



PROYECTO DE ACUERDO METROPOLITANO No. 17 de 2025 (Diciembre 2 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 3° del artículo 2° 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.

En mérito de lo expuesto,

ACUERDA

ARTÍCULO 1º. Definir los perfiles de usuarios para el subsistema Masivo en los modos metro, tranvía, cable, BRT (Metroplús) y buses alimentadores (Cuencas 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/Univaje:** 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 2º. 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 1º. 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 o Cable o Tranvía o Metroplús o Alimentador	Metro y Metroplús o Metro y Tranvía o Tranvía y Metroplús o Metro, Tranvía y Metroplús o Metroplús y Alimentador o Tranvía y Alimentador	Metro y Alimentador o Metro, Metroplús y Alimentador o Metro, Tranvía y Alimentador o Metro, Tranvía, Metroplús y Alimentador o Alimentador y Alimentador	Alimentador, Metroplús y Alimentador o Alimentador, Tranvía y Alimentador o Alimentador, Tranvía, Metroplús y Alimentador	Alimentador, Metro y Alimentador o Alimentador, Metro, Metroplús y Alimentador o Alimentador, Metro, Tranvía y Alimentador o Alimentador, Metro, Tranvía, Metroplús y Alimentador
Al Portador	4.250	4.250	4.970	5.690	6.410
Estudiantil Municipio	1.500	1.500	2.220	2.940	3.660
Frecuente	3.720	3.720	4.440	5.160	5.880
PCD	2.620	2.620	3.340	4.060	4.780

Adulto Mayor	3.230	3.230	3.950	4.670	5.390
Eventual	4.250	4.250	4.970	5.690	6.410
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	\$3.510		\$2.130
Girardota	Cuenca 7	\$2.660	\$3.010	\$2.130
Copacabana	Cuenca 7	\$2.360		\$2.130
Bello	Cuenca 1	\$2.360		\$2.130
Bello (Paris)	Cuenca 1	\$2.950		\$2.130
Bello (San Felix)	Cuenca 1	\$4.400		\$2.130
Medellín		\$2.360	\$2.360	\$2.130
Cuenca 4 (Medellín - Itagüí - Estrella)	Cuenca 4	\$2.360	\$2.360	\$2.130
Medellín (Metrosan)			\$2.095	

		Porción Transporte Público Colectivo (integrado)		Porción Metro o Cable (integrado)
		Bus	Micro	
Cuenca 5 (Envigado - Sabaneta)	Cuenca 5	\$2.410	\$2.410	\$2.130
Envigado (EIA)	Cuenca 5	\$3.405	\$3.405	\$2.130
Envigado (EIA + Circular)	Cuenca 5	\$4.255	\$4.255	\$2.130
Envigado (Arenales)	Cuenca 5	\$3.085	\$3.085	\$2.130
Envigado (Catedral)	Cuenca 5	\$3.405	\$3.405	\$2.130
Caldas	Cuenca 9	\$2.510	\$2.510	\$2.130

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 alternativo 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°. Las tarifas determinadas en el presente Acuerdo Metropolitano entrarán a regir a partir del primero (1°) de enero de 2026.

ARTÍCULO 8°. 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 XX (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 LOS MOTIVOS 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 su 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 No.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 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 019 de 2002 y 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, 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.

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; significando ello, 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 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: 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 2025, 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, ii) 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 -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

Por otro lado, el Consejo de Estado, Sección Primera, en Sentencia del 26 de abril 2007, Radicación número: 25000-23-24-000-2003-00834-02, CP Rafael E. Ostau De Lafont Pianeta, se expresó frente a la legalidad de establecer factores de calidad para mejorar la prestación del servicio público de transporte según la destinación para el cual se determine por la autoridad competente; veamos:

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 1° 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 consonancia con todo lo anterior, 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 del 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 3° del artículo 2° del Acuerdo Metropolitano 13 de 2024, alcanzando cifras superiores a 44.000 y hasta 48.060 postulaciones por ciclo; evidencia que 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.

