentajes se redujeron año tras año, acentuándose tras la pandemia y nunca logrando revertir la tendencia negativa.

Gráfico 7. Porcentaje de cumplimiento del promedio diario de pasajeros en el SITM Metrolínea frente al promedio diario de pasajeros proyectados por año

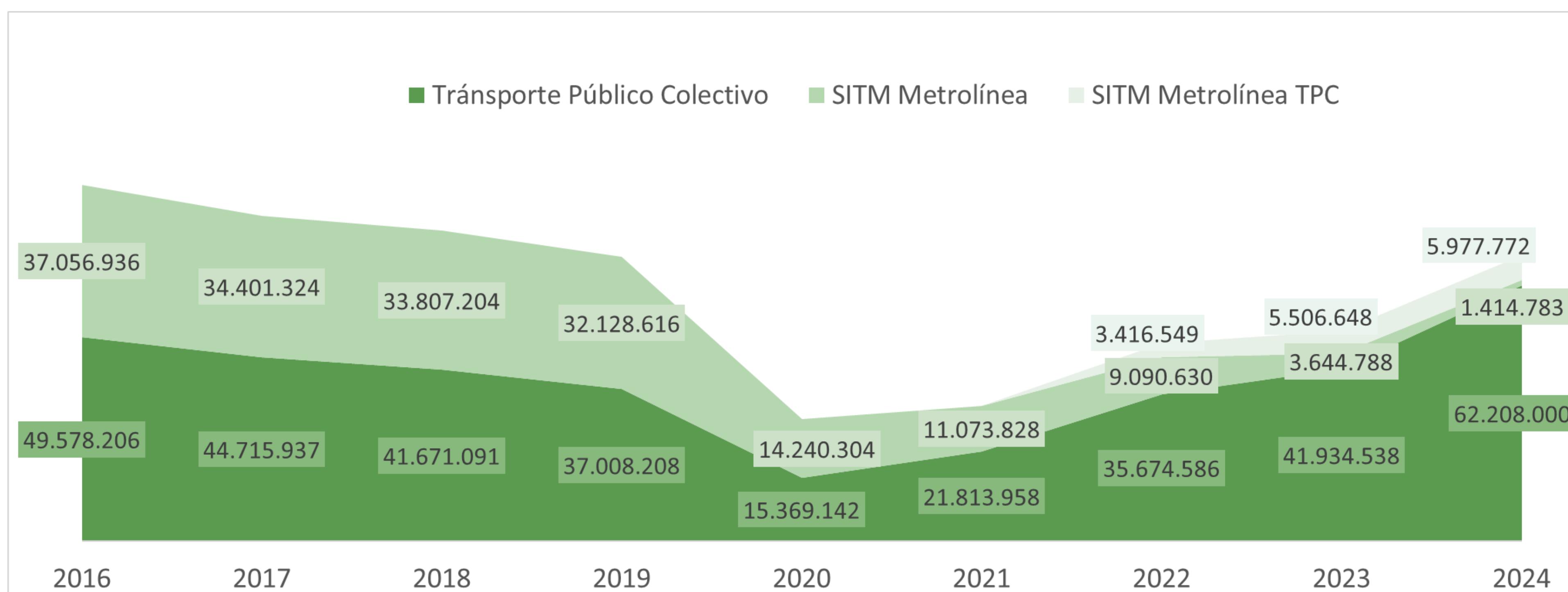


Fuente: BMCV con base en datos de Metrolínea y Área Metropolitana de Bucaramanga

La caída de la demanda ha tenido consecuencias estructurales. En 2022, uno de los dos operadores del sistema abandonó la operación, obligando a las autoridades a suplir rutas con buses del transporte colectivo tradicional. La falta de ingresos, sumada a la imposibilidad de renegociar deudas y la ausencia de respaldo financiero del gobierno nacional, condujo a la orden de liquidación de Metrolínea en 2023. A pesar de esto, solo Bucaramanga ha manifestado interés en intentar una posible reactivación del sistema, sin lograr sumar el compromiso del resto de municipios del área metropolitana.

En paralelo, el transporte colectivo tradicional ha absorbido la mayor parte de la demanda. En 2024, más de 62 millones de viajes se realizaron en este tipo de buses, cifra que contrasta de forma radical con los escasos 6 millones de pasajeros movilizados por Metrolínea. Esta redistribución de usuarios ha devuelto a la región a un modelo de movilidad anterior a la implementación del Sistema Integrado de Transporte Masivo, con una oferta de transporte fragmentada, altamente dependiente de operadores tradicionales y sin articulación plena entre rutas, paraderos y sistemas de pago.

