	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 METROPOLITANO 2024


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


ENERO 2024

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

1. CONTENIDO

2.	<i>Introducción</i>	29
3.	<i>Marco Legal</i>	29
3.1.	Estructura de costos	29
1.1.1	<i>Variables</i>	30
1.1.1.1	<i>IPC</i>	30
1.1.1.2	<i>Salario mínimo</i>	30
1.1.1.3	<i>Vehículo tipo -Modalidad individual</i>	30
1.1.1.4	<i>Vehículo tipo -Modalidad Colectivo</i>	31
1.1.1.5	<i>Mantenimiento</i>	32
1.1.1.6	<i>Capital y rentabilidad - Marco legal</i>	33
1.1.1.7	<i>Históricos</i>	33
4.	<i>Servicio público de transporte individual</i>	36
4.1.	Estructura de costos	36
4.2.	Tarifa al Aeropuerto	37
4.3.	Recargo por congestión.....	38
4.4.	Tabla de unidades.....	38
5.	<i>Servicio público de transporte colectivo</i>	40
5.1.	Estructura de costos	40
5.2.	eSCENARIO DE Tarifa diferencial	42
1.1.2	<i>Tarifa al usuario - Índice de pasajeros por kilómetro IPK igual 1,02</i>	43
1.1.3	<i>Tarifa al usuario - Índice de pasajeros por kilómetro IPK igual 0,71</i>	43
1.1.4	<i>Tarifa al usuario – Piso y techo tarifario asignado por Ruta</i>	43
1.1.5	<i>Temporalidad de la tarifa diferencial</i>	45
6.	<i>Revisión</i>	45
7.	<i>Sitm</i>	45
7.1.	Metodología	45
1.1.6	<i>Cláusula 73. Tarifa al usuario</i>	45
1.1.7	<i>Periodo de análisis</i>	46
1.1.8	<i>Determinación de los factores que intervienen en el cálculo de la tarifa</i>	46
7.2.	Solicitud del Ente Gestor METROLÍNEA S.A.	46
8.	<i>Alternativas para fijación de la tarifa de transporte masivo y transporte público colectivo controlado y vigilado por el Área Metropolitana de Bucaramanga (Concepto JURÍDICO)</i>	51
8.1.	Marco Legal	51
8.2.	Antecedentes.....	55
8.3.	Alternativas	57
9.	<i>Tarifa al usuario - Resultados</i>	60


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

LISTADO DE TABLAS

Tabla 1.	Estructura de costos de la canasta de transporte	29
Tabla 2.	Composición porcentual vehículos por modelo y marca - modalidad de transporte individual	30
Tabla 3.	Composición porcentual vehículos por marca y modelo - modalidad de transporte colectivo	31
Tabla 4.	Comportamiento tarifas al usuario 2023 principales ciudades	35
Tabla 5.	Cálculo de la estructura de costos de la canasta de transporte - modalidad de transporte individual	37
Tabla 6.	Tabla de unidades y valores de tarifas en la modalidad individual en vehículos tipo taxi - año 2024	38
Tabla 7.	Comportamiento del valor de la unidad a lo largo de la Tabla de unidades y valores de tarifas - 2022 - 2023 - 2024	39
Tabla 8.	Cálculo de la estructura de costos de la canasta de transporte - modalidad de transporte colectivo	40
Tabla 9.	Tarifa al usuario - Índice de pasajeros por kilómetro IPK igual 1,02	43
Tabla 10.	Tarifa al usuario - Índice de pasajeros por kilómetro IPK igual 0,71	43
Tabla 11.	Tarifa al usuario – Piso y techo tarifario asignado por Ruta	43
Tabla 12.	Tarifa al usuario - Resultados	60

LISTADO DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1.	Comportamiento histórico del incremento porcentual del salario en Colombia - proyección a 2024	30
Ilustración 2.	Histórico de tarifa al usuario - individual - colectivo - masivo	33
Ilustración 3.	% de incremento Salario vrs Tarifas individual , colectivo y masivo - Comparativo 2013 - 2024	34
Ilustración 4.	Diferencia porcentual del Salario mínimo frente al promedio de incrementos en Transporte público (TPI - SITM- TPC) - 2013 - 2024	34
Ilustración 5.	Histórico - \$ Galón de la gasolina- 2022 - 2023	35
Ilustración 6.	Histórico - \$ incremento de la gasolina- 2022 - 2023	35
Ilustración 7.	Composición porcentual estructura de costos modalidad de transporte individual	36
Ilustración 8.	Comportamiento del valor de la unidad a lo largo de la Tabla de unidades y valores de tarifas - 2022 - 2023 - 2024	39
Ilustración 9.	Composición porcentual estructura de costos modalidad de transporte colectivo	41
Ilustración 10.	Valoración de Longitud de ruta – Zona de operación e IPK en rutas del TPC	42
Ilustración 11.	Variación de la Tarifa técnica del SITM frente a variación del IPC	56

	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 TERRESTRE AUTOMOTOR COLECTIVO, INDIVIDUAL Y MASIVO DE PASAJEROS

2. INTRODUCCIÓN

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 2024, y la metodología definida de manera específica para el cálculo de la tarifa del Sistema integrado de transporte masivo metropolitano SITM.

El estudio técnico, con su alcance inicial, fue preparado por el Área Metropolitana de Bucaramanga AMB para ser sustentado ante la Junta Metropolitana a realizarse el día 29 de diciembre de 2023; sin embargo, como resultado de la socialización realizada con los representantes de las diferentes modalidades de transporte y con algunos de los miembros de la nueva Junta Metropolitana, este documento incorpora la valoración de un nuevo escenario de ajuste de la tarifa al usuario del Transporte Público Colectivo TPC metropolitano, enfocado en las diferencias de los costos operacionales que registran en sus servicios autorizados, en función de la longitud del trazado establecido por resolución de operación y de su Índice de Pasajeros por Kilómetro (IPK) de los servicios autorizados.

3. MARCO LEGAL

La metodología empleada por la Subdirección de Transporte del Área Metropolitana de Bucaramanga AMB para el análisis y determinación de la estructura de costos de la canasta de transporte en las modalidades de servicio público de transporte individual y colectivo del radio de acción metropolitano para el año 2024, se encuentra definida por la Resolución Nro. 0004350 de diciembre 31 de 1998 y la Resolución Nro. 392 de 05 de marzo de 1999.

Para el cálculo de la tarifa al usuario en la modalidad de transporte masivo, se consignan en este documento la evaluación y consideraciones realizadas por el Ente Gestor, dando aplicación a la fórmula de cálculo definida de manera contractual con su operadora.


En todo caso, El artículo Nro. 4 de la Resolución Nro. 0004350 de 1998 establece que las autoridades competentes en la determinación de los costos y las tarifas, podrán utilizar adicionalmente otros factores de cálculo que contemplen la calidad del servicio en materia de seguridad, comodidad y operación, siempre y cuando estos factores formen parte del sistema de transporte y estén debidamente justificados técnica y económicamente

3.1. ESTRUCTURA DE COSTOS

El artículo Nro. 2 de la Resolución Nro. 0004350 de 1998 establece que los estudios deberán sujetarse a la siguiente estructura de costos:

Tabla 1. Estructura de costos de la canasta de transporte

ESTRUCTURA DE COSTOS DE OPERACIÓN		
COSTOS VARIABLES	COSTOS FIJOS	COSTOS DE CAPITAL
Combustibles	Garaje	Recuperación de Capital
Lubricantes	Administración y Rodamiento	Rentabilidad
Llantas	Impuestos	
Mantenimiento	Seguros	

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

Salario y Prestaciones
Servicios de estación

La actualización de las variables que componen la estructura de costos de la canasta de transporte se fundamenta en este proceso, en la realización de tomas de información realizadas en campo a los conductores, consultas a proveedores del sector y a la información representada directamente por las empresas transportadoras autorizadas en cada una de las modalidades.

1.1.1 Variables

1.1.1.1 IPC

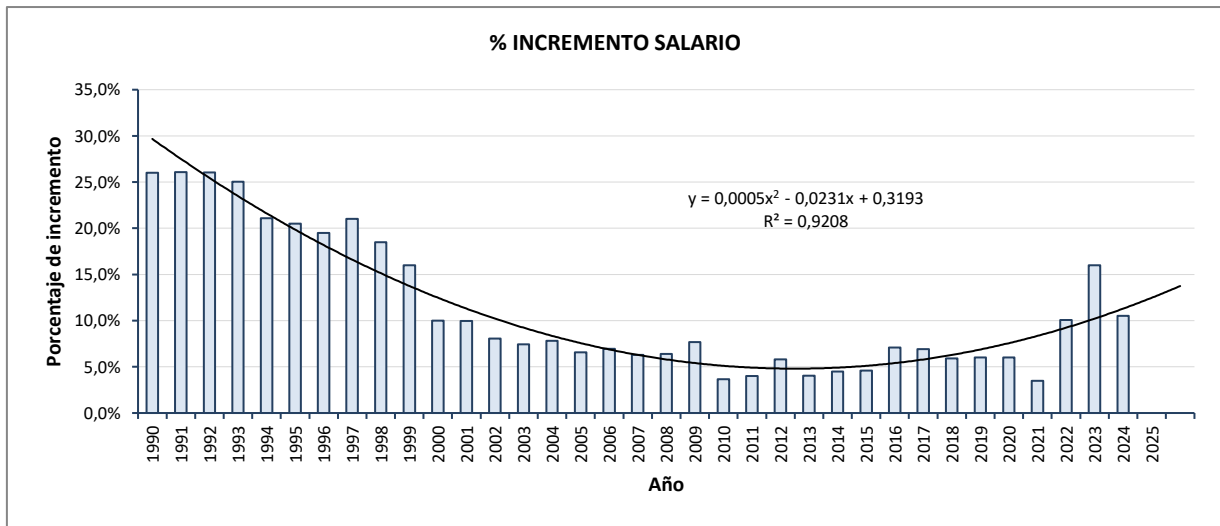
La variación del índice de precios al consumidor IPC, fue definida en principio a noviembre de 2023 en un 10,15% ; sin embargo a fecha 09 de enero de 2024, de acuerdo con el reporte del DANE la variación anual sería de 9,28%, con una variación anual específica para el sector transporte del 15,42%, siendo esta la mayor variación anual

1.1.1.2 Salario mínimo

El cálculo inicial de esta variable fue realizado a partir del seguimiento al comportamiento histórico del incremento salarial registrado en Colombia desde 1990, proyectándolo para el periodo 2024. La proyección de un incremento del 10,5% fijaría un salario mínimo de \$1.282.032.

Sin embargo, las condiciones de los conductores en la modalidad de transporte colectivo hacen que esta variable se determine específicamente para la modalidad a partir de la información reportada por las empresas transportadoras.

Ilustración 1. Comportamiento histórico del incremento porcentual del salario en Colombia - proyección a 2024



A la fecha, el gobierno nacional ha definido por decreto el incremento de salario mínimo en un 12,07% equivalente a \$ 1.300.000.

1.1.1.3 Vehículo tipo -Modalidad individual

El vehículo tipo para esta modalidad corresponde a la marca Hyundai del año 2009 y sobre este son realizados los cálculos para la determinación de variables como el mantenimiento

Tabla 2. Composición porcentual vehículos por modelo y marca - modalidad de transporte individual


INDIVIDUAL - VEHICULOS POR MODELO			INDIVIDUAL - VEHICULOS POR MARCA		
VEHICULOS POR MODELO	CANTIDAD	%	VEHICULOS POR MARCA	CANTIDAD	%
1981	0	0%	AGRALE	0	0%
1983	0	0%	ARO	0	0%
1987	0	0%	BAW	0	0%
1990	1	0%	BYD	1	0%
1992	0	0%	CHANA	1	0%
1993	0	0%	CHERY	7	0%
1994	0	0%	CHEVROLET	534	8%
1995	1	0%	CITROEN	1	0%
1996	2	0%	DACIA	0	0%
1997	3	0%	DAEWOO	2	0%
1998	3	0%	DAHIATSU	0	0%
1999	2	0%	FIAT	6	0%
2000	4	0%	FORD	0	0%
2001	3	0%	FOTON	0	0%
2002	6	0%	GEELY	1	0%
2003	14	0%	GOLDEN DRAGON	0	0%
2004	14	0%	GREAT WALL	0	0%
2005	113	2%	HINO	0	0%
2006	438	6%	HYUNDAI	5377	77%
2007	739	11%	INTERNATIONAL	0	0%
2008	819	12%	JAC	4	0%
2009	919	13%	JEEP	0	0%
2010	798	11%	JMC	0	0%
2011	727	10%	KIA	1017	15%
2012	232	3%	MAZDA	1	0%
2013	392	6%	MERCEDES BENZ	0	0%
2014	310	4%	MITSUBISHI	0	0%
2015	248	4%	NISSAN	0	0%
2016	325	5%	RENAULT	49	1%
2017	179	3%	SUPER POLO	0	0%
2018	116	2%	SUZUKI	11	0%
2019	240	3%	TOYOTA	0	0%
2020	139	2%	UAZ	0	0%
2021	22	0%	VOLKSWAGEN	0	0%
2022	58	1%	VOLVO	0	0%
2023	93	1%	WILLYS	0	0%
2024	52	1%	ZHANQUIBI2024CJT2	0	0%
			ZHONG-XING	0	0%

1.1.1.4 Vehículo tipo -Modalidad Colectivo

El vehículo tipo para esta modalidad corresponde a la marca Chevrolet del año 2007 y sobre este son realizados los cálculos para la determinación de variables como el mantenimiento

Tabla 3. Composición porcentual vehículos por marca y modelo - modalidad de transporte colectivo

COLECTIVO - VEHICULOS POR MARCA			COLECTIVO - VEHICULOS POR MODELO		
TPC VEHICULOS POR MARCA	CANTIDAD	Columna1	TPC VEHICULOS POR MODELO	CANTIDAD	%
AGRALE	8	1%	2023	0	0%
ARO	0	0%	2022	3	0%
BAW	0	0%	2021	0	0%
BYD	0	0%	2020	5	1%
CHANA	0	0%	2019	4	0%
CHERY	0	0%	2018	2	0%
CHEVROLET	739	89%	2017	13	2%
CITROEN	0	0%	2016	22	3%
DACIA	0	0%	2015	36	4%
DAEWOO	0	0%	2014	19	2%
DAHIATSU	3	0%	2013	26	3%
FIAT	0	0%	2012	14	2%
FORD	1	0%	2011	16	2%
FOTON	3	0%	2010	47	6%
GEELY	0	0%	2009	85	10%
GOLDEN DRAGON	1	0%	2008	54	7%
GREAT WALL	0	0%	2007	104	13%
HINO	32	4%	2006	96	12%
HYUNDAI	4	0%	2005	105	13%
INTERNATIONAL	0	0%	2004	84	10%
JAC	0	0%	2003	51	6%
JEEP	0	0%	2002	34	4%
JMC	7	1%	2001	6	1%
KIA	0	0%	2000	4	0%
MAZDA	0	0%	1999	0	0%
MERCEDES BENZ	9	1%	1998	0	0%
MITSUBISHI	19	2%	1997	0	0%
NISSAN	1	0%	1996	0	0%
RENAULT	0	0%	1995	0	0%
SUPER POLO	0	0%	1994	0	0%
SUZUKI	0	0%	1993	0	0%
TOYOTA	0	0%	1990	0	0%
UAZ	0	0%	1981	0	0%
VOLKSWAGEN	3	0%			
VOLVO	0	0%			
WILLYS	0	0%			
ZHANQUIBI2024CJT2	0	0%			
ZHONG-XING	0	0%			

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

1.1.1.5 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 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 electrólito, 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.

