



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

**DECRETO No. 237**  
( 23 ENE 2026 )

**"POR MEDIO DEL CUAL SE FIJAN LAS TARIFAS PARA EL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR COLECTIVO DISTRITAL DE PASAJEROS, EN EL DISTRITO DE SANTA MARTA PARA EL AÑO 2026."**

**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 la Constitución Política de Colombia en su art. 315 establece "Son atribuciones del alcalde: 1. Cumplir y hacer cumplir la Constitución, la ley, los decretos del gobierno, las ordenanzas y los acuerdos del Concejo. 2. Conservar el orden público en el municipio, de conformidad con la ley y las instrucciones y órdenes que reciba el Presidente de la República y del respectivo gobernador. El alcalde es la principal autoridad de policía del municipio. La Policía Nacional cumplirá con prontitud y diligencia las ordenes que le imparta el alcalde por conducto del respectivo comandante. 3. Dirigir la acción administrativa del municipio; asegurar el cumplimiento de las funciones y la prestación de los servicios a su cargo; representarlo judicial y extrajudicialmente; nombrar y remover a los funcionarios bajo su dependencia y a los gerentes o directores de los establecimientos públicos y las empresas industriales o comerciales de carácter local, de acuerdo con las disposiciones pertinentes. (...)"

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 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 del 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 el artículo 3 ibidem, consagra que el transporte es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios, sujeto a una contraprestación económica. //

 **SANTAMARTADTCH**

Calle 14 No. 2 - 45, Palacio Municipal

alcalde@ santamarta.gov.co

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

www.santamartadtc.gov.co

Nit: 891.780.009-4



ALCALDÍA DE SANTA MARTA  
Distrito Turístico, Cultural e Histórico

DECRETO No. 237

( 23 ENE 2026 )

**"POR MEDIO DEL CUAL SE FIJAN LAS TARIFAS PARA EL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR COLECTIVO DISTRITAL DE PASAJEROS, EN EL DISTRITO DE SANTA MARTA PARA EL AÑO 2026."**

Que la Ley 336 de 1996 — Estatuto General del Transporte — en su artículo 4° dispone: "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 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 Colectivo Distrital de Pasajeros.

Que la prestación del servicio público de transporte colectivo de pasajeros en la jurisdicción metropolitana, distrital y/o municipal ostenta el carácter de regulado, de conformidad con lo establecido en el artículo 9 del Decreto 170 de 2001, compilado en el Decreto 1079 de 2015.

Que el Decreto 1079 de 2015 "Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte" consagró en su artículo 2.2.1.1.2.1 que, son autoridades de transporte competentes en la Jurisdicción Municipal, los alcaldes municipales o en los que estos deleguen tal atribución.

Que en su artículo 2.2.1.1.12.1 el decreto en mención dispuso que de conformidad con el artículo 5 de la Ley 105 de 1993, el único factor que se podrá tener en cuenta las autoridades competentes del orden municipal para la fijación de las tarifas del transporte es el costo del transporte urbano, incluyendo el costo de recuperación de capital.

Que el referido Decreto dispuso en el artículo 2.2.1.1.12.2 que los incrementos de la tarifa para el transporte urbano y metropolitano deberán realizarse de manera escalonada y separada de las fechas de ajuste en el precio de los combustibles. El primero de los ajustes a las tarifas no podrá superar el 10% y el incremento total se realizará por lo menos en tres instalamentos.

Que la Ley 336 de 1996, por la cual se adopta el Estatuto Nacional de Transporte, en su artículo 29 establece que le corresponde al gobierno nacional, a través del Ministerio de Transporte, fijar los criterios generales para el cálculo de la tarifa del Servicio de Transporte.

Que el artículo 30 de la misma ley determina: *"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..."*

SANTAMARTADTCH

Calle 14 No. 2 - 45, Palacio Municipal  
alcald@e-santamarta.gov.co

Conmutador: (505) 4209600 - Línea gratuita nacional: 08000955532

www.santamarta.gov.co

Nit. 891.780.009-4

21



ALCALDÍA DE SANTA MARTA  
Distrito Turístico, Cultural e Histórico

DECRETO No. 237  
( 23 ENF 2026)

**"POR MEDIO DEL CUAL SE FIJAN LAS TARIFAS PARA EL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR COLECTIVO DISTRITAL DE PASAJEROS, EN EL DISTRITO DE SANTA MARTA PARA EL AÑO 2026."**

Que el Ministerio de Transporte, mediante Decreto Nacional 2660 de 1998, estableció los criterios para la fijación de las tarifas de servicio público municipal, distrital y/o metropolitano de pasajeros y/o mixto, reglamentando la metodología para la elaboración de dichos estudios mediante la Resolución No. 004350 de 1998.

