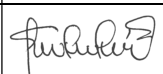


EVALUACIÓN AL “ESTUDIO TÉCNICO Y FINANCIERO DE SOPORTE A LA
ACTUALIZACIÓN TARIFARIA”

DIM-DTS-005-2025

SUBSECRETARÍA DE POLÍTICA DE MOVILIDAD
DIRECCIÓN DE PLANEACIÓN DE LA MOVILIDAD
SUBDIRECCIÓN DE TRANSPORTE PÚBLICO
DIRECCIÓN DE INTELIGENCIA PARA LA MOVILIDAD

	Nombre	Cargo	Fecha	Firma
Aprobó	Valentina Acuña	Subsecretaria de Política de Movilidad (e)	31/12/2025	
Aprobó	Rafael Unda	Director de Inteligencia para la Movilidad	31/12/2025	
Aprobó	Valentina Acuña	Directora de Planeación de la Movilidad	31/12/2025	
Revisó	Ruth Dary Borrero	Subdirectora de Transporte Público (e)	31/12/2025	
Elaboró	Jeisson Ricardo Santafé	Contratista - Dirección de Inteligencia para la Movilidad	31/12/2025	
	Ricardo Ojeda	Contratista - Dirección de Inteligencia para la Movilidad	29/12/2025	
	Sandra Raquel Vega	Profesional Especializado - Dirección de Inteligencia para la Movilidad	31/12/2025	

BOGOTÁ D.C. DICIEMBRE 2025

TABLA DE CONTENIDO

1. OBJETIVO GENERAL	4
2. RESUMEN	4
3. PALABRAS CLAVE	4
4. MARCO LEGAL	4
5. ANÁLISIS DE ESCENARIOS	9
6. EVALUACIÓN DE PRINCIPIOS PARA LA DETERMINACIÓN DE LA TARIFA	12
a. Principio de costeabilidad	12
b. Principio de equilibrio	17
c. Principio de sostenibilidad	18
d. Principio de integración	18
e. Tarifas para poblaciones específicas	18
7. PROPUESTA TARIFARIA	19
8. TRANSMIPASS	19
9. TRANSMIBICI	19
10. CONCLUSIONES	20
ANEXO 1. ANÁLISIS DE LA EVOLUCIÓN TARIFARIA Y PODER ADQUISITIVO EN EL SITP (2001-2025)	22
Análisis del componente Troncal	22
Análisis del componente Zonal	22
Análisis de variación del SMMLV y capacidad de pago	23
Conclusiones	24

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Resultados FET. Escenarios Tarifarios 2025	7
Tabla 2. Variación de tarifas por Escenario	7
Tabla 3. Distribución de viajes en SITP en un día hábil en Bogotá por estrato y modo	8
Tabla 4. Ingreso promedio per cápita del hogar en SMMLV	10
Tabla 5. Gasto en transporte por motivo laboral de una persona que gane 1 SMMLV	11
Tabla 6. Variaciones anuales y acumuladas de Tarifas, IPC y SMMLV	12

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1. Viajes en SITP en un día hábil en Bogotá (estrato y modo)	9
Ilustración 2. Viajes en SITP en un día hábil en Bogotá por estrato	10
Ilustración 3. Variaciones acumuladas	13

1. OBJETIVO GENERAL

Evaluar los escenarios tarifarios presentados por Transmilenio S.A. (TMSA), en el documento técnico y financiero de actualización tarifaria del SITP para el año 2026, con el fin de seleccionar el escenario que cumpla con los principios tarifarios establecidos en el artículo 378 del Decreto Distrital 652 de 2025 “*Por medio del cual se expide el Decreto Unico del Sector Movilidad*”, su modificación, y demás normatividad relacionada.

2. RESUMEN

En línea con el objetivo general, en el siguiente Documento Técnico de Soporte se describen los pasos de la evaluación realizada por la Subsecretaría de Política de Movilidad de la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) al documento “ACTUALIZACIÓN TARIFARIA ESTUDIO TÉCNICO Y FINANCIERO DE SOPORTE” elaborado por TMSA. para el año 2026, recibido mediante el radicado TMSA 2025-EE- 37654 del 12 de diciembre de 2025 con radicado de la SDM 202561204547512, oficios de alcance 2025-EE-39080 del 24 de diciembre de 2025 con radicado de la SDM 202561204718412 y alcance mediante oficio 2025-EE-39667 del 31 de diciembre de 2025 enviado por correo electrónico el 31 de diciembre a la Secretaría Distrital de Movilidad con asunto “Alcance definitivo al radicado TRANSMILENIO S.A. 2025-ER-39666. Escenario del FET en el periodo del Marco Fiscal de Mediano Plazo 2026-2036, ante la decisión del incremento del Salario Mínimo Mensual Legal Vigente decretado por el Gobierno Nacional”

3. PALABRAS CLAVE

Tarifa Técnica del SITP. Se define la Tarifa Técnica del SITP como aquella que, dado un diseño operacional del SITP que busca satisfacer las necesidades de movilidad de los usuarios del transporte público bajo condiciones de eficiencia y estándares de calidad de servicio, indica el costo medio de operación y control por pasajero pago del Sistema; considerando para cada uno de los agentes prestadores de servicio que intervienen en dicha operación, una adecuada estructura de costos, y una rentabilidad razonable conforme a las condiciones definidas en los pliegos de condiciones.

Tarifa al Usuario del SITP. Cobro efectivo que se realiza al usuario por la utilización del servicio de transporte.

4. MARCO LEGAL

En este apartado se presenta el marco normativo que regula el proceso de actualización tarifaria del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) de Bogotá, en cumplimiento de los lineamientos establecidos para garantizar su sostenibilidad financiera, accesibilidad y eficiencia operativa. A continuación, se detallan las disposiciones legales relevantes y su relación con la presente evaluación:

- Ley 336 de 1996 “Por la cual se adopta el estatuto general de transporte”

Artículo 30. “(...) las autoridades competentes, según el caso, elaborarán los estudios de costos que servirán de base para el establecimiento de las tarifas (...)”.

- Ley 1171 de 2007 “Por la cual se establecen unos beneficios a las personas adultas mayores”

“Artículo 5. Los sistemas de servicio de transporte público masivo urbano de pasajeros, establecerán una tarifa diferencial para las personas mayores de 62 años, inferior a la tarifa ordinaria. La tarifa diferencial con sus ajustes deberá quedar prevista y regulada en los contratos de concesión que se celebren con las empresas operadoras del Sistema a partir de la entrada en vigencia de la presente ley. ”

- Decreto Distrital 652 de 2025 “Por medio del cual se expide el Decreto Unico del Sector Movilidad”

Artículo 378. Principios para la determinación de la Tarifa del SITP. “Se adoptan como principios básicos para la definición de la tarifa del SITP los siguientes:

- a. Costeabilidad:** El modelo tarifario del SITP considerará la capacidad de pago promedio de los usuarios.
- b. Equilibrio:** La tarifa técnica del SITP reflejará permanentemente el monto necesario para remunerar los costos de operación que se le imputen en el diseño financiero y garantizará la eficiencia del Sistema.
- c. Sostenibilidad:** El diseño tarifario garantizará la sostenibilidad financiera del Sistema en el tiempo, obedeciendo los principios de costeabilidad y equilibrio antes enunciados. En todo caso, el modelo financiero del SITP deberá remunerar la totalidad de los costos operacionales en condiciones de eficiencia y equilibrio.
- d. Integración:** El diseño tarifario del SITP integrará los costos de los servicios que se incorporen al Sistema Integrado de Transporte Público en la ciudad de Bogotá D.C., y estará abierto a su integración con sistemas de transporte de pasajeros intermunicipales.
- e. Tarifas para poblaciones específicas:** El diseño tarifario estará abierto a la implementación de tarifas para grupos poblacionales específicos, siempre y cuando se asegure una fuente presupuestal independiente de los ingresos corrientes del SITP y no se perjudique a los usuarios del servicio y la sostenibilidad financiera del sistema, conforme al Marco Fiscal de Mediano Plazo.”

