

 ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA BUCARAMANGA - FLORIDABLANCA - GIRÓN - PIEDECUESTA	PROCESO GESTIÓN DOCUMENTAL	CÓDIGO: GDO-FO-028
	FORMATO DE OFICIO	VERSIÓN: 05



ESTUDIO DE COSTOS

CALCULO DE TARIFA AL USUARIO DEL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE 2022

SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR COLECTIVO DE PASAJEROS

SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR INDIVIDUAL DE PASAJEROS

SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE MASIVO DE PASAJEROS

DICIEMBRE 2021

Calle 89 Transversal Oriental Metropolitana - 69
Centro de Convenciones Neomundo – Piso 3 Barrio Tejar
Conmutador: 6444831 - Fax: 6445531
E-mail: info@amb.gov.co
Página web: www.amb.gov.co

	PROCESO GESTIÓN DOCUMENTAL	CÓDIGO: GDO-FO-028
	FORMATO DE OFICIO	VERSIÓN: 05

CONTENIDO

1	Marco Legal	28
1.1	Comportamiento histórico de las tarifas de servicio público de transporte del radio de acción metropolitano.....	28
1.2	salario mínimo	29
1.3	Vehículo tipo.....	29
2	Estructura de costos	29
2.1	Metodología	29
2.2	Mantenimiento.....	30
2.3	Principales variables	31
2.4	Capital y rentabilidad.....	31
2.4.1	Marco legal.....	31
3	servicio público de transporte colectivo.....	32
4	Servicio público de transporte individual	32
5	Sitm.....	34
5.1	Metodología	34
5.1.1	Cláusula 73. Tarifa al usuario	34
5.1.2	Periodo de análisis.....	35
5.1.3	Determinación de los factores que intervienen en el cálculo de la tarifa	35
5.2	Concepto jurídico: competencia y alternativas para fijación de la tarifa de transporte masivo.....	36
5.2.1	¿Qué parámetros debe seguir el AMB para la fijación de la tarifa? ¿Qué obligaciones de carácter legal, reglamentario o contractual tiene el AMB en relación con la fijación y ajuste de la tarifa?	38
5.2.2	¿Qué alternativas de ajuste a la tarifa al usuario tiene el Área Metropolitana de Bucaramanga frente a la situación actual?.....	40
5.2.3	¿Qué decisiones se han tomado en los otros sistemas de transporte masivo del país en relación con el incremento de la tarifa para el año 2021?	41

LISTADO DE TABLAS

Tabla 1.	Estructura de costos de la canasta de transporte	29
Tabla 2.	Ingresos vrs pasajeros validados SITM	37
Tabla 3.	Variación de la Inflación	41

LISTADO DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1.	Variación de la tarifa técnica de SITM	37
----------------	--	----

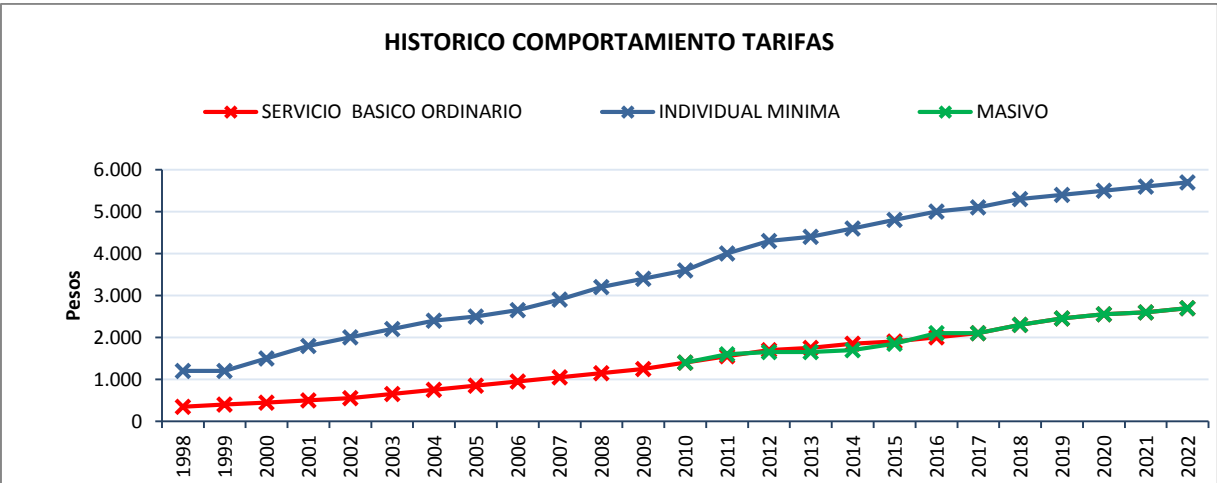
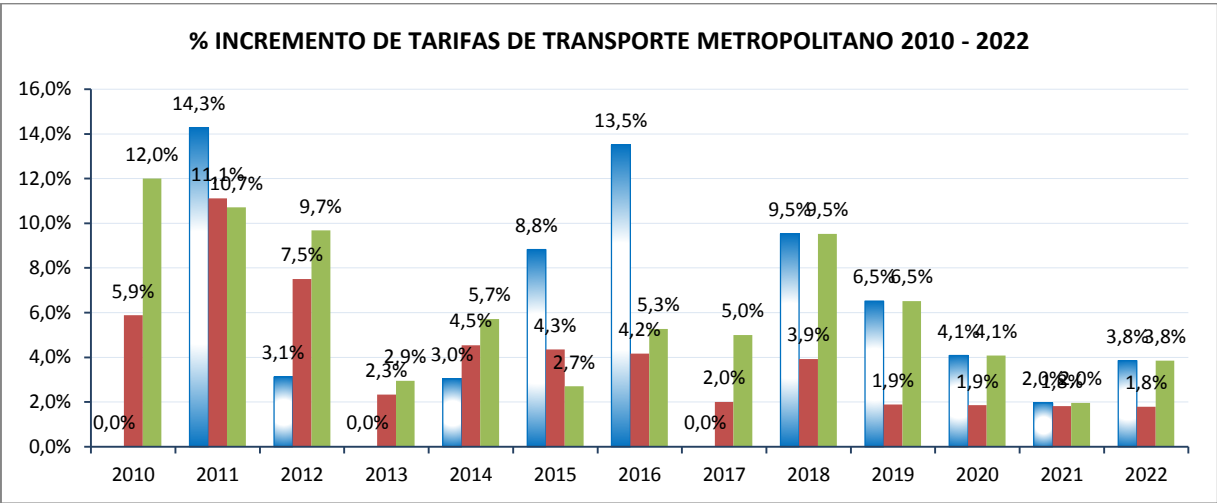
ESTUDIO DE COSTOS

CALCULO DE TARIFA AL USUARIO DEL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR
COLECTIVO, INDIVIDUAL Y MASIVO DE PASAJEROS

1 MARCO LEGAL

Este estudio tiene como finalidad el análisis y determinación de la estructura de costos que sirve de soporte para la fijación de la tarifa en las modalidades de servicio público de transporte individual y colectivo del radio de acción metropolitano para el año 2022, de acuerdo el procedimiento definido por la Resolución 4350 de diciembre 31 de 1998 y la metodología definida de manera específica para el cálculo de la tarifa del Sistema integrado de transporte masivo metropolitano SITM.

