



**ALCALDÍA DE SANTA MARTA**  
Distrito Turístico, Cultural e Histórico

DECRETO No. 235

23 ENE 2026

**"POR EL CUAL SE ACTUALIZAN LAS TARIFAS A USUARIOS DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO TIPO TAXI PARA DISTRITO TURÍSTICO, CULTURAL E HISTÓRICO DE SANTA MARTA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES."**

**EL ALCALDE DEL DISTRITO TURÍSTICO, CULTURAL E HISTÓRICO DE SANTA MARTA**, en ejercicio de sus facultades constitucionales y legales y, en especial, las conferidas en el artículo 2, 209 y 315, numeral 2° de la Constitución Política, la Ley 105 de 1993, artículos 91° de la Ley 136 de 1994 modificado por el artículo 29° de la Ley 1551 de 2012, la Ley 336 de 1996, el Decreto Nacional Compilatorio del Sector Transporte 1079 de 2015, Decreto Nacional 2660 de 1998, Resolución 4350 de 1998, expedida por el Ministerio de Transporte, y,

#### **CONSIDERANDO**

Que el Artículo 315 de la constitución Política consagra que son atribuciones de los alcaldes cumplir y hacer cumplir la ley, conservar el orden público y dirigir la acción administrativa de los respectivos municipios y/o Distritos.

Que el artículo 365 ibidem, dispone que los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado y que es deber de este asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional, bien que los preste directamente o a través de particulares, pero en todo caso el Estado mantendrá su regulación y vigilancia.

Que corresponde a los alcaldes, de conformidad con las normas legales vigentes, ejecutar políticas del estado en materia de transporte público, organizar, dirigir y planear la actividad transportadora en el territorio de su jurisdicción, siendo unas de sus actividades fijar en su municipio o distrito, las tarifas del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros.

Que la Ley 105 de 1993 *"Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las entidades territoriales, se reglamenta la planeación el sector transporte y se dictan otras disposiciones"* desarrolla en su art. 2° los principios fundamentales del transporte, expresando en su literal B) referente a la intervención del Estado, indicando que le corresponde a este *la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas.*

Que la Ley 336 de 1996 – Estatuto General del Transporte – en su art. 4° anota: *"El transporte gozará de la especial protección estatal y estará sometido a las condiciones y beneficios establecidos por las disposiciones reguladoras de la materia, las que se incluirán en el Plan Nacional de Desarrollo, y como servicio público continuará bajo la dirección, regulación y control del Estado, sin perjuicio de que su prestación pueda serle encomendada a los particulares"*.

Que el Artículo 30 ibidem reza: *"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"* *A*

 **SANTAMARTADTCH**

Calle 14 No. 2 - 49, Palacio Municipal  
alcalde@santamarta.gov.co

Conmutador: (505) 4209600 - Línea gratuita nacional: 018000965532

www.santamarta.gov.co

Nit: 891.780.009-4



**ALCALDÍA DE SANTA MARTA**  
Distrito Turístico, Cultural e Histórico

DECRETO No. 235

23 ENE 2026

**“POR EL CUAL SE ACTUALIZAN LAS TARIFAS A USUARIOS DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO TIPO TAXI PARA DISTRITO TURÍSTICO, CULTURAL E HISTÓRICO DE SANTA MARTA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES.”**

Que Artículo 31 de la norma precitada, dispone que los equipos destinados al servicio público de transporte deberán cumplir con las condiciones de peso, dimensiones, capacidad, comodidad, de control gráfico o electrónico de velocidad máxima, de control a la contaminación del medio ambiente, y otras especificaciones técnicas.

Que el artículo 2 de la ley 769 de 2002 establece las definiciones que se deben tener en cuenta para la aplicación e interpretación del Código Nacional de Transporte, entre las cuales define el “Taxímetro” como: “Dispositivo instalado en un taxi para liquidar el costo del servicio público a una tarifa oficialmente autorizada.”

Que el artículo 89 ibidem establece: “Ningún vehículo autorizado para prestar el servicio público con taxímetro, podrá hacerlo cuando no lo tenga instalado, no funcione correctamente o tenga los sellos rotos o etiquetas adhesivas con calibración vencida o adulterados. El taxímetro debe colocarse en sitio visible para el usuario”.

Que el Artículo 2.2.1.3.1.2 del Decreto 1079 de 2015 establece que “La inspección, vigilancia y control de la prestación del Servicio de Transporte Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos tipo Taxi, estará a cargo de los alcaldes o de las autoridades municipales a quienes se les haya asignado la función”

Que el artículo 2.2.1.3.8.16., Ejusdem dispone: “Estudios de costos. Las autoridades de transporte municipales, distritales o metropolitanas deberán anualmente actualizar los estudios técnicos de costos para la fijación de las tarifas del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, siguiendo la metodología establecida por el Ministerio de Transporte mediante la Resolución 4350 de 1998, modificada por la Resolución 392 de 1999, o la norma que la modifique, adicione o sustituya, y fijar o ajustar las tarifas cuando a ello hubiere lugar.

Que la Secretaría de Movilidad Multimodal y Sostenible, de conformidad con lo establecido en el numeral 12 del artículo 196 del Decreto Distrital 312 de diciembre de 2016, elaboró el estudio de costo para determinar el valor de la tarifa del servicio de transporte público individual de pasajeros tipo taxi en el Distrito de Santa Marta, estudio que fue realizado con fecha 22 de diciembre de 2025.

Que siguiendo los lineamientos planteados en la Resolución 4350 de 1998, modificada por la Resolución 392 de 1999, la Secretaría de Movilidad Multimodal y Sostenible estableció la estructura de costos operacionales de Tarifa Mínima por Carrera, para el Distrito de Santa Marta, soportados mediante estudio de la canasta Transportadora, el cual se encuentra como anexo al presente Decreto.

En mencionado estudio, realizado el día 22 de diciembre de 2025, se concluyó que, de aplicarse los incrementos resultado del estudio tarifario, el incremento en las tarifas del servicio público individual sería del 20.78% lo cual se presentó como un aumento que superaba los valores determinados en el índice de precios al consumidor, afectando los costos de la canasta familiar, producto de este resultado se realizó una encuesta que se

 SANTAMARTADTCH

Calle 14 No. 2 - 49, Palacio Municipal  
alcalde@santamarta.gov.co

Conmutador: (605) 4209600 - Línea gratuita nacional: 018000955532

www.santamarta.gov.co

Nit: 891.780.009-4

*Al*



**ALCALDÍA DE SANTA MARTA**  
Distrito Turístico, Cultural e Histórico

**DECRETO No. 235**  
( 23 ENE 2026 )

**“POR EL CUAL SE ACTUALIZAN LAS TARIFAS A USUARIOS DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO TIPO TAXI PARA DISTRITO TURÍSTICO, CULTURAL E HISTÓRICO DE SANTA MARTA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES.”**

hizo pública, en donde se determinó que, el porcentaje óptimo a aplicarse en el incremento de esta modalidad de servicio, corresponde al 7.5%.

Que de conformidad con lo anterior, la encuesta realizada, forma parte del mencionado estudio de la Canasta Transportadora, realizando lo dispuesto en la facultad otorgada por la misma Resolución 4350 de 1998, en su artículo 4º, es cual reza 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”*, por lo que al consultarle a la ciudadanía en general, sobre el porcentaje a incrementar, esta decidió que lo más favorable para la prestación del servicio de transporte individual, corresponde al 7.5%.

Que habiendo realizado todos los análisis correspondientes a la estructuración de costos por métodos estadísticos, tal como lo determinó el estudio técnico que realizado por la Secretaría de movilidad, Multimodal y Sostenible, y a través de procesos de concertación con los diferentes actores del gremio transportador perteneciente al Servicio de Transporte Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos tipo Taxi, se concertó el incremento a las tarifas de los diferentes destinos que regirán en el Distrito Turístico, Cultural e Histórico de Santa Marta una vez cada vehículo haga la reprogramación del taxímetro, corresponde al 7.5%.

Que las medidas tomadas por parte de la Administración Distrital respetan los principios de necesidad, eficacia, proporcionalidad y racionalidad, que garantizan la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras de esta jurisdicción, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios sujeto a una contraprestación económica, por lo que se concertó que el incremento de las tarifas que entrarán a regir para el año 2026, correspondería al SIETE PUNTO CINCO (7.5%) porciento, de los valores para el cobro con taxímetro, recargos y tarifas fijas en el Distrito de Santa Marta, que deberán estar incluidos en la TARJETA DE CONTROL.

Que, en mérito de lo expuesto,

**DECRETA:**

**Artículo Primero.** - Fijar la Tarifa Mínima para el Servicio de Transporte Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, en el Distrito de Santa Marta en **OCHO MIL SEISCIENTOS PESOS (\$8.600) M/L.**

**Artículo Segundo.** - Establecer el valor de la unidad para el servicio de transporte público individual de pasajeros en vehículos taxi en **CIENTO VEINTIUNO PESOS (\$121) M/L.** *AK*

 **SANTAMARTADTCH**

Calle 14 No. 2 - 49, Palacio Municipal  
alcalde@santamarta.gov.co

Conmutador: (605) 4209600 - Línea gratuita nacional: 018000955532

www.santamarta.gov.co

Nit: 891.780.009-4



**ALCALDÍA DE SANTA MARTA**  
Distrito Turístico, Cultural e Histórico

DECRETO No. **235**  
( **23 ENE 2026** )

**“POR EL CUAL SE ACTUALIZAN LAS TARIFAS A USUARIOS DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO TIPO TAXI PARA DISTRITO TURÍSTICO, CULTURAL E HISTÓRICO DE SANTA MARTA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES.”**

**Artículo Tercero.** - Establecer los siguientes valores para el cobro con taxímetro, recargos y tarifas fijas en el Distrito de Santa Marta que deberán estar incluido en la **TARJETA DE CONTROL** así:

Carrera Mínima	\$ 8.600
Distancia Mínima - Carrera Mínima (mts)	2000m
Bandera o arranque.	\$ 6.260
Valor por cada (100 metros) recorridos	\$ 121
Valor por cada (40 segundos) en espera	\$ 121
Recargo Nocturno (7 Pm a 6 Am) del día siguiente	\$ 1.341
Recargo Dominical y Festivos.	\$ 1.341
Recargo Salida del Aeropuerto.	\$ 5.590
Recargo Salida de la Terminal de Transportes.	\$ 1.341
Recargo salida y entrada de Moteles	\$ 5.590
Recargo Servicio por Llamadas Y APP	\$ 335
Valor Hora Contratada	\$ 40.136

**Artículo Cuarto.** - Establecer el cobro de recargos por zonas desde y hasta, los siguientes sectores, así:

DESDE Y HASTA	DESDE Y HASTA	VALOR
Santa Marta	Rodadero	\$ 5.590
	Taganga	\$ 5.590
	Gaira	\$ 5.590
	Bonda	\$ 5.590
	Troncal del Caribe (Desde BANASAN)	\$ 5.590

**SANTAMARTADTCH**

Calle 14 No. 2 - 49, Palacio Municipal  
alcaide@ santamarta.gov.co

Conmutador: (605) 4209600 - Línea gratuita nacional: 018000955532

www.santamartamarta.gov.co

Nit: 891.780.009-4



**ALCALDÍA DE SANTA MARTA**  
Distrito Turístico, Cultural e Histórico

DECRETO No. 235

( 23 ENE 2026 )

**"POR EL CUAL SE ACTUALIZAN LAS TARIFAS A USUARIOS DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO TIPO TAXI PARA DISTRITO TURÍSTICO, CULTURAL E HISTÓRICO DE SANTA MARTA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES."**

Estadio Sierra Nevada	\$ 5.590
Vía Alternativa (Desde la Báscula de Ruta del Sol)	\$ 4.136

**Parágrafo:** El vehículo o taxista que no lleve el taxímetro encendido en las carreras donde sea obligatorio el cobro con este equipo, el usuario solo pagará el valor o servicio de carrera mínima.

