



**PROYECTO DE ACUERDO METROPOLITANO No. 20 de 2025
(diciembre 30 de 2025)**

“Por el cual se fijan las tarifas del subsistema de Transporte Masivo del Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá -SITVA y de las rutas de transporte público colectivo integradas al Metro y Metrocable en la porción bus para la vigencia 2026”

LA JUNTA METROPOLITANA DEL ÁREA METROPOLITANA DEL VALLE DE ABURRÁ

En uso de las atribuciones constitucionales, legales, reglamentarias y metropolitanas, en especial las conferidas por el artículo 1 del Decreto 2660 de 1998; los literales f), n), p) del artículo 7, y los numerales 2 y 3, literal e) del artículo 20 de la Ley 1625 de 2013; y los numerales 2 y 3, literal e) del artículo 38 del Acuerdo Metropolitano 10 de 2013; y,

CONSIDERANDO QUE

Según el artículo 2 de la Constitución Política de Colombia, dentro de los fines esenciales del Estado se encuentran: *“servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución”*. En tal sentido, el artículo 365 *ibidem* establece que *“los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado”*, por lo que es su deber *“asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional”*.

El artículo 319 *ibidem* consagra que las Áreas Metropolitanas tienen el deber de *“programar y coordinar el desarrollo armónico e integrado del territorio colocado bajo su autoridad”*, así como *“racionalizar la prestación de los servicios públicos”* a su cargo; en consonancia con el artículo 365 del mismo cuerpo normativo, según el cual, es deber del Estado la prestación eficiente de los servicios públicos a todos los habitantes del territorio nacional, para lo cual puede prestarlos directamente o a través de terceros.

Según dispone el artículo 3° de la Ley 105 de 1993, el transporte público de pasajeros *“es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios, sujeto a una contraprestación económica”* (tarifa).



@areametropol

www.metropol.gov.co

Carrera 53 # 40 A - 31  (57-4) 604 3856000

De conformidad con lo consagrado en el Acuerdo Metropolitano No.05 de 2017, el Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá -SITVA, está conformado por los subsistemas: i) Masivo, ii) Colectivo, y iii) Bicicletas Públicas EnCicla. Igualmente, enfatiza que la estructura tarifaria del Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá SITVA debe atender los principios de autosostenibilidad y costeabilidad de la tarifa, siendo competitiva frente a las demás alternativas de transporte público.

Según el Acuerdo Metropolitano No.10 de 2013, modificado por el Acuerdo Metropolitano No.7 de 2016, el Área Metropolitana del Valle de Aburrá es una entidad administrativa de derecho público de carácter especial que asocia al Distrito Especial de Ciencia, Tecnología e Innovación de Medellín (como ciudad núcleo) y a los municipios de Barbosa, Girardota, Copacabana, Bello, Itagüí, La Estrella, Sabaneta, Caldas y Envigado.

Al Área Metropolitana del Valle de Aburrá, en calidad de autoridad de transporte, le compete fijar las tarifas del transporte público de los subsistemas de transporte masivo y colectivo de pasajeros que se integra al Masivo, bajo los principios de igualdad y equidad tarifaria, así como los relativos a la sostenibilidad e integralidad del Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá SITVA, de acuerdo con lo dispuesto por la Ley 1625 de 2013, la Resolución 1371 de 2008 del Ministerio de Transporte y los Acuerdos Metropolitanos No.019 de 2002 y No.010 de 2013.

En cuanto a las tarifas del servicio de transporte público de pasajeros, el artículo 14 de la Ley 86 de 1989, modificado por el artículo 184 de la Ley 2294 de 2023, Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 dispone:

“ARTÍCULO 14. SOSTENIBILIDAD DE SISTEMAS DE TRANSPORTE. Los sistemas de transporte públicos cofinanciados por la Nación deben ser sostenibles, basados en la calidad de la prestación de servicio, control de la ilegalidad y de la evasión del pago de la tarifa por parte de las entidades territoriales.

