



## **PROYECTO DE ACUERDO METROPOLITANO No. 16 de 2025 (Diciembre 2 de 2025)**

“Por medio del cual se fijan las tarifas del subsistema de transporte público colectivo de pasajeros con radio de acción metropolitano del Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá SITVA 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



@areametropol

www.metropol.gov.co

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



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).

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.

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



@areametropol

[www.metropol.gov.co](http://www.metropol.gov.co)

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



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, estos análisis se soportan en el análisis de la canasta de costos de la actividad transportadora que han sido realizados de conformidad con la metodología establecida por el Decreto Nacional 2660 de 1998 y la Resolución del Ministerio de Transporte 4350 de 1998, modificada por la Resolución 392 de 1999, sin perder de vista el mandato legal de hacer que las tarifas sean costeables por los usuarios, según se expone en adelante.

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*



@areametropol

[www.metropol.gov.co](http://www.metropol.gov.co)

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



*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.

De acuerdo con lo expuesto, los alcaldes del Valle de Aburrá pueden promover mecanismos para subsidiar la tarifa de las rutas de transporte público colectivo con incidencia en la población de sus territorios. Sin embargo, conforme al artículo 3 de la Ley 105 de 1993, dichos subsidios deben ser establecidos mediante acuerdos distritales o municipales aprobados por los respectivos concejos. En consecuencia, estos beneficios tarifarios solo operan cuando existe un acuerdo vigente que los autorice, por lo que el distrito o el municipio no puede implementarlos de manera autónoma.

En razón de lo manifestado en las consideraciones anteriores, resulta claro que le corresponde al Área Metropolitana del Valle de Aburrá, en su condición de autoridad de transporte público colectivo con radio de acción metropolitano, determinar las tarifas del Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá – SITVA en cuanto al subsistema Colectivo, de acuerdo con los análisis y estudios de costos, partiendo de las premisas de sostenibilidad del sistema, capacidad de pago y competitividad.

En mérito de lo expuesto,

## ACUERDA

**ARTÍCULO 1º.** Fijar las tarifas del servicio de transporte público terrestre automotor colectivo de pasajeros con radio de acción metropolitano para la vigencia 2026, así:

			SEMANA	
			BUS	MICRO
Barbosa	Barbosa - Girardota	Girardota - Barbosa	\$4.050	



@areametropol

www.metropol.gov.co

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

			SEMANA	
			BUS	MICRO
	Barbosa - Copacabana	Copacabana - Barbosa	\$4.350	
	Barbosa - Bello	Bello - Barbosa	\$4.900	
	Hatillo - Medellín	Medellín - Hatillo	\$4.900	
	Platanillo Filoverde - Medellín	Medellín - Platanillo Filoverde	\$4.900	
	Barbosa - Medellín	Medellín - Barbosa	\$5.200	
Girardota	Girardota - Copacabana	Copacabana - Girardota	\$3.850	
	Girardota - Bello	Bello - Girardota	\$3.950	
	Girardota - Medellín	Medellín - Girardota	\$4.250	
	La Palma - Medellín	Medellín - La Palma	\$4.450	
Copacabana	Copacabana - Medellín	Medellín - Copacabana	\$3.800	\$3.800
Bello	Bello - Medellín	Medellín - Bello	\$3.800	
	Paris - Medellín	Medellín - París	\$3.700	
	Barrio Nuevo - Medellín	Medellín - Barrio Nuevo	\$3.700	
	Zamora - Medellín	Medellín - Zamora	\$3.700	
	Zamora - Aranjuez	Aranjuez - Zamora	\$2.400	
	El Pinar - Medellín	Medellín - El Pinar	\$3.700	\$3.800
	El Pinar - Santo Domingo	Santo domingo - El pinar	\$2.650	\$2.650
	Paris - Picacho	Picacho- Paris	\$2.550	
	Terminal del Norte – Barrio Nuevo	NA	\$2.900	
Itagüí	Itagüí - Medellín	Medellín - Itagüí	\$3.700	
La Estrella	La Estrella - Medellín	Medellín - La Estrella	\$3.700	
	La Estrella - Sabaneta	Sabaneta - La Estrella	\$3.700	\$3.800
Envigado	Envigado- Medellín	Medellín-Envigado	\$3.700	\$3.800
	Envigado-Itagui	Itagui-Envigado	\$3.700	
	Envigado-Sabaneta	Sabaneta - Envigado	\$3.700	



			SEMANA	
			BUS	MICRO
Sabaneta	Sabaneta - Medellín	Medellín - Sabaneta	\$3.700	
Caldas	Caldas - Medellín	Medellín - Caldas	\$3.900	

**Parágrafo.** Fijar como tarifa para las rutas de transporte público colectivo metropolitano de los municipios de Barbosa, Girardota y Copacabana, cuando presten el servicio a usuarios en jurisdicción de estos municipios y en el municipio de Bello, la tarifa metropolitana contemplada para el municipio donde ascienda el pasajero que requiere el servicio, de acuerdo con lo consagrado en el presente artículo.