1.1.1.6 Capital y rentabilidad - Marco legal

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

1.1.1.7 Históricos

La siguiente gráfica presenta el comportamiento histórico para los últimos 10 años, de la tarifa al usuario para las modalidades de transporte colectivo, transporte masivo y transporte individual

Ilustración 2. Histórico de tarifa al usuario - individual - colectivo - masivo

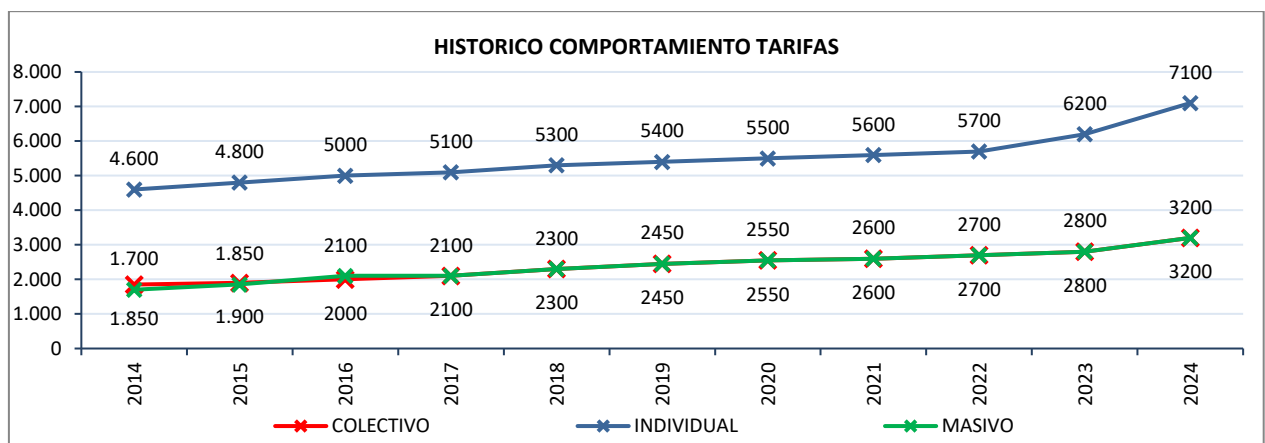


Ilustración 3. % de incremento Salario vrs Tarifas individual , colectivo y masivo - Comparativo 2013 - 2024

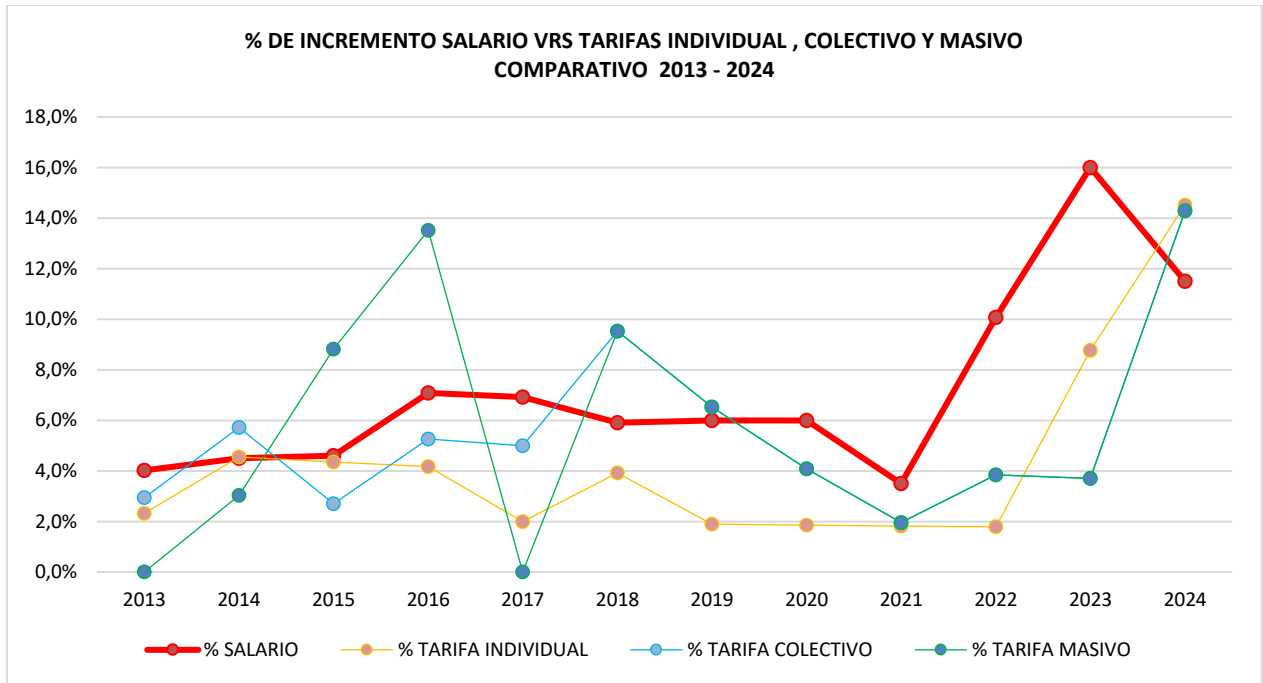


Ilustración 4. Diferencia porcentual del Salario mínimo frente al promedio de incrementos en Transporte público (TPI - SITM- TPC) - 2013 - 2024

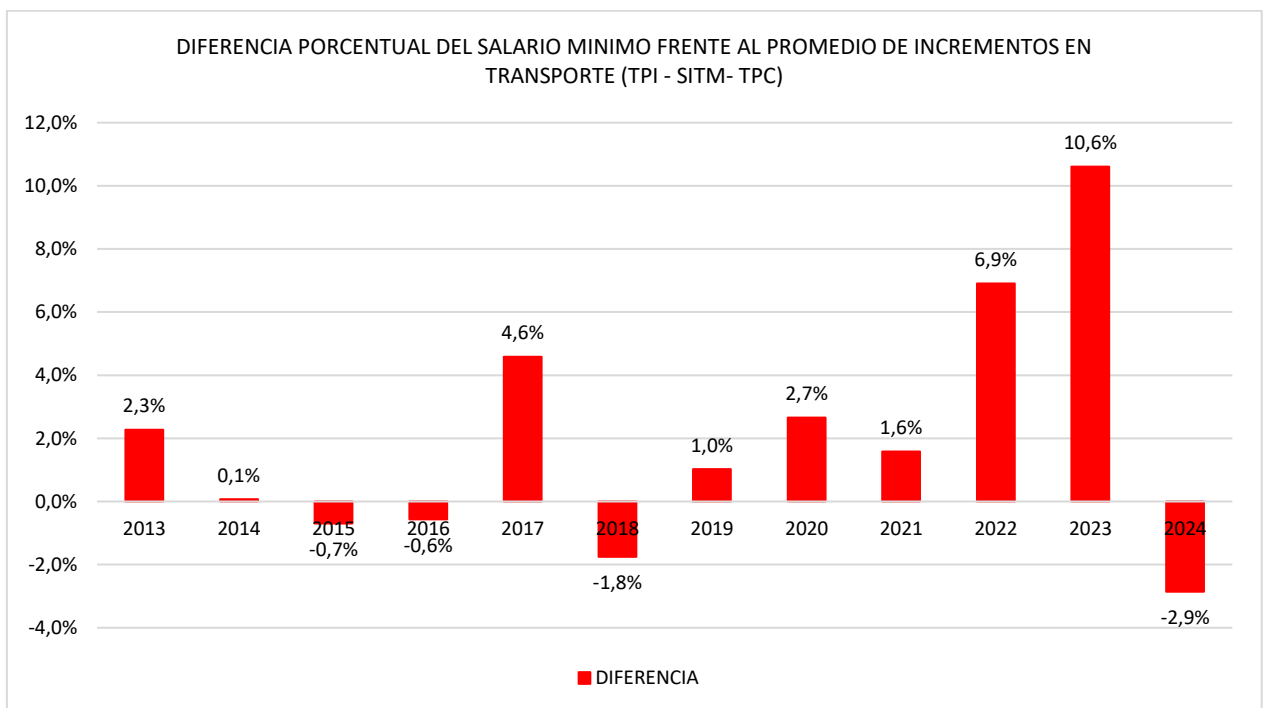


Ilustración 5. Histórico - \$ Galón de la gasolina- 2022 - 2023

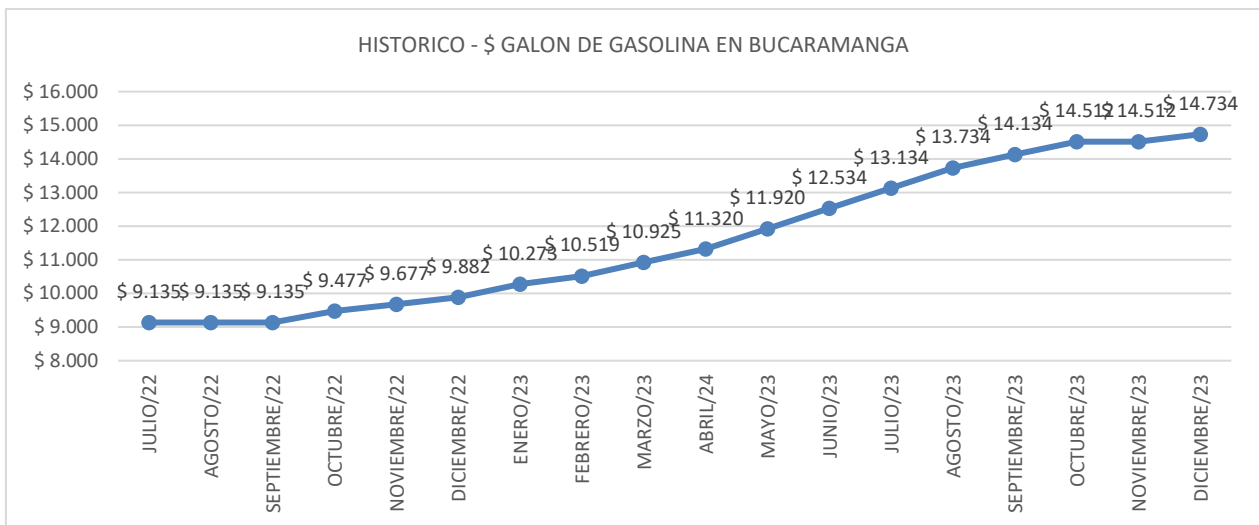


Ilustración 6. Histórico - \$ incremento de la gasolina- 2022 - 2023

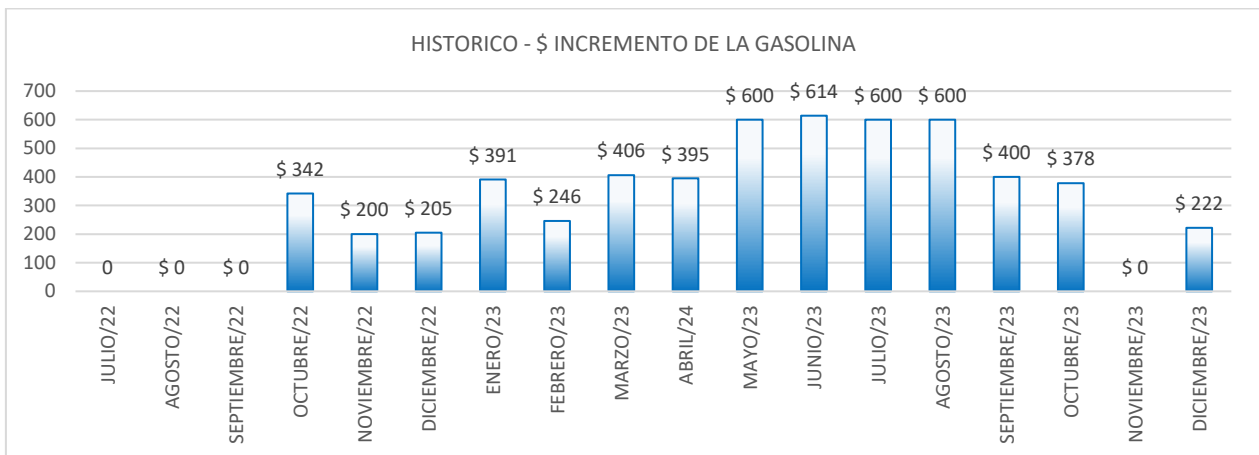


Tabla 4. Comportamiento tarifas al usuario 2023 principales ciudades

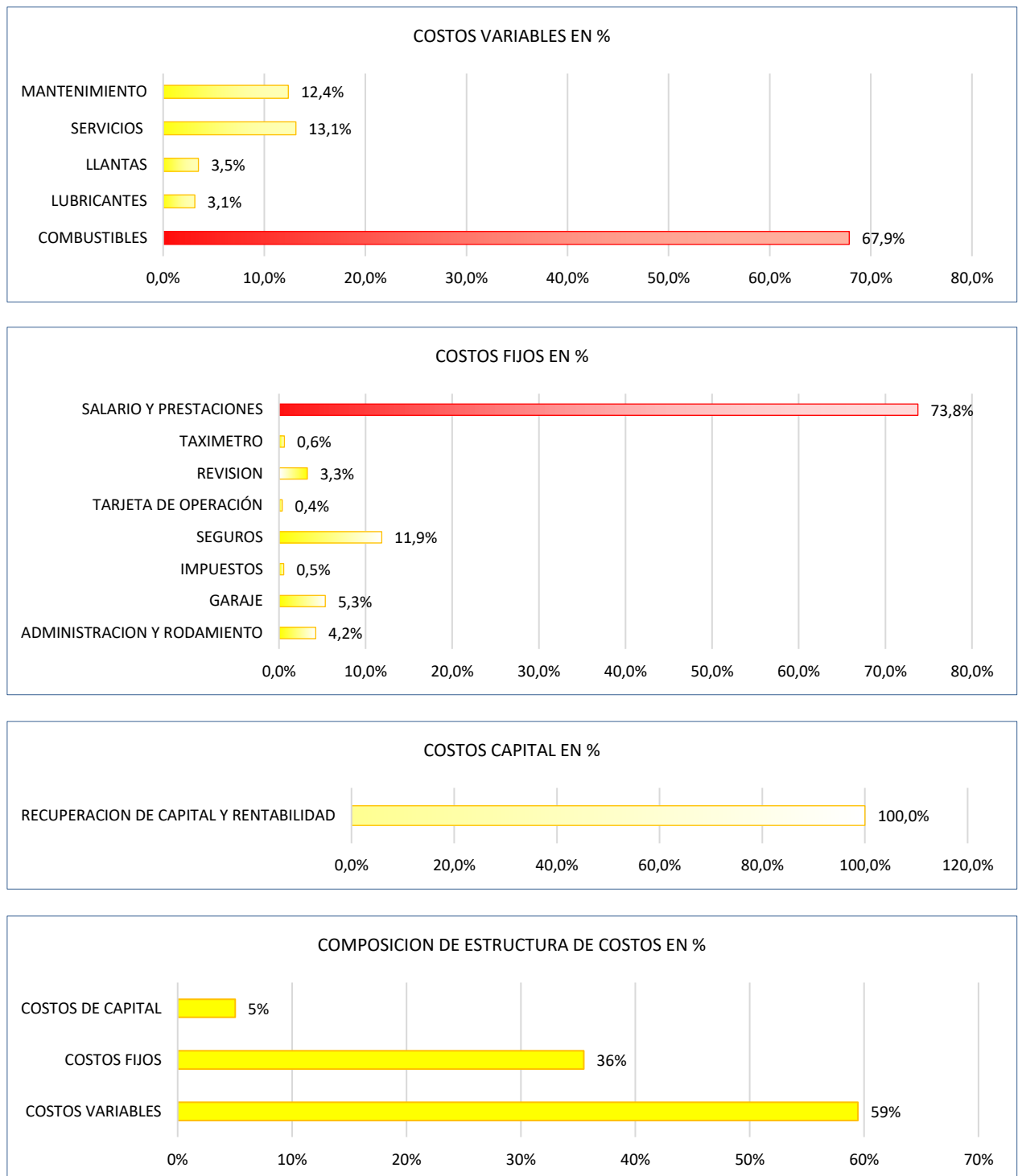
CIUDAD	MODALIDAD	2022	2023
BARANQUILLA	SIBUS	\$ 2.600	\$ 2.800
	TRANSMETRO	\$ 2.700	\$ 2.900
CALI	MIO	\$ 2.400	\$ 2.700
	COLECTIVO	\$ 2.400	\$ 2.700
BOGOTA	TRONCAL	\$ 2.622	\$ 2.950
	ZONALES	\$ 2.444	\$ 2.750
	TRASBORDO		\$ 200
MEDELLIN	TPC MICROS	\$ 2.550	\$ 2.850
	TPC BUSES	\$ 2.650	\$ 2.950


4. SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL

4.1. ESTRUCTURA DE COSTOS

La siguiente es la tabla resumen de la estructura de costos de la canasta de transporte actualizada para la modalidad de transporte público individual de pasajeros en vehículos tipo taxi, calculada a partir de un número de 26 carreras diarias promedio para un vehículo promedio Hyundai modelo 2009 que recorre 200 km al día

Ilustración 7. Composición porcentual estructura de costos modalidad de transporte individual



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

4.2. TARIFA AL AEROPUERTO

Con fundamento en el estudio realizado por la Subdirección de Transporte durante el año 2023 las condiciones de operación de los servicios de la modalidad desde y hacia el Aeropuerto Palonegro, fueron definidas en los mismos términos en los que es definida para cualquiera de los servicios que se cubren en el área metropolitana de Bucaramanga.