Artículo 22. Fijación y Actualización de la Tarifa al Usuario. “El Alcalde Mayor fijará mediante Decreto Distrital la tarifa al usuario y sus actualizaciones, con fundamento en la evaluación previa que adelante la Secretaría Distrital de Movilidad del estudio técnico y financiero presentado por el Ente Gestor, la cual se fundamentará en los principios y estructura del diseño contractual, financiero y tarifario adoptado para el SITP. Las actualizaciones de la tarifa al usuario requeridas, de acuerdo con las evaluaciones

realizadas por la Secretaría Distrital de Movilidad, serán fijadas por el Alcalde Mayor en las oportunidades definidas o requeridas por tal autoridad. Las condiciones de fijación de la tarifa y los supuestos de actualización estarán sujetas exclusivamente a los principios y estructura del sistema tarifario, y harán parte de los contratos de concesión de los operadores de buses y recaudo, control e información y servicio al usuario del SITP.”

- **Resolución 12333 de 2012 (Ministerio de Transporte) “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”**

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

Artículo 2. “El modelo deberá contener el origen, el detalle y la garantía de la permanencia en el tiempo de los recursos adicionales que fondearán al Sistema de Transporte, cuando los recaudos por las tarifas propuestas no garanticen la suficiencia necesaria para su sostenimiento. Para este fin deberán presentar el acta del CONFIS municipal 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.”

- **Ley 2294 de 2023 “Por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 COLOMBIA POTENCIA DE LA VIDA”**

Artículo 172. “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 de pasajeros (SITM, SITP, SETP y SITR), con dinero administrado a través de una fiducia, o en especie de acuerdo con la reglamentación que para el efecto expida el Ministerio de Transporte. Dentro de dicha reglamentación, se tendrá en cuenta que los aportes en especie no podrán superar el 50% de los aportes del territorio. Las inversiones cofinanciables corresponden a (...) servicio de deuda, infraestructura física, adquisición predial, planes de reasentamiento, sistemas inteligentes de transporte y adquisición total o parcial de vehículos nuevos, o material rodante, o cables integrados al sistema de transporte público (...)”

Artículo 174. “Las entidades territoriales o administrativas podrán establecer recursos complementarios a los ingresos por recaudo de la tarifa al usuario, los cuales serán canalizados a través de fondos de estabilización y subvención tarifaria. Estos fondos se adoptarán mediante acto administrativo, el cual deberá señalar las fuentes de los recursos que lo financiarán con criterios de sostenibilidad fiscal (...)”

- El artículo 74 del Acuerdo Distrital 927 de 2024 del Concejo de Bogotá “Por medio del cual se adopta el Plan de Desarrollo Económico, Social, Ambiental y de Obras Públicas del Distrito Capital 2024-2027 Bogotá Camina Segura”.

“Artículo 74. Subsidio de transporte a favor de personas pobres extremas, pobres moderadas, personas con discapacidad, personas mayores y estudiantes pobres o vulnerables. “Las personas que pertenezcan a los grupos A y B del SISBEN, las personas con discapacidad, las personas mayores de 62 años y los estudiantes pobres o vulnerables según el SISBEN, tendrán derecho a un subsidio de transporte en el Sistema Integrado de Transporte Público de la ciudad de Bogotá D.C., en proporción a su capacidad económica, según el SISBEN o el instrumento que haga sus veces, y conforme al registro en las respectivas bases de las entidades distritales que los avalan en su condición.

El Gobierno Distrital, a través de la Secretaría Distrital de Hacienda, la Secretaría Distrital de Salud, la **Secretaría Distrital de Integración Social**, la Secretaría Distrital de Educación y la Secretaría Distrital de Movilidad, de manera progresiva y atendiendo al principio de la sostenibilidad fiscal, dentro del año siguiente a la expedición del presente acuerdo, reglamentará la forma de operación del subsidio de transporte y definirá el monto que corresponda a cada grupo de beneficiarios del subsidio (...)

Parágrafo 2. El subsidio operará mediante la entrega de bonos que podrán ser diferenciados, según se defina en la reglamentación. La tarifa diferencial de que trata el artículo 5 de la Ley 1171 de 2007 para las personas mayores, se materializará a través de los bonos que, en virtud de este artículo, sean otorgados a dicha población.”

- Decreto Distrital 652 de 2025 “Por medio del cual se expide el Decreto Unico del Sector Movilidad”

Artículo 475º.- Tarifa plena para el SITP. Fijar la tarifa máxima del servicio de transporte masivo urbano de pasajeros en sus componentes troncal y zonal del Sistema Integrado de Transporte Público SITP en TRES MIL DOSCIENTOS PESOS MONEDA LEGAL CORRIENTE (\$3.200).

Para fines tarifarios, los servicios zonales comprenden los de carácter urbano, complementario y especial.”...

“Artículo 479º.- Subsidios de transporte para poblaciones vulnerables. La Secretaría Distrital de Integración Social reglamentará el artículo 74 del Acuerdo Distrital 927 de 2024, respecto a la forma de operación del subsidio de transporte a favor de personas pobres extremas, pobres moderadas, personas con discapacidad, personas mayores y estudiantes pobres o vulnerables, como parte de la Estrategia de Ingreso Mínimo Garantizado en Bogotá D. C.”

- Decreto 031 de 2025 de la Alcaldía Mayor de Bogotá “Por el cual se reglamenta el artículo 74 del Acuerdo Distrital 927 de 2024 y se dictan otras disposiciones”

“Artículo 1º-. Objeto. Reglamentar el artículo 74 del Acuerdo Distrital 927 de 2024, respecto a la forma de operación del subsidio de transporte a favor de personas pobres extremas, pobres moderadas, personas con discapacidad, personas mayores, estudiantes pobres o vulnerables y población indígena, como parte de la Estrategia de Ingreso Mínimo Garantizado en Bogotá D.C.

Artículo 4º-. Criterios y montos. Los montos, criterios de focalización, priorización, permanencia y egreso de los beneficiarios del subsidio de transporte de las personas pobres extremas, pobres moderadas, personas con discapacidad, personas mayores, a los estudiantes pobres y vulnerables de educación para jóvenes y adultos y de posmedia y población indígena serán determinados por la Secretaría Distrital de Integración Social y aprobados por el Comité Coordinador de la Estrategia de Ingreso Mínimo Garantizado, de acuerdo con lo dispuesto en el Decreto Distrital 482 de 2023 o la norma que lo modifique o sustituya.

El valor de los subsidios de transporte contemplados en este decreto será definido atendiendo la disponibilidad presupuestal de la Secretaría Distrital de Integración Social y deberá ser compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo.

Para determinar el monto de los subsidios de la población con discapacidad como mínimo se deberá atender a los principios de progresividad y sostenibilidad fiscal, según el cual, el monto correspondiente al subsidio de transporte se establecerá de manera progresiva, conforme a lo establecido en el artículo 2 del Acuerdo Distrital 484 de 2011 y considerando lo implementado desde la vigencia del citado acuerdo.

Parágrafo 1. Para determinar la priorización en la entrega de subsidios, la Secretaría Distrital de Integración Social podrá tener en cuenta el enfoque en los marcadores sociales como la pertenencia étnica, la clase social, la orientación sexual, la identidad de género, entre otras, en el marco de la estrategia de Ingreso Mínimo Garantizado.

Parágrafo 2. La focalización, condiciones, requisitos y mecanismos para la asignación del beneficio de transporte escolar establecido en el artículo 2 del Acuerdo Distrital 273 de 2007 se mantendrá en cabeza la Secretaría de Educación del Distrito y no son objeto de reglamentación del presente decreto.”

Dado que este decreto modifica la asignación de subsidios de transporte a poblaciones específicas, dichos beneficios no serán analizados en el presente documento.

- Decreto Distrital 652 de 2025 “Por medio del cual se expide el Decreto Único del Sector Movilidad”

“Artículo 478°.- Sistema TransMiPass. Adoptar el TransMiPass como el sistema de abonos que permite a los usuarios acceso al SITP con una recarga mensual de CIENTO SESENTA MIL PESOS (\$160.000), el cual cubre hasta sesenta y cinco (65) validaciones.