**Artículo Quinto.** - Establecer el cobro de tarifas fijas desde y hasta la Zona de Gaira y Rodadero así:

DESDE Y HASTA	DESDE HASTA Y	VALOR
Servicio Desde Gaira y Rodadero	Pozos Colorados	\$ 15.204
	La Paz	\$ 15.204
	Cristo Rey	\$ 17.999
	Bello Horizonte	\$ 18.670
	Aeropuerto	\$ 30.264
	Decamerón	\$ 33.204
	Taganga	\$ 33.204
	Bonda	\$ 33.204

**Artículo Sexto.** - Fijar las tarifas fijas desde Santa Marta hacia los siguientes sectores así:

Santa Marta – Sector Pozos Colorados	\$ 23.589
Santa Marta – Sector Bello Horizonte.	\$ 30.409
Santa Marta - Aeropuerto	\$ 40.136

 **SANTAMARTADTCH**

Calle 14 No. 2 - 49, Palacio Municipal  
alcaldia@santamarta.gov.co

Conmutador: (605) 4209600 - Línea gratuita nacional: 018000955532

www.santamarta.gov.co

Nit: 891.780.009-4



ALCALDÍA DE SANTA MARTA  
Distrito Turístico, Cultural e Histórico

DECRETO No. 235  
( 23 ENE 2026 )

“POR EL CUAL SE ACTUALIZAN LAS TARIFAS A USUARIOS DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO TIPO TAXI PARA DISTRITO TURÍSTICO, CULTURAL E HISTÓRICO DE SANTA MARTA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES.”

Santa Marta – Sector Decamerón	\$ 44.943
--------------------------------	-----------

**Artículo Séptimo.** - Fijar las tarifas fijas desde los siguientes sectores hacia el Aeropuerto así:

Taganga- Aeropuerto	\$ 56.682
Bonda- Aeropuerto	\$ 56.682
Rodadero – Aeropuerto	\$ 32.533
Corredor Turístico (Pozos colorados- Bello Horizonte)- Aeropuerto	\$ 30.521
Sector Decameron- Aeropuerto	\$ 31.863

**Artículo Octavo.** - Fijar las tarifas fijas desde la zona urbana de Santa Marta hasta los siguientes destinos así:

MINCA	\$ 83.067
(Entrada) PARQUE TAYRONA	\$ 138.408
GUACHACA	\$ 179.886
MARQUETALIA	\$ 221.364
PLAYA NEGUANJE	\$ 179.886
BAHÍA CONCHA	\$ 96.930

**Parágrafo:** Para los viajes ocasionales a los sitios de interés turístico por fuera del perímetro no tarifados, tales como los destinados por encima de Minca, la tarifa a pagar será definida de común acuerdo entre el usuario y el prestador de servicio.

**Artículo Noveno.** - Se prohíbe el uso de plataformas tecnológicas de transporte no autorizado para el cobro de servicios de taxi. Adóptese única y exclusivamente para el servicio público de transporte automotor individual de pasajeros en el Distrito de Santa Marta el taxímetro.

**Parágrafo:** El conductor o propietario del vehículo, no podrá negarse a prestar el servicio público al usuario a cualquier zona de la ciudad, de ser así se sancionará conforme a lo a lo indicado en las normas de Transporte, de conformidad con lo establecido en la Ley 769 de 2002, Ley 105 de 1993 y Ley 336 de 1996.

SANTAMARTADTCH

Calle 14 No. 2 - 49. Palacio Municipal  
alcaldia@santamarta.gov.co

Conmutador: (605) 4209600 - Línea gratuita nacional: 01800095532

www.santamarta.gov.co

Nit: 891.780.009-4



ALCALDÍA DE SANTA MARTA  
Distrito Turístico, Cultural e Histórico

DECRETO No. 235

( 23 FNE 2026 )

"POR EL CUAL SE ACTUALIZAN LAS TARIFAS A USUARIOS DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO TIPO TAXI PARA DISTRITO TURÍSTICO, CULTURAL E HISTÓRICO DE SANTA MARTA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES."

**Artículo Décimo.** - El valor liquidado por el taxímetro electrónico será aproximado por exceso o por defecto según corresponda matemáticamente a valores múltiples de cincuenta pesos (\$50).

**Artículo Décimo Primero.** - El valor de los recargos, será la suma del valor de cada uno de los recargos aplicables. En ningún caso se podrá sumar el recargo nocturno y adicionalmente incluir el recargo por domingo y/o festivo.

**Artículo Décimo Segundo.** - Las empresas de Servicio de Transporte Público Individual (Taxis) legalmente constituidas deberán expedir la Tarjeta de Control a cada uno de los conductores de los vehículos vinculados, con valores actualizados según las tarifas definidas en el presente Decreto, en cumplimiento a lo establecido en el artículo 2.2.1.3.8.10. del Decreto 1079 de 2015.

**Parágrafo 1:** La Tarjeta de Control tendrá una vigencia mensual tal como lo indica el artículo 9° del Decreto Presidencial No. 1047 de fecha del 4 de junio del 2014.

**Parágrafo 2:** La Tarjeta de Control deberá adicionalmente contener la información relacionada con el valor de las tarifas y el decreto que las reglamenta.

**Artículo Décimo Tercero.** - Será de uso obligatorio portar en la parte trasera de la silla del copiloto la tarjeta de control debidamente laminada tal como lo preceptúa el artículo 2.2.1.3.8.13. Del Decreto 1079 de 2015, por ende, no puede ser llevado en la guantera o parasoles del vehículo.

**Artículo Décimo Cuarto.** - Para dar aplicación a las tarifas de que trata el presente Decreto se debe proceder a la calibración, reprogramación, mantenimiento, sustitución de piezas y/o equipo taxímetro en caso de ser necesario. Los costos serán asumidos en su totalidad por los propietarios de taxis. Quienes incumplan tal disposición no podrán cobrar las tarifas incrementadas y además no será posible la renovación de la tarjeta de control del vehículo.

**Artículo Décimo Quinto.** - Las empresas, consorcio, fabricas y/o talleres autorizados para comercializar los taxímetros, deben comprobar en pista, la calibración efectuada a los taxímetros.

**Artículo Décimo Sexto.** - Como medida de regulación y control estas empresas están en la obligación de instalar sellos de seguridad e inviolabilidad en cada uno de los taxímetros, que no sufran deterioro acelerado, se borren, se desprendan y en general que garanticen confiabilidad en la información emitida por los dispositivos instalados en los taxis, para liquidar el costo del servicio público a la tarifa oficialmente autorizada. Además de disponer de una calcomanía situada en el panorámico delantero al lado derecho, con información de la fecha de reprogramación del taxímetro y el diámetro de las llantas con el cuál se realizó la programación.

**Parágrafo:** El taxímetro será sellado en presencia de servidores públicos de la Secretaría de Movilidad posterior a su calibración y reprogramación.

**Artículo Décimo Séptimo.** - El conductor que infrinja lo preceptuado en el presente Decreto, incurrirá en las sanciones pecuniarias de conformidad con lo establecido en la Ley 769 de 2002 y 336 de 1996 y la Resolución No. 3027 del 26 de julio de 2010, "Por la cual se actualiza la codificación de las infracciones de tránsito, de conformidad con lo

📍📞@SANTAMARTADTCH

Calle 14 No. 2 - 49, Palacio Municipal  
alcalde@santamarta.gov.co

Conmutador: (505) 4209600 - Línea gratuita nacional: 018000955532  
www.santamarta.gov.co  
Nit: 891.780.009-4

RR

sl



**ALCALDÍA DE SANTA MARTA**  
Distrito Turístico, Cultural e Histórico

DECRETO No. 235  
( 23 ENE 2026 )

**“POR EL CUAL SE ACTUALIZAN LAS TARIFAS A USUARIOS DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO TIPO TAXI PARA DISTRITO TURÍSTICO, CULTURAL E HISTÓRICO DE SANTA MARTA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES.”**

*establecido en la Ley 1383 de 2010, se adopta el manual de infracciones y se dictan otras disposiciones” en todo caso la Secretaría de Movilidad efectuara los operativos a través del grupo de regulación y control de la Secretaría de Movilidad, Multimodal y Sostenible de Santa Marta y de la Seccional de Tránsito y transporte de la Policía Metropolitana de Santa Marta.*

**Artículo Décimo Octavo.** – El proceso de reprogramación de los taxímetros de Santa Marta se iniciará a partir del día catorce (14) de enero de 2026, estableciendo como plazo máximo el día treinta y uno (31) de enero de 2026.

**Parágrafo.** – las tarifas dispuestas en el presente Decreto, entrarán a regir una vez vencido el plazo máximo de reprogramación de los taxímetros, dispuesta en el presente artículo.

**Artículo Décimo Noveno.** – Remítase copia de este Decreto al Comandante del Departamento de Policía de la Magdalena, al Comandante del Distrito de Policía de Santa Marta, al Comandante de la seccional de Tránsito del Magdalena y al Comandante de la Policía de Tránsito de Santa Marta, para lo de su competencia y fines pertinentes.



**Artículo Vigésimo.** – El presente Decreto y los nuevos valores rigen a partir de su publicación y deroga todas aquellas disposiciones que le sean contrarias.