**ARTÍCULO 2º.** Fijar para el servicio de transporte público colectivo de pasajeros de la Cuenca 4 del Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá, las siguientes tarifas:

RUTAS Y/O SERVICIOS	Valor	Valor con integración a Metropolitana SOLOBUS
	Plena	
San Antonio de Prado (Bus - Micro)	\$ 2.300	\$ 3.800
San Antonio de Prado (automóvil)	\$ 2.400	\$ 4.800
Metropolitana SOLOBUS	\$ 3.700	
Metropolitana SOLOBUS Electrónico*	\$ 3.750	
Rutas de Transferencia Itagüí	\$ 1.900	\$ 3.800
Estudiantil Metropolitana SOLOBUS**	\$ 2.600	
PMR Metropolitana SOLOBUS***	\$ 3.300	

\* Aplicable solo cuando inicie el pago electrónico bancarizado.

\*\* Subsidio estudiante \$1.000, previo convenio con el Distrito o Municipio e inicie el pago electrónico

\*\*\* Subsidio \$ 400, previo convenio con el Distrito o Municipio e inicie el pago electrónico



@areametropol

www.metropol.gov.co

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



**ARTÍCULO 3°.** Disponer que los vehículos de servicio público tipo bus/buseta y microbús portarán un distintivo consistente en un círculo de fondo naranja y orla negra, pintado en el parabrisas delantero en su parte superior derecha, indicando el valor de la tarifa determinada en el presente acuerdo.

**ARTÍCULO 4°.** Los alcaldes del Distrito y los municipios que conforman el Área Metropolitana del Valle de Aburrá podrán establecer el cobro de las tarifas diferenciales a los estudiantes, personas de la tercera edad, personas con discapacidad y otros grupos de personas a las que de manera excepcional se les otorgue el beneficio, teniendo como referencia lo dispuesto en el artículo primero del presente acuerdo metropolitano.

**ARTÍCULO 5°.** Las tarifas determinadas en el presente acuerdo metropolitano entrarán a regir a partir del primero (1°) de enero de 2026.

**ARTÍCULO 6°.** Publíquese el presente Acuerdo Metropolitano 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 diciembre de 2025, convocada el XXX (XX) de diciembre de 2025, según consta en acta No X de 2025.

Dado en Medellín, a los XXX (XX) días del mes de diciembre de 2025.

**PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE**



@areametropol

www.metropol.gov.co

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



## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

### DE LAS MOTIVACIONES EN GENERAL

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 la prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional”*.

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).

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 N° 10 de 2013, modificado por el Acuerdo Metropolitano N° 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



@areametropol

[www.metropol.gov.co](http://www.metropol.gov.co)

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





masivo y colectivo, 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 019 de 2002 y 010 de 2013.

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 estos análisis se soportan en el análisis de la canasta de costos de la actividad transportadora que han sido realizados de conformidad con la metodología establecida por el Decreto Nacional 2660 de 1998 y la Resolución del Ministerio de Transporte 4350 de 1998, modificada por la Resolución 392 de 1999, pero sin perder de vista el mandato legal de hacer que las tarifas sean costeables por los usuarios, según se expondrá en adelante.

El transporte al tener el carácter de servicio público esencial -Artículo 5, 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, en cuanto 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 relación con 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”*. Con ello 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 de transporte.

Según lo expuesto en los considerandos precedentes, los alcaldes del Valle de Aburrá pueden subsidiar la tarifa de las rutas de transporte público Colectivo con incidencia en la población de sus territorios. Ello puede darse con aportes presupuestales, o mediante la gestión consensuada de los beneficios tarifarios con las empresas de transporte público que sirven a sus comunidades.