1.1 COMPORTAMIENTO HISTÓRICO DE LAS TARIFAS DE SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DEL RADIO DE ACCIÓN METROPOLITANO

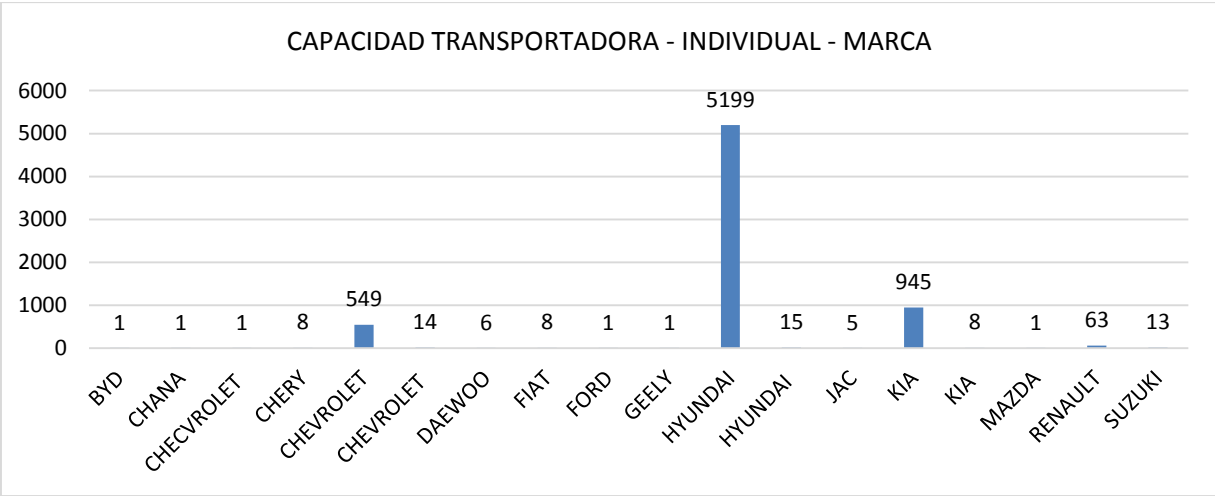
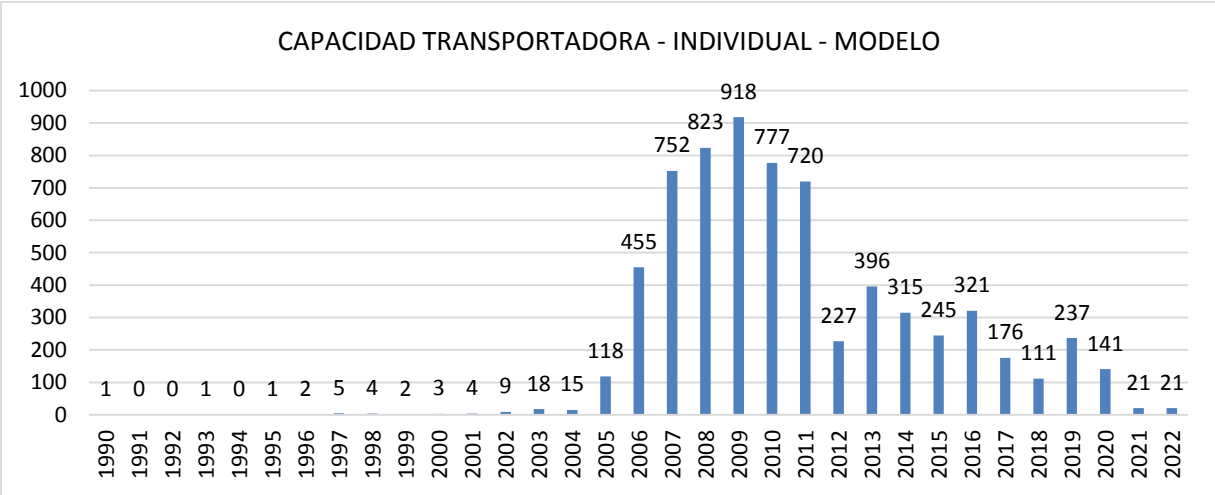


1.2 SALARIO MÍNIMO

Definido para el año 2022 en \$1.000.000

1.3 VEHÍCULO TIPO

Modalidad individual



2 ESTRUCTURA DE COSTOS

2.1 METODOLOGÍA

Tabla 1. Estructura de costos de la canasta de transporte

ESTRUCTURA DE COSTOS DE OPERACIÓN		
COSTOS VARIABLES	COSTOS FIJOS	COSTOS DE CAPITAL
Combustibles	Administración y Rodamiento	Capital - Rentabilidad
Lubricantes	Impuestos	
Llantas	Garaje	
Salario y Prestaciones	Seguros	

 ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA BUCARAMANGA - FLORABLANCO - ENRIQUE - FERRAZZINI	PROCESO GESTIÓN DOCUMENTAL	CÓDIGO: GDO-FO-028
	FORMATO DE OFICIO	VERSIÓN: 05

Servicios		
Mantenimiento		

2.2 MANTENIMIENTO

Determinados en función del programa de revisión periódica definido para el vehículo tipo y al marco legal actualmente vigente en lo que se refiere a la revisión técnico mecánica y el programa de mantenimiento preventivo definidos por el ministerio de transporte (Resolución 315 de 2013 y Aclarado por el art. 1, Resolución Min. Transporte 378 de 2013.), así:

Artículo 1°. Revisión técnico mecánica. La revisión técnico mecánica y de emisiones contaminantes de que trata el artículo 51 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 11 de la Ley 1383 de 2010, modificado por el artículo 201 del Decreto número 019 de 2012, deberá realizarla directamente la empresa de transporte terrestre de pasajeros sobre los vehículos que tenga vinculados a su parque automotor, a través del Centro de Diagnóstico Automotor Autorizado que seleccione para el efecto, con cargo al propietario del vehículo.

Parágrafo. La empresa transportadora no podrá percibir directa ni indirectamente ningún beneficio económico por la selección del Centro de Diagnóstico Automotor, ni por la prestación de los servicios, los cuales deberá contratar siempre de manera directa. Lo anterior sin perjuicio de los costos administrativos en que se incurra con la implementación de los programas de seguridad.

Artículo 2°. Revisión y Mantenimiento de los vehículos. Las empresas de transporte terrestre automotor de pasajeros serán las responsables de realizar directamente el mantenimiento preventivo de los vehículos de servicio público vinculados a su parque automotor, a través de un centro especializado y con cargo al propietario del vehículo.

Las intervenciones correctivas que sea necesario realizar al vehículo podrán ser contratadas por el propietario, pero el vehículo no podrá ser despachado sin la validación satisfactoria por parte de la empresa de las reparaciones realizadas.

Artículo 3°. Mantenimiento de vehículos. Aclarado por el art. 1, Resolución Min. Transporte 378 de 2013. El mantenimiento de los vehículos será preventivo y correctivo. El mantenimiento preventivo constituye la serie de intervenciones y reparaciones realizadas al vehículo con la finalidad de anticipar fallos o desperfectos; no podrá entenderse por mantenimiento preventivo las actividades de revisión o inspección. El mantenimiento correctivo es aquel que se ejecuta en cualquier momento al vehículo y ante la evidencia de una falla en cualquiera de sus componentes.

El mantenimiento preventivo se realizará a cada vehículo en los periodos determinados por la empresa, para lo cual se garantizará como mínimo el mantenimiento bimensual, llevando una ficha de mantenimiento donde consignará el registro de las intervenciones y reparaciones realizadas, indicando día, mes y año, centro especializado e ingeniero mecánico que lo realizó y el detalle de las actividades adelantadas durante la labor.