TRANSMILENIO S. A. deberá establecer e implementar las condiciones de operación, uso y seguimiento del Sistema TransMiPass, así como informar mensualmente a la Secretaría Distrital de Movilidad, sobre el avance y resultados de su implementación.

Parágrafo 1. El sistema de abonos TransMiPass no incluye la posibilidad de transbordo establecida en el artículo 2 del presente Decreto.

Parágrafo 2. La recarga de que trata el presente artículo tiene vigencia de un mes, contado a partir de su primera validación en el SITP. Pasado ese tiempo, la recarga caducará sin derecho a devolución de dinero.

Nota: Este artículo entrará en vigencia el veinte (20) de marzo de dos mil veinticinco (2025).”

- Artículo 3 de la Ley 1811 de 2016 “Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito”, establece lo siguiente:

“Artículo 3°. **“Beneficio por uso intermodal del transporte público.** Todos los usuarios de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Integrados de Transporte Público, Sistemas Estratégicos de Transporte Público y Sistemas Integrados de Transporte Regional que hayan usado la bicicleta como modo alimentador del sistema y que hayan validado a través del sistema unificado de recaudo 30 validaciones del uso de biciparqueaderos y/o puntos de encuentro recibirán un pasaje abonado en su tarjeta.”

Parágrafo 1°. Cada entidad territorial regulará y asegurará las condiciones en que los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Integrados de Transporte Público, Sistemas Estratégicos de Transporte Público y Sistemas Integrados de Transporte Regional contabilizarán los viajes de alimentación en bicicleta.

Parágrafo 2°. Los municipios y distritos asumirán el costo de estos pasajes con cargo a sus respectivos presupuestos.

(...)”

El marco legal descrito define la base para garantizar la sostenibilidad y la equidad en el diseño y actualización tarifaria del SITP de Bogotá. En este sentido, respalda el presente estudio técnico y financiero.

5. ANÁLISIS DE ESCENARIOS

En el estudio elaborado por TMSA, se plantearon cinco escenarios tarifarios para el año 2026, partiendo de un escenario base sin incrementos en las tarifas al usuario, para conocer el impacto en el Fondo de Estabilización Tarifaria. Los escenarios se relacionan en la tabla a continuación.

Tabla 1. Resultados FET. Escenarios Tarifarios 2026

Presupuesto Aprobado SDH (2026) MFMP 2025-2036*	\$3,29
---	--------

Escenario	Descripción	Aumento en pesos	Diferencial tarifario*	Necesidad de recursos por diferencial tarifario*
ESTIMACIÓN DIFERENCIAL TARIFARIO CON SUPUESTO DE AUMENTO DE SALARIO DEL 11%				
Base	Tarifa Única Usuario General \$3.200	\$0	\$3,54	\$0,25
1	Tarifa Única Usuario General \$3.350	\$150	\$3,39	\$0,09
2	Tarifa Única Usuario General \$3.400	\$200	\$3,34	\$0,05
3	Tarifa Única Usuario General \$3.450	\$250	\$3,29	\$0
4	Tarifa Única Usuario General \$3.500	\$300	\$3,25	-\$0,04
ESTIMACIÓN DIFERENCIAL TARIFARIO CON AUMENTO DE SALARIO DEL 23%				
5	Tarifa Única Usuario General \$3.550	\$350	\$3,34	\$0,05

*Cifras en billones de pesos.

Fuente: Estudio técnico y financiero "ACTUALIZACIÓN TARIFARIA ESTUDIO TÉCNICO Y FINANCIERO DE SOPORTE" Subgerencia Económica TMSA. Diciembre, 2025.

Además de considerar las necesidades de recursos adicionales no cubiertos por recaudo tarifario, también es necesario analizar la variación de las tarifas propuestas respecto a la tarifa actual, y su magnitud respecto a la expectativa de incremento del Salario Mínimo Mensual Legal Vigente (SMMLV) para 2026. Este ejercicio se presenta en la siguiente tabla:

Tabla 2. Variación de tarifas por escenario

Escenario	Tarifa Troncal/Zonal	Incremento
Actual	\$ 3.200	-
1	\$ 3.350	4,7%
2	\$ 3.400	6,3%
3	\$ 3.450	7,8%
4	\$ 3.500	9,4%
5	\$ 3.550	10,9%

Incremento SMMLV 2026*	23%
-------------------------------	------------

Fuente: Elaboración propia a partir de datos presentados en la Tabla 1

**Incremento de acuerdo con el Gobierno Central*

Ningún escenario se encuentra por encima del umbral del aumento del 23% del SMMLV decretado por el Gobierno Nacional (Decreto 1469 de 2025). Sin embargo, el escenario 1 propone un incremento tarifario por debajo de la inflación esperada (5,34%; BanRep, noviembre de 2025), y la falta de ajuste por inflación podría causar rezagos en el proceso de actualización tarifaria.

En relación con los escenarios propuestos, TMSA concluyó en su estudio técnico y financiero *ACTUALIZACIÓN TARIFARIA ESTUDIO TÉCNICO Y FINANCIERO DE SOPORTE* que “De acuerdo con los escenarios analizados, TRANSMILENIO S.A. considera que el escenario más conveniente es el Escenario C, el cual contempla un aumento de \$250 para todos los usuarios del SITP. Bajo este escenario, la estimación del FET para 2026 asciende a \$3.295.264 millones.”

Sin embargo, esta conclusión tenía como supuesto un incremento del 11% en el SMMLV para la estimación de los costos de prestación del servicio. Por esta razón, TMSA ajustó las proyecciones de costos e ingresos dando alcance al estudio técnico y financiero mediante el comunicado 2025-EE-39667 del 31 de diciembre, incorporando lo dispuesto en el Decreto Nacional 321 del 29 de diciembre de 2025 que establece un incremento del SMMLV del 23%.

En dicha comunicación el ente gestor manifiesta que el escenario real de incremento al SMMLV representa presiones adicionales a las necesidades del FET y por ende se requiere de un ajuste de la propuesta de actualización tarifaria en los siguientes términos: “Es de precisar que, para el año 2026, la Secretaría Distrital de Hacienda aprobó un presupuesto para el Fondo de Estabilización Tarifaria – FET por \$3.295.264 millones, construido bajo el supuesto de un incremento de \$250 en la tarifa al usuario. No obstante, con la determinación oficial del Salario Mínimo Mensual Legal Vigente, se identifica una presión adicional sobre las necesidades del FET, cuyo orden de magnitud se encuentra asociado a

valores del orden de \$125.614 millones a \$147.775 millones, dependiendo de los supuestos económicos y operativos considerados. En este contexto, TRANSMILENIO S.A. actualizó la estimación del FET y pone a consideración un escenario de incremento tarifario de \$350 para el usuario general, con el objetivo de apoyar la toma de decisiones de la Administración Distrital. Este valor de incremento se identifica como un mecanismo para mitigar el impacto del mayor crecimiento de las variables macroeconómicas sobre los costos operacionales del Sistema. Como resultado de dicha actualización, la estimación del FET se acerca al monto total de recursos aprobados para 2026, siendo que, este escenario tarifario permite absorber parte del impacto identificado por el SMMLV, y presenta una diferencia de \$49.258 millones adicionales frente al presupuesto aprobado.”

De esta forma, al revisar los escenarios propuestos (en términos de variación de las necesidades de recursos y del SMMLV), se realiza la evaluación de principios tarifarios para el escenario que considera un aumento de la Tarifa Única al Usuario General de \$350 para llegar a \$3.550.

6. EVALUACIÓN DE PRINCIPIOS PARA LA DETERMINACIÓN DE LA TARIFA

En este apartado se presenta la evaluación y análisis de los principios para la determinación de la tarifa del SITP para 2026, según el marco legal vigente.

a. Principio de costeabilidad

El principio de costeabilidad establece que la definición de las tarifas del SITP debe ajustarse a la capacidad promedio de pago de los usuarios. Esto implica garantizar que el costo del pasaje sea compatible con los ingresos de la población. Para evaluar este principio, se debe partir de la identificación del usuario promedio del sistema. Esto permite establecer el incremento de la tarifa general, considerando el estrato socioeconómico, el ingreso promedio de las personas, y la variación del SMMLV.