## DE LAS MOTIVACIONES TECNICO-FINANCIERAS

De conformidad con la metodología establecida por el Ministerio de Transporte para la elaboración de los estudios de costos<sup>1</sup>, el Área Metropolitana del Valle de Aburrá procedió a realizar los análisis técnicos y financieros que sirven de base para la fijación de la tarifa del transporte público colectivo metropolitano que regirá a partir de la vigencia del presente acuerdo metropolitano.

Lo anterior, teniendo en cuenta la realidad de los costos (operacionales, fijos y de capital) en que incurren las unidades empresariales del sector del transporte público colectivo metropolitano, y del mismo modo la equidad entre el transporte público colectivo y masivo.

Además, es de indicar, que la estructura tarifaria se efectuó bajo los siguientes parámetros:

- La información de canasta de costos de operación se obtuvo de estudios realizados por la Entidad, de investigaciones de precios de mercado actuales y de la información suministrada por las empresas de transporte público colectivo metropolitano.
- Para la movilización de pasajeros y viajes se tuvieron en cuenta la información de pasajeros suministrada por las empresas de transporte público colectivo metropolitano y constatada con la reportada en el componente tecnológico GTPC (Gestión de Transporte Público Colectivo).
- La tarifa técnica, acorde con Resolución del Ministerio de Transporte No. 4350 de 1998, modificada por la Resolución 392 de 1999, se define como los ingresos necesarios por pasajero para operar en condiciones de equilibrio, y se determina como la relación entre los costos operacionales, fijos y de capital y los pasajeros movilizados.

<sup>1</sup> Resolución N° 4350 de diciembre 31 de 1998, modificada por la Resolución 392 de 1999.



Así las cosas, el incremento propuesto lleva a que con estas tarifas se propenda por el uso de los medios de transporte público, bajo el principio de la equidad tarifaria por una mayor accesibilidad en beneficio de las condiciones de la calidad de vida del habitante metropolitano, fundamentándolas bajo los conceptos de la sostenibilidad, costeabilidad y competitividad.

El transporte en su carácter de servicio público esencial debe ser accesible a todos los usuarios y en virtud de ello, el artículo 3 de la Ley 105 de 1993, faculta, entre otros, a los concejos distritales y municipales para establecer subsidios a favor de estudiantes, personas con discapacidad, de la tercera edad y atendidas por servicios de transporte indispensables, a fin de que cuenten con tarifas que estén a su alcance económico. La finalidad de la normatividad es que las personas especialmente protegidas por la Constitución, la ley y los tratados internacionales, que se encuentren debidamente caracterizadas puedan acceder al servicio público esencial de transporte, por ello, la normatividad las ha identificado para brindarles apoyo y respaldo con acciones de política pública, como el establecimiento de tarifas diferenciales. Pero ello es solo para estos grupos de personas, y de manera excepcional que se otorga este beneficio por parte de los concejos distritales y municipales.

A continuación, se presenta la canasta promedio de costos de operación, para vehículo tipo bus, de acuerdo con los análisis efectuados.

La canasta de costos es diferente para cada empresa de transporte público colectivo metropolitano, pues los costos de operación varían según:

- La longitud de las rutas y los pasajeros movilizados por kilómetro recorrido (IPK)
- La zona de operación de cada ruta (ladera, zona plana)
- La estructura administrativa de cada empresa y el aprovechamiento de economías de escala que algunas empresas pueden desarrollar
- Costos diferenciales asociados a eficiencias o incentivos a empleados
- Cantidad y características del parque automotor.



## PRINCIPALES VARIABLES

	VARIABLES PRINCIPALES																
	CUENCA 1	CUENCA 2	CUENCA 2B	CUENCA 2A	CUENCA 6	CUENCA 4	CUENCA 5				CUENCA 7				CUENCA 9		
	BELLO					ESTRELLA - ITAGUI	SABANETA	ENVIGADO		MEDELLIN	BARBOSA		GIRARDOTA	COPACABANA	CALDAS		
	Bellanita	Hatoviejo	Medellin - Castilla	Palenque Robledal	Combuses	Alianza MEI	Sotrames Sabaneta	Sotrames Envigado	Santra	Poblado	Barbosa Porcesito	Transmeba	Expreso Girardota	Coonatra	Mocatán	Arrieritas	La Valeria
Longitud ruta	32,0	26,8	21,3	28,0	14,2	31,0	29,2	25,5	24,7	18,5	42,0	42,1	54,6	39,0	52,0	52,0	56,0
Flota	103	62	118	28	31	301	114	90	76	102	19	20	54	66	48	43	63
Pasajeros día	18.708	7.700	40.000	7.325	7.930	67.561	26.633	14.772	9.840	17.530	5.130	5.400	10.776	11.570	13.220	10.500	14.930
Kilómetros día	12.421	6.739	19.566	4.098	3.360	43.431	14.357	9.129	6.842	10.693	4.578	5.013	8.354	11.544	12.740	10.920	15.960
Viajes día	388	251	919	208	220	1.401	491	358	277	578	109	119	153	296	245	210	285
IPK	1,5	1,1	2,0	1,8	2,4	1,6	1,9	1,6	1,4	1,6	1,1	1,1	1,3	1,0	1,0	1,0	0,9