En la ficha de mantenimiento, además, se relacionarán las intervenciones correctivas realizadas indicando día, mes y año, centro especializado y técnico que realizó el mantenimiento, detalle de las actividades adelantadas durante la labor de mantenimiento correctivo y la aprobación de la empresa.

Las empresas de transporte deberán ajustar sus fichas físicas de mantenimiento a lo dispuesto en la presente resolución y conservar la de cada vehículo a disposición permanente de las autoridades de inspección, vigilancia y control de su operación.

Parágrafo. La empresa transportadora no podrá percibir directa ni indirectamente ningún beneficio económico por la selección del centro especializado, ni por la prestación de sus servicios, los cuales deberá contratar siempre de manera directa y respondiendo a criterios de eficiencia económica que permitan valores acordes con los promedios del mercado. Lo anterior sin perjuicio de los costos administrativos en que incurra con la implementación de los programas de seguridad.

Artículo 4°. Protocolo de alistamiento. Sin perjuicio del mantenimiento preventivo y correctivo realizado al vehículo, todas las empresas de transporte terrestre de pasajeros, las empresas de transporte de carga y las

 ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA BUCARAMANGA - FLORABLANCO - ENRIQUE - FERRUCIO	PROCESO GESTIÓN DOCUMENTAL	CÓDIGO: GDO-FO-028
	FORMATO DE OFICIO	VERSIÓN: 05

empresas de transporte mixto, realizarán el alistamiento diario de cada vehículo, dentro del período comprendido entre el último despacho del día y el primero del día siguiente, donde se verificarán como mínimo los siguientes aspectos:

- Fugas del motor, tensión correas, tapas, niveles de aceite de motor, transmisión, dirección, frenos, nivel agua limpia brisas, aditivos de radiador, filtros húmedos y secos.
- Baterías: niveles de electrolito, ajustes de bordes y sulfatación.
- Llantas: desgaste, presión de aire.
- Equipo de carretera.
- Botiquín.

Parágrafo. El alistamiento lo realizará la empresa con personal diferente de sus conductores, pero con la participación del conductor del vehículo a ser despachado. Del proceso de alistamiento y de las personas que participaron en el mismo, así como de su relación con la empresa, se dejará constancia en la planilla de viaje ocasional, planilla de despacho o extracto de contrato, según el caso.

2.3 PRINCIPALES VARIABLES

CALCULO DE ESTRUCTURA TARIFARIA EN LA MODALIDAD DE TRANSPORTE COLECTIVO DE PASAJEROS - 2019	
PARÁMETROS BÁSICOS CALCULADOS PARA EL ESTUDIO	
ÍTEM	CIFRA
Días trabajados por mes (<i>Total</i>)	26
Días trabajados por mes (<i>Días ordinarios</i>)	20
Días trabajados por mes (<i>Festivos y dominicales</i>)	6
Pasajeros movilizados por día promedio	90
Kilómetros promedio por vehículo al día	133
Vehículo promedio (<i>Clase</i>)	Buseta
Vehículo promedio (<i>marca</i>)	Chevrolet
Vehículo promedio (<i>Valor</i>)	\$67.329.310
Vehículo capacidad promedio	45
Vehículo promedio (<i>Modelo</i>)	2005
Vehículo promedio (<i>Combustible</i>)	Diésel
IPK	0,67
Número de recorridos promedio al día por vehículo	4

CALCULO DE ESTRUCTURA TARIFARIA EN LA MODALIDAD DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASAJEROS - 2022	
PARÁMETROS BÁSICOS CALCULADOS PARA EL ESTUDIO	
ÍTEM	TOMA DE INFORMACIÓN
Días trabajados por mes	26
Número carreras al día	27
Número carreras noche	26
Kilómetros recorridos día	220
Kilómetros recorridos mes	5.618
Kilómetros recorridos con usuarios	115
Kilómetros recorridos sin usuarios	105
Caída (mts)	60

2.4 CAPITAL Y RENTABILIDAD

2.4.1 Marco legal

 ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA BUCARAMANGA - FLORABLANCA - ENRIQUE - FERRUCIO	PROCESO GESTIÓN DOCUMENTAL	CÓDIGO: GDO-FO-028
	FORMATO DE OFICIO	VERSIÓN: 05

Se definió un valor comercial promedio para el vehículo tipo y un periodo de 5 años para el cálculo de la depreciación y la recuperación de capital

Decreto 3019 de diciembre 26 de 1989

Artículo 2° VIDA ÚTIL DE LOS ACTIVOS FIJOS DEPRECIABLES ADQUIRIDOS A PARTIR DE 1989.

La vida útil de los activos fijos depreciables, adquiridos a partir de 1989 será la siguiente:

- Inmuebles (incluidos los oleoductos) 20 años
- Barcos, trenes, aviones, maquinaria, equipo y bienes muebles 10 años
- Vehículos automotores y computadores 5 años

No se tiene en cuenta el valor asignado por costumbre comercial a la capacidad transportadora

3 SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE COLECTIVO

ESTRUCTURA DE COSTOS DE OPERACIÓN			
COSTOS VARIABLES	%	\$/Km	\$/PAS
COMBUSTIBLES	55,9%	\$715	\$1.072
LUBRICANTES	4,3%	\$56	\$83
LLANTAS	14,4%	\$184	\$276
SERVICIOS	4,4%	\$56	\$84
MANTENIMIENTO	21,0%	\$268	\$402
TOTAL COSTOS VARIABLES		\$1.279	\$1.916
COSTOS FIJOS	%	\$/Km	\$/PAS
ADMINISTRACIÓN Y RODAMIENTO	23,8%	\$213	\$320
GARAJE	5,9%	\$53	\$80
IMPUESTOS	0,5%	\$4	\$7
SEGUROS	13,2%	\$118	\$177
SALARIO Y PRESTACIONES	56,6%	\$507	\$759
TOTAL COSTOS FIJOS		\$895	\$1.342
COSTOS DE CAPITAL	%	\$/Km	\$/PAS
RENTABILIDAD	20,4%	\$59	\$89
RECUPERACIÓN DEL CAPITAL	79,6%	\$231	\$346
TOTAL COSTOS DE CAPITAL		\$290	\$435
PROYECTADO	%	\$/Km	\$/PAS
COSTOS VARIABLES	51,9%	\$1.279	\$1.916
COSTOS FIJOS	36,3%	\$895	\$1.342
COSTOS DE CAPITAL	11,8%	\$290	\$435
TOTAL COSTOS		\$2.464	\$3.693
TARIFA 2022		\$3.700	
TARIFA 2021		\$2.600	
Incremento %		42,31%	

4 SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL

TARIFA 2022	TARIFA 2022
Banderazo o Arranque	\$3.509,35
Metros caída actual	60

 ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA BUCARAMANGA - FLORIDABLANCA - ENRIQUE - PIEDECUESTA	PROCESO GESTIÓN DOCUMENTAL	CÓDIGO: GDO-FO-028
	FORMATO DE OFICIO	VERSIÓN: 05

Unidades banderazo actual	40
Equivalencia en km	2.400
Valor de la unidad	\$55,00
Valor de la unidad año anterior	\$54,92
Incremento %	0,15%
TARIFA = Banderazo + (Vr. Caída * No. Caídas)	\$5.709,35
TARIFA = Banderazo + (Vr. Caída * No. Caídas) aprox	\$5.700,00
Valor de la tarifa año anterior	\$5.600,00
Incremento %	1,79%
Recargo nocturno	\$600,00