Para ello, las tarifas que se cobren por la prestación del servicio, sumadas a otras fuentes de financiación de origen territorial, si se requiere, deberán ser suficientes para cubrir los costos de operación, administración y mantenimiento de los equipos.

Los contratos de concesión y operación deben contemplar el concepto de sostenibilidad y para el efecto se podrán realizar las modificaciones contractuales a que haya lugar.

(...)"

Se desprende del texto normativo citado, que las tarifas que se cobran a los usuarios por la prestación del servicio de transporte público de pasajeros sumadas a otras fuentes de origen territorial, si las hubiere, deben ser suficientes para cubrir los costos de operación, administración y mantenimiento de equipos, lo que significa que la garantía de continuidad

de la operación del servicio de transporte público también puede asegurarse con recursos de origen territorial.

Respecto a los estudios de costos necesarios para estimar el valor a fijar de las tarifas, el artículo 30 de la Ley 336 de 1996 dispone que las autoridades competentes son las encargadas de elaborar los estudios de costos que servirán de base para la fijación de las tarifas en materia de transporte. Para el caso de las estimaciones de las tarifas de que trata el presente acuerdo metropolitano, los análisis se soportan en: i) los análisis técnicos solicitados por el Área Metropolitana del Valle de Aburrá y reportados por la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada, en los que se determina las estimaciones de demanda de pasajeros e ingresos proyectados para el 2026, los egresos requeridos para la operación del Sistema y los escenarios para aprovisionar recursos para el Programa de Reposición y Repotenciación de los trenes y equipos, ii) el costo por pasajero movilizado del sistema de recaudo a través de la tarjeta Cívica en los buses de transporte público colectivo con integración al Metro y, iii) los estudios técnicos y económicos elaborados por el Área Metropolitana del Valle de Aburrá, de acuerdo con la metodología establecida por el Ministerio de Transporte que fundamentan las tarifas de las rutas de transporte público colectivo integradas al Metro y Metrocable en la porción bus, cuyo desarrollo normativo se encuentra dado en el Decreto 2660 de 1998 y la Resolución del Ministerio de Transporte 4350 de 1998, modificada por la Resolución 392 de 1999 que lo reglamenta.

Igualmente, el transporte al tener el carácter de servicio público esencial según lo establece el artículo 5 de la Ley 336 de 1996, debe ser accesible a todos los usuarios, lo que en consonancia con lo dispuesto por el artículo 3 de la Ley 105 de 1993 referente al principio de acceso al servicio público de transporte, faculta, entre otros, a los concejos distritales y municipales para establecer subsidios en favor de estudiantes, personas con discapacidad y adultos mayores, a fin de que estas cuenten con tarifas que estén a su alcance económico, con lo cual se les posibilita moverse libremente y en igualdad de condiciones por el territorio metropolitano, y con ello materializar sus derechos fundamentales a la dignidad humana, el libre desarrollo de la personalidad, al acceso a los servicios de salud etc. (Sentencia T-604 1992). Por lo tanto, le corresponde al Estado en desarrollo de los principios de acceso y de equidad social (Sentencia C-284 de 2015 M.P. Mauricio González Cuervo) establecer las previsiones normativas que permitan el cobro de las tarifas diferenciales en los diferentes medios de transporte que componen el Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá – SITVA, a las personas con las condiciones descritas.

En cuanto al transporte público en el marco de los Objetivos del Desarrollo Sostenible a 2030 de la Organización de las Naciones Unidas a los cuales el Estado colombiano se ha sumado, tenemos que este es objeto central de la meta 11.2 del ODS 11 (lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles). Esta meta busca *“proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con*

discapacidad y las personas de edad". En este sentido, se soporta aún más el hecho de que las tarifas que se cobran por los servicios de transporte público deben ser costeables por los usuarios, a fin de que con ellas no se configuren barreras al servicio público esencial de transporte.

