

ACUERDO METROPOLITANO 13 DE 2024 (DICIEMBRE 13)

“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 2025”

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 los numerales 2 y 3 del literal e) del artículo [20](#) de la Ley 1625 de 2013; el artículo 1 del Decreto 2660 de 1998; los numerales 2 y 3 del 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”*.

Que 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).

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 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 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: 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, 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 -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 esencial de transporte.

El artículo 1 de la Resolución No. 0012333 de 2012, *“[p]or la cual se fijan los criterios que deberán observar las autoridades territoriales para la fijación de tarifas diferenciales, segmentadas o subsidiadas en los Sistemas Masivos, Integrados o Estratégicos de Transporte de Pasajeros”*, expedida por el Ministerio de Transporte, establece:

“Artículo 1°. Las autoridades Distritales o Municipales podrán fijar tarifas diferenciales, segmentadas o subsidiadas, en los Sistemas de Transporte de pasajeros Masivo, Integrado o Estratégico, para lo cual deberán previamente elaborar un modelo económico, financiero y operativo, en el que se demuestre que la aplicación de las tarifas garantiza la sostenibilidad del Sistema de Transporte, en términos de eficiencia económica, sostenibilidad financiera, eficacia en la prestación del servicio e impactos socioeconómicos esperados.

El modelo económico, financiero y operativo, es requisito indispensable para la fijación, actualización o modificación del sistema tarifario”.

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, C.P. 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 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 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.

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 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 2025:

- **Frecuente:** Usuarios que utilizan el sistema con regularidad y se personalizan, suministrando información personal para que les sea otorgado un beneficio económico para acceder al servicio de transporte. Estos usuarios no cumplen con los requisitos establecidos para ser calificados en los demás perfiles con beneficios económicos sobre la tarifa.
- **Al portador:** usuarios que utilizan el sistema con regularidad, pero no desean personalizarse.
- **Eventual/Univiaje:** usuarios que utilizan el sistema esporádicamente y no desean personalizarse.
- **Persona con discapacidad (PCD):** personas con algún tipo de condición de discapacidad permanente o temporal.

- **Estudiantil:** estudiantes que ingresan al programa “tiquete estudiantil” del distrito y los municipios del Valle de Aburrá.
- **Adulto Mayor:** personas mayores de sesenta (60) años.
- **Bancarizado:** usuarios que acceden al servicio mediante una tarjeta o dispositivo bancario, haciendo el pago de la tarifa desde su cuenta bancaria (débito o crédito).

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

- a. Ser estudiantes de educación básica media y superior en pregrado, residentes en el distrito o los municipios del Valle de Aburrá y en las localidades adyacentes a la jurisdicción metropolitana.
- b. Encontrarse matriculados en instituciones educativas públicas o privadas del distrito o los municipios del Valle de Aburrá.
- c. Residir en viviendas de estratos 1, 2 y 3.
- d. Tener una edad de entre 10 y hasta 28 años, en el momento de la inscripción, o se demuestre que el estudiante tenga capacidades diferentes.

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

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

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 2025:

	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	3,900	3,900	4,580	5,260	5,940
Estudiantil Municipio	1,420	1,420	2,100	2,780	3,460
Frecuente	3,430	3,430	4,110	4,790	5,470
PCD	2,480	2,480	3,160	3,840	4,520
Adulto Mayor	3,060	3,060	3,740	4,420	5,100
Eventual	3,900	3,900	4,580	5,260	5,940
Bancarizado	4,570	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 del distrito y los municipios que conforman el Valle de Aburrá para la vigencia 2025, así:

		Transporte público colectivo (integrado)		Metro o Cable (integrado)
		Bus	Micro	
Barbosa	Cuenca 7	3,285		1,970
Girardota	Cuenca 7	2,435	2,785	
Copacabana	Cuenca 7	2,135		
Bello	Cuenca 1	2,160		
Bello (Paris)	Cuenca 1	2,700		
Bello (San Felix)	Cuenca 1	4,000		
Medellín	N/A	2,185	2,185	
Medellín (Cuenca 4)	Cuenca 4	2,185	2,185	
Medellín (Metrosan)	N/A		1,920	
Envigado	Cuenca 5	2,235	2,235	
Envigado (EIA)	Cuenca 5	3,180	3,180	
Envigado (EIA + Circular)	Cuenca 5	4,030	4,030	
Envigado (Arenales)	Cuenca 5	2,860	2,860	
Envigado (Catedral)	Cuenca 5	3,180	3,180	
Sabaneta	Cuenca 5	2,235	2,235	
Itagüí	Cuenca 4	2,135	2,135	
La Estrella	Cuenca 4	2,135	2,135	
Caldas	Cuenca 9	2,285	2,285	

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.

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 Acuerdo Metropolitano No. 3 de 2017.

ARTÍCULO 5°. 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 6°. Las tarifas determinadas en el presente Acuerdo Metropolitano entrarán a regir a partir del 1 de enero de 2025.

ARTÍCULO 7°. 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 trece (13) de diciembre de 2024, convocada el seis (06) de diciembre de 2024, según consta en acta No 7 de 2024.

Dado en Medellín, a los trece (13) días del mes de diciembre de 2024.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

SEBASTIAN GOMEZ SANCHEZ

Alcalde Distrital (E)

Distrito Especial de Ciencia, Tecnología e Innovación de Medellín

Presidente

PAULA ANDREA PALACIO SALAZAR

Directora

Secretaria