TARIFA AL AEROPUERTO	
A GIRÓN	\$29.000,00
A BUCARAMANGA (Puerta del sol)	\$35.000,00
A BUCARAMANGA (Calle 45)	\$35.000,00
A FLORIDABLANCA (Anillo vial)	\$35.000,00
A PIEDECUESTA (Anillo vial)	\$42.000,00
A PORTERÍA RUITOQUE (Anillo vial)	\$42.000,00

ANEXO No. 1

 ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA BUCARAMANGA - FLORIDABLANCA - ENRIQUE - PIEDECUESTA		TABLA DE UNIDADES Y VALORES DE TARIFAS EN LA MODALIDAD INDIVIDUAL EN VEHÍCULOS TIPO TAXI - AÑO 2022				TARIFA MÍNIMA		\$ 5.700	
						42		83	
						VALOR DE UNIDAD		\$ 55,000	
UN	VALOR	UN	VALOR	UN	VALOR	UN	VALOR	UN	VALOR
84	\$ 5.750	127	\$ 8.100	170	\$ 10.500	213	\$ 12.850	256	\$ 15.200
85	\$ 5.800	128	\$ 8.200	171	\$ 10.550	214	\$ 12.900	257	\$ 15.250
86	\$ 5.850	129	\$ 8.250	172	\$ 10.600	215	\$ 12.950	258	\$ 15.350
87	\$ 5.900	130	\$ 8.300	173	\$ 10.650	216	\$ 13.000	259	\$ 15.400
88	\$ 6.000	131	\$ 8.350	174	\$ 10.700	217	\$ 13.050	260	\$ 15.450
89	\$ 6.050	132	\$ 8.400	175	\$ 10.750	218	\$ 13.150	261	\$ 15.500
90	\$ 6.100	133	\$ 8.450	176	\$ 10.800	219	\$ 13.200	262	\$ 15.550
91	\$ 6.150	134	\$ 8.500	177	\$ 10.850	220	\$ 13.250	263	\$ 15.600
92	\$ 6.200	135	\$ 8.550	178	\$ 10.950	221	\$ 13.300	264	\$ 15.650
93	\$ 6.250	136	\$ 8.600	179	\$ 11.000	222	\$ 13.350	265	\$ 15.700
94	\$ 6.300	137	\$ 8.650	180	\$ 11.050	223	\$ 13.400	266	\$ 15.750
95	\$ 6.350	138	\$ 8.750	181	\$ 11.100	224	\$ 13.450	267	\$ 15.800
96	\$ 6.400	139	\$ 8.800	182	\$ 11.150	225	\$ 13.500	268	\$ 15.900
97	\$ 6.450	140	\$ 8.850	183	\$ 11.200	226	\$ 13.550	269	\$ 15.950
98	\$ 6.550	141	\$ 8.900	184	\$ 11.250	227	\$ 13.600	270	\$ 16.000
99	\$ 6.600	142	\$ 8.950	185	\$ 11.300	228	\$ 13.700	271	\$ 16.050
100	\$ 6.650	143	\$ 9.000	186	\$ 11.350	229	\$ 13.750	272	\$ 16.100
101	\$ 6.700	144	\$ 9.050	187	\$ 11.400	230	\$ 13.800	273	\$ 16.150
102	\$ 6.750	145	\$ 9.100	188	\$ 11.500	231	\$ 13.850	274	\$ 16.200
103	\$ 6.800	146	\$ 9.150	189	\$ 11.550	232	\$ 13.900	275	\$ 16.250
104	\$ 6.850	147	\$ 9.200	190	\$ 11.600	233	\$ 13.950	276	\$ 16.300
105	\$ 6.900	148	\$ 9.300	191	\$ 11.650	234	\$ 14.000	277	\$ 16.350
106	\$ 6.950	149	\$ 9.350	192	\$ 11.700	235	\$ 14.050	278	\$ 16.450
107	\$ 7.000	150	\$ 9.400	193	\$ 11.750	236	\$ 14.100	279	\$ 16.500
108	\$ 7.100	151	\$ 9.450	194	\$ 11.800	237	\$ 14.150	280	\$ 16.550
109	\$ 7.150	152	\$ 9.500	195	\$ 11.850	238	\$ 14.250	281	\$ 16.600
110	\$ 7.200	153	\$ 9.550	196	\$ 11.900	239	\$ 14.300	282	\$ 16.650
111	\$ 7.250	154	\$ 9.600	197	\$ 11.950	240	\$ 14.350	283	\$ 16.700
112	\$ 7.300	155	\$ 9.650	198	\$ 12.050	241	\$ 14.400	284	\$ 16.750
113	\$ 7.350	156	\$ 9.700	199	\$ 12.100	242	\$ 14.450	285	\$ 16.800
114	\$ 7.400	157	\$ 9.750	200	\$ 12.150	243	\$ 14.500	286	\$ 16.850
115	\$ 7.450	158	\$ 9.850	201	\$ 12.200	244	\$ 14.550	287	\$ 16.900
116	\$ 7.500	159	\$ 9.900	202	\$ 12.250	245	\$ 14.600	288	\$ 17.000
117	\$ 7.550	160	\$ 9.950	203	\$ 12.300	246	\$ 14.650	289	\$ 17.050
118	\$ 7.650	161	\$ 10.000	204	\$ 12.350	247	\$ 14.700	290	\$ 17.100
119	\$ 7.700	162	\$ 10.050	205	\$ 12.400	248	\$ 14.800	291	\$ 17.150

	PROCESO GESTIÓN DOCUMENTAL	CÓDIGO: GDO-FO-028
	FORMATO DE OFICIO	VERSIÓN: 05

120	\$ 7.750	163	\$ 10.100	206	\$ 12.450	249	\$ 14.850	292	\$ 17.200	335	\$ 19.550
121	\$ 7.800	164	\$ 10.150	207	\$ 12.500	250	\$ 14.900	293	\$ 17.250	336	\$ 19.600
122	\$ 7.850	165	\$ 10.200	208	\$ 12.600	251	\$ 14.950	294	\$ 17.300	337	\$ 19.650
123	\$ 7.900	166	\$ 10.250	209	\$ 12.650	252	\$ 15.000	295	\$ 17.350	338	\$ 19.750
124	\$ 7.950	167	\$ 10.300	210	\$ 12.700	253	\$ 15.050	296	\$ 17.400	339	\$ 19.800
125	\$ 8.000	168	\$ 10.400	211	\$ 12.750	254	\$ 15.100	297	\$ 17.450	340	\$ 19.850
126	\$ 8.050	169	\$ 10.450	212	\$ 12.800	255	\$ 15.150	298	\$ 17.550	341	\$ 19.900

RECARGO ÚNICO NOCTURNO (08:00 P.M. A 4:59 A.M.), DOMINGOS Y FESTIVOS	\$ 600
--	--------

TARIFAS AL AEROPUERTO PALONEGRO (NO TENDRÁN NINGÚN TIPO DE RECARGO)	A GIRON	\$ 29.000
	A BUCARAMANGA (Puerta del sol)	\$ 35.000
	A BUCARAMANGA (Calle 45)	\$ 35.000
	A FLORIDABLANCA (Anillo vial)	\$ 35.000
	A PIEDECUESTA (Anillo vial)	\$ 42.000
	A PORTERÍA RUITOQUE (Anillo vial)	\$ 42.000

5 SITM

5.1 METODOLOGÍA

El contrato de concesión suscrito entre Metrolínea como ente gestor y los demás actores del sistema a saber, operadores de transporte, concesionario del recaudo y control y el concesionario de infraestructura, establece en sus apartes el procedimiento para el ajuste de la tarifa al usuario del sistema, siendo el siguiente:

5.1.1 Cláusula 73. Tarifa al usuario

La tarifa al usuario será el precio de cada viaje en el Sistema Metrolínea que deberá ser pagado por cada usuario del Sistema Metrolínea.