Por otro lado, el Consejo de Estado, Sección Primera, en sentencia de 26 de abril 2007, radicación número: 25000-23-24-000-2003-00834-02, C.P. Rafael E. Ostau De Lafont Pianeta abordó el análisis de legalidad de establecer factores de calidad para mejorar la prestación del servicio público de transporte según la destinación para la cual sea determinada por la autoridad competente, como se menciona a continuación:

"En ese sentido, este factor participa de la condición de precio, y como su nombre lo indica, está sustentado o generado por los costos en que habrá de incurrir el transportador para mejorar la calidad del servicio en los términos de las exigencias que le hace la autoridad de transporte competente (...)"

"De otra parte, en razón a que se trata de un componente de la tarifa, la inclusión del factor de calidad es de competencia de las autoridades de transporte autorizadas para fijarla. En este orden, de conformidad con lo establecido por el artículo 1º del Decreto 2660 de 1998, le corresponde a las autoridades municipales, distritales y/o metropolitanas fijar las tarifas para el transporte público de pasajeros y/o mixto, en su jurisdicción. (...)"

En la misma línea, el artículo 174 de la Ley 2294 de 2023, Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026, que modificó el artículo 33 de la Ley 1753 de 2015, Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018 dispuso que *"[l]as entidades territoriales o administrativas podrán establecer recursos complementarios a los ingresos por recaudo de la tarifa al usuario, los cuales serán canalizados a través de los fondos de estabilización y subvención tarifaria"*.

En consonancia con lo anterior y en aras de preservar los principios de seguridad y acceso al servicio público de transporte consagrados en el literal e) del artículo 2 y numeral 1 del artículo 3 de la Ley 105 de 1993, respectivamente, se requiere contar con recursos económicos disponibles para atender reparaciones urgentes a la infraestructura del Río Aburrá Medellín (placas, azudes, muros de contención etc.) que afecten o pongan en riesgo la infraestructura férrea, y con ello a los usuarios, la comunidad en general y los bienes afectados al servicio.

Mediante comunicación radicada con el No. 045972, de 19 de noviembre de 2025, la Secretaría de Educación del Distrito Especial de Ciencia, Tecnología e Innovación de Medellín solicitó la ampliación de los cupos del perfil estudiantil, demostrando que durante las vigencias 2024 y 2025, la demanda del beneficio en el Valle de Aburrá ha superado de manera sostenida el límite máximo de 37.500 cupos establecido en el parágrafo 3º del artículo 2º del Acuerdo Metropolitano 13 de 2024, alcanzando cifras superiores a 44.000 y

hasta 48.060 postulaciones por ciclo; esta evidencia confirma la insuficiencia del tope actual y la necesidad de garantizar el acceso al transporte público de estudiantes de estratos 1, 2 y 3, mayoritariamente matriculados en instituciones oficiales y residentes en los municipios del Valle de Aburrá, población que cumple plenamente con los criterios de focalización del programa. En virtud de lo anterior y atendiendo los principios de progresividad, equidad, continuidad del servicio y garantía del derecho a la educación, se considera pertinente la ampliación del cupo máximo a 50.000 beneficiarios para atender la demanda real del territorio y asegurar la permanencia educativa de los estudiantes que requieren el beneficio.

En razón de lo manifestado, resulta claro que le corresponde al Área Metropolitana del Valle de Aburrá, en su condición de autoridad de transporte masivo y metropolitano, determinar las tarifas del Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá - SITVA y de los servicios de integración al Metro en la porción del transporte público colectivo, de acuerdo con los análisis y estudios de costos, partiendo de las premisas de sostenibilidad del sistema, capacidad de pago y competitividad.

El 19 de diciembre de 2025 la Junta Metropolitana aprobó el Acuerdo Metropolitano No. 18 de 2025 *“Por el cual se fijan las tarifas del subsistema de Transporte Masivo del Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá -SITVA y de las rutas de transporte público colectivo integradas al Metro y Metrocable en la porción bus para la vigencia 2026”*, para el cual se tuvo en cuenta dentro de los costos de operación, administración, mantenimiento y reposición una proyección de incremento del salario mínimo legal mensual vigente (SMLMV) del 12.5%. No obstante, el Gobierno Nacional, mediante Decreto 1469 del 29 de diciembre 2025 *“Por el cual se fija el salario mínimo mensual legal”* fijó el incremento del SMLMV para la vigencia 2026 en un 23%, modificando la estructura de costos de operación, administración, mantenimiento y reposición proyectados, que fundamentan la fijación de la tarifa al usuario.