AÑO	MES	ESTUDIANTES POSTULADOS	ESTUDIANTES ASIGNADOS	ESTUDIANTES BÁSICA, PRIMARIA, SECUNDARIA Y MEDIA	ESTUDIANTES EDUCACIÓN SUPERIOR
2024	FEBRERO	28.904	26896	2632	4462
2024	MARZO	44.235	37215	3397	33822
2024	MAYO	40.936	37500	5737	31763
2024	JUN-JUL	6.426	37443	6149	31518
2024	SEP	48.059	37497	4791	32706
2024	NOV	44.267	37500	4866	32634

MUNICIPIO	TOTAL	MUNICIPIO	TOTAL
AMAGA	38	JARDÍN	1
ANGELÓPOLIS	3	LA CEJA	210
BARBOSA	229	LA ESTRELLA	423
BELLO	6.254	LA PINTADA	1
BELMIRA	11	MEDELLÍN	34.080
CAICEDO	2	PORCE	1
CALDAS	376	RIONEGRO	221
CONCEPCIÓN	1	SABANETA	825
COPACABANA	813	SAN ANTONIO DE PEREIRA	1
DONMATÍAS	33	SAN JERÓNIMO	8
EL CARMEN DE VIBORAL	112	SAN PEDRO DE LOS MILAGROS	84
EL RETIRO	68	SAN VICENTE DE FERRER	1
EL SANTUARIO	47	SANTA BARBARA	1
ENTRERRÍOS	17	SANTA FE DE ANTIOQUIA	12
ENVIGADO	886	SANTA ROSA DE OSOS	36
FREDONIA	1	SOPETRÁN	3
GIRARDOTA	359	SANTA FE DE ANTIOQUIA	2
GUADALUPE	1	VEGACHÍ	1
GUARNE	226	OTRO	16
ITAGÜÍ	2653	(en blanco)	3
TOTAL POSTULADOS POR MUNICIPIO		48.060	

En razón de lo manifestado en la parte considerativa de este acuerdo metropolitano, 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.

DE LOS MOTIVOS TÉCNICO-FINANCIEROS

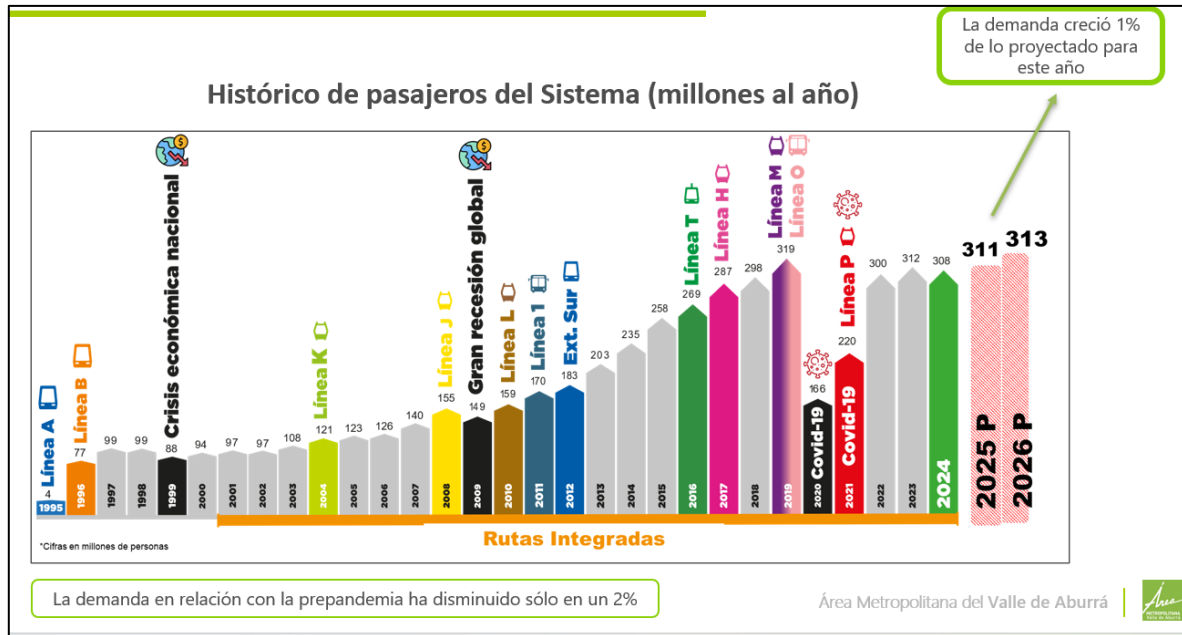
El análisis de la tarifa técnica del **Subsistema Masivo del Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá - SITVA**, parte de la información suministrada por la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburra Limitada, mediante Comunicaciones Nos. **Comunicación MTRO E – 20250005978 del 26 de septiembre de 2025.**