Dado en el Distrito Turístico, Cultural e Histórico de Santa Marta,

**PUBLÍQUESE, COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE.**

  
**CARLOS ALBERTO PINEDO CUELLO**  
Alcalde Distrital de Santa Marta

  
**FIDEL CASTRO TAPIA**  
Secretario de Movilidad Distrital

	Nombre	Cargo	Firma
<b>Revisó:</b>	José Rodolfo Martínez Camargo	Director Oficina Jurídica	
<b>Proyectó:</b>	Nasir Azar Blanco	Inspector de Tránsito y Transporte	

 **SANTAMARTADTCH**

Calle 14 No. 2 - 49, Palacio Municipal  
alcalde@ santamarta.gov.co  
Conmutador: (605) 4209600 - Línea gratuita nacional: 018000955532  
www.santamamarta.gov.co  
Nit: 891.780.009-4



# **Estudio técnico para actualización de Tarifas del Servicio de Transporte Público automotor individual de pasajeros para el distrito de Santa Marta D.T.C. e H. para vigencia 2026**

Secretaría de Movilidad Multimodal y Sostenible de Santa  
Marta

Fecha: 22/12/2025    Página 1 de 34





## Contenido

1. Introducción.....	5
2. Alcance .....	6
3. Objetivos .....	6
3.1. Objetivo General .....	6
4. Justificación.....	7
5. Metodología .....	8
6. Marco normativo .....	8
7. Marco conceptual.....	10
8. Marco contextual.....	11
8.1. Modelo de negocio.....	11
8.2. Parque automotor .....	11
8.3. Área de prestación de servicios .....	15
9. Criterios a tener en cuenta para actualización de tarifas .....	15
9.1. Actualización por variación del Índice de precios al consumidor IPC.....	15
9.2.1. Costos del combustible en el Transporte Terrestre de Pasajeros .....	16
9.2.2. Aumento en el precio de combustibles y su efecto sobre otros costos	17
9.2.3. Factores Externos que Afectan los Precios de los Combustibles .....	17
9.2.4. Resumen de los Cambios en los Precios de la Gasolina y el GNV en Colombia (De enero de 2025 a diciembre de 2025).....	18
10. Análisis de costos del transporte.....	19
10.1. Costos variables .....	22
10.1.1. Combustible .....	22
10.1.2. Lubricantes.....	23
10.1.4. Mantenimiento.....	25
10.1.5. Salarios y prestaciones .....	27
10.1.6. Servicios de estación.....	28
10.2. Costos fijos .....	28
10.2.1. Gastos de administración y rodamiento .....	28

Fecha: 22/12/2025   Página 2 de 34





10.2.2.	Impuestos.....	28
10.2.3.	Garage .....	29
10.2.4.	Seguros.....	29
10.3.	Costos de capital .....	29
10.3.1.	Recuperación de capital .....	29
10.3.2.	Rentabilidad .....	31
10.3.3.	Recuperación de capital.....	31
11.	Tarifa técnica .....	31
12.	Conclusiones y recomendaciones:.....	34

### Índice de Tablas

Tabla 1:	Cantidad de vehículos de Transporte individual tipo taxi por tipo que conforman el parque automotor .....	13
Tabla 2:	Edad del parque automotor .....	14
Tabla 3:	Resumen de trayectos servicio de transporte individual.....	15
Tabla 4:	proyección de Tarifas del servicio según el IPC.....	16
Tabla 5:	Resumen de precios máximos de venta de combustibles a diciembre 2025 para Santa Marta.....	18
Tabla 6:	Variación en precios de combustible 2023-2024.....	18
Tabla 7:	Estructura de costos de transporte .....	20
Tabla 8:	análisis de la demanda y características de la operación .....	21
Tabla 9:	datos de Kpg estimado del parque automotor .....	22
Tabla 10:	Costos de combustible por mes/pasajero y tipo de vehículo .....	22
Tabla 11:	Costo de aceite de motor por trayecto y tipo de vehículo .....	23
Tabla 12:	Costo de lubricante transmisión por trayecto y tipo de vehículo .....	24
Tabla 13:	Costo de llantas por trayecto y tipo de vehículo .....	24
Tabla 14:	Costo de mto partes eléctricas por trayecto y tipo de vehículo .....	25
Tabla 15:	Costo de mto partes mecánicas por trayecto y tipo de vehículo .....	25
Tabla 16:	Costo de mto a motor por trayecto y tipo de vehículo.....	26
Tabla 17:	Costo de mto a transmisión por trayecto y tipo de vehículo.....	26
Tabla 18:	Costo de latonería y pintura por trayecto y tipo de vehículo .....	26
Tabla 19:	Costo de alineación y Balanceo por trayecto y tipo de vehículo .....	27
Tabla 20:	costo por salarios y prestaciones por trayecto y tipo de vehículo .....	28
Tabla 21:	costo por servicios de estación por trayecto y tipo de vehículo .....	28
Tabla 22:	gastos de administración y rodamiento por tipo de vehículo .....	29
Tabla 23:	Resumen de costos para cálculo de tarifa técnica.....	31
Tabla 24:	cálculo del banderazo y tarifa mínima.....	32

Fecha: 22/12/2025    Página 3 de 34





### Índice de Ilustraciones

Ilustración 1: Determinación del total del parque automotor.....	12
Ilustración 2:vehiculos tipo que conforman el parque automotor taxis .....	12

### Índice de Gráficos

Gráfico 1: participación por tipo de vehículo .....	13
Gráfico 2: Participación por edad del parque automotor .....	14
Gráfico 3: Edades y tipo de vehículo parque automotor.....	14
Gráfico 4: Comportamiento precios combustible enero 2025-diciembre 2025 .....	19





## 1. Introducción

La Alcaldía Distrital de Santa Marta, a través de la Secretaría de Movilidad, en cumplimiento de su misión institucional y reconociendo la importancia del transporte público en el desarrollo urbano de la ciudad, ha iniciado el presente estudio técnico con el objetivo de actualizar las tarifas del servicio de transporte público automotor individual de pasajeros. Este análisis tiene como propósito lograr un equilibrio adecuado entre el costo y el beneficio del servicio, con el fin de garantizar una tarifa justa tanto para los usuarios como para los prestadores del servicio, favoreciendo en especial a la población en general y contribuyendo a la mejora de la calidad del servicio público en el distrito.

El estudio se desarrolla en el marco del Plan de Desarrollo "Santa Marta 500 Más", alineándose con los principios de sostenibilidad y equidad social promovidos por la administración distrital. Así, se busca establecer tarifas que sean coherentes con las necesidades de la comunidad y las condiciones actuales del mercado, favoreciendo la eficiencia, la accesibilidad y que se garantice la sostenibilidad de la calidad del servicio. Además, se considera la implementación de tarifas que respondan a los avances en la modernización del sistema de transporte, contribuyendo al desarrollo de un modelo de movilidad más sostenible y ordenada.

Este análisis técnico y económico se realiza bajo la metodología definida por la legislación colombiana vigente en materia de tránsito, transporte y fijación de precios de servicios, especialmente lo establecido por la Ley 105 de 1993, la Ley 336 de 1996, y la normatividad relacionada con el transporte público urbano. Dichas normativas orientan la formulación de tarifas justas y equilibradas que garanticen la viabilidad económica del servicio y la satisfacción de los usuarios.

El contenido del estudio está basado en un enfoque integral que contempla el análisis de los costos operativos del servicio, las condiciones del mercado, el comportamiento de la demanda, así como las necesidades de movilidad de los habitantes de Santa Marta. El resultado de este estudio se espera pueda contribuir con información técnica que permita una toma de decisiones a la administración distrital para la adopción de tarifas actualizadas que, en su implementación, contribuyan al fortalecimiento de un sistema de transporte más eficiente y accesible para todos los ciudadanos, mejorando la equidad social y promoviendo la sostenibilidad en la movilidad.





## 2. Alcance

**Ámbito Geográfico:** El estudio está limitado exclusivamente a la ciudad de Santa Marta, abarcando todas las zonas urbanas y rurales del Distrito en las cuales se presta el servicio de transporte público automotor individual.

**Cobertura del Servicio:** El estudio se enfoca únicamente en el servicio de transporte individual que normalmente se presta en vehículos denominados taxis.

**Análisis de Tarifas:** Se realizará un análisis exhaustivo de las tarifas actuales del servicio, incluyendo las tarifas base, los recargos y los costos adicionales aplicables, así como los factores que influyen en el cálculo de las tarifas. El estudio evaluará la estructura tarifaria vigente, su adecuación al costo de operación del servicio y su impacto en los usuarios.

**Metodología de Cálculo:** El análisis se basa en la metodología definida por la legislación colombiana en materia de tránsito y transporte, específicamente en lo relacionado con la fijación de tarifas para el servicio de transporte público. Se tendrán en cuenta los costos operativos del servicio, tales como combustible, mantenimiento de vehículos, seguros, salarios de conductores, y otros gastos inherentes a la operación del servicio.

## 3. Objetivos

### 3.1. Objetivo General

Realizar un estudio técnico para estimar los costos asociados a la prestación de servicio de transporte público automotor individual en la actualidad de la ciudad.

### 3.2. Objetivos específicos

Recolectar información de fuentes primarias y secundarias que permitan realizar el análisis de costos para el servicio de transporte público automotor individual, para la ciudad de Santa Marta.

Aplicar la metodología definida por la normatividad vigente aplicable y realizar los cálculos acordes a la normatividad para determinar los costos asociados al transporte de pasajeros en servicio de transporte individual.

Concluir acerca de los costos analizados y aspectos adicionales a tener en cuenta para la actualización de tarifas.

Fecha: 22/12/2025    Página 6 de 34





#### **4. Justificación**

El servicio de transporte público terrestre automotor individual en Santa Marta, como en otras ciudades del país, está regulado por un marco normativo que establece los parámetros para la fijación de tarifas y el funcionamiento del sector. En este sentido, el Decreto 1079 de 2015, que expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte, establece lineamientos claros sobre la competencia de las autoridades locales para regular las tarifas del transporte público, en función de los costos operativos y la demanda del servicio, con el fin de garantizar la sostenibilidad y calidad en la prestación de este.

En atención a lo anterior, y dado que las tarifas vigentes en la ciudad de Santa Marta fueron actualizadas por última vez el 17 de diciembre 2024 mediante el Decreto 874 de la alcaldía distrital de Santa Marta, se hace necesario realizar un nuevo estudio, ya que ha transcurrido más de un año desde su última revisión. Durante este tiempo, se han producido cambios significativos en el contexto económico nacional y local, especialmente en lo referente a los costos de insumos y combustible, que inciden directamente en los costos operativos del servicio de transporte público.

El presente estudio se justifica porque es fundamental realizar un análisis técnico que permita determinar si las tarifas vigentes continúan siendo viables o si es necesario fijar nuevas tarifas que garanticen la sostenibilidad financiera del servicio, manteniendo su cobertura, seguridad y calidad para los usuarios. Este estudio permitirá también evaluar el impacto de los incrementos en los costos de operación sobre la tarifa, así como asegurar que el servicio siga siendo accesible y funcional para los ciudadanos.

Es importante destacar que el servicio de transporte público individual en Santa Marta depende exclusivamente de los ingresos generados por el cobro de las tarifas a los usuarios, lo que convierte al valor de las carreras en su única fuente de financiación. Por lo tanto, una adecuada actualización de las tarifas es esencial para garantizar la operación continua del servicio, asegurando que se cubran los costos de mantenimiento, operación y mejora de la infraestructura y vehículos, sin comprometer la calidad del servicio prestado a la comunidad.

Este estudio, además de cumplir con la normativa vigente, busca asegurar que el transporte público individual de Santa Marta continúe siendo una opción eficiente y accesible para la población, adaptándose a las nuevas realidades económicas, pero sin afectar la sostenibilidad a largo plazo del servicio.