De acuerdo con lo establecido por la normatividad precitada, algunos de los costos de operación, administración, mantenimiento y reposición dependen, directa e indirectamente, de diferentes variables macroeconómicas entre las cuales se destaca el SMLMV. En consecuencia, resulta necesario derogar el Acuerdo Metropolitano No. 18 de 2025 y adoptar las nuevas tarifas de Transporte Masivo del Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá -SITVA y de las rutas de transporte público colectivo integradas al Metro y Metrocable en la porción bus reflejando dicho incremento en los componentes de los costos de operación, administración, mantenimiento y reposición impactados por esta variable de manera directa. No obstante, ante la incertidumbre generada por el incremento que trata el Decreto 1469 de 2025, resulta necesario un seguimiento por parte de la autoridad a la evolución de los costos de operación, administración, mantenimiento y reposición, especialmente aquellos impactados de manera indirecta por el SMLMV.

Que, en cumplimiento de lo establecido en el numeral 8 del artículo 8 de la Ley 1437 de 2011, el Área Metropolitana del Valle de Aburrá publicó el proyecto de acuerdo metropolitano No. 20 de 2025 *“Por el cual se fijan las tarifas del subsistema de Transporte*

Masivo del Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá -SITVA y de las rutas de transporte público colectivo integradas al Metro y Metrocable en la porción bus para la vigencia 2026” en el sitio web durante el día 5 de enero de 2026, con el fin de recibir observaciones, sugerencias y propuestas alternativas, sin que se recibiera ninguna, según consta en los registros que hacen parte integral del trámite del presente acuerdo metropolitano.

En mérito de lo expuesto,

ACUERDA

ARTÍCULO 1°. Definir los perfiles de usuarios para el subsistema Masivo en los modos metro, tranvía, cable, BRT (Metroplús) y buses alimentadores (Cuenca 3 y 6), que regirán para la vigencia 2026:

- **Frecuente:** Usuarios que utilizan el sistema con regularidad y se personalizan, suministrando información personal para que les sea otorgado un beneficio económico para acceder al servicio de transporte. Estos usuarios no cumplen con los requisitos establecidos para ser calificados en los demás perfiles con beneficios económicos sobre la tarifa.
- **Al portador:** usuarios que utilizan el sistema con regularidad, pero no desean personalizarse.
- **Eventual/Univiaje:** usuarios que utilizan el sistema esporádicamente y no desean personalizarse.
- **Persona con discapacidad (PCD):** personas con algún tipo de condición de discapacidad permanente o temporal.
- **Estudiantil:** estudiantes que ingresan al programa “tiquete estudiantil” del distrito y los municipios del Valle de Aburrá.
- **Adulto mayor:** personas mayores de sesenta (60) años.
- **Bancarizado:** usuarios que acceden al servicio mediante una tarjeta o dispositivo bancario, haciendo el pago de la tarifa desde su cuenta bancaria (débito o crédito).

ARTÍCULO 2°. Establézcase las condiciones para dar aplicación al perfil estudiantil:

- a. Ser estudiantes de educación básica media y superior en pregrado, residentes en el distrito o los municipios del Valle de Aburrá y en las localidades adyacentes a la jurisdicción metropolitana.
- b. Encontrarse matriculados en modalidad presencial instituciones educativas públicas o privadas del distrito o los municipios del Valle de Aburrá en programas de básica, media, técnica, tecnológica o superior.

- c. Residir en viviendas de estratos 1, 2 y 3, a una distancia de más de 1 km del lugar de estudio.
- d. Tener una edad de entre 10 y hasta 28 años, en el momento de la inscripción, o se demuestre que el estudiante tenga capacidades diferentes.