Que el artículo 2° de la norma ibidem, señala que "los incrementos de las tarifas deben corresponder a estudios técnicos elaborados para cada clase de vehículo y nivel de servicio, a través de una estructura de costos de transporte que incluya los costos variables, costos fijos y costos de capital."

Que la resolución 004350 de 1998, en su artículo primero contempla:


*"ARTÍCULO PRIMERO: en concordancia con lo establecido en el Decreto Ley 80 de 1987 y el Decreto 2660 de 1998, las autoridades municipales, distritales y las metropolitanas competentes, elaborarán los estudios de costos del transporte público dentro de su jurisdicción, los cuales servirán de base para fijar las tarifas que se cobrarán a los usuarios para cada clase de vehículo y en los diferentes niveles de servicio" (Subrayado agregado al texto original).*

Que en cumplimiento a la resolución 004350 de diciembre 31 de 1998 modificada parcialmente por la Resolución 00392 de 5 de marzo de 1999 que establece la metodología para la elaboración de los estudios de costos que servirán de base para fijar las tarifas del servicio de transporte público colectivo de pasajeros, Distrital y/o Metropolitano, la Secretaría de Movilidad Multimodal y Sostenible de Santa Marta elaboró el estudio de costos variables, fijos y de capital.

Que la Resolución antes citada, en su artículo 4 establece,

*"ARTICULO 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".*

Que de conformidad con el estudio realizado, el día 23 de diciembre de 2025, para la fijación de las tarifas de transporte público colectivo que regirán para el año 2026, el cual hace parte integral del presente decreto, concluyó que la tarifa técnica del año en curso se encuentra entre tres mil quinientos veintiuno pesos con ochenta centavo y tres mil seiscientos un pesos con cincuenta y ocho centavos por pasajero rango de \$3521,80 - \$3601,58, lo que arroja una diferencia entre la tarifa técnica máxima y la tarifa usuario actual de novecientos un pesos con cincuenta y ocho centavos por pasajero (\$901.58 M/L).

 SANTAMARTADTCH

Calle 14 No. 2 - 45 - Palacio Municipal  
alcalde@ santamarta.gov.co

Computador: (605) 4209500 - Línea gratuita nacional: 018000955532

www.santamarta.gov.co

Nit. 891.780.009-4



ALCALDÍA DE SANTA MARTA  
Distrito Turístico, Cultural e Histórico

DECRETO No. 237  
23 ENE 2026

**“POR MEDIO DEL CUAL SE FIJAN LAS TARIFAS PARA EL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR COLECTIVO DISTRITAL DE PASAJEROS, EN EL DISTRITO DE SANTA MARTA PARA EL AÑO 2026.”**

Que de conformidad a lo descrito en el artículo 2.2.1.1.12.2 del Decreto 1079 de 2015 y lo reglamentado en la Resolución No. 004350 de diciembre 31 de 1998, es procedente el incremento de tarifa de manera escalonada, reajustando las tarifas establecidas para el Servicio Público Colectivo de Pasajeros en doscientos cincuenta pesos (\$250 M/L) sobre la tarifa actual, para aquellos vehículos que presten el servicio sin aire acondicionado, y trescientos cincuenta pesos (\$350 M/L) sobre la tarifa actual, para aquellos vehículos que presten servicio con aire acondicionado.

Que en mérito de lo expuesto,

**DECRETA:**

**Artículo Primero.** Fijar en la jurisdicción del Distrito de Santa Marta, por la utilización del sistema de transporte público colectivo la siguiente tarifa:

Clase de Vehículo	Tarifa Usuario
Busetones, Buses, Busetas y Microbuses sin aire acondicionado	\$ 2.950 M/L
Busetones, Buses, Busetas y Microbuses con aire acondicionado	\$ 3.050 M/L

**Parágrafo.** La tarifa antes mencionada, entrará a regir a partir del 02 de enero del 2026.

**Artículo Segundo.** Para el cobro de las tarifas autorizadas al usuario, es requisito indispensable que los vehículos que prestan el servicio de transporte público colectivo porten la calcomanía correspondiente a los nuevos valores en la parte delantera derecha del vidrio panorámico (externo), en el vidrio de la primera ventana lateral derecha (externo) y en vidrio de la primera ventana lateral izquierda (interno).