## 5. Metodología

La metodología de investigación utilizada en este estudio técnico para la actualización de tarifas del servicio de transporte público terrestre automotor individual en la ciudad de Santa Marta se basa en un enfoque integral que combina diversas técnicas de recolección de datos. En primer lugar, se realizó una revisión bibliográfica exhaustiva de la normatividad vigente aplicable, con el fin de garantizar el cumplimiento de las disposiciones legales en materia de transporte. Además, se consultaron fuentes primarias, como las empresas del sector, para obtener información directa sobre los costos operativos y las condiciones actuales del servicio. Complementariamente, se recurrió a fuentes secundarias, como los datos del Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), para contextualizar el análisis dentro de los parámetros económicos nacionales. Finalmente, se llevó a cabo una verificación de los precios en el mercado local, evaluando los costos asociados al servicio de transporte, como combustibles, insumos y otros gastos operacionales, con el objetivo de establecer una tarifa adecuada y sostenible.

## 6. Marco normativo

La Constitución Política de Colombia, en su artículo 315, establece las competencias del alcalde, señalando que es su responsabilidad cumplir y hacer cumplir la Constitución, la ley, los decretos del gobierno, las ordenanzas y los acuerdos del Concejo. Además, se le atribuye la tarea de mantener el orden público en el municipio. El alcalde es la máxima autoridad de policía en el municipio, y la Policía Nacional debe acatar con prontitud las órdenes impartidas por el alcalde, a través del comandante correspondiente. Asimismo, le corresponde dirigir la administración municipal, velar por el cumplimiento de sus funciones y asegurar la prestación de los servicios públicos a su cargo, además de representar judicial y extrajudicialmente al municipio y gestionar el nombramiento y remoción de funcionarios bajo su dependencia, según las normativas aplicables.

En cuanto a los servicios públicos, el artículo 365 de la Constitución establece que son un componente esencial del Estado social de derecho y que es responsabilidad del Estado garantizar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional, ya sea directamente o a través de particulares, sin que esto limite su capacidad de regulación y vigilancia sobre dichos servicios.

Por su parte, la Ley 105 de 1993, en su artículo 2, establece los principios fundamentales en materia de transporte, asignando al estado la responsabilidad de planificar, controlar, regular y vigilar tanto el transporte como las actividades relacionadas con este sector. En su artículo 3, la ley define el transporte como

Fecha: 22/12/2025    Página 8 de 34





una actividad industrial destinada a garantizar la movilización de personas y bienes, mediante vehículos adecuados para cada tipo de infraestructura, asegurando el acceso libre, la calidad y la seguridad para los usuarios, siempre con la condición de que se contemple una contraprestación económica.

La Ley 336 de 1996, conocida como el Estatuto General del Transporte, en su artículo 4, subraya que el transporte recibe una especial protección estatal, y que estará sujeto a las condiciones y beneficios establecidos en las disposiciones regulatorias de la materia, las cuales se incluirán en el Plan Nacional de Desarrollo. Además, reitera que, como servicio público, el transporte continuará bajo la dirección, regulación y control del Estado, sin perjuicio de que su prestación pueda ser asumida por particulares.

En relación con la organización del transporte público, la legislación establece que corresponde a los alcaldes ejecutar las políticas del Estado en materia de transporte público en su territorio. Esto incluye la planificación, organización y dirección de la actividad transportadora dentro de su jurisdicción, siendo una de sus atribuciones la fijación de las tarifas para el servicio de transporte público colectivo de pasajeros en el ámbito municipal o distrital. De acuerdo con el artículo 9 del Decreto 170 de 2001, consolidado en el Decreto 1079 de 2015, el servicio de transporte público colectivo de pasajeros en la jurisdicción metropolitana, distrital o municipal es un servicio regulado.

El Decreto 1079 de 2015, en su artículo 2.2.1.1.2.1, establece que los alcaldes municipales o quienes deleguen esta función son las autoridades competentes en el ámbito municipal para la regulación del transporte. Asimismo, el artículo 2.2.1.1.12.1 de este mismo decreto especifica que, según lo establecido en el artículo 5 de la Ley 105 de 1993, el único factor que debe considerarse para la fijación de tarifas de transporte urbano es el costo del servicio, incluyendo los costos variables fijos, de recuperación de capital. Además, el artículo 2.2.1.1.12.2 establece que los incrementos de las tarifas del transporte urbano y metropolitano deben ser escalonados y separados de los ajustes en los precios de los combustibles. El primer ajuste no podrá exceder el 10% y el aumento total debe realizarse en al menos tres fases. De la misma manera el decreto 1079 del 2015 Artículo 2.2.1.3.8.16. Estudios de costos. Las autoridades de transporte municipales, distritales o metropolitanas deberán anualmente actualizar los estudios técnicos de costos para la fijación de las tarifas del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, siguiendo la metodología establecida por el Ministerio de Transporte mediante la Resolución 4350 de 1998, modificada por la Resolución 392 de 1999, o la norma que la modifique, adicione o sustituya, y fijar o ajustar las tarifas cuando a ello hubiere lugar.





## 7. Marco conceptual

**Servicio público de transporte terrestre automotor, Individual de Pasajeros** en los niveles básico y de lujo. El Transporte Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en los niveles básico y de lujo, es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, en forma individual, sin sujeción a rutas ni horarios, donde el usuario fija el lugar o sitio de destino. El recorrido será establecido libremente por las partes contratantes. (Decreto 2297 del 2015, Presidencia de la república)

**Habilitación:** Las empresas, personas naturales o jurídicas, legalmente constituidas, interesadas en prestar el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros, deberán solicitar y obtener habilitación para operar en el nivel básico y/o de lujo. La habilitación lleva implícita la autorización para la prestación del servicio público de transporte en esta modalidad, en el o los niveles de servicio autorizados. (Decreto 2297 del 2015, Presidencia de la república)

**Empresas:** son personas naturales y jurídicas, que tienen concesionada la prestación del servicio de transporte en virtud de una habilitación otorgada por la administración distrital. Mantienen contrato de afiliación con los propietarios de los vehículos para que estos movilicen los pasajeros en los diferentes vehículos. La fuente de ingreso es el valor que cobran por administración mensual, y la planilla de viaje ocasional que paga cada vehículo afiliado. Los conductores asumen su seguridad social y los propietarios pagan el seguro de vida del conductor y los seguros extra y contractual, así como los soat y demás gastos del parque automotor.

**Propietarios:** son personas dueñas de uno, dos o más vehículos de servicio público individual (taxi) y mantienen contrato de afiliación con una empresa concesionaria. La fuente de ingresos para el propietario del vehículo es la tarifa que el conductor le paga diariamente por cada día de trabajo del vehículo. Depende de lo que el conductor entregue diariamente por acuerdo verbal entre las partes. Los gastos de mantenimiento preventivo y correctivo son a cargo del propietario.

**Conductores:** son personas encargadas de operar los vehículos tipo taxi. Diariamente entregan a los propietarios un valor fijo, es considerado como un arriendo que pagan por tener el vehículo a su disposición por un periodo de tiempo de terminado.

**Pasajeros o usuarios del servicio:** son los ciudadanos (residentes y visitantes) que toman el servicio de transporte y pagan como contraprestación un valor determinado por el taxímetro o un valor fijo determinado por la tabla de valores que marca el tarjetón dependiendo del destino a donde se dirija y del punto de partida. Por lo general, no conocen los deberes y derechos del usuario de transporte público.





## 8. Marco contextual

### 8.1. Modelo de negocio

En Santa Marta operan aproximadamente 3.110 vehículos tipo taxi, según dato de ESITTS a cierre de noviembre 2025. Este parque automotor reúne más de 7.096 conductores, vinculados mediante la contratación de propietarios o administradores de flota, que pueden ser personas naturales o personas jurídicas. El funcionamiento del sector se apoya principalmente en varias empresas de radiocomunicaciones, encargadas de recibir las solicitudes de los usuarios y asignar a los conductores el lugar y momento para atender cada servicio.

Además de este sistema, en distintos puntos estratégicos de la ciudad —como centros comerciales, aeropuerto y terminal de transporte— se conforman estaciones de taxis que concentran un número importante de vehículos. Todos los taxis se encuentran afiliados a alguna empresa habilitada, la cual entrega al conductor un tarjetón que lo autoriza para operar.

Dentro del gremio conviven diversos actores: empresas, propietarios, conductores y usuarios. Aunque mantienen relaciones económicas entre sí, dichas dinámicas presentan una escasa capacidad de exigencia o control mutuo, lo que dificulta garantizar el adecuado cumplimiento de las obligaciones entre las partes.

En la ciudad de Santa Marta operan diversas empresas habilitadas para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxis las cuales tienen asignados una capacidad transportadora determinada. Sin embargo, es importante aclarar que para estos vehículos la administración distrital cuenta con una medida de restricción de pico y placa (establecida mediante el decreto 034 del 22 de febrero del 2022), por esto, tienen una restricción de dos dígitos diarios para operar, por lo que diariamente estarían alrededor del 70% moviéndose por toda la ciudad, con una vida útil de 8 a 5 años en promedio.

### 8.2. Parque automotor

A la fecha del presente estudio, el parque automotor con tarjeta de operación vigente, como se detalla a continuación, con un registro de 3160 vehículos con tarjeta de operación vigente, como se detalla a continuación:








Ilustración 1: Determinación del total del parque automotor

Etiquetas de fila	AUTOMOVIL
CHERY	8
CHEVROLET	757
CITROEN	15
DAEWOO	2
FAW	43
FIAT	10
GEELY	7
HYUNDAI	1312
JAC	73
KIA	799
RENAULT	15
SUZUKI	69

Fuente: Elaboración propia, basada en registros de ESITTS, 2025

Al realizar el análisis del parque automotor, se logra evidenciar que el vehículo mas representativo son vehículos clase automóvil, con carrocerías tipo urbano o hatchback o sedán, lo que se ilustra a continuación

Ilustración 2:vehiculos tipo que conforman el parque automotor taxis

Clase	Carrocería	
Automóvil	Urbano /Hatchback	
Automóvil	Sedán	
Camioneta y SUV	Varias	

Fuente: Elaboración propia basado en datos de ESITTS 2025, parque automotor taxis.