Gráfico 8. Número de pasajeros del Transporte Público Colectivo en el AMB



Fuente: BMCV con base en datos de Metrolínea y Área Metropolitana de Bucaramanga

A medida que la informalidad se posiciona como un actor cada vez más presente, se deterioran no solo las condiciones de seguridad vial y operativa, sino también la posibilidad de establecer una política pública coherente de transporte. Esta expansión de la informalidad no es resultado de la preferencia ciudadana, sino del vacío que dejó el debilitamiento del sistema formal. No obstante, el repunte en la demanda general de pasajeros permite repensar el futuro del transporte público. El hecho de que los ciudadanos estén regresando al sistema evidencia que hay una necesidad insatisfecha y una disposición a utilizar medios colectivos, siempre que estos sean accesibles, seguros y confiables. Este es el momento propicio para construir una propuesta integral que combine rediseño de rutas, modelos de operación sostenibles, actualización del sistema de recaudo, subsidios tarifarios focalizados y control efectivo sobre la operación informal. A finales de 2025, comenzó la operación pública provisional de Metrolínea solo en la ciudad de Bucaramanga. Si algo muestran las cifras de 2024 es que los usuarios están dispuestos a volver. Lo que falta es que las instituciones estén a la altura de esa expectativa.

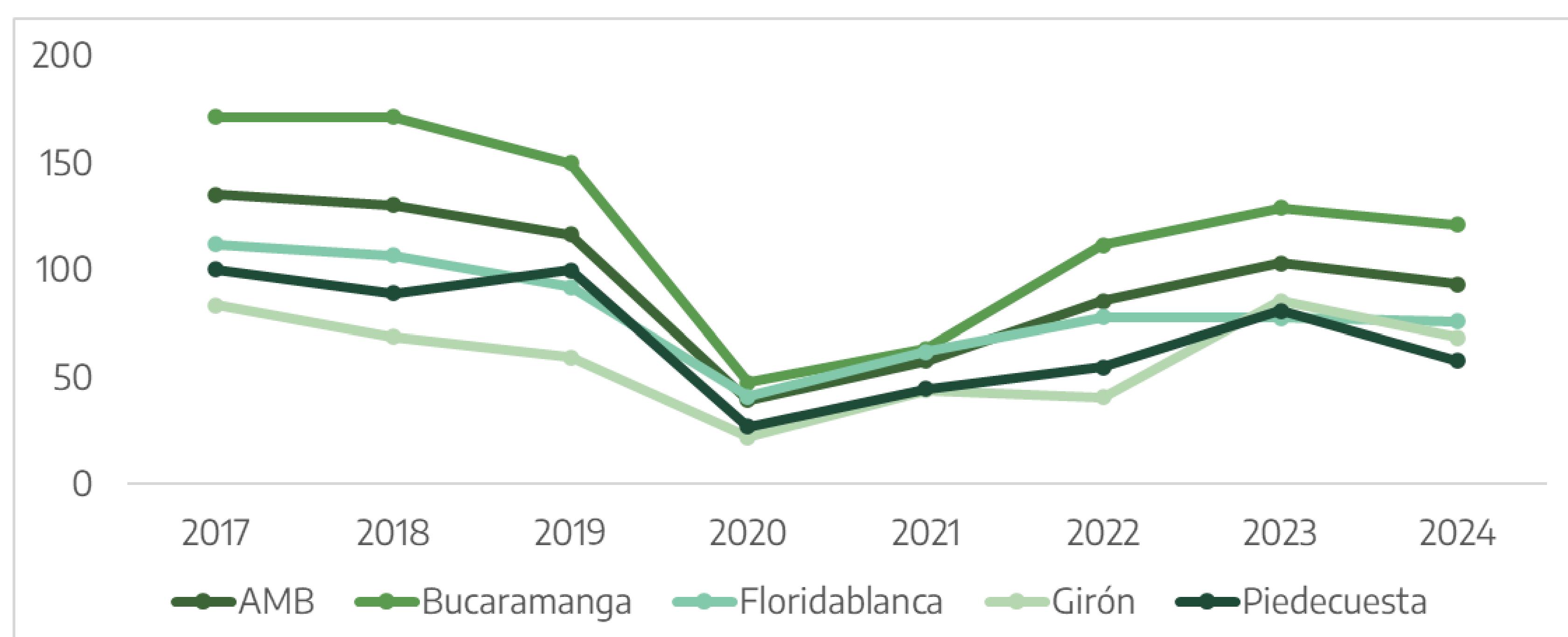
Seguridad vial: una deuda persistente con los más vulnerables