El ajuste de la tarifa al usuario cada año se realizará a partir del cálculo de los egresos básicos del sistema y los viajes que constituyeron pago en el año inmediatamente anterior, de acuerdo con la siguiente formulación:

$$TTS_i = Multiplo superior * TTS_i$$

Dónde:

- TUi: Tarifa al usuario para el periodo i.
- M. Superior: Función que aproxima al entero superior en la moneda de denominación más baja en pesos para efectos prácticos del cobro de la tarifa al usuario.
- TTSi: Tarifa técnica del Sistema Metrolínea para el periodo i, calculada con la siguiente fórmula:

$$TTS_i = \frac{TES_i}{TVS_{i-1}}$$

Dónde:

- TVSi-1: Total de viajes pagos utilizados en el Sistema Metrolínea en el periodo i-1
- TESi: Total de egresos del Sistema Metrolínea en el periodo i, calculados con la siguiente fórmula:
 $TES_i = TES_{i-1} \times \{1 + [(0.67 * VIPC_{i-1}) + (0.13 * VIPP_{i-1}) + (0.2 * VCC_{i-1})] * 0.7 + VIPC_{i-1} * 0.3\}$
- TESi-1: Total de egresos del Sistema Metrolínea en el periodo inmediatamente anterior
- VIPCi-1: Variación del Índice de Precios al Consumidor certificada por el DANE para el periodo inmediatamente anterior.

	PROCESO GESTIÓN DOCUMENTAL	CÓDIGO: GDO-FO-028
	FORMATO DE OFICIO	VERSIÓN: 05

- VIPPi-1: Variación del Índice de Precios al Productor certificada por el DANE para el periodo inmediatamente anterior.
- VCCi-1: Variación del Índice de Costos de combustible para el periodo inmediatamente anterior.

5.1.2 Periodo de análisis

Para efectos del presente análisis se considera como periodo de análisis el comprendido entre noviembre del año 2020 a octubre del año 2021, lo anterior considerando la información disponible allegada por el ente gestor.

5.1.3 Determinación de los factores que intervienen en el cálculo de la tarifa

Para el cálculo de los factores que intervienen en la tarifa es necesario consultar en cada una de las páginas oficiales del DANE, Banco de la Republica y Ecopetrol, extractando la siguiente información:

Variación Índice de precios al consumidor (VIPC)

Consultando la página del DANE se obtuvo los valores mensuales del comportamiento del IPC, encontrándose los siguientes resultados:

Variación Índice de precios al productor (VIPP)

Consultando la página del Banco de la Republica se obtuvo los valores mensuales del comportamiento del IPP, encontrándose los siguientes resultados:

Variación Costo del combustible (VCC)

Consultando la página del Ecopetrol se obtuvo los valores mensuales del comportamiento del precio del combustible, encontrándose los siguientes resultados:

Determinación de los egresos del sistema y pasajeros validados

Considerando que para el cálculo final de la tarifa al usuario se deben tener en cuenta el total de los egresos del sistema, entendidos como el valor pagado a cada uno de los actores siendo, Concesionario de Recaudo y Control, Concesionario de Infraestructura, Metrolínea, Concesionarios de Operación y Área Metropolitana de Bucaramanga. La siguiente tabla muestra el comportamiento de los egresos en el periodo de análisis.

De otra parte, es necesario determinar el total de pasajeros pagos del sistema que corresponden a los ingresos del sistema, encontrándose la siguiente información:

TARIFA TÉCNICA DEL SISTEMA (TTS_i) =

Total de egresos del Sistema

Metrolínea en el periodo i

Total de viajes pagos utilizados en el Sistema Metrolínea en el periodo i-1

=

\$48,239,000,715

11,472,393

=

\$ 4,205

PAGOS A BENEFICIARIOS REPORTADOS POR LA FIDUCIARIA	
CORRESPONDIENTES AL PERÍODO DE LIQUIDACIÓN Nov 2020 - Oct 2021	
Beneficiario	Valor neto pagado
Metrolínea S.A.	\$ 2,036,345,675
Estaciones Metrolínea Ltda	\$ 1,979,863,090
Metrocinco Plus S.A.	\$ 27,607,639,056
Movilizamos	\$ 9,921,578,329
Área Metropolitana	\$ 57,391,691
Transporte Inteligente S.A.	\$ 3,695,137,902
Total	\$ 45,297,955,743

VALIDACIONES 2020-2021		
nov-20	1,099,300	
dic-20	1,170,222	
ene-21	910,118	
feb-21	1,036,090	
mar-21	1,180,207	
abr-21	981,016	
may-21	765,646	11,472,393
jun-21	897,570	
jul-21	857,544	
ago-21	916,917	
sep-21	937,386	
oct-21	720,377	

DANE
INFORMACIÓN PARA TODOS



El futuro
es de todos

Colombia
de Colombia

IPC. Variación mensual, año corrido y anual

Total IPC (2012 - 2021)

2012 - 2021 (Octubre)

Años	Variación %		
	Mensual	Año corrido	Anual
2012	0.16	2.48	3.06
2013	-0.26	1.89	1.84
2014	0.16	3.25	3.29
2015	0.68	5.47	5.89
2016	-0.06	5.19	5.48
2017	0.02	3.50	4.05
2018	0.12	2.75	3.33
2019	0.16	3.43	3.86
2020	-0.06	1.38	1.75
2021	0.01	4.34	4.58

Fuente: DANE.

Nota: La diferencia en la suma de las variables, obedece al sistema de aproximación y redondeo.

Actualizado el 5 de noviembre de 2021

DANE
INFORMACIÓN PARA TODOS

Índice de Precios del Productor (IPP)
Octubre de 2021

3. RESULTADOS ANUALES DEL IPP DE PRODUCCIÓN NACIONAL

3.1 Comportamiento de la variación anual del IPP de la Producción Nacional según componentes

En octubre de 2021 el IPP de la producción nacional presentó una variación anual del **21.95%** comparado con octubre de 2020.

Tabla 5. Variación anual del IPP de Producción Nacional
Octubre 2021*

Índice	Variación %	Diferencia Puntos Porcentuales	
	Octubre		
	2020	2021	
	Oct 2020 / Oct 2019	Oct 2021 / Oct 2020	
Total Producción Nacional	0.68	21.95	21.27
Producción para consumo interno	0.42	18.89	18.47
Exportaciones	-1.87	25.52	27.39

Fuente: DANE-IPP

Nota: La diferencia en el cálculo de las variables, obedece al sistema de aproximación en el nivel de dígitos indicados en el índice.

*Este índice inició su publicación a partir de enero de 2015.

5.2 CONCEPTO JURÍDICO: COMPETENCIA Y ALTERNATIVAS PARA FIJACIÓN DE LA TARIFA DE TRANSPORTE MASIVO

En su calidad de autoridad de transporte público, corresponde al Área Metropolitana de Bucaramanga fijar la tarifa que deben pagar los usuarios por el uso del sistema de transporte público. Para ello y de acuerdo con lo establecido en el artículo 30 de la Ley 336 de 1996, debe realizar anualmente los estudios técnicos y proyecciones de costos siguiendo los criterios y parámetros establecidos por el Ministerio de Transporte para cada modalidad de su competencia.

 ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA BUCARAMANGA - FLORABLANCO - ENRI - FERRUCIO	PROCESO GESTIÓN DOCUMENTAL	CÓDIGO: GDO-FO-028
	FORMATO DE OFICIO	VERSIÓN: 05

En lo relacionado con el servicio de transporte masivo, el ente gestor del sistema presenta cada año a la autoridad el análisis de costos del sistema de acuerdo con lo estipulado en los contratos de concesión solicitando el incremento que permita cubrir los costos de operación.

Mediante comunicación del 16 de diciembre de 2021, la gerente de Metrolínea S.A. presentó al Área Metropolitana de Bucaramanga los datos de costos y movilización de pasajeros para el periodo comprendido entre mes de noviembre del año 2020 hasta el mes de octubre del año 2021, dando como antecedentes lo siguiente

- Los costos de operación del sistema Metrolínea ascendieron a \$55.080.813.978 y se registraron 17.713.202 validaciones al sistema, lo que presenta una disminución del 34% en los costos de operación y una caída del 48% en el número de pasajeros movilizados y pagados con relación al periodo inmediatamente anterior.
- De acuerdo con lo anterior, la tarifa técnica proyectada para 2021 llegaría a \$3.199, lo que representa un incremento del 25% con relación a la tarifa técnica para 2019.
- Este inusual incremento en la tarifa técnica se da, entre otras razones, por la caída en la demanda de pasajeros como consecuencia del aislamiento preventivo con ocasión de la declaración de emergencia sanitaria por la Pandemia del COVID-19.
- En el año 2020 el sistema experimentó una realidad operativa y financiera completamente atípica que se refleja no solo en la movilización de pasajeros sino en los costos de operación, alterando la tendencia del comportamiento de la tarifa técnica en la historia del sistema

Tabla 2. Ingresos vrs pasajeros validados SITM

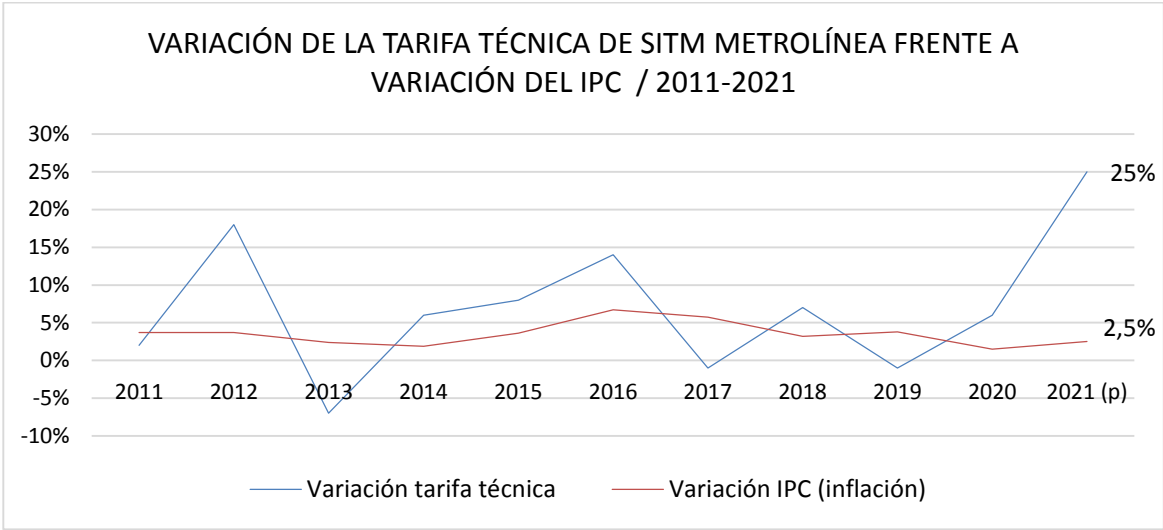
AÑO	INGRESOS DEL SISTEMA	PASAJEROS VALIDADOS	TARIFA TÉCNICA	VARIACIÓN
2010	27.336.780.341	17.216.256	1.588	
2011	29.716.735.025	18.406.104	1.615	2%
2012	47.057.160.666	24.788.758	1.898	18%
2013	76.702.175.873	43.549.624	1.761	-7%
2014	78.576.022.710	42.014.987	1.870	6%
2015	84.066.133.362	41.654.935	2.018	8%
2016	85.624.749.571	37.056.936	2.311	14%
2017	78.727.311.667	34.401.270	2.289	-1%
2018	82.620.850.727	33.807.204	2.444	7%
2019	82.353.608.159	34.128.730	2.413	-1%
2020	83.614.601.488	32.703.320	2.557	6%
2021	54.905.376.599	17.163.202	3.199	25%

- Información oficial del Banco de la República indica que la inflación (variación en el índice de precios al consumidor) se alcanza un 1.49% para 2020¹ y se proyecta en menos del 3% (2.7%) para para 2021²
- El Área metropolitana de Bucaramanga históricamente ha considerado como criterio principal de ajuste de la tarifa al usuario el comportamiento de la tarifa técnica, lo que ha llevado a que el precio pagado por los usuarios no esté necesariamente ligado al costo de vida sino al comportamiento del sistema:

Ilustración 1. Variación de la tarifa técnica de SITM

¹ Banco de la República (2020). Inflación total y meta. Recuperado de: <https://www.banrep.gov.co/es/estadisticas/inflacion-total-y-meta>

² Banco de la República (2020). Minutas de la reunión de junta directa del Banco de la República del 18 de diciembre de 2020. Recuperado de: <https://www.banrep.gov.co/es/minutas-reunion-junta-directiva-del-banco-republica-del-18-diciembre-2020>



Fuente: Área Metropolitana de Bucaramanga y Banco de la República

La fijación de la tarifa de transporte masivo para 2021 en medio del elevado incremento en la tarifa técnica y el crecimiento apenas marginal de la capacidad adquisitiva de los habitantes de Bucaramanga, supone la necesidad de despejar los siguientes interrogantes de orden jurídico y administrativo:

5.2.1 ¿Qué parámetros debe seguir el AMB para la fijación de la tarifa? ¿Qué obligaciones de carácter legal, reglamentario o contractual tiene el AMB en relación con la fijación y ajuste de la tarifa?

El artículo 29 de la Ley 336 de 1996 dispone que el Ministerio de Transporte deberá establecer la política tarifario que deben seguir las autoridades para la fijación de la tarifa en cada uno de los modos de transporte. Para el transporte público colectivo, los criterios y metodología para la fijación de la tarifa están regulados por el Decreto 2660 de 1998 y la Resolución 4350 de 1998. Para el transporte masivo el Ministerio no ha expedido la reglamentación respectiva por lo que actualmente se determina con fundamento en los lineamientos generales establecidos en el ordenamiento jurídicos, la estructuración financiera de cada sistema y/o remuneraciones pactadas en los contratos vigentes. De hecho, en el marco de la Política pública de movilidad urbana y regional, el Gobierno Nacional reconoció la necesidad de adoptar una política tarifaria para el transporte masivo de pasajeros que permitan definir reglas claras sobre la determinación y actualización de costos y establezca criterios de armonización de la tarifa técnica y la tarifa al usuario (DNP, CONPES 3991).