El ejercicio de resultado positivo, al establecer claridad sobre los costos de las tarifas al usuario mediante el uso del taxímetro y la definición de un recargo

Tabla 5. Cálculo de la estructura de costos de la canasta de transporte - modalidad de transporte individual

ESTRUCTURA DE COSTOS DE OPERACIÓN VEHICULO TAXI			
COSTOS VARIABLES	COSTOS VARIABLES EN %	% TOTAL	PROYECTADO
COMBUSTIBLES	67,9%	40,4%	\$ 423
LUBRICANTES	3,1%	1,9%	\$ 20
LLANTAS	3,5%	2,1%	\$ 22
SERVICIOS	13,1%	7,8%	\$ 82
MANTENIMIENTO	12,4%	7,4%	\$ 77
TOTAL COSTOS VARIABLES			\$ 623
COSTOS FIJOS	COSTOS FIJOS EN %		PROYECTADO
ADMINISTRACION Y RODAMIENTO	4,2%	1,5%	\$ 16
GARAJE	5,3%	1,9%	\$ 20
IMPUESTOS	0,5%	0,2%	\$ 2
SEGUROS	11,9%	4,2%	\$ 44
TARJETA DE OPERACIÓN	0,4%	0,1%	\$ 1
REVISION	3,3%	1,2%	\$ 12
TAXIMETRO	0,6%	0,2%	\$ 2
SALARIO Y PRESTACIONES	73,8%	26,2%	\$ 275
TOTAL COSTOS FIJOS			\$ 372
COSTOS DE CAPITAL	COSTOS CAPITAL EN %		PROYECTADO
RECUPERACION DE CAPITAL Y RENTABILIDAD	100,0%	5,0%	\$ 53
TOTAL COSTOS DE CAPITAL			\$ 53
TOTAL COSTOS PROYECTADOS		COMPOSICION DE ESTRUCTURA DE COSTOS EN %	
COSTOS VARIABLES		59%	\$623
COSTOS FIJOS		36%	\$372
COSTOS DE CAPITAL		5%	\$53
			\$1.048
TARIFA 2024			TARIFA 2024
Banderazo o Arranque			\$ 4.675
Metros caída actual			60
Unidades banderazo actual			40
Equivalencia en km			2.400
Unidades banderazo actual			83
Equivalencia en km			4.980
Valor de la unidad			\$ 63,0
Valor de la unidad año anterior			\$ 55,0
Incremento %			14,55%

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

TARIFA = Banderazo + (Vr. Caída * No. Caídas) aprox	\$ 7.200
Valor de la tarifa año anterior	\$ 6.200
Incremento %	16,13%
Recargo nocturno	\$ 1.000
Recargo aeropuerto	\$ 21.000
Valor recargo aeropuerto anterior	\$ 19.000
Incremento %	10,53%

4.3. RECARGO POR CONGESTIÓN

El recargo por congestión hace referencia al valor adicional que se incorpora a valor determinado por el taxímetro, en aquellos periodos en los que el incremento de los tiempos de viaje ocasionados por problemas de congestión vehicular evidenciados principalmente en los periodos pico de demanda de viajes.

Actualmente, de manera informal, el valor del tiempo que dura el vehículo detenido por congestión, durante la realización del servicio equivale a 1 unidad marcada adicionalmente por el taxímetro cada 60 segundos.


Por solicitud del gremio de transporte individual, se realizará un estudio para determinar si el tiempo por congestión utilizado para el cálculo de la tarifa es el adecuado en las actuales condiciones de movilidad del área metropolitana.


Una vez se cuente con el resultado del estudio se programará mesa de trabajo para su socialización, y si el resultado amerita una revisión de tarifa se procederá a realizar el ajuste si es necesario.

4.4. TABLA DE UNIDADES

La estructura base para la tabla de unidades que consigna las principales variables de la tarifa al usuario presenta a continuación:

Tabla 6. Tabla de unidades y valores de tarifas en la modalidad individual en vehículos tipo taxi - año 2024

		TABLA DE UNIDADES Y VALORES DE TARIFAS EN LA MODALIDAD INDIVIDUAL EN VEHICULOS TIPO TAXI - AÑO 2024 ACUERDO METROPOLITANO No. XXX/2024						TARIFA MINIMA			\$ 7.200
								CARRERA MINIMA	UNIDAD INICIAL	UNIDAD FINAL	UNIDAD EN \$
UN	VALOR	UN	VALOR	UN	VALOR	UN	VALOR		UN	VALOR	UN
84	\$ 7.250	127	\$ 9.950	170	\$ 12.700	213	\$ 15.400	256	\$ 18.100	299	\$ 20.800
85	\$ 7.350	128	\$ 10.050	171	\$ 12.750	214	\$ 15.450	257	\$ 18.150	300	\$ 20.850
86	\$ 7.400	129	\$ 10.100	172	\$ 12.800	215	\$ 15.500	258	\$ 18.250	301	\$ 20.950
87	\$ 7.450	130	\$ 10.150	173	\$ 12.850	216	\$ 15.600	259	\$ 18.300	302	\$ 21.000
88	\$ 7.500	131	\$ 10.200	174	\$ 12.950	217	\$ 15.650	260	\$ 18.350	303	\$ 21.050
89	\$ 7.600	132	\$ 10.300	175	\$ 13.000	218	\$ 15.700	261	\$ 18.400	304	\$ 21.100
90	\$ 7.650	133	\$ 10.350	176	\$ 13.050	219	\$ 15.750	262	\$ 18.500	305	\$ 21.200
91	\$ 7.700	134	\$ 10.400	177	\$ 13.100	220	\$ 15.850	263	\$ 18.550	306	\$ 21.250
92	\$ 7.750	135	\$ 10.500	178	\$ 13.200	221	\$ 15.900	264	\$ 18.600	307	\$ 21.300
93	\$ 7.850	136	\$ 10.550	179	\$ 13.250	222	\$ 15.950	265	\$ 18.650	308	\$ 21.400
94	\$ 7.900	137	\$ 10.600	180	\$ 13.300	223	\$ 16.000	266	\$ 18.750	309	\$ 21.450
95	\$ 7.950	138	\$ 10.650	181	\$ 13.350	224	\$ 16.100	267	\$ 18.800	310	\$ 21.500
96	\$ 8.000	139	\$ 10.750	182	\$ 13.450	225	\$ 16.150	268	\$ 18.850	311	\$ 21.550
97	\$ 8.100	140	\$ 10.800	183	\$ 13.500	226	\$ 16.200	269	\$ 18.900	312	\$ 21.650
98	\$ 8.150	141	\$ 10.850	184	\$ 13.550	227	\$ 16.250	270	\$ 19.000	313	\$ 21.700
99	\$ 8.200	142	\$ 10.900	185	\$ 13.650	228	\$ 16.350	271	\$ 19.050	314	\$ 21.750
100	\$ 8.250	143	\$ 11.000	186	\$ 13.700	229	\$ 16.400	272	\$ 19.100	315	\$ 21.800
101	\$ 8.350	144	\$ 11.050	187	\$ 13.750	230	\$ 16.450	273	\$ 19.150	316	\$ 21.900
102	\$ 8.400	145	\$ 11.100	188	\$ 13.800	231	\$ 16.500	274	\$ 19.250	317	\$ 21.950
103	\$ 8.450	146	\$ 11.150	189	\$ 13.900	232	\$ 16.600	275	\$ 19.300	318	\$ 22.000
104	\$ 8.500	147	\$ 11.250	190	\$ 13.950	233	\$ 16.650	276	\$ 19.350	319	\$ 22.050
105	\$ 8.600	148	\$ 11.300	191	\$ 14.000	234	\$ 16.700	277	\$ 19.400	320	\$ 22.150
106	\$ 8.650	149	\$ 11.350	192	\$ 14.050	235	\$ 16.800	278	\$ 19.500	321	\$ 22.200
107	\$ 8.700	150	\$ 11.400	193	\$ 14.150	236	\$ 16.850	279	\$ 19.550	322	\$ 22.250
108	\$ 8.800	151	\$ 11.500	194	\$ 14.200	237	\$ 16.900	280	\$ 19.600	323	\$ 22.300
109	\$ 8.850	152	\$ 11.550	195	\$ 14.250	238	\$ 16.950	281	\$ 19.650	324	\$ 22.400

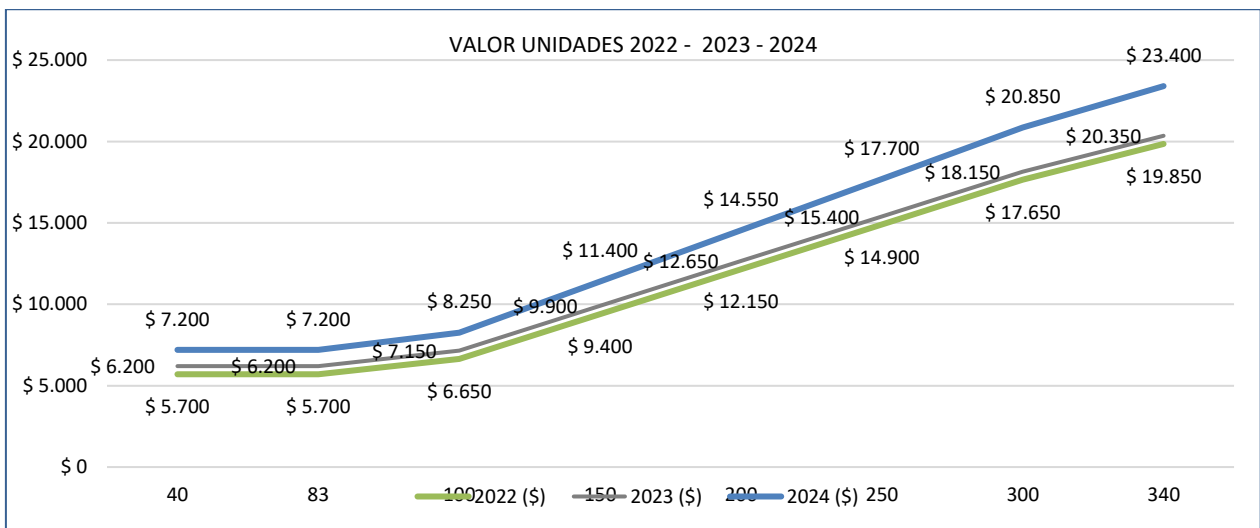
	PROCESO GESTIÓN DOCUMENTAL	CÓDIGO: GDO-FO-028
	FORMATO DE OFICIO	VERSIÓN: 05


110	\$ 8.900	153	\$ 11.600	196	\$ 14.300	239	\$ 17.050	282	\$ 19.750	325	\$ 22.450
111	\$ 8.950	154	\$ 11.650	197	\$ 14.400	240	\$ 17.100	283	\$ 19.800	326	\$ 22.500
112	\$ 9.050	155	\$ 11.750	198	\$ 14.450	241	\$ 17.150	284	\$ 19.850	327	\$ 22.550
113	\$ 9.100	156	\$ 11.800	199	\$ 14.500	242	\$ 17.200	285	\$ 19.950	328	\$ 22.650
114	\$ 9.150	157	\$ 11.850	200	\$ 14.550	243	\$ 17.300	286	\$ 20.000	329	\$ 22.700
115	\$ 9.200	158	\$ 11.950	201	\$ 14.650	244	\$ 17.350	287	\$ 20.050	330	\$ 22.750
116	\$ 9.300	159	\$ 12.000	202	\$ 14.700	245	\$ 17.400	288	\$ 20.100	331	\$ 22.800
117	\$ 9.350	160	\$ 12.050	203	\$ 14.750	246	\$ 17.450	289	\$ 20.200	332	\$ 22.900
118	\$ 9.400	161	\$ 12.100	204	\$ 14.800	247	\$ 17.550	290	\$ 20.250	333	\$ 22.950
119	\$ 9.450	162	\$ 12.200	205	\$ 14.900	248	\$ 17.600	291	\$ 20.300	334	\$ 23.000
120	\$ 9.550	163	\$ 12.250	206	\$ 14.950	249	\$ 17.650	292	\$ 20.350	335	\$ 23.100
121	\$ 9.600	164	\$ 12.300	207	\$ 15.000	250	\$ 17.700	293	\$ 20.450	336	\$ 23.150
122	\$ 9.650	165	\$ 12.350	208	\$ 15.100	251	\$ 17.800	294	\$ 20.500	337	\$ 23.200
123	\$ 9.700	166	\$ 12.450	209	\$ 15.150	252	\$ 17.850	295	\$ 20.550	338	\$ 23.250
124	\$ 9.800	167	\$ 12.500	210	\$ 15.200	253	\$ 17.900	296	\$ 20.600	339	\$ 23.350
125	\$ 9.850	168	\$ 12.550	211	\$ 15.250	254	\$ 17.950	297	\$ 20.700	340	\$ 23.400
126	\$ 9.900	169	\$ 12.600	212	\$ 15.350	255	\$ 18.050	298	\$ 20.750	341	\$ 23.450
RECARGO ÚNICO NOCTURNO (08:00 P.M. A 4:59 A.M.), DOMINGOS Y FESTIVOS										\$ 1.000	
RECARGO ÚNICO AEROPUERTO					\$ 21.000						

Tabla 7. Comportamiento del valor de la unidad a lo largo de la Tabla de unidades y valores de tarifas - 2022 - 2023 - 2024

AÑO	UNIDAD							
	40	83	100	150	200	250	300	340
KMS	2,4	4,98	6	9	12	15	18	20,4
2022 (\$)	\$ 5.700	\$ 5.700	\$ 6.650	\$ 9.400	\$ 12.150	\$ 14.900	\$ 17.650	\$ 19.850
2023 (\$)	\$ 6.200	\$ 6.200	\$ 7.150	\$ 9.900	\$ 12.650	\$ 15.400	\$ 18.150	\$ 20.350
2024 (\$)	\$ 7.200	\$ 7.200	\$ 8.250	\$ 11.400	\$ 14.550	\$ 17.700	\$ 20.850	\$ 23.400
DIFERENCIA	\$ 1.000	\$ 1.000	\$ 1.100	\$ 1.500	\$ 1.900	\$ 2.300	\$ 2.700	\$ 3.050

Ilustración 8. Comportamiento del valor de la unidad a lo largo de la Tabla de unidades y valores de tarifas - 2022 - 2023 - 2024



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

5. SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE COLECTIVO

5.1. ESTRUCTURA DE COSTOS

La aplicación de la metodología definida por el Ministerio de transporte para el cálculo de la tarifa al usuario de la modalidad de Transporte Público Colectivo TPC, fue aplicada a una estructura de costos soportada en datos sobre demanda atendida, en determinada a partir de la información reportada por las empresas transportadoras de la modalidad.

La determinación de los kilómetros día promedio recorridos por estos vehículos es llevada a partir de lo autorizado en los actos administrativos que definen los servicios del Transporte Público Colectivo TPC y sus condiciones de operación, incluyendo además la valoración realizada sobre las plataformas de seguimiento y control a que tiene acceso a la Subdirección de transporte y la posibilidad de determinar un porcentaje de disminución de la operación derivada de la operación irregular durante períodos de baja demanda.

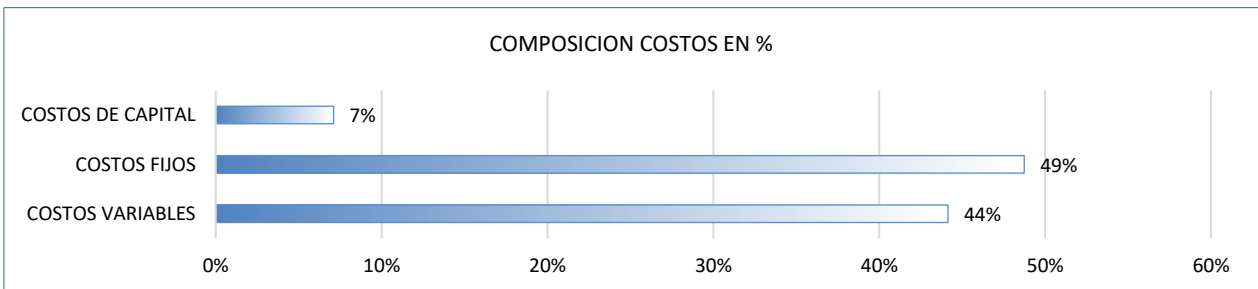
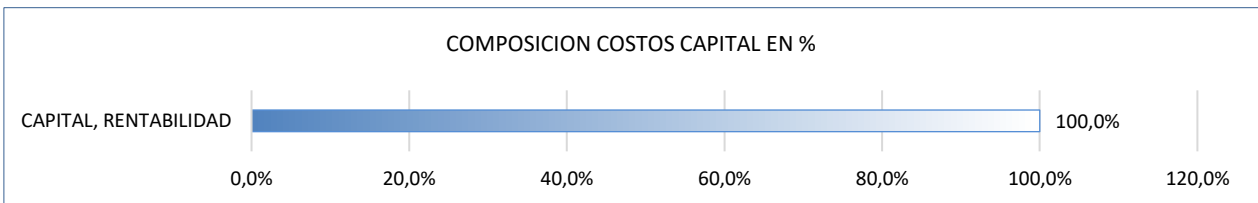
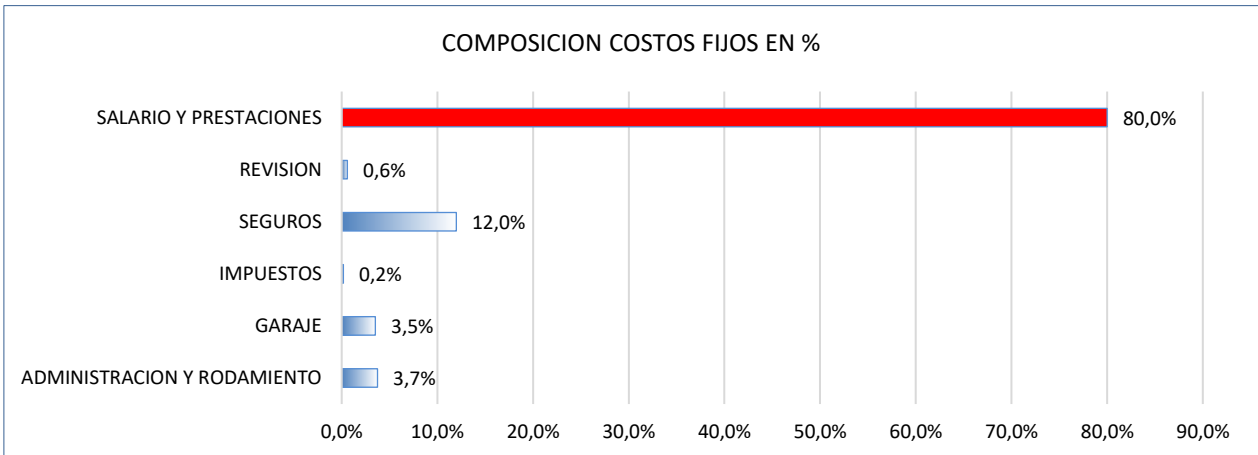
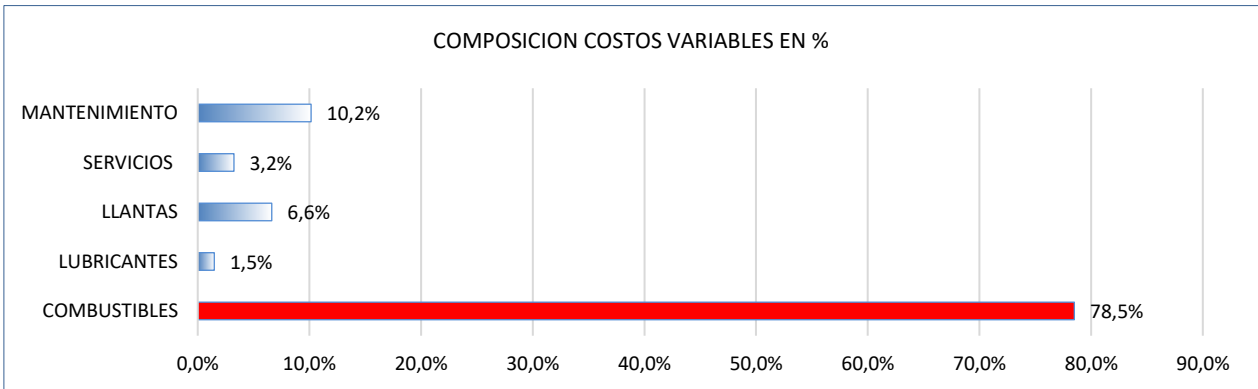
De manera general, el peso de cada una de las variables que componen la estructura de costos de la modalidad, se presenta en la siguiente Tabla:


Tabla 8. Cálculo de la estructura de costos de la canasta de transporte - modalidad de transporte colectivo

CALCULO DE ESTRUCTURA TARIFARIA EN LA MODALIDAD DE TRANSPORTE COLECTIVO DE PASAJEROS - 2024			
ITEM			
Días trabajados por mes			27
IPC			1,1015
Pasajeros movilizados por día promedio			2.751
Kilometros promedio por vehículo al día			190
Kilómetros recorridos mes			5.130
Vehículo promedio (<i>Clase</i>)			Buseta
Vehículo promedio (<i>mArca</i>)			Chevrolet
Vehículo promedio (<i>Valor</i>)			\$80.460.000
Vehículo capacidad promedio			45
Vehículo promedio (<i>Modelo</i>)			2007
Vehículo promedio (<i>Combustible</i>)			Diesel
Numero de recorridos promedio al día por vehículo			7
ESTRUCTURA DE COSTOS DE OPERACIÓN TPC			
COSTOS VARIABLES	COMPOSICION COSTOS VARIABLES EN %	% TOTAL	PROYECTADO
COMBUSTIBLES	79,8%	36,4%	\$ 905
LUBRICANTES	1,4%	0,6%	\$ 16
LLANTAS	6,2%	2,8%	\$ 71
SERVICIOS	3,1%	1,4%	\$ 35
MANTENIMIENTO	9,6%	4,4%	\$ 108
TOTAL COSTOS VARIABLES			\$ 1.135
COSTOS FIJOS	COMPOSICION COSTOS FIJOS EN %		PROYECTADO
ADMINISTRACION Y RODAMIENTO	3,7%	1,8%	\$ 44
GARAJE	3,5%	1,7%	\$ 41
IMPUESTOS	0,2%	0,1%	\$ 2
SEGUROS	12,0%	5,7%	\$ 141
REVISION	0,6%	0,3%	\$ 7
SALARIO Y PRESTACIONES	80,0%	37,9%	\$ 943
TOTAL COSTOS FIJOS			\$ 1.179

COSTOS DE CAPITAL	COMPOSICION COSTOS CAPITAL EN %		PROYECTADO
CAPITAL, RENTABILIDAD	100,0%	6,9%	\$ 172
TOTAL COSTOS DE CAPITAL			\$ 172
TOTAL COSTOS PROYECTADOS	COMPOSICION COSTOS EN %		\$
COSTOS VARIABLES	46%		\$ 1.135
COSTOS FIJOS	47%		\$ 1.179
COSTOS DE CAPITAL	7%		\$ 172
TOTAL \$/KM			\$ 2.077

Ilustración 9. Composición porcentual estructura de costos modalidad de transporte colectivo



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

5.2. ESCENARIO DE TARIFA DIFERENCIAL

La evaluación más detallada de la información reportada por las empresas transportadoras motivó la evaluación de un escenario para el ajuste de la tarifa al usuario del Transporte Público Colectivo TPC metropolitano, que concede una valoración especial a la diferencia de costos operacionales derivada de la longitud de los trazados de cada uno de los servicios autorizados y la manera como se comporta el Índice de Pasajeros por Kilómetro IPK en función de esta característica.


Ilustración 10. Valoración de Longitud de ruta – Zona de operación e IPK en rutas del TPC

CÓDIGO	RUTA	EMPRESA	LONGITUD (Kms.)	MUN	IPK
01	CONVIVIR-MODELO-UIS	UNITRANSA S.A.	24,0	GIR	1,34
02	Piloto Nro. 06 Ruta 02: BUENAVISTA - MORRORRICO - CARRERA 9 -INEM - CRISTAL BAJO	UNITRANSA S.A.	30,0	BGA	1,97
03	Piloto Nro. 07 Ruta 03: BUENAVISTA - ÁLVAREZ - CARRERA 33 - DIAMANTE II - PROVENZA - CRISTAL BAJO	UNITRANSA S.A.	32,3	BGA	1,29
04	DON BOSCO-CARRERA 33- REAL DE MINAS	UNITRANSA S.A.	12,0	BGA	0,18
05	ALTOS DEL CARRIZAL-CALLE 45- CABECERRA-PORTON DEL TEJAR-CAMPANAZO	UNITRANSA S.A.	35,0	FDA	1,69
07	Piloto Nro. 02 Ruta 07: LIMONCITO	COTRANDER	23,0	FDA	1,34
09	TRINIDAD TERRAZAS-AV QUEDRADA SECA-SAN MIGUEL	UNITRANSA S.A.	31,0	BGA	-
10	QUINTA ESTRELLA-REAL DE MINAS-REPOSO	UNITRANSA S.A.	37,0	BGA	0,02
11	Piloto Nro. 09 Ruta 11: BAHONDO - RINCÓN - CARRERA 33	UNITRANSA S.A.	45,9	GIR	1,24
13	LA FERIA-CENTRO-UIS	UNITRANSA S.A.	4,2	BGA	0,51
14	PUENTE TIERRA-CIUDAD VALENCIA	TRANSPORTES COLOMBIA S.A.	49,0	BGA	1,67
15	Piloto Nro. 04 Ruta 15: BOSCONIA - LOS ÁNGELES - CHAPINERO - CENTRO - REAL DE MINAS - LA LADRILLERA	TRANSPORTES COLOMBIA S.A.	34,0	BGA	1,64
16	HAMACAS-CARRERA 33- REPOSO	UNITRANSA S.A.	34,0	BGA	2,26
17	CAFÉ - INEM	TRANSPORTES COLOMBIA S.A.	29,0	BGA	1,09
21	PABLON-CARRERA 33- ESTORAQUES	TRANSPORTES COLOMBIA S.A.	42,0	BGA	1,82
22	MARIA PAZ - CANELOS - MONTERREDONDO	COTRANDER	10,0	BGA	0,00
23	Piloto Nro. 05 Ruta 23: VILLA ROSA - REAL DE MINAS - ROCÍO - PORVENIR	TRANSPORTES COLOMBIA S.A.	32,0	BGA	1,82
24	COLORADOS-REAL DE MINAS- MUTIS	TRANSPORTES COLOMBIA S.A.	35,0	BGA	1,91
25	Piloto Nro. 03 Ruta 25: BETANIA - REAL DE MINAS - INEM - FOSUNAB	COTRANDER	40,0	BGA	0,63
26	CUMBRE-EL CARMEN-TRANSVERSAL-CARRERA 33-PINOS	COTRANDER	25,0	FDA	1,03
27	CARACOLI - CARRETERA ANTIGUA - CARRERA 33 - CENTRO	LUSITANIA S.A.	27,0	FDA	0,20
28	LAURELES - OASIS - REPOSO - CARRETERA ANTIGUA - GONZALES VALENCIA - CARRERA 16 - CENTRO	LUSITANIA S.A.	22,0	FDA	0,27
29	ESTORAQUES - PINOS	ORIENTAL DE TRANSPORTES S.A.	22,0	BGA	0,00
30	MIRADOR DE ARENALES - POBLADO - CENTRO - CARRERA 22	TRANSPORTES GIRÓN S.A.	35,0	GIR	0,62
31	BAHONDO - CARRERA 33	TRANSPORTES GIRÓN S.A.	36,0	GIR	0,72
32	BELLAVISTA - POBLADO - REAL DE MINAS - UIS	TRANSPORTES GIRÓN S.A.	32,0	GIR	0,41
33	CARACOLI	COTRANDER	32,0	FDA	0,17
34	BAHONDO-POBLADO-CALLE 45-CARRERA 33	UNITRANSA S.A.	34,0	GIR	1,48
36	Piloto Nro. 01 Ruta 36: IGSABELAR 33	COTRANDER	24,0	FDA	1,14
37	BRISAS DEL CAMPO - RINCON - UIS	METROPOLITANA DE SERVICIOS S.A.	36,0	GIR	0,50
38	CAFÉ - PALENQUE - PUERTA DEL SOL - UIS	METROPOLITANA DE SERVICIOS S.A.	57,0	GIR	0,05
39	BRISAS DEL CAMPO - RINCON - REAL DE MINAS - UIS	ORIENTAL DE TRANSPORTES S.A.	38,0	GIR	0,33
40	CAMPIÑA - POBLADO - CARRERA 33	COOTRAGAS CTA	36,0	GIR	0,37
41	CARACOLÍ - TRANSVERSAL ORIENTAL – HIPINTO - CARRERA 21 - CENTRO	LUSITANIA S.A.	22,0	FDA	0,21
42	LA MESETA - RINCÓN DE GIRÓN - REAL DE MINAS - CENTRO - UIS	ORIENTAL DE TRANSPORTES S.A.	39,0	GIR	0,03
43	LA MESETA - POBLADO - REAL DE MINAS - CENTRO - UIS - CARRERA 33	ORIENTAL DE TRANSPORTES S.A.	37,0	GIR	0,04
44	FLORIDA - TERMINAL - GIRÓN	TRANSPORTES SAN JUAN S.A.	43,0	FDA	0,87
45	MIRADOR DE ARENALES - POBLADO - REAL DE MINAS - CARRERA 36 - UIS	TRANSPORTES SAN JUAN S.A.	34,0	GIR	0,52
48	Piloto Nro. 12: FLORIDA - MALPASO -- GIRÓN (PROVISIONAL)	TRANSPORTES SAN JUAN S.A.	26,0	FDA	0,59
49	PIEDECUESTA - ANILLO VIAL - GIRÓN - KENNEDY	TRANSPORTES PIEDECUESTA S.A.	74,0	PIE	0,90
50	PIEDECUESTA - FLORIDABLANCA - CARRETERA ANTIGUA - CARRERA 33	TRANSPORTES VILLA DE SAN CARLOS S.A.	49,0	PIE	0,94
51	PIEDECUESTA - FLORIDABLANCA - CARRETERA ANTIGUA - CARRERA 21	TRANSPORTES PIEDECUESTA S.A.	54,0	PIE	0,71
52	Piloto Nro. 10 Ruta 52: TERMINAL TRANSPIEDECUESTA - CARRERA 21	TRANSPORTES PIEDECUESTA S.A.	48,0	PIE	1,82
53	Piloto Nro. 11 Ruta 53: NUEVA COLOMBIA - CARRERA 21	TRANSPORTES PIEDECUESTA S.A.	47,0	PIE	1,64
28A	CUMBRE - REPOSO - CARRERA 36	LUSITANIA S.A.	22,0	FDA	0,24

La Ilustración permite evidenciar la diferencia en la longitud de los trazados resaltando en rojo aquellos que se encuentran por debajo de la media de 34 km, las rutas que operan principalmente u/o originan su servicio en el municipio de Bucaramanga y el Índice de Pasajeros por Kilómetro IPK registrado por cada una de ellas.

La evaluación mediante documento de la estructura de costos presentada por las empresas Unitransa S.A., Cotrander, Transcolombia S.A. Transportes Girón S.A. y Metropolitana de Servicios S.A. mediante radicado CR - 14.941 de fecha 12 de diciembre de 2023 representando el 61% de la flota operacional activa de la modalidad, así como el seguimiento histórico realizado a los reportes de pasajeros movilizados, dan cuenta de un Índice de Pasajeros por Kilómetro IPK equivalente a 1,02; que aplicado a la estructura de costos de la modalidad arroja una tarifa al usuario de \$2.400.

En igual sentido la evaluación de la información reportada por las empresas restantes establece un Índice de Pasajeros por Kilómetro IPK equivalente a 0,71 que arroja una tarifa al usuario de \$3.000

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

En este punto es necesario aclarar que la evaluación de la información reportada por la totalidad de las empresas requiere ser contrastada con algún medio de verificación que permita establecer el comportamiento real de los pasajeros movilizados por cada uno de los servicios autorizados al Transporte Público Colectivo TPC. La información actual arroja valores de Índice de Pasajeros por Kilómetro IPK prácticamente nulos que podrían corresponder al reporte erróneo realizado por las empresas transportadoras o la no operación de servicios

1.1.2 Tarifa al usuario - Índice de pasajeros por kilómetro IPK igual 1,02

Tabla 9. Tarifa al usuario - Índice de pasajeros por kilómetro IPK igual 1,02

TOTAL COSTOS PROYECTADOS	COMPOSICION COSTOS EN %	\$
COSTOS VARIABLES	44%	\$ 1.041
COSTOS FIJOS	49%	\$ 1.150
COSTOS DE CAPITAL	7%	\$ 168
TOTAL \$/KM		\$ 2.183
TOTAL TARIFA AL USUARIO aprox		\$ 2.400
TARIFA AL USUARIO PERIODO ANTERIOR		\$ 2.800
%		-14,3%

1.1.3 Tarifa al usuario - Índice de pasajeros por kilómetro IPK igual 0,71

Tabla 10. Tarifa al usuario - Índice de pasajeros por kilómetro IPK igual 0,71

TOTAL COSTOS PROYECTADOS	COMPOSICION COSTOS EN %	\$
COSTOS VARIABLES	48%	\$ 1.442
COSTOS FIJOS	45%	\$ 1.366
COSTOS DE CAPITAL	7%	\$ 199
TOTAL \$/KM		\$ 1.934
TOTAL TARIFA AL USUARIO aprox		\$ 3.000
TARIFA AL USUARIO PERIODO ANTERIOR		\$ 2.800
%		7,1%

1.1.4 Tarifa al usuario – Piso y techo tarifario asignado por Ruta

Como resultado se define una tarifa al usuario que podrá oscilar entre un piso de \$2.400 y un techo de \$3.000 en función de los criterios de clasificación expuesto anteriormente y que en la práctica corresponden a los servicios que se citan a continuación.