Usuario Promedio. El análisis de la cantidad de viajes (Encuesta de Movilidad 2023), permite deducir que el usuario promedio del sistema pertenece a los estratos 2 y 3 (73% de los viajes). Los hogares de los demás estratos demandan en conjunto el 27% restante.

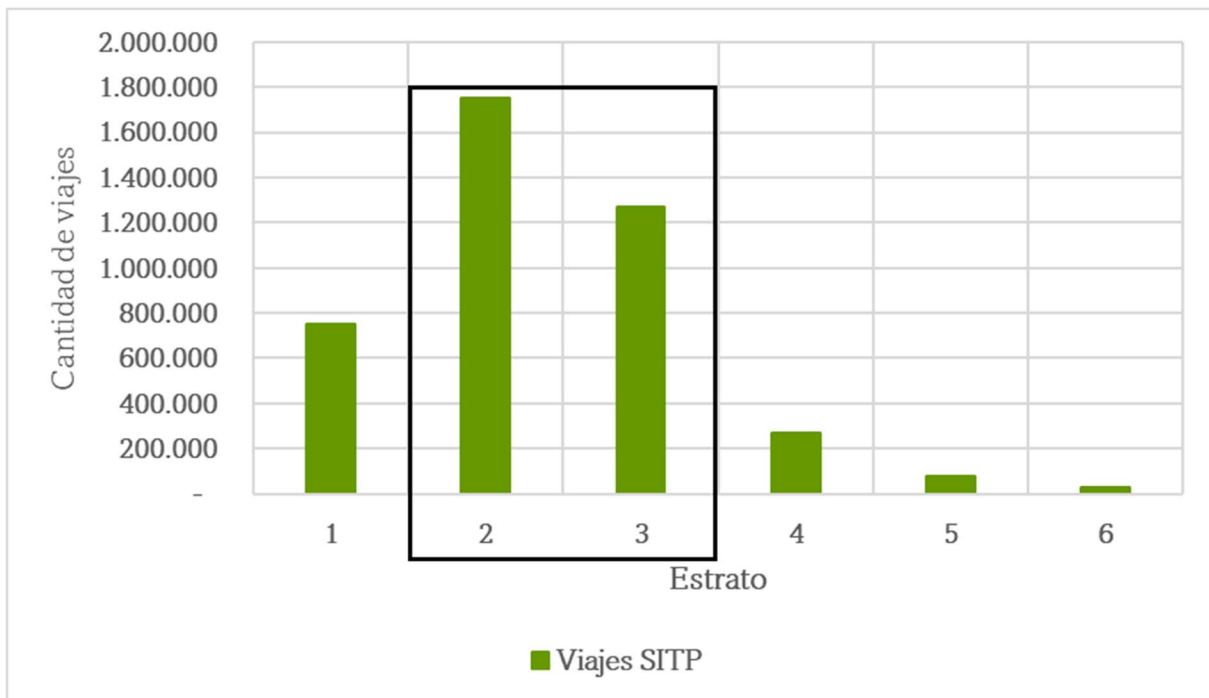
Tabla 3. Distribución de viajes en SITP en un día hábil en Bogotá por estrato y componente

Estrato	Zonal	Transmilenio	Alimentador	Bus Dual	Cable	Total	% estrato
1	432.245	246.893	56.237	11.813	1.792	748.981	18%
2	901.231	709.113	84.326	54.124	147	1.748.941	42%
3	620.450	588.396	34.543	28.059	330	1.271.778	31%
4	123.730	141.207	2.225	2.374		269.537	6%
5	26.257	48.861				75.118	2%

Estrato	Zonal	Transmilenio	Alimentador	Bus Dual	Cable	Total	% estrato
6	16.298	12.192				28.490	1%
Total	2.120.212	1.746.663	177.331	96.370	2.269	4.142.844	

Fuente: Encuesta de Movilidad 2023. Cálculos: SDM – DIM. NOTA: La Encuesta de Movilidad es una herramienta probabilística con un margen de error, por lo que las estimaciones no deben interpretarse como cifras exactas.

Ilustración 1. Viajes en SITP en un día hábil en Bogotá por estrato



Fuente: Encuesta de Movilidad 2023. Cálculos/Ilustraciones: SDM – DIM. NOTA: La Encuesta de Movilidad es una herramienta probabilística con un margen de error, por lo que las estimaciones no deben interpretarse como cifras exactas.

Ingreso Promedio. Para calcular el ingreso promedio de los usuarios, se parte del ingreso promedio per cápita estimado por estrato para la ciudad de Bogotá, de acuerdo con la Encuesta Multipropósito 2021.

Tabla 4. Ingreso promedio per cápita del hogar (en SMMLV¹ de 2021)

Estrato	Hogares	% hogares	Ingreso per cápita	Ingreso per cápita (SMMLV)
1	228.854	8,2%	\$484.497	0,48
2	1.068.925	38,2%	\$716.537	0,71
3	983.237	35,2%	\$1.480.792	1,46
4	335.547	12,0%	\$3.525.451	3,47
5	109.122	3,9%	\$5.116.490	5,04
6	69.563	2,5%	\$6.917.840	6,82
Promedio estrato 2 y 3			\$1.098.664	1,1
SMMLV + Aux. de Transporte 2021			\$ 1.014.980	

Fuente: Encuesta Multipropósito 2021. Cálculos: SDM - DIM

Se puede inferir que, en promedio, el ingreso per cápita de un hogar de estrato 2 equivale al 0,71 SMMLV, mientras que en el estrato 3 el ingreso per cápita estimado equivale a 1,46 SMMLV. El ingreso promedio de los dos estratos es de 1,1 SMMLV², por lo que se toma el SMMLV como valor de referencia para la evaluación de costeabilidad.

Variación del SMMLV. Para la evaluación del principio de costeabilidad de la tarifa general, se consideran las variaciones del SMMLV. A continuación, se listan las variables consideradas en este análisis:

- ♦ Variación porcentual anual y acumulada de los incrementos de la tarifa al usuario del SITP en los últimos cinco años.
- ♦ Variación porcentual anual y acumulada del SMMLV. Para el 2026, se considera el incremento del 23%. Porcentaje de gasto en transporte público de un trabajador que

¹ Código Sustantivo del Trabajo - ARTÍCULO 145. DEFINICIÓN. El Salario Mínimo Mensual Legal Vigente (SMMLV) es el que todo trabajador tiene derecho a percibir para subvenir a sus necesidades normales y a las de su familia, en el orden material, moral y cultural. Notas de vigencia: Este artículo corresponde al artículo 146 del Decreto 2663 de 1950, su numeración inicial fue variada por la edición oficial del Código Sustantivo del Trabajo, ordenada por el artículo 46 del Decreto 3743 de 1950. ARTÍCULO 146. FACTORES PARA FIJARLO. 1. Para fijar el salario mínimo deben tomarse en cuenta el costo de la vida, las modalidades del trabajo, la capacidad económica de las empresas y {empleadores} y las condiciones de cada región y actividad. 2. Para los trabajadores del campo el salario mínimo debe fijarse tomando en cuenta las facilidades que el empleador proporciona a sus trabajadores, en lo que se refiere a habitación, cultivos, combustibles y circunstancias análogas que disminuyen el costo de la vida. 3. Las circunstancias de que algunos de los {empleadores} puedan estar obligados a suministrar a sus trabajadores alimentación y alojamiento, también debe tomarse en cuenta para la fijación del salario mínimo.

² La estimación del ingreso per cápita por estrato es un promedio ponderado que se calcula como el cociente de dos totales: la sumatoria de los productos entre los ingresos de los miembros de cada hogar y su respectivo factor de expansión, y el total de hogares.

devengue un SMMLV, considerando una *canasta de 50 viajes mensuales*³, esto con el ánimo de comparar el gasto en el tiempo con la misma unidad de medida.

El análisis de tendencia indica que los incrementos aplicados a la tarifa han representado para los individuos un gasto en transporte que oscila entre el 10% y el 14% de un SMMLV. El gasto estimado para 2026 está dentro de este intervalo y no tiene mayor afectación para el usuario promedio del sistema. Cabe señalar que el auxilio de transporte esperado para 2026 sería suficiente para cubrir el valor de la canasta mensual de viajes del usuario promedio.