- Estados financieros para modos férreo y cables y terrestre automotor (Líneas 1, 2 y O y alimentadores cuencas 3 y 6), último mes disponible.
- Ejecución presupuestal detallada por rubros en los diferentes modos férreo y cables y terrestre automotor (Líneas 1, 2 y O y alimentadores cuencas 3 y 6), último mes disponible.
- Afluencia de pasajeros mensual en los diferentes modos del sistema Diferenciar entre usos y pagos (primer abordaje), último mes disponible, estimado a diciembre 2025 y 2026.
- Transferencia mensual de pasajeros entre modos férreo, cables y terrestre automotor, último mes disponible.
- Distribución porcentual de pasajeros por perfil de usuarios, último mes disponible, estimado a diciembre 2025 y 2026.
- Presupuesto de costos de operación por rubros para modos férreo y cables (Sin Arví) y terrestre automotor (Líneas 1, 2, O y alimentadores cuencas 3 y 6), estimación año 2024.
- Presupuesto de ingresos esperados vía tarifa.
- Presupuesto de ingresos esperados por otras unidades de negocio.
- Tarifa Media 2025 último mes disponible
- Tarifas técnicas, saldos del fondo de reposición y repotenciación, proyecciones de aprovisionamiento del fondo de reposición y repotenciación, información de proyectos de inversión

A partir de dicha información, se hace un análisis de los siguientes aspectos:

- Movilización de pasajeros proyectada vs la real para el año 2025
- Proyecciones de demanda para el año 2026
- La participación de los usuarios en los diferentes perfiles y la tarifa media
- Análisis del presupuesto en el año 2025 vs el 2026
- Proyecciones del Fondo de Repotenciación y Reposición - FRR
- Inversiones FRR y nuevos proyectos
- Estado del Recaudo del Factor de Calidad para las reparaciones urgentes a la infraestructura del Río Aburrá Medellín
- La tarifa técnica requerida operativa y con las provisiones requeridas para el FRR 2026

Y a continuación, se presenta un resumen del mismo:



2. Canasta de Costos del Transporte Masivo

Área Metropolitana del Valle de Aburrá

Presupuesto Subsistema Masivo



Concepto	Ppto 2026 v3
Egresos operativos	954.414
Servicios de personal	284.626
Energía	53.111
Combustibles y lubricantes	8.744
Seguros	36.710
Gastos de Mantenimiento	183.687
Gastos generales	126.781
contratos de outsourcing	236.630
Impuestos	23.242
otros egresos	882
Inversiones activas	50.912
Inversiones activas Metro, Cables y Tranvía	47.350
Inversiones recaudo	3.563
% Gerencia de Desarrollo de Negocios	9,33%
% Arvi	1,09%
% Recaudo de Metro, Cables y Tranvía	2,74%
Modo Buses	99.801
Modo Buses (Factor Tarifario)	39.905
Deuda comercial	37.795
PRESUPUESTO 2026 (SIN FRR)	830.172
Fondo de Reposición y Repotenciación	317.165
PRESUPUESTO 2026 (CON FRR)	1.147.337
Pasajero Pagos Proyectados 2025	276.379.520