**Parágrafo.** El aviso de tarifas tendrá las siguientes características: tamaño: 20 cm de alto por 30 cm de ancho forma octogonal de fondo azul celeste y caracteres blancos, con el escudo de la ciudad de Santa Marta, en tamaño de 5 cm de alto por 5 cm de ancho en la cara inferior izquierda del aviso.

**Artículo Tercero.** La Secretaría de Movilidad Multimodal y Sostenible de Santa Marta será la encargada de dar estricto cumplimiento a lo previsto en el presente Decreto, para lo cual efectuará los operativos necesarios para tal fin. De igual forma será la encargada de dar inicio a las investigaciones y aplicará las sanciones legales correspondientes.

**Artículo Cuarto.** 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, Ley 105 de 1993 y Ley 336 de 1996 en todo caso la Secretaría de Movilidad efectuara los operativos a través del grupo de regulación y control de la

9000 SANTAMARTADICR

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

Commutador: (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. 237**  
( 23 ENE 2026 )

**“POR MEDIO DEL CUAL SE FIJAN LAS TARIFAS PARA EL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR COLECTIVO DISTRITAL DE PASAJEROS, EN EL DISTRITO DE SANTA MARTA PARA EL AÑOR 2026.”**

Secretaría y de la Seccional de Tránsito y transporte de la Policía Metropolitana de Santa Marta.

**Artículo Quinto.** Remítase copia del presente acto administrativo y del estudio de costos al Ministerio de Transporte y a la comisión de seguimiento del pacto social conforme se dispone en el artículo 2.2.1.1.12.3 del Decreto 1079 de 2015.

**Parágrafo.** Comuníquese el presente Decreto a los representantes legales de los diferentes actores del Transporte Público Colectivo que operan en el Distrito de Santa Marta.

**Artículo Sexto.** Hacen parte integral del presente Decreto el Estudio de Cálculo de la tarifa Técnica del Transporte Público Colectivo.

**Artículo Séptimo.** 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.


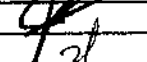
**Artículo Octavo.** El presente Decreto rige a partir de su fecha de publicación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.


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

**PUBLÍQUESE, COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE.**

  
**CARLOS ALBERTO PINEDO GUELLO**  
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  
Commutador: (605) 4208600 - Línea gratuita nacional: 012000955632  
www.santamarta.gov.co  
Nit: 891.780.009-4



# Estudio de Actualización de Tarifas del Servicio de Transporte Público colectivo urbano del D.T.C.H de Santa Marta para vigencia 2026.

Secretaría de Movilidad Multimodal y Sostenible de Santa  
Marta





## 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.....	10
8.1. Modelo de negocio .....	10
8.2. Parque automotor .....	11
8.3. Rutas existentes en la actualidad.....	14
9. Criterios para tener en cuenta para actualización de tarifas .....	15
9.1. Precio del pasaje TPC para ciudades capitales .....	16
9.2. Precio del pasaje en TPC para ciudades intermedias con sistemas de transporte en implementación parcial .....	17
9.3. Comparativo por tipo de ciudad .....	19
9.4. Variación en precios de combustible .....	20
9.4.1. Costos Operativos en el Transporte Terrestre de Pasajeros.....	20
9.4.2. Factores Externos que Afectan los Precios de los Combustibles .....	21
9.4.3. Resumen de los Cambios en los Precios de la Gasolina y el ACPM en Colombia (año 2025).....	21
9.5. Factores nacionales y locales que afectan la tarifa de TPCU .....	24
9.6. Consideración del Índice de precios al consumidor .....	24
10. Análisis de costos del transporte .....	25
10.1. Costos variables .....	28
10.1.1. Combustible .....	28
10.1.2. Lubricantes.....	29
10.1.4. Mantenimiento.....	34
10.1.5. Salarios y prestaciones .....	35