A falta de una política tarifaria para el transporte masivo, para el caso del sistema Metrolínea de Bucaramanga se tienen las siguientes disposiciones legales, reglamentarias (lineamientos de política pública) y contractuales:

- En los contratos de concesión de operación se estipula entre las partes (Metrolínea y concesionarios) que la tarifa al usuario se ajustará anualmente a partir del cálculo de la tarifa técnica, esto es, fijando el múltiplo superior que resulte de dividir la totalidad de egresos básicos del sistema sobre la cantidad de pasajeros pagos (Clausula 73).
- Metrolínea y los concesionarios de operación pactaron que la tarifa al usuario sería fijada por el Área Metropolitana de Bucaramanga - AMB a partir de la tarifa técnica establecida en el contrato de concesión y de acuerdo con lo estipulado en el convenio interadministrativo entre Metrolínea y AMB (Clausula 74).
- El otrosí al convenio interadministrativo suscrito entre Metrolínea y AMB de fecha 13 de marzo de 2018 no establece ningún lineamiento ni obligación especial a cargo del Área metropolitana en relación con la fijación de la tarifa, distinta a la obligación de adoptar una tarifa anual de acuerdo con la competencia dada por la Ley 1625 de 2013. Es preciso aclarar que el convenio inicialmente establecía una obligación expresa a cargo de AMB de fijar la tarifa de acuerdo con lo establecido en los contratos de concesión de operación (Clausula 6).

	PROCESO GESTIÓN DOCUMENTAL	CÓDIGO: GDO-FO-028
	FORMATO DE OFICIO	VERSIÓN: 05

- De acuerdo con lo establecido en el Documento CONPES 3260, por el cual se adopta la política pública de transporte urbano y masivo, la fijación de la tarifa al usuario debe seguir criterios de costeabilidad, eficiencia y simplicidad, esto es, teniendo como referente la tarifa técnica se debe establecer una tarifa competitiva con los otros modos de transporte que permita la recuperación de costos del operador pero que no eleve el nivel de gasto de transporte público de los usuarios.
- El artículo 98 de la ley 1955 de 2019 establece que los sistemas de transporte masivo y colectivo debe ser financieramente sostenibles. Esto significa que la tarifa pagada por los usuarios, junto con otros recursos de origen territorial deben ser suficientes para cubrir los costos de mantenimiento, operación y administración del sistema. Para ello, el artículo 97 contempla una serie de alternativas de iniciativa territorial para la generación de recursos complementarios que permitan cubrir la diferencia entre los costos de funcionamiento y las tarifas que consideran la capacidad de pago de los usuarios del sistema.

De los lineamientos superiores en materia tarifaria se desprende que, si bien los sistemas de transporte masivo fueron inicialmente estructurados bajo el principio de auto sostenibilidad financiera en virtud del cual todos los costos de operación, administración y mantenimiento debían ser cubiertos con recursos provenientes de la tarifa, los resultados financieros negativos en la implementación de los diferentes sistemas del país y el crecimiento de servicios informales generalmente más baratos y accesibles, llevó a la moderación de este principio introduciendo una nueva visión basada en la búsqueda de alternativas que permitan procurar la estabilidad financiera de los sistemas de transporte masivo sin sacrificar el acceso efectivo de los usuarios a los servicios de transporte formal. Esta nueva visión introducida inicialmente por la Ley 1753 de 2015 y ratificada por la Ley 1955 de 2019 reconoce la imposibilidad de pagar todos los costos de funcionamiento del sistema de transporte a partir de la tarifa al usuario y para ello contempla alternativas que van desde la creación de nuevas fuentes de ingresos hasta la posibilidad de establecer esquemas de integración con otras modalidades (convenios de colaboración empresarial), todas ellas con el propósito, entre otros, de reducir la proliferación de la informalidad.

De lo anteriormente expuesto y en relación con las obligaciones o parámetros que debe seguir el Área Metropolitana de Bucaramanga para la fijación de la tarifa de transporte masivo, se concluye lo siguiente:

- El lineamiento según el cual la tarifa al usuario debe fijarse anualmente de acuerdo con el comportamiento de la tarifa a la tarifa técnica es una estipulación contractual hecha entre Metrolínea y los concesionarios de transporte, que no obliga al Área Metropolitana de Bucaramanga al no ser parte dentro del contrato de concesión y no haber adquirido expresamente dicha obligación frente a los concesionarios o al concedente. Esto en aplicación del principio general del efecto relativo del contrato, también aplicable al contrato estatal y según el cual las partes se obligan en virtud de su consentimiento y por ello los contratos solo producen efectos entre las partes que los suscribieron³.
- No existe una norma de rango legal o reglamentario que establezca la política o lineamientos para la fijación de las tarifas en el transporte masivo, por tanto, el Área Metropolitana de Bucaramanga no tendrá más obligación que establecer la tarifa de acuerdo con los criterios generales de costeabilidad, eficiencia y simplicidad (CONPES 3260).
- Al no existir una obligación contractual actual y exigible del Área Metropolitana de Bucaramanga en relación con la forma en que debe ajustarse anualmente la tarifa, en su calidad de autoridad de transporte deberá

3 El Consejo de Estado en sentencia del 12 de junio de 2014 afirma en relación con efecto relativo de los contratos: “...de esta manera, y en los términos del artículo 1602 del Código Civil, los contratos públicos y privados, en principio, sólo producen efectos entre quienes los suscriben, de allí que los terceros quedan protegidos por el ordenamiento para que frente a ellos no surjan obligaciones -pero tampoco derechos- no consentidas. Esto significa que los efectos de los contratos son relativos, en el sentido de que sólo vinculan a las partes, no a terceros; claro está que esta regla tiene excepciones. En consecuencia, los efectos de un contrato sólo se producen para las partes que intervienen, es por ello que diversos contratos pueden tener diferentes alcances, porque nada se opone a que unas personas acuerden unas obligaciones y otras pacten otras, e incluso parecidas o idénticas. Lo importante es que aún si se tratara de obligaciones similares, contenidas en diferentes contratos, sólo son exigibles entre quienes suscriban el acuerdo. Claro está que las excepciones al principio de la relatividad de los contratos también las contempla la ley, es decir, establece los supuestos en los que un contrato pueden afectar a terceros, como sucede con la “estipulación a favor de otro” –art. 1506 CC-; pero salvo los supuestos admitidos por el ordenamiento, nadie puede comprometer a otro sin su consentimiento (Subraya fuera de texto)”. Consejo de Estado, sección tercera. Sentencia del 12 de junio de 2014. Rad. 05001-23-31-000-1996-00036-01 (26.550). C.P: Enrique Gil Botero.

	PROCESO GESTIÓN DOCUMENTAL	CÓDIGO: GDO-FO-028
	FORMATO DE OFICIO	VERSIÓN: 05

proceder de acuerdo con los principios generales de accesibilidad y garantía de prestación efectiva del servicio público establecidos en la Constitución (Art. 365 de la CP. 1991) y la ley (Ley 105 de 1993), ponderando los aspectos sociales, económicos y de equidad social de dicha decisión. Esto significa que, si bien debe propender por la recuperación de costos de operación del sistema, debe ante todo considerar la capacidad de pago de los usuarios y el impacto del incremento de la tarifa en el costo de vida, de manera que esto no constituya una barrera de acceso al servicio público de transporte que tiene carácter esencial.

5.2.2 ¿Qué alternativas de ajuste a la tarifa al usuario tiene el Área Metropolitana de Bucaramanga frente a la situación actual?