Tabla 11. Tarifa al usuario – Piso y techo tarifario asignado por Ruta

CÓDIGO	RUTA	EMPRESA	TARIFA
1	CONVIVIR-MODELO-UIS	UNITRANSA S.A.	\$ 2.400
2	Piloto Nro. 06 Ruta 02: BUENAVISTA - MORRORRICO - CARRERA 9 -INEM - CRISTAL BAJO	UNITRANSA S.A.	\$ 2.400
3	Piloto Nro. 07 Ruta 03: BUENAVISTA - ÁLVAREZ - CARRERA 33 - DIAMANTE II - PROVENZA - CRISTAL BAJO	UNITRANSA S.A.	\$ 2.400
4	DON BOSCO-CARRERA 33- REAL DE MINAS	UNITRANSA S.A.	\$ 2.400

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

CÓDIGO	ruta	EMPRESA	TARIFA
5	ALTOS DEL CARRIZAL-CALLE 45- CABECERRA-PORTON DEL TEJAR-CAMPANAZO	UNITRANSA S.A.	\$ 2.400
7	Piloto Nro. 02 Ruta 07: LIMONCITO	COTRANDER	\$ 2.400
9	TRINIDAD TERRAZAS-AV QUEDRADA SECA-SAN MIGUEL	UNITRANSA S.A.	\$ 2.400
10	QUINTA ESTRELLA-REAL DE MINAS-REPOSO	UNITRANSA S.A.	\$ 2.400
11	Piloto Nro. 09 Ruta 11: BAHONDO - RINCÓN - CARRERA 33	UNITRANSA S.A.	\$ 2.400
13	LA FERIA-CENTRO-UIS	UNITRANSA S.A.	\$ 2.400
14	PUENTE TIERRA-CIUDAD VALENCIA	TRANSPORTES COLOMBIA S.A.	\$ 2.400
15	Piloto Nro. 04 Ruta 15: BOSCONIA - LOS ÁNGELES - CHAPINERO - CENTRO - REAL DE MINAS - LA LADRILLERA	TRANSPORTES COLOMBIA S.A.	\$ 2.400
16	HAMACAS-CARRERA 33- REPOSO	UNITRANSA S.A.	\$ 2.400
17	CAFÉ - INEM	TRANSPORTES COLOMBIA S.A.	\$ 2.400
21	PABLON-CARRERA 33- ESTORAQUES	TRANSPORTES COLOMBIA S.A.	\$ 2.400
22	MARIA PAZ - CANELOS - MONTERREDONDO	COTRANDER	\$ 2.400
23	Piloto Nro. 05 Ruta 23: VILLA ROSA - REAL DE MINAS - ROCÍO - PORVENIR	TRANSPORTES COLOMBIA S.A.	\$ 2.400
24	COLORADOS-REAL DE MINAS- MUTIS	TRANSPORTES COLOMBIA S.A.	\$ 2.400
25	Piloto Nro. 03 Ruta 25: BETANIA - REAL DE MINAS - INEM - FOSUNAB	COTRANDER	\$ 2.400
26	CUMBRE-EL CARMEN-TRANSVERSAL-CARRERA 33- PINOS	COTRANDER	\$ 2.400
27	CARACOLI - CARRETERA ANTIGUA - CARRERA 33 - CENTRO	LUSITANIA S.A.	\$ 3.000
28	LAURELES - OASIS - REPOSO - CARRETERA ANTIGUA - GONZALES VALENCIA - CARRERA 16 - CENTRO	LUSITANIA S.A.	\$ 3.000
29	ESTORAQUES - PINOS	ORIENTAL DE TRANSPORTES S.A.	\$ 3.000
30	MIRADOR DE ARENALES - POBLADO - CENTRO - CARRERA 22	TRANSPORTES GIRON S.A.	\$ 2.400
31	BAHONDO - CARRERA 33	TRANSPORTES GIRON S.A.	\$ 2.400
32	BELLAVISTA - POBLADO - REAL DE MINAS - UIS	TRANSPORTES GIRON S.A.	\$ 2.400
33	CARACOLI	COTRANDER	\$ 2.400
34	BAHONDO-POBLADO-CALLE 45-CARRERA 33	UNITRANSA S.A.	\$ 2.400
36	Piloto Nro. 01 Ruta 36: IGSABELAR 33	COTRANDER	\$ 2.400
37	BRISAS DEL CAMPO - RINCON - UIS	METROPOLITANA DE SERVICIOS S.A.	\$ 2.400
38	CAFÉ - PALENQUE - PUERTA DEL SOL - UIS	METROPOLITANA DE SERVICIOS S.A.	\$ 2.400
39	BRISAS DEL CAMPO - RINCON - REAL DE MINAS - UIS	ORIENTAL DE TRANSPORTES S.A.	\$ 3.000
40	CAMPIÑA - POBLADO - CARRERA 33	COOTRAGAS CTA	\$ 3.000
41	CARACOLÍ - TRANSVERSAL ORIENTAL – HIPINTO - CARRERA 21 - CENTRO	LUSITANIA S.A.	\$ 3.000
42	LA MESETA - RINCÓN DE GIRON - REAL DE MINAS - CENTRO - UIS	ORIENTAL DE TRANSPORTES S.A.	\$ 3.000
43	LA MESETA - POBLADO - REAL DE MINAS - CENTRO - UIS - CARRERA 33	ORIENTAL DE TRANSPORTES S.A.	\$ 3.000
44	FLORIDA - TERMINAL - GIRON	TRANSPORTES SAN JUAN S.A.	\$ 3.000
45	MIRADOR DE ARENALES - POBLADO - REAL DE MINAS - CARRERA 36 - UIS	TRANSPORTES SAN JUAN S.A.	\$ 3.000
48	Piloto Nro. 12: FLORIDA - MALPASO -- GIRÓN (PROVISIONAL)	TRANSPORTES SAN JUAN S.A.	\$ 3.000

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

CÓDIGO	RUTA	EMPRESA	TARIFA
49	PIEDRECUESTA - ANILLO VIAL - GIRON - KENNEDY	TRANSPORTES PIEDECUESTA S.A.	\$ 3.000
50	PIEDRECUESTA - FLORIDABLANCA - CARRETERA ANTIGUA - CARRERA 33	TRANSPORTES VILLA DE SAN CARLOS S.A.	\$ 3.000
51	PIEDRECUESTA - FLORIDABLANCA - CARRETERA ANTIGUA - CARRERA 21	TRANSPORTES PIEDECUESTA S.A.	\$ 3.000
52	Piloto Nro. 10 Ruta 52: TERMINAL TRANSPIEDRECUESTA - CARRERA 21	TRANSPORTES PIEDECUESTA S.A.	\$ 3.000
53	Piloto Nro. 11 Ruta 53: NUEVA COLOMBIA - CARRERA 21	TRANSPORTES PIEDECUESTA S.A.	\$ 3.000
28A	CUMBRE - REPOSO - CARRERA 36	LUSITANIA S.A.	\$ 3.000

1.1.5 Temporalidad de la tarifa diferencial

La definición de la tarifa diferencial bajo este escenario, en todo caso será objeto de evaluación en función del avance presupuestado por la Subdirección de Transporte del Área Metropolitana de Bucaramanga AMB para la materialización del Sistema Integrado de Transporte Público SITME. como alternativa de oferta de servicios articulados de las diferentes modalidades de transporte público metropolitano.

La estructuración técnica, legal y financiera del Sistema Integrado de Transporte Público SITME., definirá la tarifa al usuario para los operadores de los diferentes servicios que se integren bajo esta alternativa de integralidad. La tarifa propuesta por los resultados del citado estudio se implementará una vez el SITME entre en funcionamiento.

6. REVISIÓN

El comportamiento de variables como el precio de los combustibles, los costos asociados al vínculo laboral, las variaciones del Índice de Precios al consumidor IPC o del índice de pasajeros por kilómetro IPK, sumados al avance del proceso de implementación del Sistema Integrado de Transporte Público SITME.; hace necesaria la revisión trimestral de la tarifa al usuario definida para las modalidades de transporte colectivo y transporte individual.

De igual manera, según lo determine el Ente Gestor del Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM, se llevará a cabo la revisión de la tarifa al usuario.

De igual forma para verificar si las variables como el combustible, los costos asociados al vínculo laboral las variaciones del Índice de Precios al consumidor IPC afectan la estructura de costos del transporte individual se realizará una revisión en periodos trimestrales durante la vigencia de la tarifa aprobada.

7. SITM

7.1. 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:

1.1.6 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:

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

$$TTS_i = \text{Multiplo superior} * TTS_i$$

Dónde:

- *TU_i*: 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.
- *TTS_i*: Tarifa técnica del Sistema Metrolínea para el periodo *i*, calculada con la siguiente fórmula:

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

Dónde:

- *TVS_{i-1}*: Total de viajes pagos utilizados en el Sistema Metrolínea en el periodo *i-1*
- *TES_i*: Total de egresos del Sistema Metrolínea en el periodo *i*, calculados con la siguiente fórmula:

$$TES_i = TES_{i-1} \times \{1 + [(0.67 * VIPC_{i-1}) + (0.13 * VIPP_{i-1}) + (0.2 * VCC_{i-1})] * 0.7 + VIPC_{i-1} * 0.3\}$$

- *TES_{i-1}*: Total de egresos del Sistema Metrolínea en el periodo inmediatamente anterior
- *VIPC_{i-1}*: Variación del Índice de Precios al Consumidor certificada por el DANE para el periodo inmediatamente anterior.
- *VIPP_{i-1}*: Variación del Índice de Precios al Productor certificada por el DANE para el periodo inmediatamente anterior.
- *VCC_{i-1}*: Variación del Índice de Costos de combustible para el periodo inmediatamente anterior.

1.1.7 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.

1.1.8 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:

7.2. SOLICITUD DEL ENTE GESTOR METROLÍNEA S.A.

Mediante comunicación de fecha 30 de noviembre de 2023, de radicado CR – 14622, Metrolínea S.A. presenta su cálculo de Tarifa técnica del SITM para la vigencia 2024 con las consideraciones que se transcriben a continuación:

“Conforme el alcance que se contiene en la Ley 1625 de 2013, en sus artículos 7o. y 20, con las siguientes consideraciones:

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

"Art. 7. **FUNCIONES DE LAS ÁREAS METROPOLITANAS.** De conformidad con lo establecido en el artículo 319 de la Constitución Política, son funciones de las Áreas Metropolitanas, además de las conferidas por otras disposiciones legales, las siguientes: Coordinar, racionalizar y gestionar los servicios públicos de carácter metropolitano; si a ello hubiere lugar, podrá participar en su prestación de manera subsidiaria cuando no exista un régimen legal que regule su prestación o cuando existiendo tal regulación, se acepte que el área metropolitana sea un prestador oficial o autorizado;

(...)

F) **Coordinar, racionalizar** y gestionar los servicios públicos de carácter metropolitano; si a ello hubiere lugar, podrá participar en su prestación de manera subsidiaria cuando no exista un régimen legal que regule su prestación o cuando existiendo tal regulación, se acepte que el área metropolitana sea un prestador oficial o autorizado;

(...)

n) Ejercer la función de autoridad de transporte público en el área de su jurisdicción de acuerdo con la ley, las autorizaciones y aprobaciones otorgadas conforme a ella;

(...)"

"Artículo 20. **ATRIBUCIONES BÁSICAS DE LA JUNTA METROPOLITANA.** La Junta Metropolitana tendrá las siguientes atribuciones básicas: (...)

e) En materia de transporte: (...)

2. FIJAR LAS TARIFAS DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE ACUERDO A SU COMPETENCIA.

3. Las competencias en materia de transporte se fijarán en coordinación con los diferentes Sistemas de Transporte Masivo donde existan;

(...)"

Sistema de transporte masivo "METROLÍNEA", el cual hoy se encuentra concesionado para la operación, así como el control y el recaudo, para lo que, METROLÍNEA S.A., en concordancia con lo dispuesto en cada uno de los contratos de concesión, aplica para efectos de establecer la TARIFA AL USUARIO, lo previsto en la cláusula 73 "El ajuste de la tarifa al usuario cada año se realizará a partir del cálculo de los egresos básicos del sistema **y de los viajes que constituyeron pago** en el año inmediatamente anterior, de acuerdo con la siguiente formulación:

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


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:*

$$TES_i = TES_{i-1} \times \{1 + [(0.67 * VIPC_{i-1}) + (0.13 * VIPP_{i-1}) + (0.2 * VCCI_{i-1})] * 0.7 + VIPC_{i-1} * 0.3\}$$

- *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.*
- *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.*

Fórmula tarifaria, concordante con lo dispuesto en la cláusula 72 "Ingresos del Sistema Metrolínea"

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

"El Sistema Metrolínea **tiene como fuente principal de ingresos el recaudo del dinero correspondiente a los viajes realizados por los usuarios que constituyen pago por el uso del Sistema de Transporte Masivo**, según la tarifa al usuario que sea aplicable conforme a lo previsto en el presente contrato de concesión".

No obstante, lo anterior, METROLÍNEA S.A., debe señalar a la Junta Metropolitana, que en el marco del anterior Plan Nacional de Desarrollo Ley 1753 de 2015 (art. 31, 33), así como en el actual Plan Nacional de Desarrollo (Ley 1955 de 2019, art. 97, 98), se viene señalando políticas y directrices buscando la **sostenibilidad de los sistemas**, mediante la incorporación de otras fuentes del orden territorial, art. 98 del que valga resaltar:

"ARTÍCULO 98. SOSTENIBILIDAD DE SISTEMAS DE TRANSPORTE. <Ver modificaciones a este artículo directamente en la Ley 86 de 1989> Modifíquese el artículo 14 de la Ley 86 de 1989, el cual quedará así:

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". Negrillas y subrayas fuera de texto.


Sumado a lo anterior y encontrándose Metrolínea S.A., en etapa de negociación con los concesionarios, para llevar a cabo las modificaciones contractuales **buscando la sostenibilidad del SITM Metrolínea**, ya que, los contratos de concesión a hoy vigentes, fueron acordados bajo el principio de autosostenibilidad, el SITM, entra en una etapa en la prestación del servicio, "anormal o no prevista para las partes" en virtud de la EMERGENCIA SANITARIA, decretada por el Gobierno Nacional, mediante **Resolución No. 385 de 12 de marzo de 2020**, del Ministerio de Salud y Protección Social, por causa de la pandemia generada por el Coronavirus COV10-19 en todo territorio nacional, **prorrogada por Resoluciones 1462 de 2020 hasta el 30 de noviembre y Resolución No. 2230 de 27 de noviembre de 2020 hasta el 28 de febrero de 2021.**

Emergencia que diera lugar, a "**Estacionalidades atípicas de demanda**", dando lugar a que, el Gobierno Nacional mediante el Decreto 575 de 2020, dispusiera la modificación del art. 100 de la Ley 1955 de 2019, buscando inyectar dineros del convenio de cofinanciación, **para la operación.** Norma que dispuso:

ARTÍCULO 100. COFINANCIACIÓN SISTEMAS DE TRANSPORTE. Modifíquese el artículo 2º de la Ley 310 de 1996, el cual quedará así "Artículo 20. Cofinanciación de Sistemas de Transporte. **La Nación y sus entidades descentralizadas** podrán realizar inversiones dentro del Marco Fiscal de Mediano Plazo con un mínimo del 40% y hasta por un 70% en proyectos de sistemas de transporte público colectivo o masivo, con dinero a través de una fiducias, o en especie **de acuerdo con la reglamentación que para el efecto expida el Ministerio de Transporte.**

Las inversiones financiables podrán ser el servicio de deuda; infraestructura física; sistemas inteligentes de transporte; **costos de operación** y adquisición total o parcial de vehículos nuevos o material rodante nuevo con estándares de bajas o cero emisiones, sin afectar el monto inicial de los recursos aprobados en el Conpes que dio origen a cada proyecto; **que garanticen accesibilidad para población en condición de discapacidad o movilidad reducida.** La adquisición, operación y mantenimiento de los activos cofinanciados son responsabilidad del ente territorial o de quien este delegue. Las disposiciones de este artículo tendrán vocación de permanencia en el tiempo. (...); Negrillas fuera de texto.