Parágrafo 1°. La Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada determinará la manera práctica de dar aplicación a lo dispuesto en el presente artículo. Para el caso de otros programas sociales en los que se determinen perfiles de beneficiarios, la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada determinará la aplicabilidad del beneficio al grupo tarifario, previo informe al Área Metropolitana del Valle de Aburrá.

Parágrafo 2°. La Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada podrá suscribir convenios o contratos con municipios o instituciones educativas, para establecer beneficios tarifarios o condiciones especiales en la prestación del servicio que beneficien la población estudiantil, así estas no se enmarquen bajo las condiciones previstas en el presente artículo, las cuales deberán ser soportadas financieramente y aprobadas por el Área Metropolitana del Valle de Aburrá a través de su junta.

Parágrafo 3°. El número de beneficiarios del perfil Estudiantil en ningún evento podrá sobrepasar cincuenta mil (50.000) estudiantes.

ARTÍCULO 3°. Fijar las tarifas del subsistema Masivo en los modos metro, tranvía, cable, BRT (Metroplús) y buses alimentadores (cuencas 3 y 6), o en sus combinaciones, y que regirán para la vigencia 2026:

	Metro	Metro y Metroplús	Metro y Alimentador	Alimentador, Metroplús y Alimentador	Alimentador, Metro y Alimentador
	o	o	o	o	o
	Cable	Metro y Tranvía	Metro, Metroplús y Alimentador	Alimentador, Tranvía y Alimentador	Alimentador, Metro, Metroplús y Alimentador
	o	o	o	o	o
	Tranvía	Tranvía y Metroplús	Metro, Tranvía y Alimentador	Alimentador, Tranvía, Metroplús y Alimentador	Alimentador, Metro, Tranvía y Alimentador
	o	o	o		o
	Metroplús	Metro, Tranvía y Metroplús	Metro, Tranvía, Metroplús y Alimentador		Alimentador, Metro, Tranvía, Metroplús y Alimentador
	o	o	o		

	Alimentador	Metroplus y Alimentador o Tranvía y Alimentador	Alimentador y Alimentador		
Al Portador	4.400	4.400	5.150	5.900	6.650
Estudiantil Municipio	1.600	1.600	2.350	3.100	3.850
Frecuente	3.820	3.820	4.570	5.320	6.070
PCD	2.720	2.720	3.470	4.220	4.970
Adulto Mayor	3.330	3.330	4.080	4.830	5.580
Eventual	4.400	4.400	5.150	5.900	6.650
Bancarizado	4.570	NA	NA	NA	NA

Parágrafo 1°. Las tarifas antes previstas se aplicarán siempre y cuando la transferencia entre los modos se realice en el lapso de noventa (90) minutos, o en el tiempo resultante de los análisis técnicos y financieros, siempre que sean adoptados por la Dirección del Área Metropolitana del Valle de Aburrá.

Parágrafo 2°. En caso de que los usuarios opten por transferencias de viaje diferentes a las establecidas en la tabla anterior, se deberá cancelar la tarifa establecida para el respectivo servicio, independientemente que se encuentre en el tiempo de integración previsto en el anterior parágrafo.

Parágrafo 3°. La transferencia o cambio entre modos metro y cable no tendrá cobro adicional, siempre y cuando no requiera una nueva validación del medio de pago de parte del usuario, o lo que es lo mismo, mientras el usuario no salga de las estaciones que permiten su transferencia o comúnmente llamadas “zonas pagas”.

