



ACUERDO METROPOLITANO No. 34 DE 2021

(9 de diciembre de 2021)

“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 2022”

LA JUNTA METROPOLITANA DEL VALLE DE ABURRÁ

En uso de las atribuciones Constitucionales, legales, reglamentarias y metropolitanas, en especial las conferidas por los artículos 2, 319 y 365 de la Constitución Política de Colombia; el artículo 30 de la Ley 336 de 1996; los literales f), n), p) del artículo 7, y el numeral 3, literal e) del artículo 20 de la Ley 1625 de 2013; la Resolución del Ministerio de Transporte 1371 de 2008; el Acuerdo Metropolitano 019 de 2002; y los numerales 2 y 3, Literal e) 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 ibídem, 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.

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 Masivo de pasajeros, el artículo 14 de la Ley 86 de 1989, modificado por el artículo 98 de la Ley 1955 de 2019, Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022, a su tenor dispuso:

ARTÍCULO 14. SOSTENIBILIDAD DE SISTEMAS DE TRANSPORTE. Los sistemas de transporte colectivo y masivo deben ser sostenibles basados en la calidad en la prestación del servicio y en el control de la ilegalidad y la informalidad por parte de las entidades territoriales. Para ello las tarifas que se cobren por la prestación del servicio, sumadas a otras fuentes de pago de origen territorial si las hubiere, deberán ser suficientes para cubrir los costos de operación, administración, mantenimiento, y reposición de los equipos. En ningún caso el Gobierno nacional podrá realizar transferencias para cubrir los costos de operación, administración y mantenimiento. 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, mantenimiento y reposición de equipos; significando ello, que la garantía de continuidad de la operación del servicio de transporte público también puede ser garantizada 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 2022, 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 que lo desarrolla.

De igual manera, 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 a las entidades territoriales 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 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 vulnerable, 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

En cuanto a las medidas adoptadas por la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá en su doble condición de operador del servicio público de transporte Masivo y de recaudador del Subsistema Masivo del SITVA, para hacer cada vez más accesible el sistema, se encuentra desarrollando algunos productos que faciliten el uso de este por los usuarios al desarrollar nuevos medios de pago asociados al Sistema Centralizado de Recaudo, siendo uno de ellos el que han denominado Cívica Pay.

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 la cual sea determinada 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 ese sentido, la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada, en calidad de operadora del Subsistema Masivo del Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá SITVA, mediante comunicación No. 036056 del 27 octubre de 2021, ha propuesto que se fije un factor tarifario de calidad de veinticinco pesos (\$25) para destinar fuentes alternativas establecidas en la Ley 1955 artículo 97, como una fuente definitiva para el FET del sistema de buses (en líneas y 2 y cuencas 3 y 6). En esa comunicación, se adjuntó un informe de la situación financiera del Sistema de Buses Línea 1 y 2 y Cuencas



3 y 6, en la cual se menciona lo siguiente:

De acuerdo con la situación actual del SITVA en Líneas 1 y 2 y cuencas 3 y 6, en la cual se tiene déficit acumulado a septiembre de 2021 de \$131.169 millones y frente a la situación actual de aportes al Fondo de Estabilización de la Tarifa que en el año 2021 apenas alcanza el valor de \$15.435 millones de pesos, valor que no alcanza a cubrir el saldo del déficit al año 2020, se han venido adelantando una serie de reuniones con los equipos de la Secretaría de Movilidad de Medellín y de la Secretaría de Hacienda.

La Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada, mediante escrito Nro. 038189 de noviembre 11 de 2021, expresó y sustentó la necesidad de *"...ajustar el valor cobrado a los usuarios por el medio de pago no personalizado y la segunda vía del personalizado, teniendo en cuenta que las condiciones actuales del costo de la tarjeta inteligente han incrementado en un 47% debido a una escasez mundial de chips , lo cual tuvo un impacto directo en los precios de la tarjeta sin contacto Mifare Plus X 4K."* corolario de lo cual solicitó *"...que el AMVA autorice al Metro de Medellín a fijar un valor máximo de venta al público de 2,5 veces respecto al valor de la tarifa plena para el perfil frecuente fijada por la autoridad. En consecuencia, con lo anterior, se propone para el año 2022 un precio de cinco mil cuarenta y dos pesos (\$5.042) más IVA para tarjetas Cívica no personalizadas o personalizadas segunda vía..."*

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.

El contenido de la parte resolutive del presente Acuerdo Metropolitano fue socializado y aprobado por el Consejo Metropolitano de Transporte en sesión del 23 de noviembre del 2021.



ACUERDA

Artículo 1°. 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 2022:

- **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:** 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” de 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 los municipios del Valle de Aburrá y en las localidades adyacentes a la jurisdicción metropolitana.
- b. Encontrarse matriculados en instituciones educativas públicas o privadas de los Municipios del Valle de Aburrá.
- c. Residir en viviendas de estratos 1, 2 y 3.
- d. Tener entre 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 director.