La seguridad vial en el Área Metropolitana de Bucaramanga ha llegado a un preocupante punto de estancamiento. Si bien los niveles de lesionados mostraron una reducción entre 2017 y 2020, los indicadores se han crecido sistemáticamente desde entonces. Actualmente, se registran en promedio 93,29 lesionados en accidentes de tránsito por cada 100 mil habitantes, en el área metropolitana.

Informe especial de Movilidad

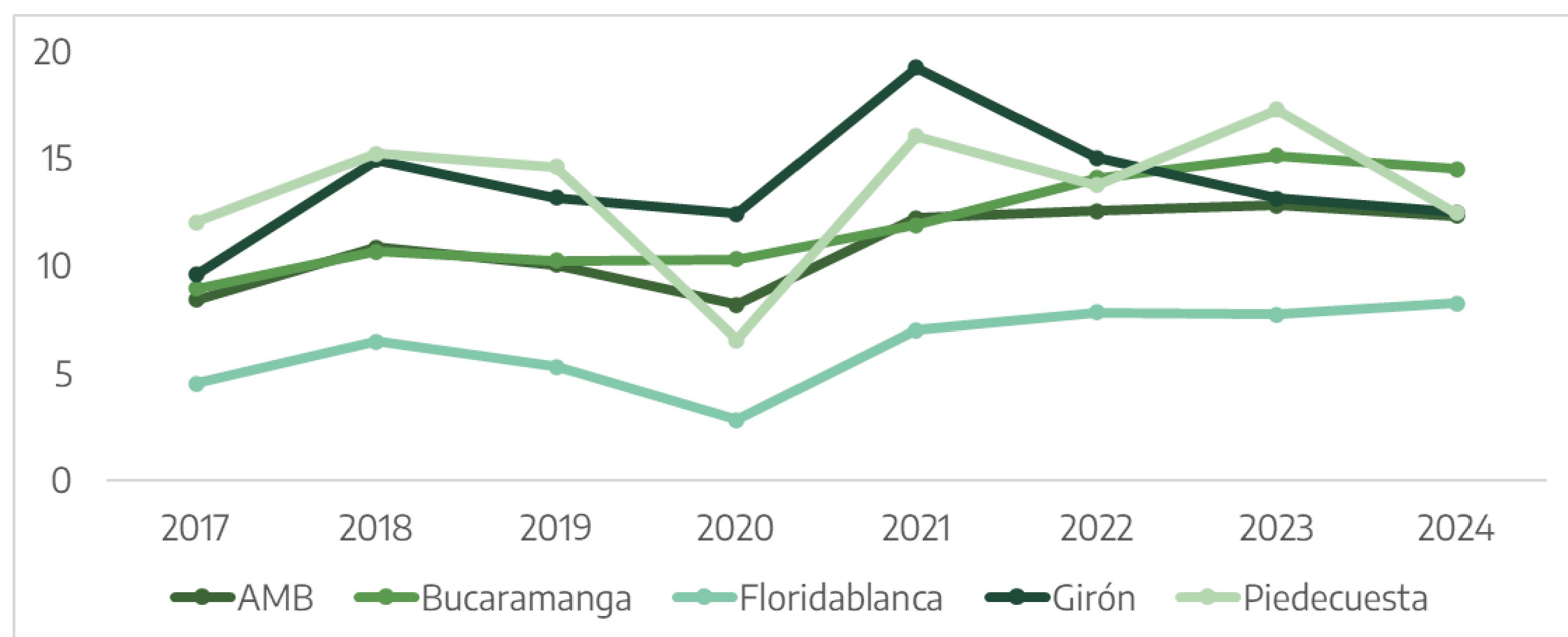
En detalle, el rango de esta cifra se encuentra de 120,84 en Bucaramanga y 57,75 en Piedecuesta accidentes de tránsito por cada 100 mil habitantes. Las victimas fatales han presentado poca variación desde que comenzó la medición en 2017, presentando alrededor de 12 muertes en accidentes de tránsito por cada 100 mil habitantes. Esta estabilidad numérica no representa un éxito en términos de política pública, sino más bien una señal de que las estrategias actuales han alcanzado su techo de efectividad. La ausencia de mejoras sostenidas implica que, año tras año, decenas de personas siguen perdiendo la vida en hechos evitables.