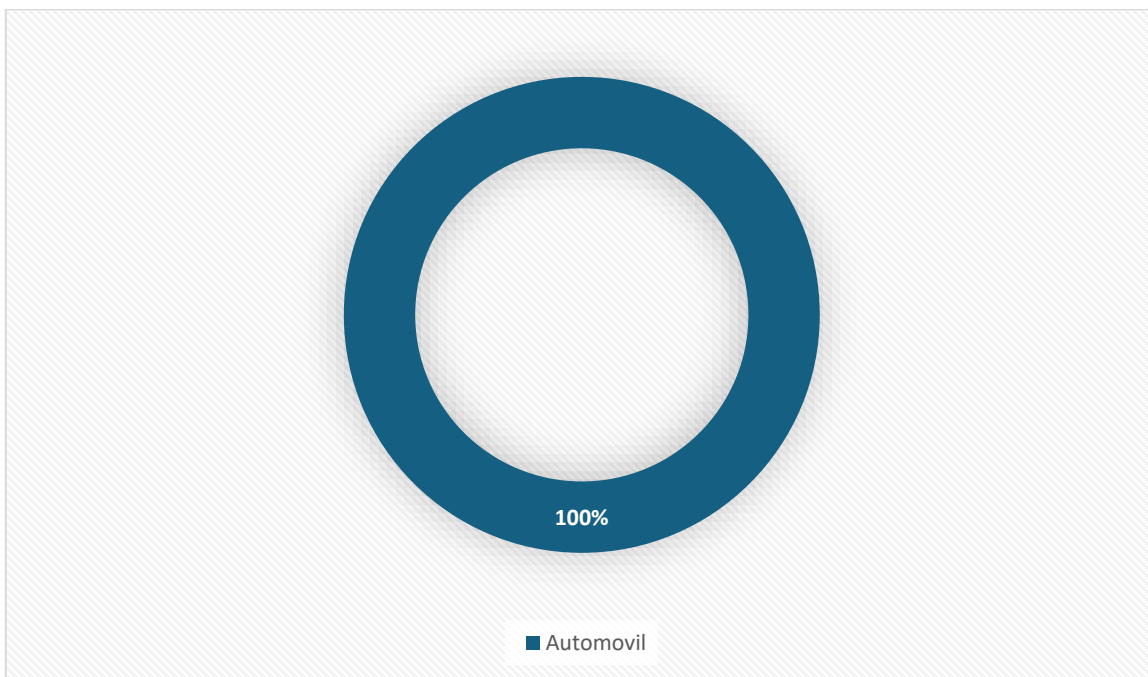


Tabla 1: Cantidad de vehículos de Transporte individual tipo taxi por tipo que conforman el parque automotor

Tipo de vehículo	Cantidad actual	Participación en % del parque automotor
Automóvil (urbano, Hatchback) 4 o 5 pasajeros	3110	100%

Fuente: Elaboración propia basado en datos de ESITTS 2025, parque automotor taxis.

Gráfico 1: participación por tipo de vehículo



Fuente: Elaboración propia basado en datos de ESITTS, 2025

De acuerdo con el análisis realizado la mayor participación del parque automotor la constituye los vehículos clase Automóvil con capacidades de 4 pasajeros que pueden tener carrocería tipo urbano, hatchback o Sedán.

Con el objetivo de caracterizar el parque automotor objeto de este estudio, también se analiza la variable edad de los vehículos que se analiza mediante el modelo de estos como se muestra en la Tabla 2.



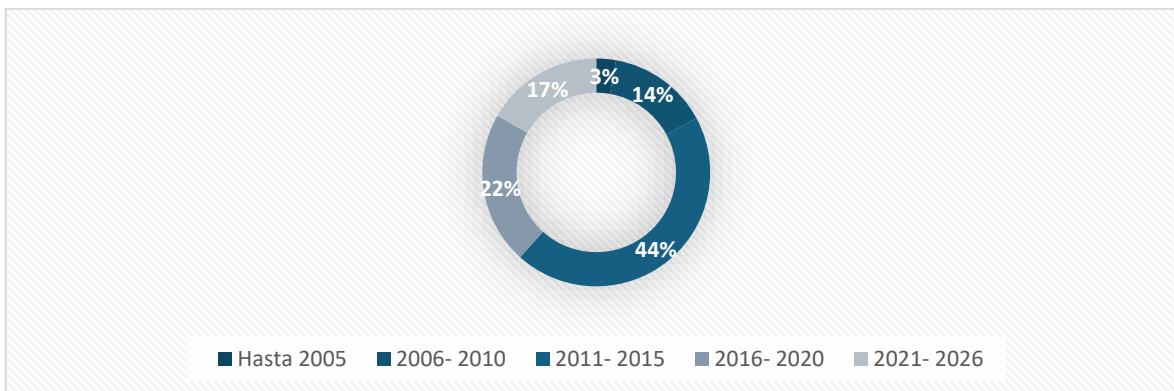


Tabla 2: Edad del parque automotor

Tipo Vehículo	Hasta 2005	2006- 2010	2011- 2015	2016- 2020	2021- 2026
Automóvil (urbano, Hatchback o sedán)	96	497	1546	751	580

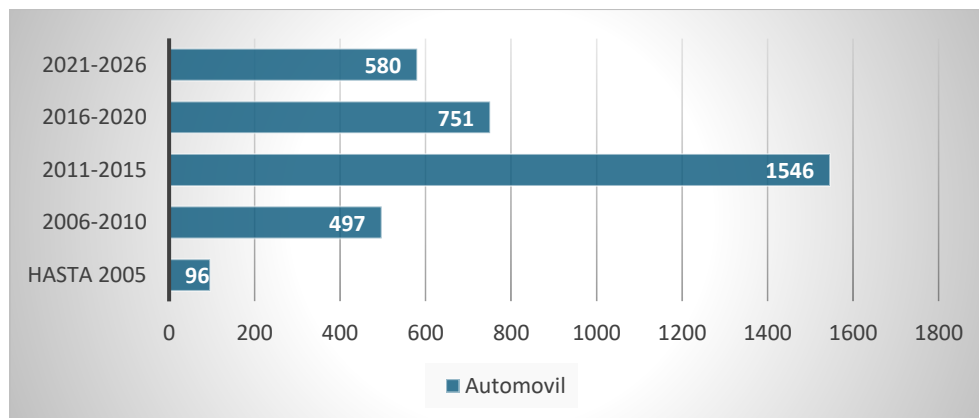
Fuente: Elaboración propia basado en datos de empresas del sector

Gráfico 2: Participación por edad del parque automotor



Fuente: Elaboración propia basado en datos de empresas del sector

Gráfico 3: Edades y tipo de vehículo parque automotor



Fuente: Elaboración propia basado en datos de empresas del sector.

Otro factor importante para analizar en este caso es el tipo de combustible predominante, que en este caso corresponde al Gas natural Vehicular-GNV que en este parque automotor tiene una participación superior al 95% según encuestas





realizadas a las empresas del sector la mayoría de los vehículos tipo taxi operación con dicho combustible.

Luego de este análisis, se puede identificar que el vehículo tipo mas significativo del estudio son los vehículos clase automóvil carrocería tipo urbano o hatchback que funcionan a gas natural vehicular-GNV.

### 8.3. Área de prestación de servicios

Tabla 3: Resumen de trayectos servicio de transporte individual

<b>Área autorizada:</b>	Según habilitación de las diferentes empresas en todo el Distrito de Santa Marta
-------------------------	--

Fuente: Elaboración propia basado en Observación directa en campo

## 9. Criterios a tener en cuenta para actualización de tarifas

### 9.1. Actualización por variación del Índice de precios al consumidor IPC

El Índice de Precios al Consumidor (IPC) tiene un impacto directo en la actualización de tarifas del transporte terrestre, ya que refleja las variaciones en los precios de bienes y servicios dentro de la economía, incluidos aquellos costos asociados al servicio de transporte. El IPC mide la inflación, es decir, el aumento generalizado de los precios, lo cual afecta diversos factores que inciden en la operación del transporte, como el costo de los combustibles, los insumos, los salarios de los conductores y otros gastos operacionales.

Cuando el IPC presenta incrementos, estos aumentos en los precios de los bienes y servicios se trasladan a los costos operativos de las empresas de transporte, lo que puede generar la necesidad de ajustar las tarifas para asegurar la sostenibilidad económica del servicio. De esta forma, la actualización de las tarifas busca reflejar el impacto de la inflación en los costos del servicio, manteniendo el equilibrio entre la calidad del transporte ofrecido y la capacidad económica de los usuarios, a la vez que garantiza la viabilidad financiera de los operadores.

Al realizar una proyección estadística teniendo en cuenta el IPC vigente según boletín técnico emitido por el DANE el 05 de diciembre del 2025 (IPC nacional variación anual corte a noviembre del 2025 fue de 5,30%), podemos obtener un valor estimado que sirva como base para determinar un criterio importante para actualizar las tarifas en análisis.





Tabla 4: proyección de Tarifas del servicio según el IPC

Concepto	Tarifa vigente	IPC (5,30%)
Carrera Mínima	<b>\$ 8.000</b>	<b>\$ 8.424</b>
Distancia Mínima - Carrera Mínima	<b>2280 (mts)</b>	<b>2280 (mts)</b>
Bandera o arranque	<b>\$ 5.824</b>	<b>\$ 6.133</b>
Valor por cada (120 metros) recorridos	<b>\$ 113</b>	<b>\$ 119</b>
Valor por cada (40 segundos) en espera	<b>\$ 113</b>	<b>\$ 119</b>
Recargo Nocturno (8 PM a 5 AM) del día siguiente	<b>\$ 1.248</b>	<b>\$ 1.314</b>
Recargo Dominical y Festivos	<b>\$ 1.248</b>	<b>\$ 1.314</b>
Recargo Salida del Aeropuerto	<b>\$ 5.200</b>	<b>\$ 5.476</b>
Recargo Salida de la Terminal de Transportes	<b>\$ 1.248</b>	<b>\$ 1.314</b>
Recargo salida y entrada de Moteles	<b>\$ 5.200</b>	<b>\$ 5.476</b>
Recargo Servicio por Llamadas y APP	<b>\$ 312</b>	<b>\$ 329</b>
Valor Hora Contratada	<b>\$ 37.336</b>	<b>\$ 39.315</b>

Fuente: Elaboración propia, basado en cifras del DANE -IPC a Noviembre 2025 (boletín del 05 dic 2025) y Tarifas vigentes del servicio según Decreto 874 de dic 2025 alcaldía distrital de Santa Marta.

<https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/precios-y-costos/indice-de-precios-al-consumidor-ipc/ipc-informacion-tecnica>

Así mismo, la proyección presentada anteriormente, podría extenderse al resto tarifas ya establecidas en el Decreto 874 de dic 2025 alcaldía distrital de Santa Marta realizando la operación aritmética para los diferentes valores indicados en el mismo.

## 9.2. Actualización por variación en precios de combustibles

El precio de los combustibles, como la gasolina y el GNV (Gas natural vehicular), es un factor crucial que afecta directamente los costos operativos del transporte terrestre, tanto para pasajeros como para las empresas y los conductores en el contexto descrito anteriormente. La variación en estos costos no solo impacta a las empresas del sector, sino también a los consumidores finales, quienes se ven reflejados en el aumento de tarifas y precios de los productos.

### 9.2.1. Costos del combustible en el Transporte Terrestre de Pasajeros

El transporte de pasajeros, urbano, depende en gran medida del precio de los combustibles, ya que este constituye una proporción significativa de los costos operativos. Los vehículos de transporte público requieren cantidades de gasolina o GNV para operar de manera proporcional a sus jornadas o recorridos. Un aumento en el precio de estos combustibles implica un incremento en los costos de

Fecha: 22/12/2025 Página 16 de 34





operación, lo que, en consecuencia, lleva a las empresas a necesitar ajustes en las tarifas de transporte para mantener la rentabilidad.

- **Impacto en las tarifas:** Cuando los precios de los combustibles suben, las empresas de transporte requieren aumentar las tarifas para compensar el alza en sus costos operativos. Esto puede generar un efecto en cadena que afecta a la economía de los usuarios, incrementando el costo del transporte diario.
- **Estrategias de mitigación:** Las empresas de transporte intentan reducir los impactos mediante la optimización de costos, el uso de tecnologías más eficientes en el consumo de combustible o la implementación de vehículos que usen combustibles alternativos. Sin embargo, estas opciones suelen tener un alto costo inicial de inversión.