- La demanda disminuyó el último año el 5% de los usuarios y comparado con la movilización en pre-pandemia se encuentra en el 75%
- La oferta en el último año disminuyó en un 12%

## TARIFA TÉCNICA POR EMPRESA Y MUNICIPIO

COSTO POR PASAJERO (TARIFA TÉCNICA) POR MUNICIPIO							
	BELLO	CUENCA 4	CUENCA 5	BARBOSA	GIRARDOTA	COPACABANA	CALDAS
<b>COSTOS VARIABLES</b>							
Combustible	869	774	786	1.080	715	1.093	1.180
Lubricante	72	212	75	85	183	116	144
Llantas	170	125	126	203	251	76	215
Mantenimiento	392	508	391	222	680	523	307
Salarios y prestaciones	874	1.211	1.146	1.350	988	797	690
Servicios de Estación	247	203	311	212	528	305	273
Administración GTPC	40	37	26	10	10	34	13
<b>TOTAL COSTOS VARIABLES</b>	<b>2.663</b>	<b>3.070</b>	<b>2.860</b>	<b>4.124</b>	<b>3.355</b>	<b>2.944</b>	<b>2.822</b>
<b>COSTOS FIJOS</b>							
Garaje	50	56	72	27	54	73	21
Impuestos	13	11	12	14	9	19	12
Seguros	126	54	166	54	124	122	97
Administración	466	211	323	380	169	161	542
<b>TOTAL COSTOS FIJOS</b>	<b>654</b>	<b>332</b>	<b>573</b>	<b>474</b>	<b>356</b>	<b>375</b>	<b>673</b>
<b>COSTOS DE CAPITAL</b>							
Recuperación de capital	174	96	105	188	176	154	130
Rentabilidad	335	195	167	367	337	279	240
<b>TOTAL COSTOS DE CAPITAL</b>	<b>509</b>	<b>291</b>	<b>271</b>	<b>555</b>	<b>513</b>	<b>434</b>	<b>369</b>
<b>TOTAL COSTOS DE OPERACIÓN</b>	<b>3.827</b>	<b>3.694</b>	<b>3.704</b>	<b>5.153</b>	<b>4.224</b>	<b>3.753</b>	<b>3.864</b>
<b>TARIFA TÉCNICA POR MUNICIPIO</b>	<b>3.801</b>	<b>3.694</b>	<b>3.656</b>	<b>5.154</b>	<b>4.224</b>	<b>3.753</b>	<b>3.871</b>
tarifa 2025	3.450	3.400	3.400	4.800	3.950	3.450	3.600
tarifa propuesta 2026	3.800	3.700	3.700	5.200	4.250	3.800	3.900
variación	10,1%	8,8%	8,8%	8,3%	7,6%	10,1%	8,3%

El marco de recuperación económica observado y estimado para 2025 sustentan la suscripción del presente proyecto de acuerdo. Según el Marco Fiscal de Mediano Plazo se proyecta un crecimiento de 2,7% en 2025 y 3,0% en 2026, confirmando la reactivación económica después de la pandemia y el buen dinamismo de los sectores.

La inflación se encuentra controlada y se estima que al final del año 2025 termine en 4,5%, con tendencia descendente y convergiendo a su meta (3%). Dicha meta se proyecta alcanzar en 2026. Durante el 2025, la tasa de interés ha bajado de 9,50% a 9,25% y existe alta probabilidad de que se mantenga en dicho nivel.



Página 15 de 15

Los precios del transporte se encuentran por debajo del nivel de inflación. En lo corrido del año registran una variación de 4,6%, mientras que para los últimos doce (12) meses 5,21%, cuando la inflación está en 4,74% y 5,51%, respectivamente.

Cordialmente,

**PAULA ANDREA PALACIO SALAZAR**  
Directora



@areametropol

| [www.metropol.gov.co](http://www.metropol.gov.co)

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