Gráfico 9. Tasa de lesionados en accidentes de tránsito (por cada 100.000 habitantes)



Fuente: Agencia Nacional de Seguridad Vial

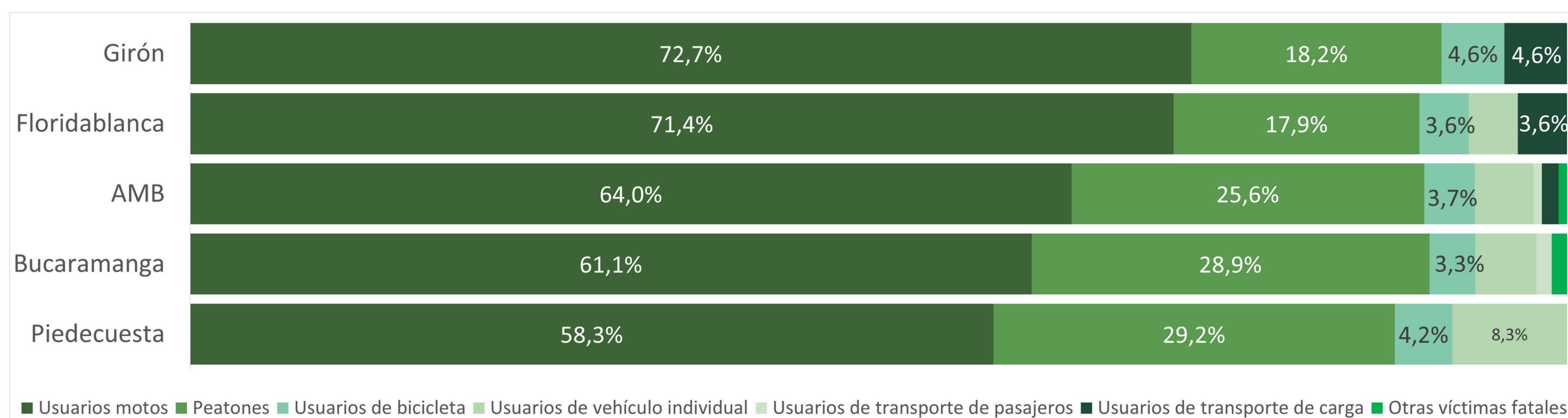
Gráfico 10. Tasa de mortalidad en accidentes de tránsito (por cada 100.000 habitantes)



Fuente: Agencia Nacional de Seguridad Vial

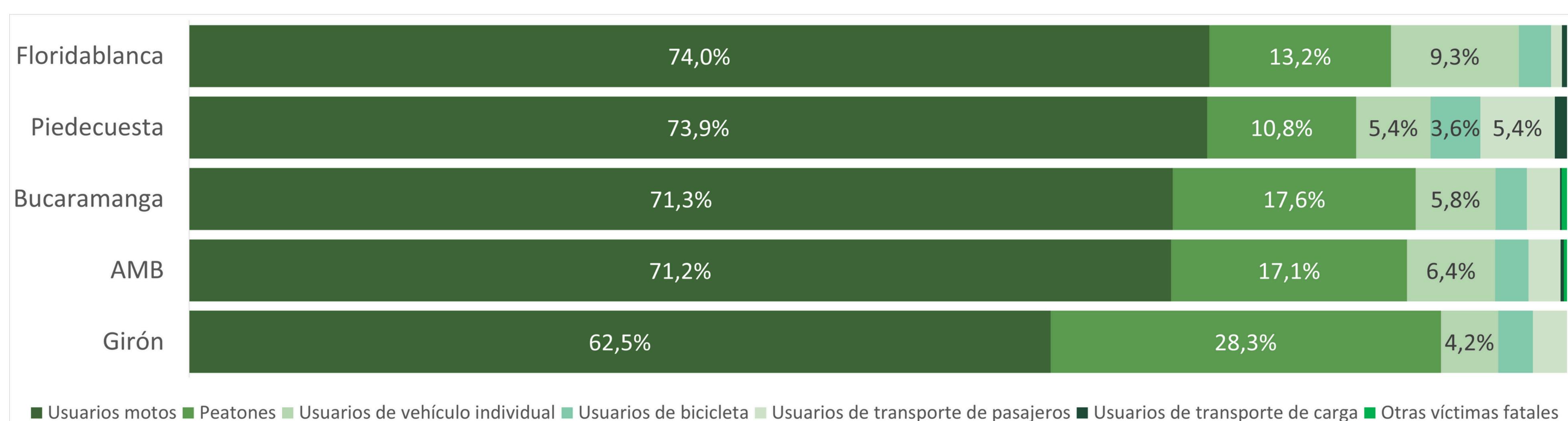
Una mirada modal a las víctimas permite ver con claridad la magnitud del problema. En 2024, en todos los municipios del área metropolitana alrededor del 80% de los siniestros con heridos o muertos se trataba un peatón o un motociclista. Esta caracterización, que se ha mantenido constante en los últimos años, pone de relieve la necesidad de intervenciones diferenciadas por modo. En todo el AMB, debido a el flujo vehicular intenso y las dinámicas de tránsito complejas, se requieren estrategias estructurales que vayan más allá del enfoque tradicional centrado en la educación vial y los controles policiales.