#### 9.2.2. Aumento en el precio de combustibles y su efecto sobre otros costos

En el sector del transporte de pasajeros, el precio de los combustibles tiene un efecto importante por ser directamente proporcional al recorrido o jornada de operación de los vehículos, por lo que cualquier fluctuación en el precio de la gasolina o gnv genera un impacto directo en el costo por kilómetro recorrido.

- **Incremento en los costos logísticos:** Las empresas de transporte de pasajeros en este caso del distrito, se ven obligadas a ajustar sus costos, lo que a menudo implica aumentar el precio del servicio de transporte. Este aumento se traslada a los consumidores de bienes, lo que a su vez puede generar un incremento en los precios de productos en el mercado o en otro caso podrían optar por disminuir su capacidad operativa afectando el servicio y/o facilitando que surjan o se aumente el uso de medios de transporte informales.
- **Competencia y márgenes de rentabilidad:** Las empresas de transporte enfrentan una competencia feroz, y el aumento de los costos puede obligarlas a reducir sus márgenes de rentabilidad, afectando su viabilidad económica. Además, al ser un sector muy dependiente del combustible, el costo de operación fluctúa con cada variación en el precio de los combustibles.

#### 9.2.3. Factores Externos que Afectan los Precios de los Combustibles

El precio de los combustibles está influenciado por varios factores externos, entre ellos:

- **Precios internacionales del petróleo:** Colombia, como muchos otros países, importa una parte significativa de su petróleo, lo que hace que los precios del

Fecha: 22/12/2025    Página 17 de 34





combustible estén ligados a los precios internacionales del crudo. Los aumentos en los precios internacionales de petróleo se reflejan casi inmediatamente en los precios nacionales de combustible como gasolina o GNV.

- Políticas gubernamentales: En Colombia, el gobierno implementa políticas de subsidios o ajustes fiscales que también impactan el precio final de los combustibles. Estas políticas, junto con los impuestos sobre el combustible, juegan un papel determinante en la variación de los costos operativos.

#### 9.2.4. Resumen de los Cambios en los Precios de la Gasolina y el GNV en Colombia (De enero de 2025 a diciembre de 2025)

En Colombia, los precios de la gasolina y el GNV han experimentado variaciones significativas entre enero de 2025 y diciembre de 2025. A continuación, se destacan los principales cambios y tendencias:

Tabla 5: Resumen de precios máximos de venta de combustibles a diciembre 2025 para Santa Marta

<b>A 01 dic 2025 2024</b>	<b>Precio máximo de venta por galón</b>
GASOLINA CORRIENTE	\$16.138
GNCV	\$3268

Fuente: precio de gasolina Unidad de Planeación minero energética de Colombia <https://www1.upme.gov.co/sipg/Paginas/Estructura-precios-combustibles.aspx>

Fuente: precio de GNCV, datos abiertos Colombia precio de GNCV reportado empresas reguladas CREG <https://www.datos.gov.co/en/w/he3q-86dn/dneh-mcp2?cur=Ajkmna0juma&from=vL9HFyy3Lhf>

Al analizar la variación existente entre el periodo enero 2025 hasta diciembre 2025, se obtiene lo siguiente:

Tabla 6: Variación en precios de combustible 2023-2024

	<b>ene-25</b>	<b>dic-25</b>	<b>Variación</b>	<b>% varia</b>
GASOLINA CORRIENTE	\$ 15832	\$ 16138	\$ 306	1,93%
GNCV	\$ 2897	\$ 3268	\$ 371	12,80%

Fuente: Elaboración propia basado en precio de gasolina Unidad de Planeación minero energética de Colombia

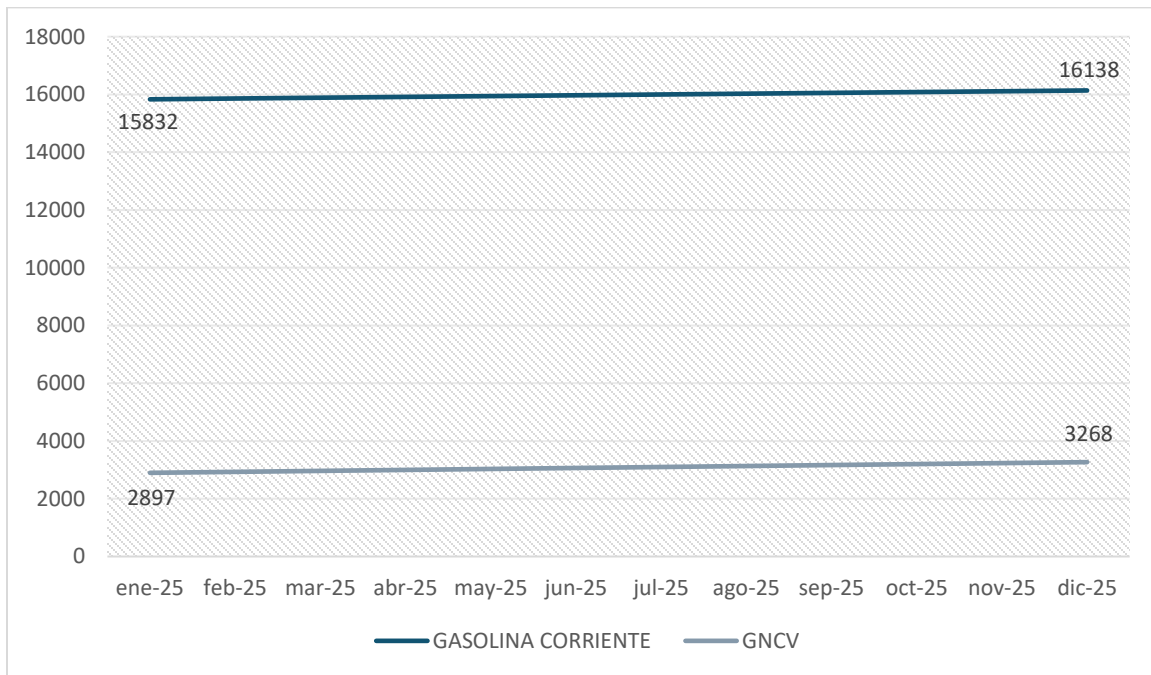
<https://www1.upme.gov.co/sipg/Paginas/Estructura-precios-combustibles.aspx>





precio de GNCV, datos abiertos Colombia precio de GNCV reportado empresas reguladas CREG <https://www.datos.gov.co/en/w/he3q-86dn/dneh-mcp2?cur=Ajkmna0juma&from=vL9HFyy3Lhf>

Gráfico 4: Comportamiento precios combustible enero 2025-diciembre 2025



Fuente: Elaboración propia basado en datos de Unidad de Planeación minero-energética de Colombia <https://www1.upme.gov.co/sipg/Paginas/Estructura-precios-combustibles.aspx>.

Al observar el comportamiento del precio de los combustibles para el periodo comprendido entre enero 2025 y diciembre 2025, se puede evidenciar que para el caso de la gasolina, se registró un aumento del 1,93% mientras para el GNCV se observa que hubo un incremento bastante significativo sobre todo para el mes de diciembre del 2025 con un aumento del 12,8% lo que tiene que ver mucho con la crisis contractual existente a nivel nacional en el sector energético.

## 10. Análisis de costos del transporte

La Resolución 4350 de 1998 establece una metodología detallada para el análisis de costos en el cálculo de las tarifas del servicio público de transporte urbano. Esta metodología tiene como objetivo garantizar que las tarifas sean justas, equitativas y suficientes para cubrir los costos operativos de las empresas de transporte, al





tiempo que se proteja el bienestar de los usuarios. El análisis de costos se basa en una serie de componentes fundamentales, entre los cuales se incluyen los costos fijos y variables asociados a la operación de los vehículos, como el mantenimiento, los salarios de los trabajadores, el combustible, los repuestos, y los seguros, entre otros. Además, la metodología toma en cuenta el comportamiento de la demanda y los costos de inversión, con el fin de establecer un equilibrio entre la sostenibilidad financiera de las empresas y la accesibilidad para los usuarios. En este contexto, se busca que la tarifa cubra de manera eficiente los costos sin generar excesivos incrementos, contribuyendo al buen funcionamiento del sistema de transporte público urbano.

Teniendo en cuenta lo anterior, se establece la base del análisis de costos, según la siguiente estructura:

Tabla 7: Estructura de costos de transporte

<b>Costos variables:</b>	<b>Costos fijos:</b>	<b>Costos de capital:</b>
Combustible.	Garaje.	Recuperación de capital.
Lubricantes.	Gastos de administración y rodamiento.	Rentabilidad.
Llantas.	Impuestos.	
Mantenimiento.	Seguros.	
Salarios y prestaciones.		
Servicios de estación.		

Fuente: Resolución 4350 de 1998 Ministerio del transporte

Para realizar el respectivo análisis de costos, seguiremos la metodología propuesta para estimar el costo de operación mensual de un vehículo para la prestación del servicio, así mismo, se estima cuantos pasajeros utilizan el servicio y establecer el costo unitario por pasajero.

Los parámetros utilizados como base para este estudio corresponden a información del sector obtenidas mediante mesa de trabajo con empresarios y conductores del sector, encuestas y toma de información en campo en días hábiles, domingos y feriados, apoyados en la información recopilada del trabajo de los conductores de taxis.





Tabla 8: análisis de la demanda y características de la operación

	Lunes	Martes	miércoles	Jueves	Viernes	sábado	Domingo	Promedio por día	Promedio por mes
kilómetros recorridos por día con pasajeros	141	148	140	144	139	143	142	142	3703
km recorridos por día sin pasajeros	110	105	111	108	107	110	110	109	2827
Total kilómetros recorridos	251	253	251	252	246	253	252	251,14	6530
carreras realizadas por día	31	30	32	28	33	28	31	30	791
pasajeros movilizados	124	120	128	112	132	112	124	122	3481

Fuente: Elaboración Propia: Datos estadísticos de conteo de carreras y pasajeros e Investigación de campo realizada por secretaria de Movilidad.

Por otra parte, se debe tener en cuenta que según estadísticas del DANE (<https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/demografia-y-poblacion/proyecciones-de-poblacion>) en su informe de proyecciones de población indicadores demográficos, registra una proyección de crecimiento para la ciudad de Santa Marta del 1,1%. Por lo cual estas cifras podrán verse afectadas de la siguiente manera. Al multiplicar ese factor de crecimiento, obtenemos que, a futuro, se tendrán la siguiente proyección de pasajeros movilizados/mes de 3481 para el año 2026.

Teniendo en cuenta la información anterior, se logra identificar los parámetros de operación:

- **Kilómetros recorridos por mes, día y recorrido o carrera:** 6530 kilómetros por mes para un vehículo tipo taxi
- **Número de días trabajados por mes:** para efectos del presente estudio se analiza un periodo de 26 días.
- **Número de recorridos o carreras por día:** Un vehículo realiza en promedio 30 carreras al día.