Tabla 5. Gasto en transporte por motivo laboral de una persona que gana 1 SMMLV⁴

Año	SMMLV	Aux_Transp	Gasto Troncal	% SMMLV GT	Gasto Zonal	% SMMLV GZ
2011	\$ 535.600	\$ 63.600	\$ 85.000	14,2%	\$ 75.000	12,5%
2012	\$ 566.700	\$ 67.800	\$ 86.450	13,6%	\$ 70.000	11,0%
2013	\$ 589.500	\$ 70.500	\$ 85.000	12,9%	\$ 70.000	10,6%
2014	\$ 616.000	\$ 72.000	\$ 90.000	13,1%	\$ 75.000	10,9%
2015	\$ 644.350	\$ 74.000	\$ 90.000	12,5%	\$ 75.000	10,4%
2016	\$ 689.454	\$ 77.700	\$ 100.000	13,0%	\$ 85.000	11,1%
2017	\$ 737.717	\$ 83.140	\$ 110.000	13,4%	\$ 100.000	12,2%
2018	\$ 781.242	\$ 88.211	\$ 115.000	13,2%	\$ 105.000	12,1%
2019	\$ 828.116	\$ 97.032	\$ 120.000	13,0%	\$ 110.000	11,9%
2020	\$ 877.803	\$ 102.854	\$ 125.000	12,7%	\$ 115.000	11,7%
2021	\$ 908.526	\$ 106.454	\$ 125.000	12,3%	\$ 115.000	11,3%
2022	\$ 1.000.000	\$ 117.172	\$ 132.500	11,9%	\$ 122.500	11,0%
2023	\$ 1.160.000	\$ 140.606	\$ 147.500	11,3%	\$ 137.500	10,6%
2024	\$ 1.300.000	\$ 162.000	\$ 147.500	10,1%	\$ 147.500	10,1%
2025	\$ 1.423.000	\$ 200.000	\$ 160.000	9,9%	\$ 160.000	9,9%
2026*	\$ 1.750.905	\$ 249.095	\$ 177.500	8,9%	\$ 177.500	8,9%

Fuente: Ministerio de Trabajo. Cálculos: SDM -DIM

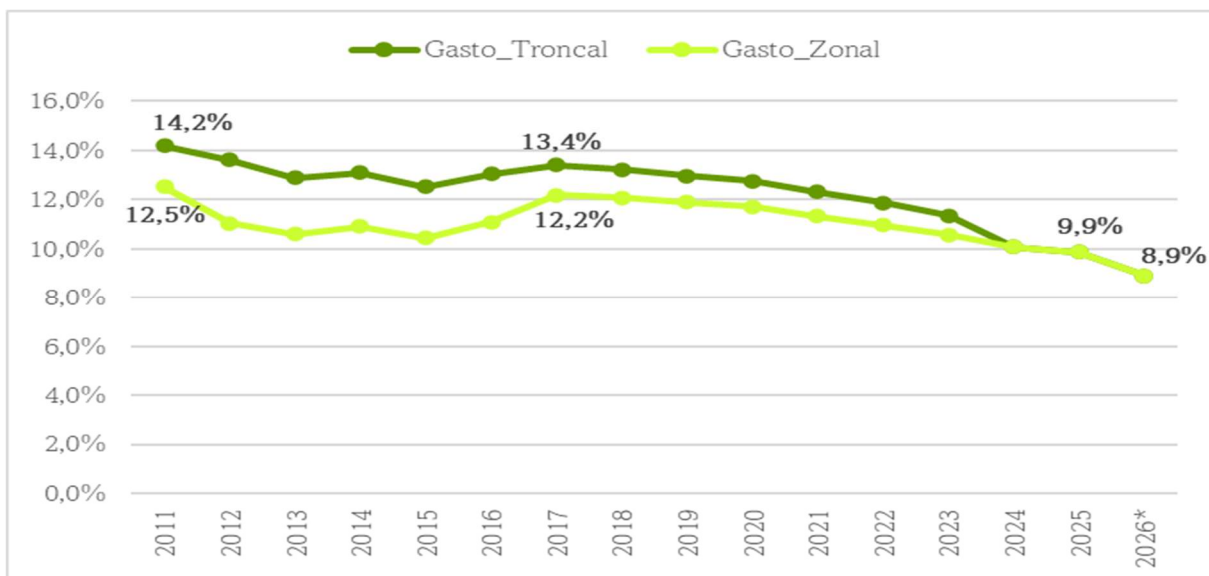
*De acuerdo con el anuncio del Gobierno Nacional.

En la siguiente ilustración se puede apreciar que el gasto mensual en transporte de los usuarios del SITP ha presentado una reducción de casi 5 puntos porcentuales, pasando de un 14% de un SMMLV en 2011 a un 9% de un SMMLV de 2026. Este comportamiento refleja una disminución relativa de la carga económica de los usuarios del SITP sobre el ingreso de los hogares. En este sentido, se observa que la política tarifaria del SITP de Bogotá ha crecido a un ritmo más lento que el del SMMLV y esto ha tenido efecto en la reducción del gasto en transporte público de los individuos.

³ La cantidad se estimó a partir del análisis de validaciones de la tarjeta TuLlave Plus en los dos componentes del SITP (Fuente: Transmilenio S.A.). Durante el mes de julio de 2024, se registró la máxima demanda de viajes del grupo "Apoyo Ciudadano": 50 viajes. La demanda de este grupo se considera representativa para estimar una canasta mensual de viajes pendulares por motivos laborales.

⁴ Para los cálculos y análisis de este punto en adelante, el SMMLV incluye el Auxilio de Transporte.

Ilustración 2. Gasto mensual en transporte de un usuario promedio del SITP como porcentaje de un SMMLV (con Auxilio de Transporte) 2011 - 2026



Fuente: Datos presentados en la Tabla 5.

Análisis de variaciones. Las variaciones acumuladas muestran que, además de crecer por debajo del SMMLV, la tarifa de los servicios zonal y troncal ha crecido por debajo de la inflación. Tomando como referencia la variación acumulada del SMMLV en los últimos cinco años, se puede afirmar que el escenario tarifario seleccionado (Tarifa Única de \$3.550) no afecta el presupuesto de los hogares.

Tabla 6. Variaciones anuales y acumuladas de Tarifas, IPC y SMMLV

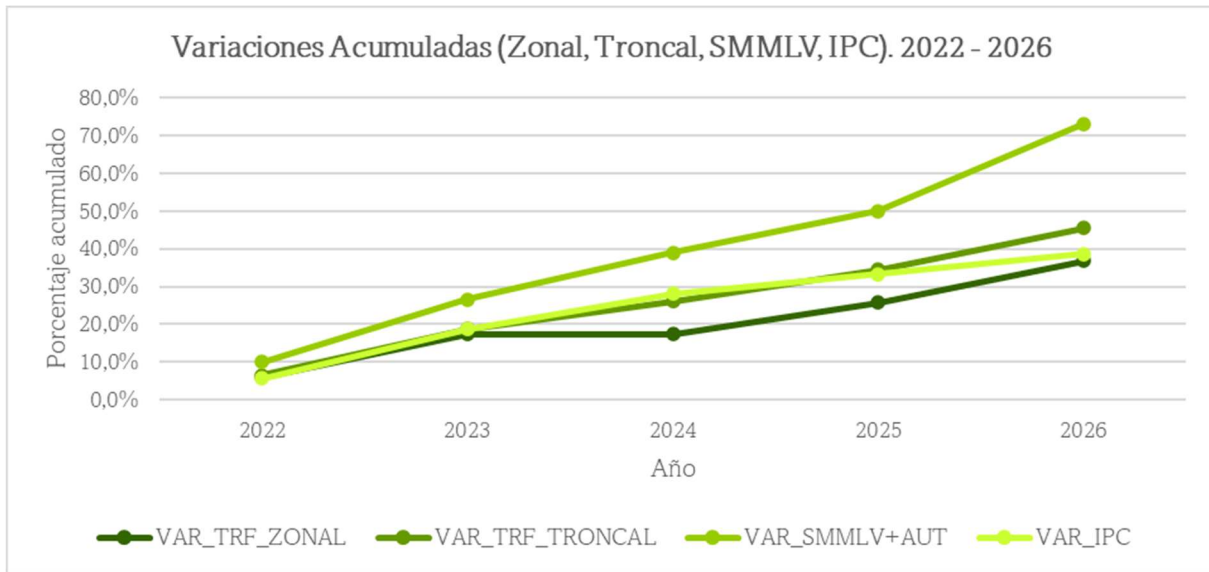
Año	Tarifa troncal	Tarifa zonal	Variación anual tarifa troncal	Variación anual tarifa zonal	Variación anual salario mínimo + auxilio de transporte	Índice de Precios al Consumidor (IPC*)
2022	\$2.650	\$2.450	6,0%	6,5%	10,1%	5,6%
2023	\$2.950	\$2.750	11,3%	12,2%	16,4%	13,1%
2024	\$2.950	\$2.950	0,0%	7,3%	12,4%	9,3%
2025	\$3.200	\$3.200	8,5%	8,5%	11,0%	5,2%
2026*	\$3.550	\$3.550	10,9%	10,9%	23,0%	5,3%