ARTÍCULO 4°. Fijar las tarifas para cuando haya transferencia o cadenas de viajes entre las rutas de transporte público colectivo catalogadas como integradas y los modos metro y cable en la jurisdicción del Distrito de Medellín y los municipios que conforman el Valle de Aburrá para la vigencia 2026, así:

		Porción Transporte Público Colectivo (integrado)		Porción Metro o Cable (integrado)
		Bus	Micro	
Barbosa	Cuenca 7	3.660		2.230
Girardota	Cuenca 7	2.810	3.160	2.230

Copacabana	Cuenca 7	2.510		2.230
Bello	Cuenca 1	2.485		2.230
Bello (Paris)	Cuenca 1	3.100		2.230
Bello (San Felix)	Cuenca 1	4.550		2.230
Medellín		2.485	2.485	2.230
Cuenca 4 (Medellín - Itagui - Estrella)	Cuenca 4	2.485	2.485	2.230
Medellín (Metrosan)			2.220	2.230
Cuenca 5 (Envigado - Sabaneta)	Cuenca 5	2.535	2.535	2.230
Envigado (EIA)	Cuenca 5	3.555	3.555	2.230
Envigado (EIA + Circular)	Cuenca 5	4.405	4.405	2.230
Envigado (Arenales)	Cuenca 5	3.235	3.235	2.230
Envigado (Catedral)	Cuenca 5	3.555	3.555	2.230
Caldas	Cuenca 9	2.660	2.660	2.230

Parágrafo 1°. Los vehículos de transporte público terrestre automotor colectivo de pasajeros, cualquiera sea su radio de acción, que prestan servicios integrados al modo masivo y efectúan su recaudo a través de la Tarjeta Cívica, deberán portar un distintivo en la parte frontal inferior derecha de los vehículos (lado contrario al conductor) con el valor de la tarifa plena (no integrada), la cual será definida por las respectivas autoridades según su radio de acción, y la tarifa integrada (primera integración), es decir, el valor de la suma de bus/micro más metro/cable, mostradas en la tabla anterior.

Parágrafo 2°. En aquellos casos en los cuales la cadena de viaje se desarrolle, así: primer trayecto una ruta integrada de Transporte Público Colectivo; segundo trayecto, metro o cable, y tercer trayecto una ruta integrada de Transporte Público Colectivo, será identificada como una doble integración, y para ella la tarifa total será la suma de los valores identificados en la tabla anterior para cada modo.

Parágrafo 3°. Para que la doble integración sea válida es necesario que las rutas integradas de Transporte Público Colectivo que utilice al inicio y final de la cadena de viaje sean de diferentes cuencas.

Parágrafo 4°. Tanto la integración sencilla como la doble integración serán válidas, siempre y cuando la transferencia entre el primer y el último modo se realice en el lapso de menos de noventa (90) minutos, o en el tiempo resultante de los análisis técnicos y financieros, siempre que sean adoptados por la Dirección del Área Metropolitana del Valle de Aburrá.

Parágrafo 5°. Los perfiles de usuarios definidos en el artículo 1° del presente Acuerdo no aplican para las integraciones con el Transporte Público Colectivo; para estos se aplicarán las tarifas mencionadas en este artículo, sin beneficios adicionales.

Parágrafo 6. La tarifa fijada para el metro o cable aplica en las cadenas de viaje que se desprendan de la aplicación del protocolo de continuidad con transporte alterno ante interrupciones del modo férreo y/o cable, establecido mediante el Acuerdo Metropolitano No.3 de 2017.

ARTÍCULO 5°. De acuerdo con lo establecido en el numeral 7 del artículo 174 de la Ley 2294 de 2023, con el fin obtener recursos para contribuir a la sostenibilidad del modo buses del subsistema masivo del SITVA (Líneas 1 y 2 y servicios de alimentación de las Cuencas 3 y 6), se fija un factor tarifario constituido así:

Treinta pesos (\$30) por cada pasajero de los perfiles frecuente, portador y eventual y la remuneración integrada de la porción metro y/o cable, con destinación específica para cubrir el mayor valor del déficit operacional estimado para el año 2026, de conformidad con lo establecido en el literal b) de la cláusula decimotercera del convenio 4600031108 de 2011 (Distrito) y CN2011-008 (Metro) celebrado entre el Distrito de Medellín y la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá.

Parágrafo 1°. La Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá deberá enviar estos recursos al Fondo de Estabilización y Subvención tarifaria del SITVA; mientras se reglamenta dicho Fondo deberá tenerlos en una cuenta con destinación específica, y será el Área Metropolitana del Valle de Aburrá quien ordene la apropiación de los mismos.