Parágrafo 3°. El número de beneficiarios del perfil Estudiantil en ningún evento podrá sobrepasar de treinta y siete mil quinientos (37.500) 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 2022:

	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 o Tranvía, Metroplús 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	2.930	2.930	3.475	4.020	4.565
Estudiantil	1.150	1.150	1.695	2.240	2.785



Frecuente	2.580	2.580	3.125	3.670	4.215
PCD	1.960	1.960	2.505	3.050	3.595
Adulto Mayor	2.420	2.420	2.965	3.510	4.055
Eventual	2.930	2.930	3.475	4.020	4.565
Bancarizado	3.250	NA	NA	NA	NA

Parágrafo 1°. Las tarifas antes previstas se aplican 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 validación adicional 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 de los municipios que conforman el Valle de Aburrá para la vigencia 2022, así:

		Transporte público colectivo (integrado)		Metro o Cable (integrado)
		Bus	Micro	
Barbosa	Cuenca 7	2.725		1.515
Girardota	Cuenca 7	1.925	2.275	
Copacabana	Cuenca 7	1.625	1.625	
Bello	Cuenca 1	1.625	1.625	
Bello (Paris)	Cuenca 1	2.125	2.125	

		Transporte público colectivo (integrado)		Metro o Cable (integrado)
		Bus	Micro	
Bello (San Felix)	Cuenca 1	3.100	3.100	
Medellín	N/A	1.675	1.675	
Medellín (Cuenca 4)	Cuenca 4	1.675	1.675	
Medellín (Metrosan)	N/A		1.425	
Envigado	Cuenca 5	1.725	1.725	1.515
Envigado (EIA)	Cuenca 5	2.075	2.075	
Envigado (EIA + Circular)	Cuenca 5	3.275	3.275	
Envigado (Arenales)	Cuenca 5	2.225	2.225	
Envigado (Catedral)	Cuenca 5	2.525	2.525	
Sabaneta	Cuenca 5	1.725	1.725	
Itagüí	Cuenca 4	1.625	1.625	
La Estrella	Cuenca 4	1.625	1.625	
Caldas	Cuenca 9	1.775	1.775	

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°, no aplican para las integraciones con el Transporte Público colectivo; para estos, se aplican las tarifas mencionadas en este artículo, sin beneficios adicionales.

Artículo 5°. Fijar el valor de la expedición de las Tarjetas Cívicas no personalizadas y personalizadas de segunda vía para la vigencia 2022 en cinco mil cuarenta y dos pesos (5.042) más IVA.

Parágrafo 1°. En ningún caso, el valor pagado por el usuario por el concepto de que trata este artículo será redimible para pagar la tarifa del servicio público de transporte fijada por el Área Metropolitana de Valle de Aburrá.

Parágrafo 2°. El incremento del valor de la expedición de las Tarjetas Cívicas no personalizadas o personalizadas de segunda vía comenzará a regir a partir de las 00:00 horas del primero de enero de 2022, y continuará incrementando cada año, en un porcentaje equivalente al IPC del año anterior cuyo resultado se aproximará al múltiplo de \$100 más cercano.

Parágrafo 3°. Si los costos fijos incrementan en un valor que supere el IPC, el valor de la tarjeta Cívica será ajustado por la Junta Metropolitana con base en los análisis financieros que lo sustenten, sin que pueda superar 2.5 veces el valor de la tarifa frecuente más IVA fijada para el año respectivo, El valor obtenido se aproximará al múltiplo de cien pesos (\$100) más cercano.

Artículo 6°. Fijar un factor tarifario de calidad de veinticinco pesos (\$25) por cada pasajero pago de los perfiles frecuente, portador y eventual y la remuneración integrada de la porción metro y/o cable, con destinación específica para cubrir el diferencial entre la tarifa técnica y la tarifa al usuario del Sistema de Buses BRT líneas 1 y 2 y sus servicios



de alimentación de las Cuencas 3 y 6 del SITVA (Sistema de buses Metroplús).

Parágrafo. 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 7°. Las tarifas determinadas en el presente Acuerdo Metropolitano entrarán a regir a partir del 1 de enero de 2022.

Artículo 8°. Publíquese el presente Acuerdo Metropolitano en la Gaceta Oficial del Municipio de Medellín.

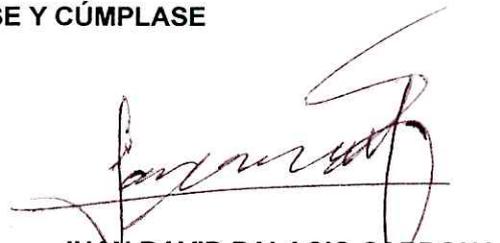
Este Acuerdo fue debatido y aprobado en reunión de Junta Metropolitana del nueve (09) de diciembre de 2021, según consta en el Acta No. 9 de 2021.

Dado en Medellín, a los nueve (09) días del mes de diciembre de 2021.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE



DANIEL QUINTERO CALLE
Alcalde de Medellín
Presidente



JUAN DAVID PALACIO CARDONA
Director
Secretario