Con ocasión de tales situaciones, al SITM han ingresado recursos de otras fuentes diferentes a la tarifa, así:

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


INGRESOS ADICIONALES PARA EL SITM			
Fuente	Monto	Aportante	Fecha
Fondo de Contingencias Metrolinea S.A	1,787,340,205	Metrolinea S.A (Fondo de Contingencias)	abr-20
Primera Aprobación Recursos Convenio de Cofinanciación	3,982,686,498	Gobierno Nacional	jun-20
Segunda Aprobación Recursos Convenio de Cofinanciación	5,929,743,788	Gobierno Nacional	ago-20
Proyecto reducción déficit Operacional 2019	3,150,000,000	Alcaldía de Bucaramanga	sep-20
Proyecto reducción déficit Operacional 2020	1,500,000,000	Alcaldía de Bucaramanga	nov-20
Tercera Aprobación Recursos Convenio de Cofinanciación	2,000,000,000	Gobierno Nacional	nov-20
Cuarta Aprobación Recursos Convenio de Cofinanciación	2,000,000,000	Gobierno Nacional	ene-21
Proyecto reducción déficit Operacional 2021	2,000,000,000	Alcaldía de Bucaramanga	feb-21
Proyecto reducción déficit Operacional 2019	2,887,603,948	Alcaldía de Bucaramanga	mar-21
Proyecto reducción déficit Operacional 2021	2,112,396,052	Alcaldía de Bucaramanga	abr-21
Quinta Aprobación Recursos Convenio de Cofinanciación	5,122,691,545	Gobierno Nacional	may-21
Sexta Aprobación Recursos Convenio de Cofinanciación	1,547,321,134	Gobierno Nacional	jul-21
Séptima Aprobación Recursos Convenio de Cofinanciación	1,400,000,000	Gobierno Nacional	ago-21
Proyecto reducción déficit Operacional 2021	1,211,373,304	Alcaldía de Bucaramanga	oct-21
Proyecto reducción déficit Operacional	2,054,363,358	Alcaldía de Bucaramanga	nov-21
Recursos Déficit operacional 2020-2021 Ley 2155 del 14 de Recursos Proyecto Tarifa	7,498,737,474	Gobierno Nacional	dic-21
Diferencial Oct-Dic 2021 Proyecto reducción déficit Operacional	34,737,000	Alcaldía de Bucaramanga	feb-22
Recursos Proyecto Tarifa Diferencial Ene-Abr 2022	2,000,000,000	Alcaldía de Bucaramanga	jul-22
Proyecto reducción déficit Operacional	126,801,450	Alcaldía de Bucaramanga	ago-22
Recursos Proyecto Tarifa Diferencial May-ago 2022	1,500,000,000	Alcaldía de Bucaramanga	oct-22
Recursos Proyecto Tarifa Diferencial sep-nov 2022	210,365,100	Alcaldía de Bucaramanga	dic-22
Recursos Proyecto Tarifa Diferencial Dic 2022	205,602,300	Alcaldía de Bucaramanga	dic-22
Proyecto reducción déficit Operacional	50,625,000	Alcaldía de Bucaramanga	dic-22
Proyecto reducción déficit Operacional	3,000,000,000	Alcaldía de Bucaramanga	feb-23
Proyecto reducción déficit Operacional	1,000,000,000	Alcaldía de Bucaramanga	may-23
Resolución 2246 de 2023 Gobierno Nacional	2,043,890,516	Gobierno Nacional	sep-23
Resolución 2246 de 2023 Gobierno Nacional	339,383,022	Gobierno Nacional	oct-23
Resolución 2246 de 2023 Gobierno Nacional	1,744,777,633	Gobierno Nacional	oct-23
Resolución 2246 de 2023 Gobierno Nacional	226,728,849	Gobierno Nacional	nov-23
TOTAL	58,667,168,176		

Ingresos con los que su buscó la **SOSTENIBILIDAD DEL SISTEMA**, por lo que, conforme con lo así dispuesto en el art. 98 de la Ley 1955 de 2019, con estos ingresos, sumados a las tarifas que se cobren con la prestación del servicio, se buscó cubrir los costos de operación, administración, mantenimiento y reposición de equipos.

Principio de Sostenibilidad del Sistema, que guarda armonía con el principio de la intervención del Estado y del acceso al transporte, contenidos en los artículos 2o. literal b y 3o. de la Ley 105 de 1993, que disponen:

"Artículo 2.

b. DE LA INTERVENCIÓN DEL ESTADO: Corresponde al Estado la planeación, el control, **la regulación** y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas".

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

" **Artículo 3o.**

1. DEL ACCESO AL TRANSPORTE:

El cual implica:

- a. Que el usuario pueda transportarse a través del medio y modo que escoja en buenas condiciones de acceso, comodidad, calidad y seguridad.
- b. Que los usuarios sean informados sobre los medios y modos de transporte que le son ofrecidos y las formas de su utilización.
- c. Que las autoridades competentes diseñen y ejecuten políticas dirigidas a fomentar el uso de los medios de transporte, racionalizando los equipos apropiados de acuerdo con la demanda y propendiendo por el uso de medios de transporte masivo.
- d. Que el diseño de la infraestructura de transporte, así como en la provisión de los servicios de transporte público de pasajeros, las autoridades competentes promuevan el establecimiento de las condiciones para su uso por los discapacitados físicos, sensoriales y psíquicos".

Bajo el anterior contexto, se solicita respetuosamente a la Junta Metropolitana del AMB, se revise y fije la TARIFA AL USUARIO para el SITM Metrolínea, buscando que con la misma se logre la accesibilidad al servicio, principio contenido en el marco económico de cada uno de los contratos de concesión, el cual debía estar en armonía con la autosostenibilidad de los sistemas, lo que, a hoy, no se cumple por las distintas externalidades que se han venido presentado en los sistemas masivos en Colombia.

Lo anterior, concordante con el Principio de costeabilidad de la tarifa, establecido en los contratos de concesión, frente al cual la tarifa al usuario deberá considerar la capacidad de pago del usuario y ser competitiva con los sistemas de transporte análogos o sustitutos que se encuentren vigentes en cada momento durante la vigencia del contrato.

Así las cosas, me permito remitir cálculos detallados de la tarifa usuario para el año 2024:

1. De acuerdo a la información suministrada por Fiduciaria Corficolombiana S.A., el valor de los pagos realizados a los beneficiarios del SITM, correspondientes al periodo de liquidación desde el mes de noviembre del año 2022 hasta el mes de octubre del año 2023, para completar un periodo de 1 año es de Veintinueve mil quinientos noventa y tres millones quinientos diecisiete mil novecientos ochenta y tres pesos (\$29,593,517,983). (Se adjunta información suministrada por Fiduciaria Corficolombiana S.A.)

2. De acuerdo con el contrato de Concesión suscrito con Metrocinco Plus, la fórmula para el cálculo de la tarifa al usuario es la siguiente:

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


En donde

$$TES_i = TES_{i-1} \times \{1 + [(0.67 * VIPC_{i-1}) + (0.13 * VIPP_{i-1}) + (0.2 * VCC_{i-1})] * 0.7 + VIPC_{i-1} * 0.3\}$$

Aplicando la fórmula anteriormente mencionada, se establecería un total de Egresos del SITM (TESi) de Treinta y un mil novecientos ocho millones ochocientos veintinueve mil nueve pesos \$ 31,908,829,009

3. El total de las validaciones o viajes pagos registrados en el Sistema para el mismo periodo de 1 año es de 9,729,141. (Se adjunta reporte entregado por la Dirección de Operaciones)

4. Al dividir el TESI (\$ 31,908,829,009) en el total de validaciones (9,729,141) nos da como resultado una Tarifa Técnica del Sistema Metrolínea (TTSi) para la vigencia del año 2024 de tres mil doscientos ochenta pesos (**\$ 3.280**)

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

5. Finalmente es importante tener en cuenta el principio de costeabilidad el cual determina “El establecimiento de un sistema de control debe justificar el costo que este represente en tiempo y dinero, en relación con las ventajas reales que este reporte. Un control solo deberá implementarse si su costo se justifica ante los resultados que se esperan de él; de nada servirá establecer un sistema de control si los beneficios financieros que reditúan resultan menores que el costo y el y tiempo que implica su implantación”

EL SITM Metrolínea al igual que todos los sistemas de transporte del país fue concebido e inició su implementación con el concepto de autosostenibilidad, pero con el pasar de los años la realidad es que ninguno de tales sistemas es autosostenible, debido a que los costos de operación son más altos que los ingresos por la venta de pasajes. Esta situación se genera porque a) el pago a algunos beneficiarios del SITM se da de manera fija y a otros de manera variable, lo cual hace que los costos de operación excedan a los ingresos de operación, y b) debido a que inicialmente solo se planteó una fuente de financiación de los sistemas, como era la venta de pasajes.

Debido a esta situación el Gobierno Nacional reconoció que dichos sistemas no son autosostenibles, debiéndose buscar su permanencia y posicionamiento mediante fuentes alternativas de ingresos (entre las cuales se encuentran las transferencias por parte de los municipios), o fuentes de financiación alternas a la venta de pasajes; habiéndose delegado en los entes gestores la función de tramitar y gestionar dichos recursos, con el fin de obtener la disminución del déficit operacional alcanzado.

En atención y cumplimiento de esta directriz el ente gestor, durante el transcurso del período del cálculo de la tarifa (nov 1 de 2022 a oct 31 de 2023) con el objetivo de cubrir todos los costos originados en la operación, ha gestionado la obtención de recursos adicionales o diferentes a la tarifa; cuyo resultado se resume a continuación:

- a. Recursos originados en el Proyecto Reducción déficit operacional, del Plan de Desarrollo municipal de Bucaramanga 2020-2023, por un monto de \$4.000.000.000.
- b. Recursos originados en el proyecto de subsidio a la tarifa, del Plan de Desarrollo municipal de Bucaramanga 2020-2023, por un monto de \$466.592.400
- c. Recursos aportados por el Gobierno Nacional mediante la ley 2299 de 2023 y Resolución 2246 de 2023 los cuales corresponden a un valor de \$20.301.080.995, de los cuales, a la fecha de la realización del ejercicio para el cálculo de la tarifa se han utilizado \$4.128.051.171

Es importante resaltar la necesidad de buscar un equilibrio entre los costos operacionales y la tarifa al usuario por lo que se hace necesaria la gestión de recursos ante los entes territoriales que le apunten a la sostenibilidad del sistema atendiendo las herramientas dadas en el plan de nacional de desarrollo; tarifa que se debería tener presente, entre otras, las condiciones económicas de los ciudadanos del AMB y el contexto actual del transporte público.


Adicionalmente se debe tener en cuenta que para el cierre de año de 2023 se proyecta una inflación de más del 10% por lo cual los costos operativos del SITM para el año 2024 incrementarán en la misma medida, de esta manera se recomienda revisar el incremento de la tarifa al usuario en la con el fin de evitar que se incremente el déficit operacional que ya se está generando. Por otra parte, en atención a los anuncios hechos por el Gobierno Nacional respecto al incremento del ACPM a partir de noviembre de 2023, se sugiere revisar la tarifa al usuario para la utilización del SITM Metrolínea en la medida en que se materialicen dichos incrementos.

8. ALTERNATIVAS PARA FIJACIÓN DE LA TARIFA DE TRANSPORTE MASIVO Y TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO CONTROLADO Y VIGILADO POR EL ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA (CONCEPTO JURÍDICO)

8.1. MARCO LEGAL

El transporte público en Colombia es una actividad reglada en virtud del artículo 365 de la Constitución Política de Colombia que establece:

“Los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado. Es deber del Estado asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional. Los servicios públicos estarán sometidos al régimen jurídico que fije la ley, podrán ser prestados por el Estado, directa o indirectamente, por comunidades

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

organizadas, o por particulares. En todo caso, el Estado mantendrá la regulación, el control y la vigilancia de dichos servicios (...)”.

A partir de lo anterior las Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996, le otorgaron el carácter de servicio público esencial. Esto implica la prelación del interés general sobre el particular y si bien en ellas se permite a las autoridades fijar tarifas que han de cobrarse a los contribuyentes como recuperación de los costos de los servicios que prestan.

En la actualidad la Ley 336 de 1996 establece los parámetros con relación a la fijación de las tarifas, en sus artículos 29 y 30 que estipulan:

“ARTÍCULO 29. En su condición rectora y orientadora del Sector y del Sistema Nacional de Transporte, le corresponde al Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte formular la política y fijar los criterios a tener en cuenta para la directa, controlada o libre fijación de las tarifas en cada uno de los Modos de transporte

ARTÍCULO 30. De conformidad con lo dispuesto en el Artículo anterior, las autoridades competentes, según el caso, elaborarán los estudios de costos que servirán de base para el establecimiento de las tarifas, sin perjuicio de lo que estipulen los Tratados, Acuerdos, Convenios, Conferencias o Prácticas Internacionales sobre el régimen tarifario para un Modo de transporte en particular.”

El Conpes 3260 de 2003, estableció que para establecer la tarifa se debe tener en cuenta los criterios generales de costeabilidad, eficiencia y simplicidad, instituyendo que las autoridades de transporte no tienen la obligación de realizar estudios sobre dicho sistema, adjudicando la obligación a los entes gestores para que ellos, realicen lo pertinente a una tarifa que le otorgue los criterios de sostenibilidad del sistema.


Convenio interadministrativo de operación del SITM, entre el AMB y Metrolínea y los otrosíes modificatorios. Conforme la cláusula sexta del otrosí modificatorio del convenio interadministrativo de operación del SITM, entre el AMB y Metrolínea de fecha 13 de marzo de 2018, Metrolínea en su calidad de ente gestor y titular del sistema, es el competente para presentar a la Junta Metropolitana, la solicitud de tarifa para el usuario del sistema, lo cual debe hacerse anualmente, esta solicitud se debe llevar a cabo previo análisis de los criterios de sostenibilidad del sistema, formulas tarifarias de los contratos, así como los criterios de eficiencia, simplicidad y costeabilidad de la tarifa al usuario

Así mismo, el Ministerio de Transporte mediante la Resolución 12333 de 2012, *“Por 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”, estableció en el artículo primero, que las autoridades(...) de transporte “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.”*

Adicionalmente la ley 1753 de 2015, en sus artículos 31 y 33 formuló algunas reglas y otras fuentes de financiación en los sistemas de transporte, al respecto los artículos establecen:

“ARTÍCULO 31. FINANCIACIÓN DE SISTEMAS DE TRANSPORTE. Modifíquese el artículo 14 de la Ley 86 de 1989, el cual quedará así:

Artículo 14. Los sistemas de transporte deben ser sostenibles. Para ello las tarifas que se cobren por la prestación del servicio de transporte público de pasajeros, sumadas a otras fuentes de financiación 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 estos costos. Lo anterior, sin perjuicio de que las entidades territoriales y/o el Gobierno nacional, dentro del Marco de Gasto de Mediano Plazo, en los casos en que cofinancie estos sistemas, puedan realizar

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

inversiones en la etapa pre operativa en infraestructura física y adquisición inicial total o parcial de material rodante de sistemas de metro o de transporte férreo interurbano de pasajeros incentivando la incorporación de tecnologías limpias y la accesibilidad a los vehículos para personas con movilidad reducida, estrategias de articulación y fomento de la movilidad en medios no motorizados, así como implementación de sistemas de recaudo, información y control de flota que garanticen la sostenibilidad del Sistema”.

Para el caso de cofinanciación de sistemas de metro, el Confis podrá autorizar vigencias futuras hasta por el plazo del servicio de la deuda del proyecto de conformidad con la Ley 310 de 1996, dentro del límite anual de autorizaciones para comprometer vigencias futuras establecidas en el artículo 26 de la Ley 1508 de 2012.

(...)

ARTÍCULO 33. OTRAS FUENTES DE FINANCIACIÓN PARA LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE. *Con el objeto de contribuir a la sostenibilidad de los sistemas de transporte y contar con mecanismos de gestión de la demanda, las entidades territoriales podrán determinar, definir y establecer nuevos recursos de financiación públicos y/o privados que permitan lograr la sostenibilidad económica, ambiental, social e institucional de los sistemas SITM, SETP, SITP y SITR, a través de los siguientes mecanismos:*


Fondos de estabilización y subsidio a la demanda. En desarrollo de una política de apoyo y fortalecimiento al transporte público en las ciudades del país, los alcaldes de los municipios, distritos o áreas metropolitanas, donde se implementen o estén en operación sistemas de transporte público, podrán establecer fondos de estabilización o compensación tarifaria, que cubran el diferencial entre la tarifa técnica y la tarifa al usuario. La decisión anterior se adoptará mediante decreto municipal, distrital o mediante acuerdo metropolitano, el cual deberá estar soportado en un estudio técnico en el que se demuestre que el fondo de estabilización contribuye a la sostenibilidad del Sistema de Transporte, en términos de eficiencia económica, sostenibilidad financiera, eficacia en la prestación del servicio e impactos esperados.

Dicho acto administrativo deberá describir la aplicación del fondo o subsidio de forma tal que se garantice su efectividad, establecer los indicadores que permitan evaluar los resultados de dicha medida, contener la fuente presupuestal y la garantía de la permanencia en el tiempo de los recursos que financiarán los fondos de estabilización o subsidio a la demanda, con criterios de sostenibilidad fiscal de la entidad territorial. Para el efecto, deberán contar con previo concepto del Confis municipal o distrital o de la entidad que haga sus veces, en la que se indique que el fondeo es sostenible en el tiempo y se encuentra previsto en el Marco Fiscal de Mediano Plazo del ente territorial.

1. Contribución por el servicio de garajes o zonas de estacionamiento de uso público. Cuando los Alcaldes municipales o distritales regulen el cobro por el servicio de garajes o zonas de estacionamiento de uso público, incluyendo estacionamiento en vía, las entidades territoriales que cuenten con un sistema de transporte masivo, estratégico, integrado o regional, en concordancia con las competencias de los Concejos Municipales o Distritales, podrán incorporar en las tarifas al usuario de los estacionamientos, una contribución que incentive la utilización de los sistemas de transporte público.

Serán sujetos pasivos los usuarios del servicio en predios de personas naturales o jurídicas que ofrezcan a título oneroso el estacionamiento de vehículos. El factor adicional se calculará así: la base gravable será dos (2) veces el valor del pasaje promedio del servicio de transporte público (SITM, SETP, SITP o SITR, según sea el caso) en el municipio o distrito; esta base se multiplicará por factores inferiores a uno (1) en función de los criterios de oferta de transporte público en la zona, uso del servicio en horas pico y estrato del predio. La contribución se cobrará en forma adicional al total del valor al usuario por parte del prestador del servicio, quien tendrá la condición de agente retenedor. Se exceptúa de este cobro las bicicletas y las motocicletas cilindradas de 125 cm³ e inferiores.