Parágrafo 2°. La Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada deberá rendir un informe mensual al cierre de cada mes sobre los recursos recaudados por este concepto y los montos y destinación que le ha dado a los mismos.

ARTÍCULO 6°. Fijar un factor tarifario de calidad de veinte pesos (\$20) por cada pasajero del perfil frecuente, con destinación específica para cubrir reparaciones urgentes a la infraestructura del Río Aburrá Medellín (placas, azudes, muros de contención etc.) que afecten o pongan en riesgo la infraestructura férrea, y con ello, a los usuarios, la comunidad en general y los bienes afectados al servicio.

Parágrafo 1°. La Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada deberá solicitar al Área Metropolitana del Valle de Aburrá con el debido soporte, el egreso y/o destinación de recursos de este Fondo.

Parágrafo 2°. La Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada deberá rendir un informe mensual al cierre de cada mes al Área Metropolitana del Valle de Aburrá, sobre los recursos recaudados por este concepto y los montos y destinación que le ha dado a los mismos.

ARTÍCULO 7°. Deróguese el Acuerdo Metropolitano No. 18 de 2025.

ARTÍCULO 8°. Publíquese el presente Acuerdo Metropolitano en la Gaceta Oficial del Distrito Especial de Ciencia, Tecnología e Innovación de Medellín.

ARTÍCULO 9°. Las tarifas determinadas en el presente acuerdo metropolitano entrarán el día siguiente a su publicación en la Gaceta Oficial del Distrito Especial de Ciencia, Tecnología e Innovación de Medellín.

Este Acuerdo fue aprobado en Junta Metropolitana el día XXX (XX) de XXX de 2026, convocada el treinta (30) de diciembre de 2025, según consta en acta No 8 de 2026.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

FEDERICO GUTIÉRREZ ZULUAGA

Alcalde Distrital

Distrito Especial de Ciencia, Tecnología e Innovación de Medellín
Presidente

PAULA ANDREA PALACIO SALAZAR

Directora
Secretaria

Área Metropolitana del Valle de Aburra	Distrito Especial de Ciencia Tecnología e Innovación de Medellín
Proyectó: Adriana María Bedoya Muñoz Profesional Universitario	
Revisó: Claudia Díaz Díaz Líder Transporte Metropolitano	Revisó: Lizeth Vanessa Fernández Ballesteros Líder de Programa (E) Secretaría General
Aprobó: Mateo Molina Rodríguez Subdirector de Transporte Manuela Garcés Osorio Directora Administrativo Jurídica Administrativa	Aprobó: Sebastián Cendoya Baena Subsecretario (E) de Prevención del Daño Antijurídico Secretaría General



Página **12** de **12**

Nicolás Osorio López Subdirector General	
---	--



EXPOSICIÓN DE MOTIVOS PROYECTO DE ACUERDO METROPOLITANO N°20 DE 2025

De conformidad con el artículo 14 de la Ley 86 de 1989, modificado por el artículo 184 de la Ley 2294 de 2023, Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026, a su tenor dispone:

ARTÍCULO 14. SOSTENIBILIDAD DE SISTEMAS DE TRANSPORTE. Los sistemas de transporte públicos cofinanciados por la Nación deben ser sostenibles, basados en la calidad de la prestación de servicio, control de la ilegalidad y de la evasión del pago de la tarifa por parte de las entidades territoriales.

Para ello, las tarifas que se cobren por la prestación del servicio, sumadas a otras fuentes de financiación de origen territorial, si se requiere, deberán ser suficientes para cubrir los costos de operación, administración y mantenimiento de los equipos.

Los contratos de concesión y operación deben contemplar el concepto de sostenibilidad y para el efecto se podrán realizar las modificaciones contractuales a que haya lugar.