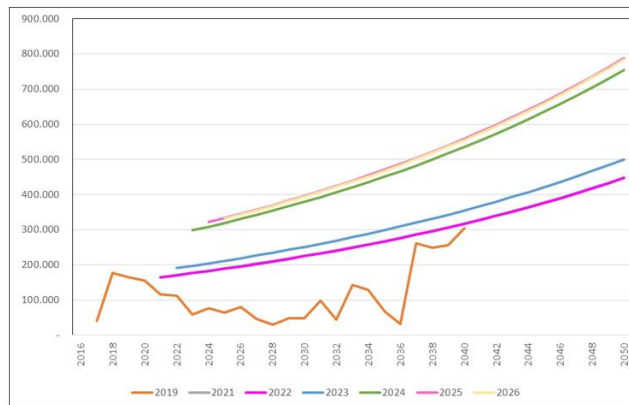
Tarifa Técnica Operacional (Sin FRR)
\$3,004

Tarifa Técnica (incluye FRR sin trenes nuevos)
\$4,151

- Se asume el 100% de los egresos Líneas 1, 2 y O y 40 mil de compensación tarifaria modos buses
- El Distrito asume 60,8 mil millones por parte del Distrito



Fondo de Reposición y Repotenciación - FRR



Adquisición de trenes y tranvías


- A partir del año 2024 se incluyó adquisición de nuevos trenes y tranvías
- Este ítem es inversión, y no debe estar cargado a tarifa

Las Proyecciones se duplicaron 2, 5 billones el año 2024



Propuesta Factor de Calidad de 30 para FET

- Treinta pesos (\$30) por cada pasajero pago de los perfiles Frecuente, Portador, Eventual y la porción integrada de Metro
- Destinación específica para el Sistema Metroplús.
- Recaudo entre los años 2022 y 2024 → 15 mil millones



Propuesta Factor de Calidad de \$20 para Río Aburrá

- Veinte pesos (\$20) por cada pasajero pago del perfil Frecuente
- Destinación específica 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 ellos a los usuarios, la comunidad en general y los bienes afectos al servicio
- Recaudo entre los años 2023 a 2025 → **10,4 mil millones**

Las rutas de transporte público colectivo integradas al metro y cable

De otro lado, para las **de las rutas de transporte público colectivo integradas al metro y cable**, 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.
- Para la movilización de pasajeros y viajes se tuvieron en cuenta los reportes de Cívica.
- La tarifa técnica, acorde con Resolución del Ministerio de Transporte No. 4350 de 1998, 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.

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

- La longitud de las rutas y los pasajeros movilizados (IPK),
- La zona de operación de cada ruta (ladera, zona plana)
- La estructura administrativa de cada empresa
- Costos diferenciales asociados a eficiencias o incentivos a empleados
- Cantidad y características del parque automotor

COSTOS VARIABLES	Participación %
------------------	--------------------

Combustible	26
Lubricante	4
Llantas	5
Mantenimiento	12
Salarios y prestaciones	17
Servicios de Estación	7
Administración componente tecnológico	1
Administración cívica	7
TOTAL COSTOS VARIABLES	79
COSTOS FIJOS	
Garaje	2
Impuestos	0
Seguros	3
Administración	8
TOTAL COSTOS FIJOS	13
COSTOS DE CAPITAL	
Recuperación capital	3
Rentabilidad	5
TOTAL COSTOS DE CAPITAL	8
TOTAL COSTOS DE OPERACIÓN	100%

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.

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



@areametropol

www.metropol.gov.co

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



Directora



@areametropol

www.metropol.gov.co

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