Ante la actual coyuntura, el Área Metropolitana de Bucaramanga tendría las siguientes alternativas:

1. Incrementar la tarifa al usuario siguiendo las reglas del contrato de concesión, esto es, en un 25%.

Esta alternativa que sería consistente con lo estipulado por Metrolínea y los concesionarios en el contrato de concesión (no vinculante para el Área Metropolitana de acuerdo con lo argumentado en el punto anterior), supone un incremento del 25% en el valor del pasaje para el nuevo año, frente a las proyecciones macroeconómicas para 2021 que indican que la variación del IPC (inflación) no llegará al 3%. Esto significa que habría una diferencia de 22.5 puntos entre el aumento generalizado del costo de vida de los habitantes de Bucaramanga y el valor que deben pagar por acceder al servicio de transporte.

Sobre esta alternativa es pertinente considerar lo siguiente:

- El incremento de la tarifa técnica el sistema Metrolínea no obedece a un aumento real de los costos de operación para 2021 pues es una proyección basada en una situación pasada, atípica y coyuntural derivada de la Pandemia y que matemáticamente lleva al aumento elevado de la tarifa técnica por una disminución considerable en la demanda de transporte.
 - Un aumento del 25% en la tarifa a pagar por el uso del transporte masivo frente a un 2.7% de incremento real del costo de vida es altamente inequitativo y se constituirá para muchas personas en una barrera de acceso al servicio de transporte.
 - En transporte público es necesario considerar la alta elasticidad que tiene la demanda al incremento del precio, esto es, la posibilidad real de que los usuarios de un modo de transporte opten por utilizar otro modo ante una variación considerable en la tarifa. En este caso, si bien un incremento de esta magnitud pareciera beneficiar al sistema por un ajuste inmediato entre tarifa técnica y tarifa al usuario, el impacto en el mediano, e incluso corto plazo, es la migración de los usuarios a otras alternativas de transporte como el TPC, la informalidad o incluso, la adquisición de su propio vehículo (motocicleta).
2. De manera excepcional y atendiendo la actual coyuntura, incrementar la tarifa al usuario tomando como parámetro o referencia el incremento en el Índice de Precios al Consumidor (inflación).

Esta alternativa que tendría como fundamento los criterios generales de costeabilidad y eficiencia de la tarifa y el deber que recae sobre las autoridades de transporte de garantizar acceso al servicio de transporte público, supondría el incremento de la tarifa al usuario teniendo como sustento técnico las proyecciones macroeconómicas del Banco de la República. Esto permitiría armonizar la tarifa con el poder adquisitivo de los usuarios en la actual coyuntura económica, evitando un perjuicio mayor en el corto o mediano plazo derivado de una caída adicional en la demanda por cambio modal.

Esta alternativa encuentra sustento técnico en las proyecciones del Banco de la República como ente coordinador de la política macroeconómica del país, sustento jurídico en el deber de garantizar acceso al servicio de transporte mediante la fijación de tarifas razonables que correspondan a la capacidad de pago de los usuarios y sustento administrativo en las facultades especiales que recaen en las autoridades nacionales y locales para conjurar la crisis económica causada por la Pandemia del Covid 19. En suma, esta decisión de carácter excepcional estaría suficientemente justificada por la actual coyuntura sanitaria, económica y social que vive el país.

	PROCESO GESTIÓN DOCUMENTAL	CÓDIGO: GDO-FO-028
	FORMATO DE OFICIO	VERSIÓN: 05

¿Cuáles son los riesgos de esta alternativa?

- Esta alternativa supondría alejarse, de manera excepcional, de la metodología establecida en el contrato de concesión para el ajuste de la tarifa.
- De acuerdo con lo expuesto en el punto 1 del presente concepto, el Área Metropolitana de Bucaramanga como persona jurídica diferente de Metrolínea S.A. no tiene ninguna obligación clara y expresa de orden legal, reglamentario o contractual sobre la forma en que se hace el incremento de la tarifa al usuario a partir de la tarifa técnica. Se trata de una obligación adquirida por Metrolínea S.A. como entidad concedente que no cuenta con respaldo en las obligaciones pactadas en el marco del convenio interadministrativo entre el ente gestor y la autoridad de transporte.
- A AMB no se le podría endilgar responsabilidad contractual pues no es parte dentro del contrato de concesión ni ha pactado obligación de esta naturaleza frente a los concesionarios de transporte. Frente a una eventual responsabilidad extracontractual alegada por los concesionarios, estos tendrían la carga de probar que la entidad ha incurrido en una falta por acción u omisión a un deber de cumplimiento. Sobre ello se ha argumentado ya que AMB tiene la función de fijar la tarifa, pero la competencia para determinar los criterios para hacerlo recae en el Ministerio de Transporte (Art. 29 Ley 336 de 1996), sin que lo haya hecho hasta el momento.
- Ahora bien, lo anterior no obsta para reconocer que en medio de la difícil situación financiera que vive el sistema Metrolínea el no ajuste de la tarifa al usuario acorde con la tarifa técnica supone agravar las condiciones de desequilibrio económico del sistema, pero no son los usuarios los obligados a soportar la carga de esta situación pagando un mayor valor por el servicio.
- En este sentido, tratándose de un daño causado por una situación excepcional y de haber lugar a una reparación a los concesionarios, no debe ser el usuario quien asuma esta carga sino el Estado el responsable de compensar las pérdidas sufridas por los particulares a través de los diferentes instrumentos de intervención o de fomento.

5.2.3 ¿Qué decisiones se han tomado en los otros sistemas de transporte masivo del país en relación con el incremento de la tarifa para el año 2021?

A la fecha de redacción del presente concepto sólo se ha aprobado el incremento de la tarifa en el sistema de transporte masivo del Valle de Aburrá, el cual fue fijado para el perfil de usuario frecuente en 3.2% en relación con la tarifa de 2020. Es necesario precisar que la metodología utilizada por el Área Metropolitana del Valle de Aburrá para la fijación anual de la tarifa es la ponderación entre el incremento de costos de operación para cada modalidad y la inflación proyectada para cada año por el Banco de la República. Esto ha llevado a una diferencia positiva de hasta 4 puntos entre la inflación de cada año y el incremento a la tarifa de transporte público, así:

Tabla 3. Variación de la Inflación

 ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA BUCARAMANGA - FLORIDABUENA - ENRIQUE - FERRAZZINI	PROCESO GESTIÓN DOCUMENTAL	CÓDIGO: GDO-FO-028
	FORMATO DE OFICIO	VERSIÓN: 05

AÑO	INFLACIÓN (AÑO ANTERIOR)	VARIACIÓN SITVA FRECUENTE	DIFERENCIA
2009	7.67%	8%	0.3
2010	2%	3,7%	1.7
2011	3,17%	3,5%	0.3
2012	3,73%	6,9%	3.1
2013	2,44%	0,0%	-2.4
2014	1,94%	6,4%	4.4
2015	3,66%	6,0%	2.3
2016	6,77%	7,4%	0.7
2017	5,75%	6,3%	0.6
2018	4,07%	5.32%	1.2
2019	3,18%	6.1%	2.9
2020	3,80%	4.2%	0.4
2021	1,49%	3.2%	1.7

Este caso constituye un antecedente de autoridades de transporte que, en ausencia de reglamentación y obligaciones contractuales vinculantes, fijan la tarifa de transporte masivo con a partir de criterios como la inflación y/o el comportamiento de costos, no necesariamente, ligados al comportamiento de la tarifa técnica.

 ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA BUCARAMANGA - FLORABLANCA - ENRIQUE - PESQUEIRA	PROCESO GESTIÓN DOCUMENTAL	CÓDIGO: GDO-FO-028
	FORMATO DE OFICIO	VERSIÓN: 05