Fuente: Ministerio de Trabajo, Banco de la República. Cálculos: SDM -DIM

*Se toma el IPC del año inmediatamente anterior

Datos proyectados de SMMLV e inflación, según expectativas del Gobierno Central y el BanRep, respectivamente.

Ilustración 3. Variaciones acumuladas de Tarifas, IPC y SMMLV



Fuente: Datos presentados en la Tabla 6. Cálculos/Ilustración: SDM - DIM

De acuerdo con la Encuesta de Movilidad 2023, el 18% de los viajes en SITP es realizado por personas de estrato 1 (hogares de más bajos ingresos). En el caso de este grupo poblacional, se estima un gasto cercano al 12,6% de un SMMLV. Por lo tanto, se considera que la propuesta cumple con el principio de costeabilidad para los usuarios de menores ingresos.

b. Principio de equilibrio

El estudio presentado por TMSA cumple con el principio de equilibrio, ya que define el monto necesario para remunerar los costos de operación, que son actualizados conforme cambian las variables macroeconómicas del país (que se imputan en el diseño financiero) y garantiza la eficiencia en la operación del sistema.

c. Principio de sostenibilidad

En el marco de la evaluación que adelanta la SDM del estudio técnico y financiero presentado por el Ente Gestor, la SDM mediante el oficio 202522017168071 del 31 de Diciembre de 2025 se solicitó a la Secretaría Distrital de Hacienda que evaluará el impacto fiscal a mediano plazo del escenario de Tarifa Única al Usuario General de (\$3.550) en el componente troncal y zonal.

En el mismo oficio, se indica que el presupuesto 2026 de la ciudad contempla recursos para el FET por \$3.29 billones de pesos. Como resultado de la evaluación del escenario aprobado, se proyectan necesidades adicionales de \$0,05 billones de pesos. El estudio de TMSA señala lo siguiente para disminuir las necesidades estimadas del FET:

“Para cubrir las mayores necesidades de recursos, se proyecta que los menores ingresos por tarifas de usuario general se recuperen a partir de un aumento de la demanda paga en el Sistema, para lo cual se cuenta con estrategias de reducción de la evasión y de fidelización de usuarios a cargo de TRANSMILENIO S.A:

- ♦ **Iniciativas para atraer demanda:** mejorar la seguridad y la calidad del servicio con el objetivo de atraer más usuarios al Sistema, lo cual es crucial para aumentar los ingresos y reducir el déficit.
- ♦ **Reducción de costos y eficiencia operativa:** estrategias continuas para la optimización operacional, incluyendo mejoras en la compra de flota y la reducción de costos operativos. Estos esfuerzos son esenciales para mantener la sostenibilidad del Sistema en el mediano y largo plazo.
- ♦ **Propuestas de cofinanciación:** lograr la Cofinanciación por parte del Gobierno Nacional, tanto para la adquisición de nueva flota, como de la flota de cero y bajas emisiones ya adquirida. Esto es fundamental para reducir el déficit del Sistema y asegurar su sostenibilidad financiera a largo plazo.
- ♦ **Continuar reduciendo la evasión:** Se busca propender esfuerzos en la disminución de la evasión, tanto del componente troncal como zonal, implicando el aumento en la demanda paga y por ende un crecimiento en los ingresos del Sistema. Este planteamiento exige más esfuerzos de los que ya hace el Distrito a través del Ente Gestor para reducir la evasión. Entre estos esfuerzos adicionales, en el componente zonal, se encuentra la instalación de barreras piso a techo en parte de la flota. “

Considerando lo anterior la Secretaría Distrital de Hacienda mediante comunicado por correo electrónico del 31 de diciembre de 2025, concluyó que “La Secretaría Distrital de Hacienda aclara que en el Marco Fiscal de Mediano Plazo se consideran \$3.295.264 millones para la vigencia 2026, cifra aprobada por el Concejo de Bogotá. Una mayor necesidad de recursos para el FET genera un impacto fiscal adicional sobre el Marco Fiscal de Mediano Plazo del Fondo de Estabilización Tarifaria (FET) para la vigencia 2026.

Al respecto, como lo manifiesta TRANSMILENIO S.A. en su estudio, la empresa deberá realizar un monitoreo constante del comportamiento real de los supuestos considerados en la modelación y continuará implementando medidas de eficiencia, para que en conjunto con fuentes alternativas del sector, se pueda dar continuidad a la operación durante el año.

Así mismo, desde la Secretaría Distrital de Movilidad deberá realizará seguimiento constante a sus fuentes de financiación y con base en estudios técnicos revisar la pertinencia de realizar ajustes que permita incrementar los ingresos propios del sector.

Dicho seguimiento es también necesario considerando que existen factores estructurales y coyunturales que podrían presionar al alza las necesidades de recursos del FET, entre los cuales se destacan: variaciones superiores a las previstas en indicadores macroeconómicos como el IPC y los IPP; incrementos en los precios de los energéticos (diésel, GNV y energía

eléctrica); cambios en la demanda efectiva del Sistema; ajustes regulatorios y ambientales que impacten los costos de operación; así como eventuales modificaciones en los supuestos técnicos, operacionales o de infraestructura de los proyectos en desarrollo.”

Con base en lo anterior, en las recomendaciones de la SDH, y los compromisos de TMSA, la propuesta tarifaria es financieramente sostenible, siempre que se realice un seguimiento riguroso a los ingresos del sistema buscando no superar los recursos aprobados para el FET en el 2026.

d. Principio de integración

El estudio presentado por TMSA cumple con la integración de costos de los servicios actualmente incorporados al sistema, ya que actualiza tanto la tarifa troncal como la zonal.

e. Tarifas para poblaciones específicas

De acuerdo con lo expuesto en el Marco Legal del presente documento, la entrada en vigencia del Artículo 74 del Acuerdo Distrital 927 de 2024 y el Decreto Distrital 031 de 2025 que lo reglamenta, modifica la asignación de subsidios o bonos de transporte a grupos específicos de población.

En este sentido, el principio tarifario de poblaciones específicas no es evaluado en este documento, ya que la definición del monto, la operación del subsidio y la entrega de los bonos de transporte para poblaciones específicas, están a cargo de la Secretaría de Integración Social al igual que el presupuesto para estos beneficios.

7. PROPUESTA TARIFARIA

La Secretaría Distrital de Movilidad concluye que el escenario de Tarifa Única de \$3.550 para usuarios generales cumple con todos los principios tarifarios establecidos en el Decreto 309 de 2009: costeabilidad, equilibrio, sostenibilidad e integración. En el escenario seleccionado se mantiene la figura de máximo dos trasbordos por \$0 en una ventana de tiempo de 125 minutos para usuarios con tarjeta *TuLlave* personalizada.