## 10.1. Costos variables

### 10.1.1. Combustible

Las formulas utilizadas son las siguientes:

$$\$km = \frac{\$/galón}{km/galón}$$

$$\frac{\$}{mes} = \left(\frac{\$}{km}\right) * \left(\frac{km}{mes}\right)$$

$$\$ pasajero = \frac{\$/mes}{Pasajero/mes}$$

Los datos de Kpg (kilómetros por galón se presentan a continuación:

Tabla 9: datos de Kpg estimado del parque automotor

Tipo vehículo	Rendimiento
Automóvil a GNCV	12 km/m3
Automóvil a GASOLINA	35 km/Galón

Fuente: Elaboración propia basado en observación directa a vehículos tipo taxi consumo de combustible de vehículos por día vs km recorridos.

Las distancias recorridas, son las siguientes:

En total los recorridos diarios son de 251, 14km en promedio al día con en total 6530 km/

Ahora, bien al aplicar las formulas establecidas se obtienen los siguientes resultados para los costos de combustible por trayecto.

Tabla 10: Costos de combustible por mes/pasajero y tipo de vehículo

-----	<b>automóvil a GNCV</b>
Combustible	\$ 1.778.259 \$901/pasajero

Fuente: Elaboración propia basado en cálculos de tarifa técnica.





### 10.1.2. Lubricantes

El valor total \$/km por el rubro de lubricantes, se obtiene de la suma de los valores \$/km de cada ítem mencionado y el valor \$/mes resulta de multiplicar \$/km por kilómetros recorridos en el mes. A su vez, el valor \$/pasajero se obtiene dividiendo el valor mensual entre el número de pasajeros movilizados al mes.

Aceite motor: incluye aceite, filtro y mano de obra.

La formula utilizada es la siguiente:

$$\frac{\$}{km} = \left( \frac{\text{Costo de insumos} + \text{Costo de mano de obra}}{\text{Frecuencia de cambio en Km}} \right)$$

$$\frac{\$}{pasajero} = \left( \frac{\$}{km} \right) * \left( \frac{km \text{ recorrido}}{mes} \right) / (\text{pasajeros})$$

Costo promedio: \$ 160.000

Frecuencia de cambio cada 6.000 km

Al realizar los cálculos pertinentes para los diferentes trayectos, se obtiene el siguiente resultado:

Tabla 11: Costo de aceite de motor por trayecto y tipo de vehículo

-----	<b>automóvil a GNCV</b>
<b>Aceite de motor</b>	\$ 160.000
	\$ 50/pasajero

Fuente: Elaboración propia basado en encuestas aplicadas mercado local y datos técnicos de vehículos.

Lubricante Transmisión: incluye valvulina y mano de obra.

La fórmula utilizada es la siguiente:

$$\frac{\$}{km} = \left( \frac{\text{Costo de insumos} + \text{Costo de mano de obra}}{\text{Frecuencia de cambio en Km}} \right)$$

$$\frac{\$}{pasajero} = \left( \frac{\$}{km} \right) * \left( \frac{km \text{ recorrido}}{mes} \right) / (\text{pasajeros})$$

Costo promedio: \$ 70.000

Frecuencia de cambio cada 20.000 km





Al realizar los cálculos pertinentes para los diferentes trayectos, se obtiene el siguiente resultado:

Tabla 12: Costo de lubricante transmisión por trayecto y tipo de vehículo

-----	<b>automóvil a GNCV</b>
<b>Lubricante Transmisión</b>	\$ 70.000 \$7/pasajero

Fuente: Elaboración propia basado en encuestas aplicadas mercado local y datos técnicos de vehículos

### 10.1.3. Llantas

En este caso se incluye el valor promedio de las llantas y neumáticos en el mercado local, así como la mano de obra (montallantas). Un valor de \$1.100.000 y Frecuencia de cambio: 39.000 km.

$$\frac{\$}{km} = \left( \frac{\text{valor unidad ad} * \text{numero de unidades}}{\text{Frecuencia de cambio en Km}} \right)$$

$$\frac{\$}{\text{pasajero}} = \left( \frac{\$}{km} \right) * \left( \frac{km \text{ recorrido}}{\text{mes}} \right) / (\text{pasajeros})$$

Costo promedio: \$ 1.100.000

Frecuencia de cambio cada 39.000 km

Tabla 13: Costo de llantas por trayecto y tipo de vehículo

	<b>automóvil a GNCV</b>
<b>Llantas</b>	\$1.100.000 cada 39000 km \$ 53 /pasajero

Fuente: Elaboración propia basado en encuestas aplicadas mercado local y datos técnicos de vehículos





#### 10.1.4. Mantenimiento

Las fórmulas para aplicar son las siguientes

$$\frac{\$}{km} = \left( \frac{\text{Costo de insumos} + \text{Costo de mano de obra}}{\text{Frecuencia de cambio en Km}} \right)$$

$$\frac{\$}{pasajero} = \left( \frac{\$}{km} \right) * \left( \frac{km \text{ recorrido}}{\text{mes}} \right) / (\text{pasajeros})$$

Dentro del concepto de mantenimiento preventivo y correctivo se incluye:

**Partes eléctricas:** batería, luces, cables, etc.

Costo insumos y mano de obra: \$ 1.020.000

Frecuencia de cambio: 60.000 km

Tabla 14: Costo de mto partes eléctricas por trayecto y tipo de vehículo

-----	<b>automóvil a GNCV</b>
<b>partes eléctricas</b>	\$ 1.020.000 \$32/pasajero

Fuente: Elaboración propia basado en encuestas aplicadas mercado local y datos técnicos de vehículos

**Transmisión:** ajuste y remplazo de partes del embrague y la transmisión.

Costo insumos y mano de obra: \$ 1.540.000

Frecuencia de cambio: 80.000 km

Tabla 15: Costo de mto partes mecánicas por trayecto y tipo de vehículo

-----	<b>automóvil a GNCV</b>
<b>partes mecánicas</b>	\$ 1.540.000 \$ 58/pasajero

Fuente: Elaboración propia basado en encuestas aplicadas mercado local y datos técnicos de vehículos

Fecha: 22/12/2025 Página 25 de 34





**Motor:** sincronización y remplazo de partes del motor y mantenimiento del mismo.

Costo insumos y mano de obra: \$ 4.560.000

Frecuencia de cambio: 150.000 km

Tabla 16: Costo de mtto a motor por trayecto y tipo de vehículo

-----	Automóvil a GNCV
<b>Mtto a motor</b>	\$ 4.560.000 \$57/pasajero

Fuente: Elaboración propia basado en encuestas aplicadas mercado local y datos técnicos de vehículos

**Transmisión:** ajuste y remplazo de partes del embrague y la transmisión.

Costo insumos y mano de obra: \$ 877.500

Frecuencia de cambio: 80.000 km

Tabla 17: Costo de mtto a transmisión por trayecto y tipo de vehículo

-----	automóvil a GNCV
<b>mtto a transmisión</b>	\$ 877.500 \$21/pasajero

Fuente: Elaboración propia basado en encuestas aplicadas mercado local y datos técnicos de vehículos

**Latonería y pintura:** arreglos carrocería, pintura, tapicería.

Costo insumos y mano de obra: \$ 3.300.000

Frecuencia de cambio: 120.000 km

Tabla 18: Costo de latonería y pintura por trayecto y tipo de vehículo

-----	automóvil a GNCV
latonería y pintura	\$ 3.300.000 \$52/pasajero

Fuente: Elaboración propia basado en encuestas aplicadas mercado local y datos técnicos de vehículos





**Alineación y balanceo:** alineación y balanceo de llantas.

Costo insumos y mano de obra: \$ 96.000

Frecuencia de cambio: 10000 km

Tabla 19: Costo de alineación y Balanceo por trayecto y tipo de vehículo

-----	automóvil a GNCV
alineación y balanceo	\$ 96.000 \$18/pasajero

Fuente: Elaboración propia basado en encuestas aplicadas mercado local y datos técnicos de vehículos.

#### 10.1.5. Salarios y prestaciones

Teniendo en cuenta salario de conductores mínimo legal vigente y según encuestas realizadas a personal de conductores, se puede determinar que el promedio de utilidad mensual, a manera de sueldo, es el equivalente a \$1.700.000.

$$\frac{\$}{km} = \left( \frac{\text{Salario del conductor} + \text{carga prestacional mensual}}{\text{kilometros recorridos mes}} \right)$$

En la carga prestacional tenemos:

Cesantías 8,33%

Intereses Cesantías 1,0%

Vacaciones 4,17%

Prima de Servicios 8,33%

Salud 8,5%

Pensión 16,0%

Riesgos Profesional 1,55%

Parafiscales 9,0%

Subsidio Transporte 12,46%

Total carga prestacional 69,34%

Fecha: 22/12/2025 Página 27 de 34





Al realizar los cálculos respectivos, se obtienen los resultados que se presentan a continuación:

Tabla 20: costo por salarios y prestaciones por trayecto y tipo de vehículo

-----	<b>Automóvil a GNCV</b>
<b>Salarios y prestaciones</b>	\$ 3.310.597 \$ 951/pasajero

Fuente: Elaboración propia basado en encuestas aplicadas a conductores.

#### 10.1.6. Servicios de estación

En este ítem se incluyen los costos de aseo y lavado diario (30.000) por los días laborados (26). Para un total de \$ 780.000 mensual.

Tabla 21: costo por servicios de estación por trayecto y tipo de vehículo

-----	<b>automóvil a GNCV</b>
<b>Servicios de estación</b>	\$ 780.000 \$224/pasajeros

Fuente: Elaboración propia basado en encuestas aplicadas mercado local.

### 10.2. Costos fijos

#### 10.2.1. Gastos de administración y rodamiento

**El valor de la tarifa de administración** se paga a través de una planilla que tiene un costo promedio de \$ 60000 mensual.

**El valor de la revisión tecno-mecánica** tiene un costo de \$ 334.800 anual para el tipo de vehículo del estudio. Costo mensual \$ 27.900

**El contrato de afiliación** tiene un costo de \$110.000 mensual.

**La tarjeta de operación** tiene un costo de \$ 121.000 mensual

#### 10.2.2. Impuestos

**El Impuesto** Unificado Vehicular depende del avalúo comercial del vehículo con referencia a las tablas publicadas por el Ministerio de Transporte. Como base tenemos que para un taxi con valor comercial de \$121.635.000 debe pagar el 3,5%

Fecha: 22/12/2025 Página 28 de 34





de impuestos, se toma el valor de un vehículo de 10 años de vida útil, dado que este es el rango promedio de vida de los vehículos actuales, lo que nos da un valor anual de \$4.257.225, La Tasa de semaforización es un costo fijo anual de \$106.000 anual.

### 10.2.3. Garage

por concepto de estacionamiento o garaje, se maneja un valor de 225.000/mes.

### 10.2.4. Seguros

Adicionalmente, se requieren pólizas de seguro para el uso del vehículo afiliado a la empresa, lo que representa un coste del orden de los \$790.000 incluye el SOAT.