2. Cobros por congestión o contaminación. Los municipios o distritos mayores a 300.000 habitantes, en concordancia con las competencias de los concejos municipales o distritales, podrán establecer tasas, diferentes a los peajes establecidos en la Ley 105 de 1993, por acceso a áreas de alta congestión, de

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

infraestructura construida para evitar congestión urbana, así como por contaminación, con base en la reglamentación que el Gobierno nacional expida para el efecto. Los recursos obtenidos por concepto de las tasas adoptadas por las mencionadas entidades territoriales, se destinarán a financiar proyectos y programas de infraestructura vial, transporte público y programas de mitigación de contaminación ambiental vehicular.

Para efectos de cobro de tasa para cada ingreso a áreas de alta congestión o vías construidas o mejoradas para evitar congestión urbana, el sujeto pasivo de dicha obligación será el conductor y/o propietario. La tarifa será fijada teniendo en cuenta el tipo de vía, el tipo de servicio del vehículo, el número de pasajeros y los meses y días del año y horas determinadas de uso y el tipo de vehículo, según la siguiente clasificación: motocicletas, automóviles, camperos y camionetas, y buses y camiones. En todo caso se dará una condición tarifaria especial para las motocicletas cilindradas de 125 cm³ e inferiores.

El sujeto pasivo de la tasa por cada ingreso a zonas de alta contaminación será el propietario y/o conductor del vehículo y la tarifa se determinará en forma gradual, teniendo en cuenta el modelo del vehículo, tipo de servicio, cilindraje, tipo de combustible y el tipo de vehículo, según la siguiente clasificación: motocicletas; automóviles; campero y camionetas; buses y camiones.

Las tasas se calcularán así: la base gravable será cinco (5) veces el valor del pasaje promedio del servicio de transporte público (SITM, SETP, SITP o SITR, según sea el caso) en el municipio o distrito; esta base se multiplicará por factores inferiores a uno (1) en función de los criterios definidos para tasas por congestión y contaminación, respectivamente.

3. La Nación y sus entidades descentralizadas por servicios podrán cofinanciar proyectos de Asociación Público Privada para el desarrollo de Sistemas de Servicio Público Urbano de Transporte de Pasajeros o de algunos de sus componentes o unidades funcionales, con aportes de capital, en dinero o en especie. La cofinanciación de la Nación podrá ser hasta el 70% del menor valor entre los desembolsos de recursos públicos solicitados para la ejecución del proyecto y el valor estimado del costo y la financiación de las actividades de diseño, pre-construcción y construcción del proyecto.


El Ministerio de Hacienda y Crédito Público al momento de emitir su no objeción sobre las condiciones financieras y las cláusulas contractuales, propuestas por la entidad competente de que trata el inciso 3o del artículo 26 de la Ley 1508 de 2012, revisará el cumplimiento de lo establecido en el inciso anterior, en relación con la cofinanciación de la Nación.

Los recursos de cofinanciación a los que hace referencia el presente artículo no podrán ser destinados a la adquisición de vehículos o material rodante, con excepción de los proyectos de sistemas de metro o de transporte férreo interurbano de pasajeros.

4. Además de las anteriores fuentes de financiación, se podrán utilizar otras fuentes como valorización, subasta de norma urbanística, herramientas de captura del valor del suelo y cobro o aportes por edificabilidad adicional.”

No obstante, lo anterior, a pesar de que estas normas autorizan diferentes mecanismos para hacer viable y sostenible los sistemas de transporte masivo, integrados y estratégicos de transporte, no existe un límite expreso en la Ley que impida que se le añada una carga económica al usuario por encima de costo de vida o del incremento proporcional del salario mínimo y el subsidio de transporte, trasladándole a éste los problemas de la sostenibilidad financiera del servicio, que debería ser resuelta por las autoridades Municipales.

Es importante resaltar que el transporte público es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas en condiciones de libertad, de acceso, calidad y seguridad de los usuarios, servicio que será prestado por quienes el Estado habilite, previo cumplimiento de ciertos requisitos relacionados, entre otros, con la accesibilidad, comodidad y seguridad, necesarias para garantizar a los usuarios una óptima, eficiente, continua e ininterrumpida prestación y

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

que la seguridad en el servicio, particularmente la relacionada con la protección de los usuarios constituye la prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte.¹

La ley 1625 de 2012 establece con relación a la tarifa:

El literal p). del artículo 7 de la Ley 1625 de 2013, establece:

“(..)

p) Planificar la prestación del servicio de transporte público urbano de pasajeros en lo que sea de su competencia, para la integración física, operacional y tarifaria de los distintos modos de transporte, en coordinación con los diferentes Sistemas de Transporte Masivo, los SIT y los Sistemas Estratégicos de Transporte, donde existan;”

Igualmente, el Artículo 20 de la norma ibidem, de las atribuciones básicas de la Junta Metropolitana en su literal e). numeral 2 establece:

“(...) e) *En materia de transporte:*

(...)

2. Fijar las tarifas del servicio de transporte público de acuerdo a su competencia.”

8.2. ANTECEDENTES


En su calidad de autoridad de transporte público, corresponde al Área Metropolitana de Bucaramanga fijar la tarifa al usuario del sistema de transporte público metropolitano. 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.

1. 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 de fecha 30 de noviembre de 2023, de radicado CR – 14622, Metrolínea S.A. presenta su cálculo de Tarifa técnica del SITM para la vigencia 2024, la gerente de Metrolínea S.A. presentó al Área Metropolitana de Bucaramanga los datos de costos y movilización de pasajeros en el periodo de 2024, presentando como resultado una Tarifa Técnica del Sistema Metrolínea (TTSi) para la vigencia del año 2024 de tres mil doscientos ochenta pesos (\$ 3.280) que calculada para el usuario, equivale a tres mil trescientos pesos (\$ 3.300):

Sin embargo, igualmente en el alcance se presentan consideraciones a tener en cuenta por parte de la Junta Metropolitana al momento de definir la tarifa, así:

“...Es importante resaltar la necesidad de buscar un equilibrio entre los costos operacionales y la tarifa al usuario por lo que se hace necesaria la gestión de recursos ante los entes territoriales que le apunten a la sostenibilidad del sistema atendiendo las herramientas dadas en el plan de nacional de desarrollo; tarifa que se debería tener presente, entre otras, las condiciones económicas de los ciudadanos del AMB y el contexto actual del transporte público.

¹ Así lo expresó El Ministerio de Transporte en sus comentarios al proyecto de Ley número 131 de 2014 Cámara que hizo trámite en el Congreso mediante radicado número 20141050323811

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

Adicionalmente se debe tener en cuenta que para el cierre de año de 2023 se proyecta una inflación de más del 10% por lo cual los costos operativos del SITM para el año 2024 incrementarán en la misma medida, de esta manera se recomienda revisar el incremento de la tarifa al usuario en la con el fin de evitar que se incremente el déficit operacional que ya se está generando. Por otra parte, en atención a los anuncios hechos por el Gobierno Nacional respecto al incremento del ACPM a partir de noviembre de 2023, se sugiere revisar la tarifa al usuario para la utilización del SITM Metrolínea en la medida en que se materialicen dichos incrementos.”

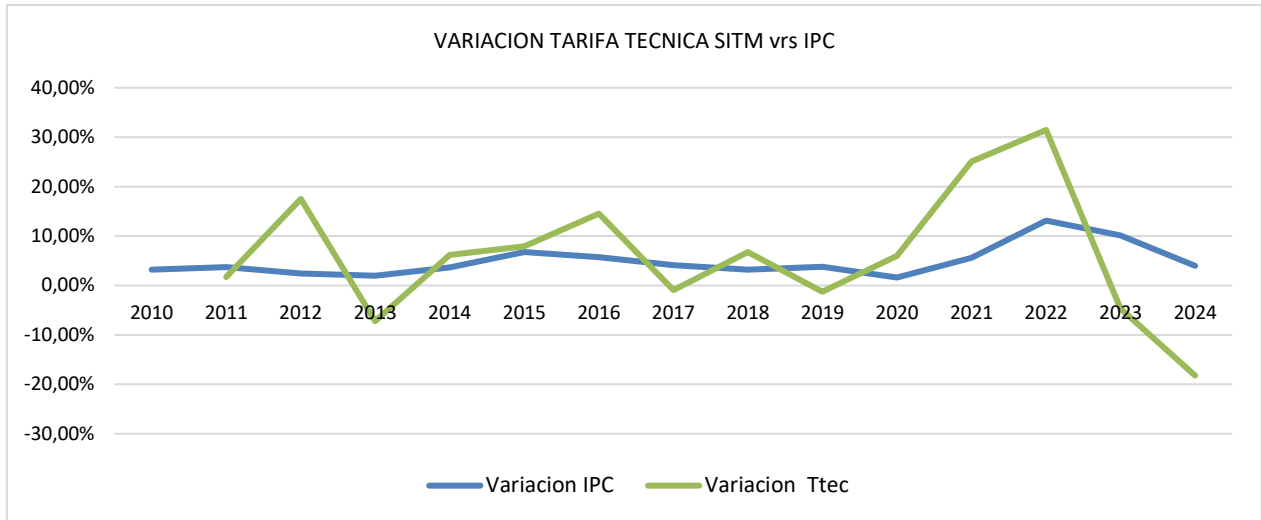
Si bien el cálculo de la tarifa técnica deriva de lo establecido en los contratos de concesión de operación, esto, según lo afirma Metrolínea en su comunicación, consideró un escenario de auto sostenibilidad donde se contemplaban únicamente los ingresos provenientes de la tarifa. Resultando evidente la necesidad e impacto positivo que tendría la implementación de fuentes alternativas a la tarifa en la sostenibilidad del sistema.

Desde el año 2020 el sistema ha experimentado una realidad operativa y financiera atípica a causa de la emergencia sanitaria en los primeros años y últimamente por cuenta de la contracción económica y el fenómeno global de inflación, que se refleja no solo en la movilización de pasajeros, sino en los costos de operación. A continuación, se presenta el comportamiento de la tarifa técnica en la historia del sistema:

Año	Egresos 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%
2022	45.297.955.743	11.472.393	4.205	31.4%
2023	50,105,615,275	12,490,569	4.011	-5%
2024	31,908,829,009	9,729,141	3280	-18

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 11. Variación de la Tarifa técnica del SITM frente a variación del IPC



Fuente: Área Metropolitana de Bucaramanga y Banco de la República.

Como se puede observar en la gráfica, la variación en el índice de precios al consumidor ha tenido un comportamiento sin precedentes en la última década alcanzando una proyección cercana al 10%.

El fenómeno de inflación que vive el país obedece a un fenómeno mundial asociado al aumento en el precio del gas y la energía, el aumento en el precio internacional del combustible, las consecuencias de la crisis de abastecimiento en diferentes cadenas de suministro y los altos costos en insumos necesarios para la producción de alimentos.

En relación con el transporte público colectivo se tiene que los empresarios de transporte han manifestado su preocupación por el panorama del sector para el 2024, ya que el aumento de costo de vida, la pérdida de poder adquisitivo y la proliferación de servicios informales pueden empeorar la situación de las empresas y la calidad del servicio brindado a los usuarios.

En ese sentido, las empresas prefieren un escenario de un incremento tarifario mínimo siempre y cuando las autoridades refuercen el control a la informalidad y trabajen por desincentivar el modo de transporte privado.


Por su parte, conforme a la información oficial del Banco de la República, indica que la meta de inflación (variación en el índice de precios al consumidor) se estima en 10% para 2023.

8.3. ALTERNATIVAS

La fijación de la tarifa de transporte masivo para 2024 en medio del elevado incremento en el costo de vida y el estancamiento de la capacidad adquisitiva de los habitantes del área metropolitana, supone la necesidad de formular los siguientes escenarios de decisión:

1. Incrementar la tarifa al usuario de acuerdo con las reglas establecidas en el contrato de concesión y considerando la tarifa técnica resultante de los costos de operación dividido en el número de validaciones.

Este escenario implica la fijación de una tarifa para el servicio de transporte masivo de **\$3.300**, según lo presentado por el Ente gestor lo que equivale a un incremento del **17.9%** en relación con la tarifa de 2023. Esta alternativa tiene como fundamento jurídico que en los contratos de concesión de operación del sistema se estipula entre las partes (Metrolínea y concesionario) 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).

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

Esta alternativa supone un incremento del 17.9% en el valor del pasaje para el nuevo año, frente a las proyecciones macroeconómicas para 2023, que indican que la variación del IPC (inflación) llegará al 10,15% debiendo valorar los criterios generales de costeabilidad, eficiencia y simplicidad a que hace referencia el CONPES 3260.

El Área Metropolitana de Bucaramanga debe actuar 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.

2. Incrementar la tarifa al usuario de acuerdo con las reglas establecidas en el contrato de concesión, pero considerando la tarifa técnica y los ingresos adicionales percibidos por Metrolínea para la compensación del déficit.

Este escenario parte de la base de una tarifa técnica de \$3.280 que permitiría una tarifa al usuario de \$3.300, lo que equivale a un incremento del 17.9%, esto es, casi 8 puntos porcentuales por encima de la inflación acumulada para 2023. Esta alternativa que tendría como fundamento la valoración realizada por el Ente Gestor a la posibilidad de integrar a la fórmula de cálculo de la tarifa, los ingresos adicionales percibidos por Metrolínea S.A. para la compensación del déficit, ya sea buscando reducir la variable de egresos del sistema o aumentar la correspondiente a sus ingresos.

3. Incrementar la tarifa al usuario sin superar el IPC proyectado, pero estableciendo la obligatoriedad de los municipios de garantizar el cubrimiento del déficit en los costos operacionales a través del Fondo de Estabilización y Subvención del Sistema Integrado de Transporte Masivo Metrolínea FES.

Este escenario implica la fijación de una tarifa para el servicio de transporte masivo de \$3.200, por debajo de lo presentado por el Ente gestor lo que equivale a un incremento de solo el 14.3% en relación con la tarifa de 2023 y por debajo del 17,9% calculado por el Ente Gestor, alternativa que permite además que esta tarifa quede nivelada con la tarifa definida para el Transporte Público Colectivo TPC.


Así las cosas, fijar la tarifa por debajo de lo establecido contractualmente, requiere del compromiso de la Junta metropolitana para establecer la obligatoriedad de los aportes al Fondo de Estabilización y Subvención del Sistema Integrado de Transporte Masivo Metrolínea FES con el fin de cubrir el diferencial generado entre los costos de operación del Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM y lo recaudado por validaciones

Con esta alternativa, se debe tener en cuenta que con el fin de garantizar el cumplimiento del contrato de concesión aún vigente con Metrolínea S.A., se hace necesario que a través del Fondo de Estabilización y Subvención del Sistema Integrado de Transporte Masivo se apalanquen recursos por parte de los municipios que hacen parte del Convenio de Cofinanciación del SITM.

Así las cosas, esta alternativa encuentra sustento técnico en las proyecciones del Banco de la República como ente coordinador de la política macroeconómica del país y, tiene 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.

4. Incrementar la tarifa al usuario sin superar el IPC proyectado, pero incorporando a la tarifa del Transporte Público Colectivo TPC, la aplicación de factor tarifario y un factor de calidad para garantizar el cubrimiento del déficit en los costos operacionales a través del Fondo de Estabilización y Subvención del Sistema Integrado de Transporte Masivo Metrolínea FES y el ascenso tecnológico requeridos para el Transporte Público Colectivo TPC para su operación articulada con la modalidad de transporte masivo.

Este escenario implica la fijación de una tarifa para el servicio de transporte masivo de \$3.200, por debajo de lo presentado por el Ente gestor lo que equivale a un incremento de solo el 14.3% en relación con la tarifa de 2023 y

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

por debajo del 17,9% calculado por el Ente Gestor, alternativa que permite además que esta tarifa quede nivelada con la tarifa definida para el Transporte Público Colectivo TPC

En este escenario, con el fin de cubrir el diferencial generado entre los costos de operación del Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM y lo recaudado por validaciones, se incluye en la estructura de costos, un “Factor tarifario” cuyo recurso tiene como destino el Fondo de Estabilización y Subvención del Sistema Integrado de Transporte Masivo Metrolínea FES y de un “Factor de calidad” con la finalidad de alimentar un fondo destinado al “fortalecimiento tecnológico” de la flota del Transporte Público Colectivo TPC en un escenario de operación articulada con el Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM.

El proceso para la formalización del cobro de estos factores estaría a cargo del Área Metropolitana de Bucaramanga AMB para ser reglamentada en el primer trimestre del año 2024

Esta alternativa tiene como fundamento jurídico que, en todo caso, vía Fondo de Estabilización y Subvención del Sistema Integrado de Transporte Masivo Metrolínea FES, se garantiza el cumplimiento en los contratos de concesión de operación del sistema, pudiendo garantizar los ingresos requeridos para la sostenibilidad de la operación del sistema.


Así las cosas, esta alternativa encuentra sustento técnico en las proyecciones del Banco de la República como ente coordinador de la política macroeconómica del país y, tiene 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.