8. TRANSMIPASS

Como se menciona en el estudio presentado por TMSA, el Abono de Pasajes TransMiPass es un instrumento tarifario de prepago implementado mediante el Artículo 478° del Decreto Distrital 652 de 2025 “*Por medio del cual se expide el Decreto Unico del Sector Movilidad*” en el cual se estableció una tarifa de \$160.000 pesos, que otorgaba 65 pasos para acceso al SITP, con una vigencia mensual, posteriormente TMSA reglamentó dicho beneficio establecimiento que la vigencia de un mes se activa a partir de la primera validación, y un máximo de 6 pasos por día, sin acumulación entre meses, sin trasbordos y sin opción de reembolso una vez activado. El usuario puede mantener simultáneamente su tarjeta personalizada *TuLlave* estándar y la tarjeta TransMiPass activas, lo que le permitirá hacer uso de los beneficios. Dada la dinámica de estas tarifas, los viajes con descuento tendrán que ser

monitoreados y en caso tal, ajustados, garantizando que no haya afectación en el presupuesto aprobado para el FET.

9. TRANSMIBICI

Se presenta el incentivo TransMiBici, el cual busca incentivar el uso de la bicicleta como un modo de alimentación sostenible del sistema. Este incentivo consiste en la entrega de un (1) pasaje gratuito por cada treinta (30) viajes en el SITP usando como modo alimentador la bicicleta y haciendo uso de las BiciEstaciones, los cuales deben ser cargados previamente en la tarjeta personalizada TuLlave por los usuarios beneficiario. Se evidencia del informe que el beneficio promueve la movilidad sostenible y no tiene un costo significativo.

10. CONCLUSIONES

- Con fundamento en la información presentada por TMSA en su *estudio técnico y financiero “ACTUALIZACIÓN TARIFARIA ESTUDIO TÉCNICO Y FINANCIERO DE SOPORTE” del 12 de diciembre de 2025 y los alcances a dicho estudio de los días 24 de diciembre de 2025 y 31 de diciembre de 2025 en el que concluye que “(...) TRANSMILENIO S.A. actualizó la estimación del FET y pone a consideración un escenario de incremento tarifario de \$350 para el usuario general, con el objetivo de apoyar la toma de decisiones de la Administración Distrital. Este valor de incremento se identifica como un mecanismo para mitigar el impacto del mayor crecimiento de las variables macroeconómicas sobre los costos operacionales del Sistema.”* y el análisis realizado por esta Secretaría el escenario analizado de Tarifa Única al Usuario General de \$3.550 para el SITP cumple con los principios tarifarios dispuestos en el Decreto Distrital 652 de 2025.
- Este escenario se considera costeable para el usuario habitual del SITP. El escenario seleccionado cumple el principio de costeabilidad, dado que el gasto de los usuarios se estima entre el 10% y el 15% de un SMMLV (rango habitual de gasto de los hogares). Para el usuario promedio del sistema, el gasto no supera el 8,9% de sus ingresos.
- Asimismo, el escenario contempla el principio de equilibrio al reflejar la remuneración de los costos de operación bajo condiciones de eficiencia, y contribuye a la sostenibilidad financiera del Sistema en el tiempo estableciendo las necesidades del Fondo de Estabilización Tarifaria.
- Se constata el cumplimiento del principio de integración, al incorporar de manera consistente la estructura tarifaria aplicable a los servicios del Sistema, manteniendo las condiciones de integración operacional definidas. En consecuencia, la adopción de la Tarifa Única de \$3.550 constituye una alternativa viable para la vigencia 2026, sin perjuicio del seguimiento y monitoreo permanente de su desempeño fiscal, operativo y de demanda.
- Con el incremento de 23% del SMMLV para el año 2026, el auxilio de transporte permitiría cubrir la canasta mensual de viajes del usuario promedio.

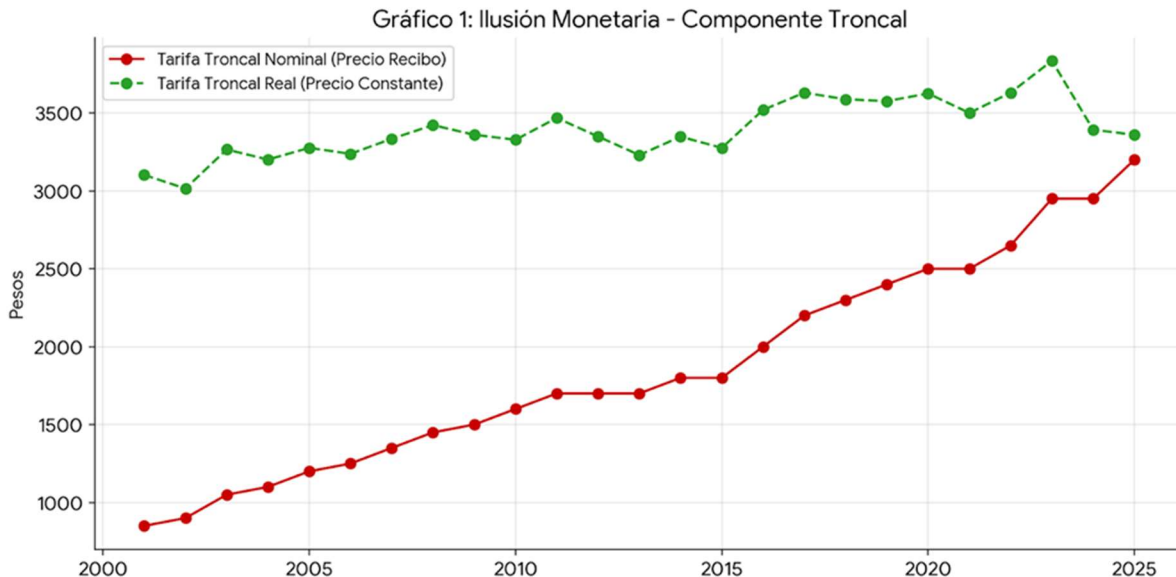
- La evaluación realizada por la Secretaría Distrital de Hacienda encontró que el escenario es compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo 2025-2036, siempre y cuando no se supere los recursos ya aprobados para el 2026, por lo que la SDM y TMSA deben hacer monitoreo constante para lograr los recursos aprobados para el FET en el 2026.
- La estrategia TransMiPass ha demostrado ser efectiva para fidelizar a los usuarios que realizan un número significativo de validaciones, sin generar impactos fiscales negativos en el FET. Por lo tanto, resulta fundamental mantener la medida y sus beneficios vigentes, considerando su sostenibilidad financiera y la aceptación por parte de la ciudadanía.
- La iniciativa TransMiBici busca fomentar el uso de la bicicleta como un medio sostenible para alimentar el sistema, por lo cual resulta fundamental comunicar esta medida entre la ciudadanía.
- La propuesta tarifaria presentada y los recursos para su sostenibilidad deben ser monitoreados de manera constante, para determinar si se mantiene o requiere una modificación.

ANEXO 1. ANÁLISIS DE LA EVOLUCIÓN TARIFARIA Y PODER ADQUISITIVO EN EL SITP (2001-2025)

A continuación, se analiza el comportamiento real de las tarifas del SITP de Bogotá frente a la inflación y la evolución de los ingresos de los usuarios (SMMLV + Auxilio de Transporte) durante el periodo 2001 al 2025.