Gráfico 11. Porcentaje de víctimas fatales en accidentes de tránsito de cada territorio



Fuente: Agencia Nacional de Seguridad Vial

Gráfico 12. Porcentaje de lesionados en accidentes de tránsito de cada territorio



Fuente: Agencia Nacional de Seguridad Vial

Conclusiones generales

Al cierre del análisis para el año 2024, la movilidad en el Área Metropolitana de Bucaramanga continúa mostrando una preocupante tendencia. Los resultados de este informe no evidencian avances significativos respecto al año anterior. Por el contrario, muchos de los desafíos señalados en el informe especial de movilidad del año anterior, persisten sin modificaciones sustanciales, y en algunos casos se profundizan. Esta falta de variación en los principales indicadores de transporte, accidentalidad y movilidad activa sugiere que las decisiones institucionales no han tenido el impacto esperado o, en el peor de los casos, no han sido ejecutadas con la contundencia necesaria.

El contexto político actual añade un elemento de incertidumbre al panorama. La fragmentación de prioridades entre los gobiernos locales, la falta de liderazgo regional y la ausencia de compromisos sólidos con la implementación del Plan Maestro de Movilidad 2022-2037 ponen en riesgo no solo la mejora de los indicadores actuales, sino también la posibilidad de lograr transformaciones a futuro. La continuidad de políticas públicas de bajo alcance, la lentitud en la ejecución de proyectos y la falta de articulación entre los municipios son señales claras de un modelo de gestión que aún opera bajo una lógica reactiva y no anticipatoria.

La infraestructura para la movilidad activa permanece estancada, especialmente en Bucaramanga, donde no se reportan nuevos avances en ciclorutas. Aunque algunos municipios han dado los primeros pasos, el rezago acumulado es considerable. De forma paralela, el sistema de transporte público masivo ha entrado en una etapa crítica, marcada por la desconfianza ciudadana, la informalidad creciente y una operación mínima que no responde a la magnitud de la demanda. Mientras tanto, las tasas de mortalidad vial se mantienen constantes, sin que se perciban esfuerzos estructurales para cambiar esa tendencia.

En conjunto, estos elementos configuran un escenario de estancamiento técnico y debilidad política, donde la movilidad urbana parece condenada a reproducir los mismos problemas año tras año. A pesar de contar con información detallada, diagnósticos precisos y recomendaciones viables, las decisiones públicas no se han traducido en mejoras visibles para la ciudadanía. La desconexión entre el conocimiento disponible y la acción gubernamental es, en sí misma, uno de los mayores obstáculos para el desarrollo sostenible de la región.

Este informe no solo expone el estado actual de la movilidad, sino que insiste en la urgencia de actuar. La falta de cambios no puede seguir normalizándose. Bucaramanga Metropolitana Cómo Vamos reitera su compromiso con la producción y análisis de datos como insumo para la toma de decisiones basadas en evidencia. El futuro de la movilidad urbana dependerá de la voluntad política de romper con la inercia, de asumir la movilidad como un derecho colectivo, y de construir soluciones integradas que respondan a las verdaderas necesidades de las personas.

Informe de calidad de



2025