5. De manera excepcional, no aplicar ningún incremento a la tarifa con el fin de atenuar el impacto del transporte en la economía de los usuarios del sistema.

Esta alternativa tendría como fundamento el principio general que debe regir la intervención del Estado en el sector y es la garantía de acceso al servicio, en virtud del cual las autoridades deben procurar el diseño y ejecución de políticas que faciliten el uso y qué variables, como el precio que se debe pagar; se conviertan en barreras de acceso al servicio para quienes por cuenta de la crisis inflacionaria han visto afectada su capacidad de pago.

De acuerdo con lo anteriormente expuesto se propone el siguiente escenario de decisión:

- a. De acuerdo con la información y solicitud realizada por Metrolínea S.A., fijar la tarifa del sistema de transporte masivo considerando los esfuerzos realizados en la consecución de fuentes de pago adicional que han permitido reducir el nivel del déficit. Esto significaría mantener la tarifa al usuario para 2024 en \$2.800. Este escenario supone para el ente gestor, la autoridad de transporte y los alcaldes municipales un compromiso por la búsqueda de fuentes alternativas de ingreso y/o la reducción progresiva de los costos de operación, así como la profundización en los procesos de integración y complementariedad que han permitido mantener a flote el sistema y atendidas las necesidades de movilización de los ciudadanos, a pesar de la coyuntura; todo lo anterior con el fin de salir al paso de una brecha de \$500.
- b. A lo largo del proceso de socialización llevado a cabo con los representantes de las empresas transportadoras, en función de las características operativas de sus rutas autorizadas, la valoración de la posibilidad del aumento o la congelación de la tarifa al usuario, los ha dividido en dos grupos que plantean, de un lado, la necesidad de garantizar la sostenibilidad de la actividad transportadora aumentando la tarifa en la medida en la que lo determine el incremento de la estructura de costos de la canasta de transporte y de otro lado, la posibilidad de recuperar usuarios para el transporte público formal buscando la optimización de los costos operacionales.
- d. De conformidad con el ejercicio operativo de complementariedad del sistema integrado de transporte masivo y el transporte público colectivo, así como la operación integrada de los mismos modos de transporte, permitiría mantener una tarifa nivelada ente los dos sistemas, con el fin de preservar a los usuarios ampliando la oferta de servicios creando un impacto positivo y fortalecimiento del transporte público.

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

La anterior decisión impactaría igualmente los índices económicos de las cuatro ciudades conurbadas, hecho notable que redunda positivamente en el usuario final.

En todo caso, al igual que en los otros escenarios propuestos en los que se aparta de la tarifa calculada por el Ente Gestor, es necesario entrar a garantizar el cubrimiento de la brecha que se genera, ya sea a través del compromiso de los municipios para disponer recursos a través del Fondo de Estabilización y Subvención del Sistema Integrado de Transporte Masivo Metrolínea FES o con la implementación de los factores tarifario y de calidad.

9. TARIFA AL USUARIO - RESULTADOS

Tabla 12. Tarifa al usuario - Resultados

MODALIDAD		TARIFA AL USUARIO
INDIVIDUAL	MINIMA	\$ 7.200
COLETIVO	PISO	\$ 2.400
	TECHO	\$ 3.000
MASIVO	UNICA	\$ 3.300

JOSE ALFREDO ALFARO VILLADIEGO


Subdirector de Transporte

Copia: Archivo Dirección


Anexo: Tabla de unidades y valores de tarifas en la modalidad individual en vehículos tipo taxi - año 2024

Proyectó aspectos técnicos: Aldemar diaz Sarmiento / Area Técnica



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

ANEXO No. 1

	TABLA DE UNIDADES Y VALORES DE TARIFAS EN LA MODALIDAD INDIVIDUAL EN VEHICULOS TIPO TAXI - AÑO 2024 ACUERDO METROPOLITANO No. XXX/2024	TARIFA MINIMA		\$ 7.200
		CARRERA MINIMA	UNIDAD INICIAL	40
			UNIDAD FINAL	83
			UNIDAD EN \$	63

UN	VALOR	UN	VALOR	UN	VALOR	UN	VALOR	UN	VALOR	UN	VALOR
84	\$ 7.250	171	\$ 12.750	258	\$ 18.250	345	\$ 23.700	432	\$ 29.200	519	\$ 34.650
85	\$ 7.350	172	\$ 12.800	259	\$ 18.300	346	\$ 23.750	433	\$ 29.250	520	\$ 34.750
86	\$ 7.400	173	\$ 12.850	260	\$ 18.350	347	\$ 23.850	434	\$ 29.300	521	\$ 34.800
87	\$ 7.450	174	\$ 12.950	261	\$ 18.400	348	\$ 23.900	435	\$ 29.400	522	\$ 34.850
88	\$ 7.500	175	\$ 13.000	262	\$ 18.500	349	\$ 23.950	436	\$ 29.450	523	\$ 34.900
89	\$ 7.600	176	\$ 13.050	263	\$ 18.550	350	\$ 24.000	437	\$ 29.500	524	\$ 35.000
90	\$ 7.650	177	\$ 13.100	264	\$ 18.600	351	\$ 24.100	438	\$ 29.550	525	\$ 35.050
91	\$ 7.700	178	\$ 13.200	265	\$ 18.650	352	\$ 24.150	439	\$ 29.650	526	\$ 35.100
92	\$ 7.750	179	\$ 13.250	266	\$ 18.750	353	\$ 24.200	440	\$ 29.700	527	\$ 35.150
93	\$ 7.850	180	\$ 13.300	267	\$ 18.800	354	\$ 24.250	441	\$ 29.750	528	\$ 35.250
94	\$ 7.900	181	\$ 13.350	268	\$ 18.850	355	\$ 24.350	442	\$ 29.800	529	\$ 35.300
95	\$ 7.950	182	\$ 13.450	269	\$ 18.900	356	\$ 24.400	443	\$ 29.900	530	\$ 35.350
96	\$ 8.000	183	\$ 13.500	270	\$ 19.000	357	\$ 24.450	444	\$ 29.950	531	\$ 35.400
97	\$ 8.100	184	\$ 13.550	271	\$ 19.050	358	\$ 24.550	445	\$ 30.000	532	\$ 35.500
98	\$ 8.150	185	\$ 13.650	272	\$ 19.100	359	\$ 24.600	446	\$ 30.050	533	\$ 35.550
99	\$ 8.200	186	\$ 13.700	273	\$ 19.150	360	\$ 24.650	447	\$ 30.150	534	\$ 35.600
100	\$ 8.250	187	\$ 13.750	274	\$ 19.250	361	\$ 24.700	448	\$ 30.200	535	\$ 35.700
101	\$ 8.350	188	\$ 13.800	275	\$ 19.300	362	\$ 24.800	449	\$ 30.250	536	\$ 35.750
102	\$ 8.400	189	\$ 13.900	276	\$ 19.350	363	\$ 24.850	450	\$ 30.300	537	\$ 35.800
103	\$ 8.450	190	\$ 13.950	277	\$ 19.400	364	\$ 24.900	451	\$ 30.400	538	\$ 35.850
104	\$ 8.500	191	\$ 14.000	278	\$ 19.500	365	\$ 24.950	452	\$ 30.450	539	\$ 35.950
105	\$ 8.600	192	\$ 14.050	279	\$ 19.550	366	\$ 25.050	453	\$ 30.500	540	\$ 36.000
106	\$ 8.650	193	\$ 14.150	280	\$ 19.600	367	\$ 25.100	454	\$ 30.550	541	\$ 36.050
107	\$ 8.700	194	\$ 14.200	281	\$ 19.650	368	\$ 25.150	455	\$ 30.650	542	\$ 36.100
108	\$ 8.800	195	\$ 14.250	282	\$ 19.750	369	\$ 25.200	456	\$ 30.700	543	\$ 36.200
109	\$ 8.850	196	\$ 14.300	283	\$ 19.800	370	\$ 25.300	457	\$ 30.750	544	\$ 36.250
110	\$ 8.900	197	\$ 14.400	284	\$ 19.850	371	\$ 25.350	458	\$ 30.850	545	\$ 36.300
111	\$ 8.950	198	\$ 14.450	285	\$ 19.950	372	\$ 25.400	459	\$ 30.900	546	\$ 36.350
112	\$ 9.050	199	\$ 14.500	286	\$ 20.000	373	\$ 25.450	460	\$ 30.950	547	\$ 36.450
113	\$ 9.100	200	\$ 14.550	287	\$ 20.050	374	\$ 25.550	461	\$ 31.000	548	\$ 36.500
114	\$ 9.150	201	\$ 14.650	288	\$ 20.100	375	\$ 25.600	462	\$ 31.100	549	\$ 36.550
115	\$ 9.200	202	\$ 14.700	289	\$ 20.200	376	\$ 25.650	463	\$ 31.150	550	\$ 36.600
116	\$ 9.300	203	\$ 14.750	290	\$ 20.250	377	\$ 25.700	464	\$ 31.200	551	\$ 36.700
117	\$ 9.350	204	\$ 14.800	291	\$ 20.300	378	\$ 25.800	465	\$ 31.250	552	\$ 36.750
118	\$ 9.400	205	\$ 14.900	292	\$ 20.350	379	\$ 25.850	466	\$ 31.350	553	\$ 36.800
119	\$ 9.450	206	\$ 14.950	293	\$ 20.450	380	\$ 25.900	467	\$ 31.400	554	\$ 36.850
120	\$ 9.550	207	\$ 15.000	294	\$ 20.500	381	\$ 25.950	468	\$ 31.450	555	\$ 36.950
121	\$ 9.600	208	\$ 15.100	295	\$ 20.550	382	\$ 26.050	469	\$ 31.500	556	\$ 37.000
122	\$ 9.650	209	\$ 15.150	296	\$ 20.600	383	\$ 26.100	470	\$ 31.600	557	\$ 37.050
123	\$ 9.700	210	\$ 15.200	297	\$ 20.700	384	\$ 26.150	471	\$ 31.650	558	\$ 37.150
124	\$ 9.800	211	\$ 15.250	298	\$ 20.750	385	\$ 26.250	472	\$ 31.700	559	\$ 37.200
125	\$ 9.850	212	\$ 15.350	299	\$ 20.800	386	\$ 26.300	473	\$ 31.750	560	\$ 37.250

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	

126	\$ 9.900	213	\$ 15.400	300	\$ 20.850	387	\$ 26.350	474	\$ 31.850	561	\$ 37.300
127	\$ 9.950	214	\$ 15.450	301	\$ 20.950	388	\$ 26.400	475	\$ 31.900	562	\$ 37.400
128	\$ 10.050	215	\$ 15.500	302	\$ 21.000	389	\$ 26.500	476	\$ 31.950	563	\$ 37.450
129	\$ 10.100	216	\$ 15.600	303	\$ 21.050	390	\$ 26.550	477	\$ 32.000	564	\$ 37.500
130	\$ 10.150	217	\$ 15.650	304	\$ 21.100	391	\$ 26.600	478	\$ 32.100	565	\$ 37.550
131	\$ 10.200	218	\$ 15.700	305	\$ 21.200	392	\$ 26.650	479	\$ 32.150	566	\$ 37.650
132	\$ 10.300	219	\$ 15.750	306	\$ 21.250	393	\$ 26.750	480	\$ 32.200	567	\$ 37.700
133	\$ 10.350	220	\$ 15.850	307	\$ 21.300	394	\$ 26.800	481	\$ 32.250	568	\$ 37.750
134	\$ 10.400	221	\$ 15.900	308	\$ 21.400	395	\$ 26.850	482	\$ 32.350	569	\$ 37.800
135	\$ 10.500	222	\$ 15.950	309	\$ 21.450	396	\$ 26.900	483	\$ 32.400	570	\$ 37.900
136	\$ 10.550	223	\$ 16.000	310	\$ 21.500	397	\$ 27.000	484	\$ 32.450	571	\$ 37.950
137	\$ 10.600	224	\$ 16.100	311	\$ 21.550	398	\$ 27.050	485	\$ 32.550	572	\$ 38.000
138	\$ 10.650	225	\$ 16.150	312	\$ 21.650	399	\$ 27.100	486	\$ 32.600	573	\$ 38.050
139	\$ 10.750	226	\$ 16.200	313	\$ 21.700	400	\$ 27.150	487	\$ 32.650	574	\$ 38.150
140	\$ 10.800	227	\$ 16.250	314	\$ 21.750	401	\$ 27.250	488	\$ 32.700	575	\$ 38.200
141	\$ 10.850	228	\$ 16.350	315	\$ 21.800	402	\$ 27.300	489	\$ 32.800	576	\$ 38.250
142	\$ 10.900	229	\$ 16.400	316	\$ 21.900	403	\$ 27.350	490	\$ 32.850	577	\$ 38.300
143	\$ 11.000	230	\$ 16.450	317	\$ 21.950	404	\$ 27.400	491	\$ 32.900	578	\$ 38.400
144	\$ 11.050	231	\$ 16.500	318	\$ 22.000	405	\$ 27.500	492	\$ 32.950	579	\$ 38.450
145	\$ 11.100	232	\$ 16.600	319	\$ 22.050	406	\$ 27.550	493	\$ 33.050	580	\$ 38.500
146	\$ 11.150	233	\$ 16.650	320	\$ 22.150	407	\$ 27.600	494	\$ 33.100	581	\$ 38.550
147	\$ 11.250	234	\$ 16.700	321	\$ 22.200	408	\$ 27.700	495	\$ 33.150	582	\$ 38.650
148	\$ 11.300	235	\$ 16.800	322	\$ 22.250	409	\$ 27.750	496	\$ 33.200	583	\$ 38.700
149	\$ 11.350	236	\$ 16.850	323	\$ 22.300	410	\$ 27.800	497	\$ 33.300	584	\$ 38.750
150	\$ 11.400	237	\$ 16.900	324	\$ 22.400	411	\$ 27.850	498	\$ 33.350	585	\$ 38.850
151	\$ 11.500	238	\$ 16.950	325	\$ 22.450	412	\$ 27.950	499	\$ 33.400	586	\$ 38.900
152	\$ 11.550	239	\$ 17.050	326	\$ 22.500	413	\$ 28.000	500	\$ 33.450	587	\$ 38.950
153	\$ 11.600	240	\$ 17.100	327	\$ 22.550	414	\$ 28.050	501	\$ 33.550	588	\$ 39.000
154	\$ 11.650	241	\$ 17.150	328	\$ 22.650	415	\$ 28.100	502	\$ 33.600	589	\$ 39.100
155	\$ 11.750	242	\$ 17.200	329	\$ 22.700	416	\$ 28.200	503	\$ 33.650	590	\$ 39.150
156	\$ 11.800	243	\$ 17.300	330	\$ 22.750	417	\$ 28.250	504	\$ 33.700	591	\$ 39.200
157	\$ 11.850	244	\$ 17.350	331	\$ 22.800	418	\$ 28.300	505	\$ 33.800	592	\$ 39.250
158	\$ 11.950	245	\$ 17.400	332	\$ 22.900	419	\$ 28.350	506	\$ 33.850	593	\$ 39.350
159	\$ 12.000	246	\$ 17.450	333	\$ 22.950	420	\$ 28.450	507	\$ 33.900	594	\$ 39.400
160	\$ 12.050	247	\$ 17.550	334	\$ 23.000	421	\$ 28.500	508	\$ 34.000	595	\$ 39.450
161	\$ 12.100	248	\$ 17.600	335	\$ 23.100	422	\$ 28.550	509	\$ 34.050	596	\$ 39.500
162	\$ 12.200	249	\$ 17.650	336	\$ 23.150	423	\$ 28.600	510	\$ 34.100	597	\$ 39.600
163	\$ 12.250	250	\$ 17.700	337	\$ 23.200	424	\$ 28.700	511	\$ 34.150	598	\$ 39.650
164	\$ 12.300	251	\$ 17.800	338	\$ 23.250	425	\$ 28.750	512	\$ 34.250	599	\$ 39.700
165	\$ 12.350	252	\$ 17.850	339	\$ 23.350	426	\$ 28.800	513	\$ 34.300	600	\$ 39.750
166	\$ 12.450	253	\$ 17.900	340	\$ 23.400	427	\$ 28.850	514	\$ 34.350	601	\$ 39.850
167	\$ 12.500	254	\$ 17.950	341	\$ 23.450	428	\$ 28.950	515	\$ 34.400	602	\$ 39.900
168	\$ 12.550	255	\$ 18.050	342	\$ 23.500	429	\$ 29.000	516	\$ 34.500	603	\$ 39.950
169	\$ 12.600	256	\$ 18.100	343	\$ 23.600	430	\$ 29.050	517	\$ 34.550	604	\$ 40.000
170	\$ 12.700	257	\$ 18.150	344	\$ 23.650	431	\$ 29.100	518	\$ 34.600	605	\$ 40.100

RECARGO ÚNICO NOCTURNO (08:00 P.M. A 4:59 A.M.), DOMINGOS Y FESTIVOS	\$ 1.000
---	-----------------

RECARGO ÚNICO AEROPUERTO	\$ 21.000		
---------------------------------	------------------	--	--

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