Dentro de los costos del transporte público masivo se tiene el servicio de personal, energía, combustibles y lubricantes, mantenimiento, contratos de outsourcing, impuestos, activos entre otros. En este sentido, el Área Metropolitana del Valle de Aburrá teniendo en cuenta estas disposiciones normativas y las proyecciones históricas de los indicadores macroeconómicos, procedió a realizar los análisis técnicos y financieros para la determinación de la tarifa del transporte público masivo requerida para el año 2026.

Para el caso específico del salario mínimo, se tomó una proyección del 8%, dado lo presupuestado por el Metro de Medellín como principal operador del sistema



@areametropol

www.metropol.gov.co

Carrera 53 # 40 A - 31  (57-4) 604 3856000

masivo, teniendo en cuenta sus análisis realizados del incremento en los últimos años versus el incremento del IPC, como se puede observar en la siguiente tabla.

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026 (proyección)
Variación IPC año anterior	4%	3%	4%	2%	6%	13%	9%	5%	6%
Variación salario mínimo	6%	6%	6%	4%	11%	16%	12%	10%	8%

Sin embargo, el Gobierno Nacional mediante Decreto 1469 del 29 de diciembre 2025 “Por el cual se fija el salario mínimo mensual legal” fijó el incremento del salario mínimo para la vigencia 2026 en un 23,7%, lo que impacta significativamente la canasta de costos para el transporte público masivo, dado que el componente de costos de personal y servicios de outsourcing representa alrededor del 30% de la misma. En ese sentido, se realizó un análisis del impacto de este incremento, teniendo en cuenta solo el costo variable de personal y servicios de outsourcing, dado que, aunque otros costos de la canasta pueden estar impactados por esta alza, no necesariamente es directamente proporcional al incremento realizado en el salario mínimo, y debe esperarse el comportamiento de la economía con esta decisión.

Así las cosas, evaluando la canasta de costos del subsistema de transporte masivo, se tiene un incremento promedio de 105 pesos, pero dado las denominaciones de la moneda se redondea a \$100, lo que implica este incremento adicional de los análisis realizados inicialmente, como puede evidenciarse en el siguiente cuadro

Concepto	Ppto 2026 Incremento salario 8%	Ppto 2026 Incremento salario 23%
Egresos operativos	954.414	986.037
Servicios de personal	284.626	284.626
Energía	53.111	53.111
Combustibles y lubricantes	8.744	8.744
Seguros	36.710	36.710
Gastos de Mantenimiento	183.687	183.687
Gastos generales	126.781	126.781
contratos de outsouring	236.630	268.253
Impuestos	23.242	23.242
otros egresos	882	882
Inversiones activos	50.912	50.912
Inversiones activos Metro, Cables y Tranvía	47.350	47.350
Inversiones recaudo	3.563	3.563
% Gerencia de Desarrollo de Negocios	9,33%	9,33%
% Arví	1,09%	1,09%
% Recaudo de Metro, Cables y Tranvía	2,74%	2,74%
Modo Buses	99.801	99.801
Modo Buses (Factor Tarifario)	39.905	39.905
Deuda comercial	37.795	37.795
PRESUPUESTO 2026 (SIN FRR)	830.172	859.368
Fondo de Reposición y Repotenciación	317.165	317.165
PRESUPUESTO 2026 (CON FRR)	1.147.337	1.176.533
Pasajero Pagos Proyectados 2025	276.379.520	276.379.520
Tarifa Técnica Operativa	3.004	3.109
Tarifa Técnica con FRR	4.151	4.257



Página 4 de 4

Por lo anterior, dado que el Subsistema Masivo tiene varios perfiles de usuarios, como se describen en la siguiente tabla, donde los perfiles frecuente e integrado representan el 79% de uso del Subsistema, el incremento de \$100 pesos adicionales se le aplican a estos perfiles, y para los otros, se realiza proporcional con el fin que el incremento en promedio para el usuario sea alrededor del 12%

Perfiles	% Participación Perfiles
Frecuente	48,5%
Adulto Mayor	3,6%
Estudiantil	2,3%
PCD	1,1%
Al Portador	0,7%
Eventual	13,7%
Integrado	30,2%