Análisis del componente Troncal

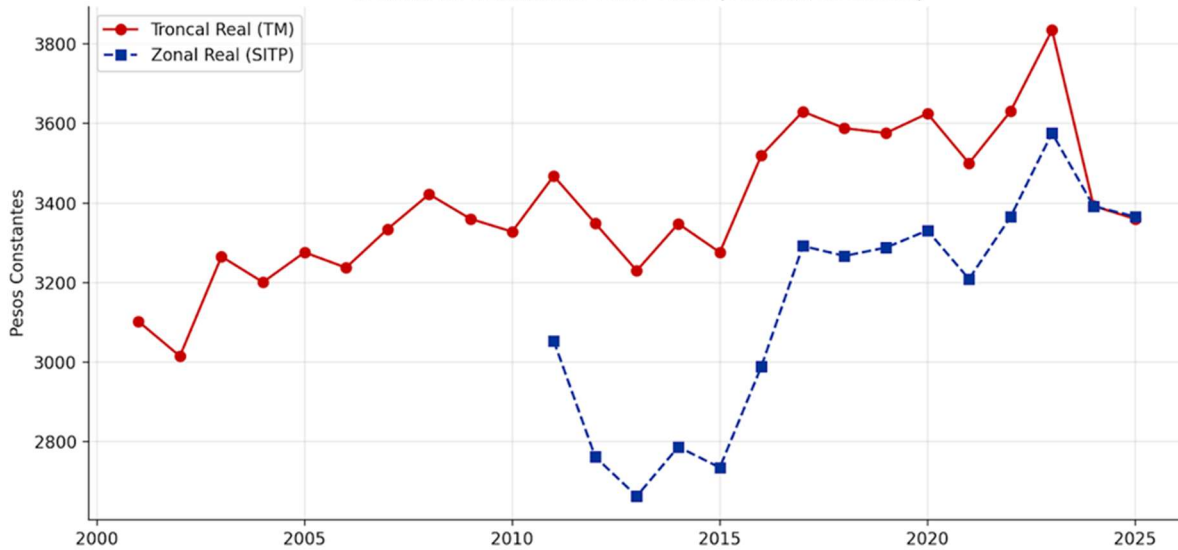
Si bien nominalmente el pasaje del componente troncal ha pasado de \$850 en 2001 a una proyección de \$3.200 para 2025, al descontar el efecto inflacionario se evidencia estabilidad en el costo real del servicio, como se puede observar en la gráfica a continuación. En términos de pesos constantes (poder adquisitivo de noviembre de 2025), la tarifa del componente troncal en 2001 equivalía a \$3.100, mientras que la de 2025 se sitúa en \$3.366, lo que implica un aumento real del costo para los usuarios del 8,6% en un periodo de 24 años.



Análisis del componente Zonal

El componente Zonal, introducido posteriormente, ha mostrado una dinámica de convergencia hacia los valores del componente Troncal. Desde 2024, ambas tarifas (Troncal y Zonal) se igualan en un valor nominal de \$3.200. Esta convergencia simplifica el esquema de cobro para el usuario y refleja una política de integración total del sistema, eliminando las barreras de precio entre los dos componentes del sistema. En términos reales, el componente Zonal ha experimentado una variación acumulada del 10,2% desde 2011 (ver gráfica a continuación).

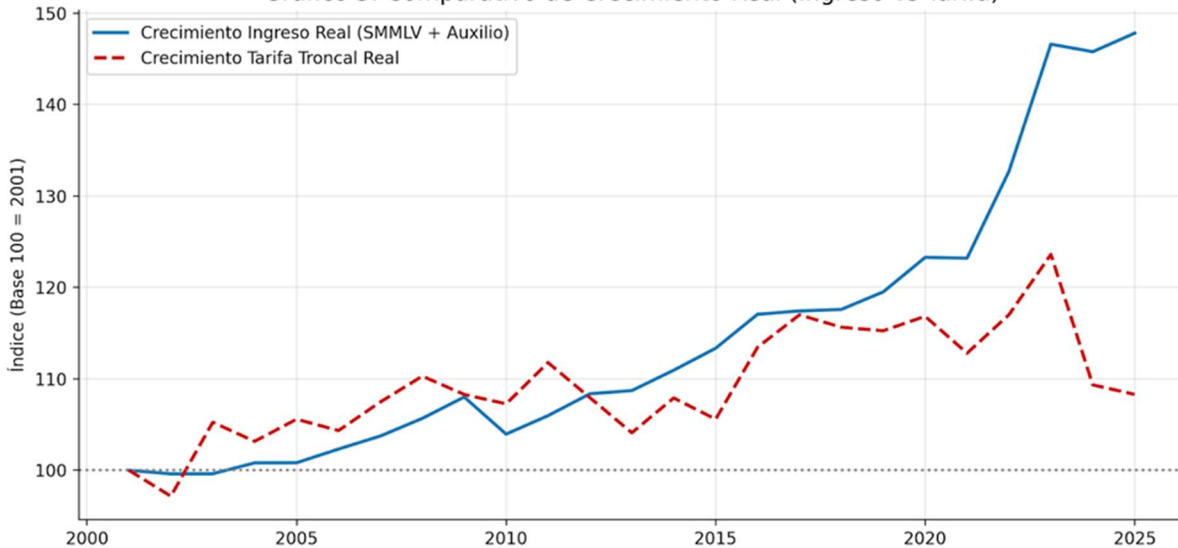
Gráfico 2: Evolución Valor Real (Troncal vs Zonal)



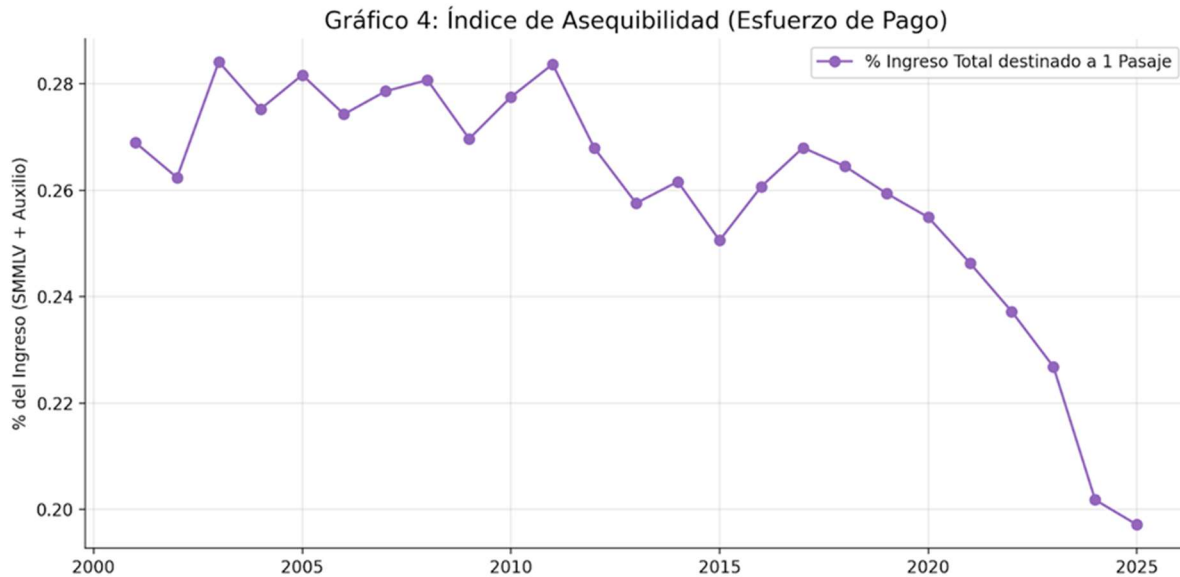
Análisis de variación del SMMLV y capacidad de pago

Por otro lado, el SMMLV (incluyendo el auxilio de transporte) ha aumentado 47,8% entre 2001 y 2025. En la gráfica a continuación se muestra la comparación del crecimiento real del SMMLV (incluyendo el auxilio de transporte) y de la tarifa del componente troncal, que desde 2024 es la misma tarifa para el componente zonal.

Gráfico 3: Comparativo de Crecimiento Real (Ingreso vs Tarifa)



Esta brecha de crecimiento ha aumentado la asequibilidad del sistema. Como se observa en la gráfica a continuación, en 2001 un usuario promedio debía destinar el 0,27% de su ingreso total mensual para pagar un solo pasaje, mientras que en 2025 debe destinar el 0,20%. Hoy, la tarifa del sistema pesa menos en las finanzas del hogar promedio que a principios de siglo.



Conclusiones

El análisis permite concluir que la tarifa real del pasaje se ha mantenido relativamente estable desde 2001, dado que los ajustes tarifarios han seguido de manera aproximada la senda inflacionaria. Adicionalmente, el crecimiento del salario mínimo ha sido cinco veces mayor al crecimiento de la tarifa en el mismo período de tiempo. En ese sentido, las actualizaciones tarifarias frente a las actualizaciones salariales, han contribuido a mejorar progresivamente la asequibilidad del transporte público para los usuarios, al irse reduciendo su carga relativa sobre el salario mínimo.