Tabla 22: gastos de administración y rodamiento por tipo de vehículo

	Automóvil a GNCV
<b>Costos fijos</b>	\$ 6.004.025 \$219/pasajero

Fuente: Elaboración propia basado en encuestas aplicadas empresas del sector.

## 10.3. Costos de capital

### 10.3.1. Recuperación de capital

$$Ck_{anual} = \frac{v_a(1+r)^n * r - (v_s * r)}{(1+r)^{n-1}}$$

Dónde:

CK: Costo de capital.

Va: Valor comercial del vehículo.

n: vida útil del vehículo (20 años).

Vs: Valor de salvamento: 30% del Va





r: Tasa de interés real

$$r = \frac{1 + k}{1 + f} - 1$$

K: Tasa promedio anual de colocación

f: Tasa promedio anual de inflación

Se escoge la tasa promedio de colocación bancaria para crédito de vehículos establecida en 17.6% efectivo anual. Índice de inflación en Colombia a fecha de estudio 5,3%.

Hacemos el calculo de la tasa de interés real.

$$r = \frac{1 + 0,176}{1 + 0,053} - 1 = 0,1168$$

El costo actual de un vehículo es de \$ 140.000.000 en promedio, con datos suministrados por los concesionarios que venden vehículos tipo taxi según marcas y modelo del parque automotor.

Va: \$ 140.000.000

n: 20 años

Vs: \$ 42.000.000

r: % = 0,1168

Reemplazando en la formula, obtenemos:

$$Ck_{anual} = \frac{140.000.000 * (1 + 0,1168)^{20} * 0,1168 - (42.000.000 * 0,1168)}{(1 + 0,1168)^{19}}$$

$$Ck_{anual} = \$17.662.140$$

$$Ck_{mensual} = \frac{\$17.662.140}{12} = \$1.471.845$$

Fecha: 22/12/2025    Página 30 de 34





### 10.3.2. Rentabilidad

Del costo de capital, podemos deducir la rentabilidad aplicando la fórmula que designa la metodología del Ministerio de transporte, así:

$$R = Va \times 0.70 \times r$$

$$\text{Rentabilidad} = \$ 140.000.000 \times 0,70 \times 0,1168 = \$ 11.447.293 \text{ anual.}$$

### 10.3.3. Recuperación de capital

$$RC = CK - R$$

$$\text{Recuperación Capital} = \$ 17.662140 - \$ 11.447.293 = \$ 6.214.846 \text{ anual.}$$

Este costo de recuperación de capital anual se divide entre (12) meses, obteniéndose así el costo mensual. \$517.903/mes.

## 11. Tarifa técnica

La tarifa técnica corresponde a la estructura de costos calculada anteriormente y que se presenta a continuación:

Tabla 23: Resumen de costos para cálculo de tarifa técnica

Costos variables	Valor mensual	costo/km	costo/pasajero
Combustible	\$ 3.135.586	\$ 272	\$ 901
Aceite motor	\$ 174.126	\$ 27	\$ 50
Lubricante transmisión	\$ 22.854	\$ 4	\$ 7
Llantas	\$ 184.171	\$ 28	\$ 53
mtto partes electricas	\$ 111.005	\$ 17	\$ 32
mtto partes mecanicas	\$ 201.115	\$ 31	\$ 58
mtto a motor	\$ 198.503	\$ 30	\$ 57
mtto a transmision	\$ 71.623	\$ 11	\$ 21
latoneria y pintura	\$ 179.567	\$ 28	\$ 52
alineación y balanceo	\$ 62.685	\$ 10	\$ 18
Salarios y prestaciones	\$ 3.310.597	\$ 507	\$ 951
Servicios de estación	\$ 780.000	\$ 119	\$ 224
<b>COSTOS FIJOS</b>			
gastos de administración - planilla de administración	\$ 60.000	\$ 9	\$ 17

Fecha: 22/12/2025 Página 31 de 34





contrato de afiliación	\$ 110.000	\$ 1	\$ 3
tarjeta de operación	\$ 121.000	\$ 2	\$ 3
Revisión tecno mecánica	\$ 27.900	\$ 4	\$ 8
Impuestos vehicular	\$ 354.769	\$ 54	\$ 102
tasa de semaforización	\$ 8.833	\$ 1	\$ 3
Seguros	\$ 65.833	\$ 10	\$ 19
garage	\$ 225.000	\$ 34	\$ 65
<b>COSTOS DE CAPITAL</b>			
Costo uso de capital	\$ 1.471.845	\$ 225	\$ 423
Rentabilidad	\$ 953.941	\$ 146	\$ 274
Recuperación de capital	\$ 517.904	\$ 79	\$ 149
<b>COSTO TOTAL</b>	\$ 12.348.858	\$ 1.651	\$ 3.487

Fuente: Elaboración propia basado en metodología establecida por Mintransporte

De acuerdo con la metodología definida por Mintransporte Res 4350 de 1998, con soporte en los resultados de la tabla de costos elaborada en el presente estudio, indican que operar un vehículo tiene un costo de mil seiscientos cincuenta y un (**\$ 1651**) pesos colombianos, por cada kilómetro recorrido al día, lo que nos da como resultado un costo total de **\$12.348.858** al mes.

En concordancia con lo anterior, el costo de movilizar un pasajero es de tres mil cuatrocientos ochenta y siete pesos (**\$3.487**) por pasajero, de acuerdo con toda la información analizada y sujeto a las consideraciones estadísticas del presente estudio, esta sería la tarifa técnica aplicable para el trayecto analizado.

Procederemos entonces a realizar el cálculo respectivo para el banderazo, el costo de la unidad y la tarifa mínima:

Tabla 24: cálculo del banderazo y tarifa mínima

Banderazo o arranque (Resolución 4350 de 1998 Mintransporte)	\$ 5.898
valor caída o unidad (Res 399 de 1992 Mintransporte)	\$ 198
distancia mínima en metros	2280
cantidad de tiempos de espera superior a 40 segundos en el recorrido de la distancia mínima	0
Distancia en metros de caída o la unidad	120
Tarifa mínima TMC	\$ 9.662

Fuente: Elaboración propia basado en metodología establecida por Mintransporte





Ahora bien, si se tiene en cuenta que la tarifa mínima actual, para la carrera mínima, se encuentra en \$8000, la tarifa técnica calculada en \$9.662, representa un aumento del 20,78% lo cual no se recomienda, toda vez que dicho incremento podría generar una afectación no deseada sobre la decisión de uso del servicio y en la economía de los ciudadanos.

El modelo sugerido por el Ministerio de transporte constituye un análisis netamente económico en la tarifa a pagar por parte de los usuarios. Ahora, teniendo en cuenta lo anterior y analizando que un aumento desproporcionado de la tarifa analizada, puede tener efectos negativos en la canasta familiar e inclusive comprometer la sostenibilidad del servicio, es importante tener en cuenta que de conformidad con lo dispuesto en la Resolución 4350 de 1998 Ministerio de Transporte, en su artículo 4, **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.**

Teniendo en cuenta lo anterior, se recomendó realizar una encuesta a la ciudadanía, al gremio del servicio de taxis, para validar un ajuste de tarifa correspondiente al 7,5%. Dicha encuesta se facilitó a la ciudadanía y se obtuvieron los siguientes resultados. Con una muestra de 311 personas que respondieron la encuesta obteniendo que el 87,5% (272 personas) estuvieron de acuerdo en que este aumento sea de hasta 7,5% sobre la tarifa actual y que el 13,5%(42 personas) estuvieron de acuerdo en que el aumento sea de hasta 20,78%.

Encuesta a CIUDADANOS sobre tarifa TRANSPORTE PUBLICO IN

Preguntas Respuestas 311 Configuración

Contexto: El estudio de la canasta transportadora para el incremento de tarifas al servicio de transporte público INDIVIDUAL en el distrito de Santa Marta, arrojó un aumento proyectado del 20,78% para la tarifa mínima, Sin embargo, en mesas técnicas con el gremio de taxistas se propuso un incremento del 7,5%.

Aspecto que afectó la canasta transportadora: Durante el último año se han registrado incrementos significativos en los precios de los combustibles a nivel nacional, y especialmente, para el mes de diciembre 2025 se experimentaron aumentos en el precio para el **gas natural vehicular (GNV) de mas del 12%, que constituye el principal costo variable del transporte individual**. Estos aumentos generan impactos directos en los costos operativos del transporte público individual local, teniendo en cuenta todo lo anterior y con el fin de analizar la percepción ciudadana frente a un posible ajuste tarifario del transporte público, solicitamos responder la siguiente pregunta:

Teniendo en cuenta su percepción sobre la calidad del servicio de transporte público individual, en aspectos como seguridad, comodidad y operación, usted considera justo que haya un aumento de tarifas de:

Copiar gráfico

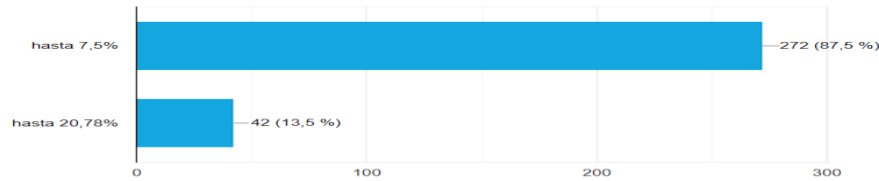




Teniendo en cuenta su percepción sobre la calidad del servicio de transporte público individual, en aspectos como seguridad, comodidad y operación, usted considera justo que haya un aumento de tarifas de:

Copiar gráfico

311 respuestas



## 12. Conclusiones y recomendaciones:

Del análisis técnico realizado para la actualización de las tarifas del servicio público individual de transporte tipo taxi, se concluye que, si bien el modelo de costos aplicado refleja de manera objetiva el incremento de los gastos operativos del sector, la tarifa resultante de dicho ejercicio no es viable para su implementación, toda vez que alcanza niveles significativamente elevados que podrían comprometer la sostenibilidad del servicio en el contexto socioeconómico actual de la ciudad.

La adopción de una tarifa excesivamente alta generaría efectos adversos, entre ellos la disminución de la demanda del servicio, el desplazamiento de los usuarios hacia medios de transporte no formales y la consecuente afectación al acceso equitativo y seguro de la ciudadanía al servicio de transporte público, así como al equilibrio del sistema de movilidad urbana.

En este sentido, y atendiendo al principio de razonabilidad tarifaria y al equilibrio entre la capacidad de pago de los usuarios y la sostenibilidad económica de los prestadores del servicio, se recomienda acoger la tarifa sugerida a partir de los resultados de la encuesta aplicada, la cual propone un ajuste del **7,5 %** sobre la tarifa mínima, el valor del banderazo y el costo de la unidad. Esta alternativa se considera técnicamente más viable, socialmente aceptable y coherente con la realidad económica local, permitiendo mantener la prestación del servicio en condiciones de accesibilidad, legalidad y sostenibilidad.

Elaborado Por:

Firma Válida únicamente  
para estudio técnico  
Transporte individual- 22-dic 2025

**JOSÉ MIGUEL CERVANTES GALLEGO**  
Profesional Universitario G02

Fecha: 22/12/2025    Página 34 de 34