10.1.6.	Servicios de estación.....	36
10.2.	Costos fijos .....	37
10.2.1.	Garaje.....	37
10.2.2.	Gastos de administración y rodamiento .....	37
10.2.3.	Impuestos.....	38
10.2.4.	Seguros .....	38
10.3.	Costos de capital .....	39
10.3.1.	Recuperación de capital .....	39
10.3.2.	Rentabilidad .....	40
10.3.3.	Recuperación de capital.....	40
11.	Determinación de la Tarifa técnica.....	41
12.	Conclusiones .....	45

### Índice de Tablas

Tabla 1: Vehículos de Transporte por tipología que conforman el parque automotor .....	12
Tabla 2: Edad de equipos automotores .....	13
Tabla 3: Rutas autorizadas transporte colectivo de pasajeros-TPC .....	14
Tabla 4: Histórico de precio del pasaje en TPC para ciudades capitales .....	16
Tabla 5: Histórico de precio del pasaje en TPC para ciudades intermedias .....	17
Tabla 6: Comparativo de precio promedio TPC por tipo de ciudad .....	19
Tabla 7: precio del ACPM mercado local .....	22
Tabla 8: Resumen de precios máximos de venta de combustibles a Dic 2025 para Santa Marta.....	23
Tabla 9: Variación en precios de combustible en el año 2025 .....	23
Tabla 10: Estructura de costos de transporte .....	25
Tabla 11: Estadísticas de aforos en rutas .....	26
Tabla 12: Resumen de kilómetros recorridos por ruta .....	27
Tabla 13: cantidad de usuarios del servicio proyectado .....	28
Tabla 14: datos de Kpg estimado del parque automotor .....	28
Tabla 15: Estimados de pasajeros al mes por trayectos de ruta .....	29
Tabla 16: Costos de combustible por mes/pasajero y tipo de vehículo .....	29
Tabla 17: Costo de aceite de motor por trayecto y tipo de vehículo .....	30
Tabla 18: Costo de lubricante diferencial.....	31
Tabla 19: Costo de lubricante transmisión por trayecto y tipo de vehículo .....	31
Tabla 20: Costo de aceite hidráulico.....	31

Fecha: 23/12/2025    Página 3 de 46





Tabla 21: Costo de grasa por trayecto y tipo de vehículo .....	32
Tabla 22: Costo de refrigerante por trayecto y tipo de vehículo .....	32
Tabla 23: Costo de líquido de frenos por trayecto y tipo de vehículo .....	32
Tabla 24: Costo de llantas por trayecto y tipo de vehículo .....	33
Tabla 25: Costos de alineación y Balanceo .....	33
Tabla 26: Costo por rotación de llantas .....	33
Tabla 27: Costo de mnto partes eléctricas por trayecto y tipo de vehículo .....	34
Tabla 28: Costo de mnto partes mecánicas por trayecto y tipo de vehículo .....	34
Tabla 29: Costo de mnto a motor por trayecto y tipo de vehículo .....	35
Tabla 30: Costo de mnto a transmisión por trayecto y tipo de vehículo .....	35
Tabla 31: Costo de latonería y pintura por trayecto y tipo de vehículo .....	35
Tabla 32: costo por salarios y prestaciones por trayecto y tipo de vehículo .....	36
Tabla 33: costo por servicios de estación por trayecto y tipo de vehículo .....	37
Tabla 34: Gasto por garage, estacionamiento .....	37
Tabla 35: Gastos de administración .....	38
Tabla 36: Impuestos por trayecto y tipo de vehículo .....	38
Tabla 37: costo de seguros por trayecto y tipo de vehículo .....	39
Tabla 38: Costo de uso de capital .....	41
Tabla 39: Resumen de costos para cálculo de tarifa técnica, información de empresas CONSORCIO ZIRUMA .....	41
Tabla 40: tarifa técnica caso específico Transportes Bastidas SCA .....	42

### Índice de Ilustraciones

Ilustración 1: Determinación del total del parque automotor .....	11
Ilustración 2: vehiculos tipo que conforman el parque automotor .....	12

### Índice de Gráficos

Gráfico 1: participación por tipo de vehículo .....	12
Gráfico 2: Participación por edad del parque automotor .....	13
Gráfico 3: Edades y tipo de equipos automotores .....	14
Gráfico 4: Ultimo incremento para ciudades capitales en \$COP .....	16
Gráfico 5: Ultimo incremento en porcentaje para ciudades capitales Ultimo .....	17
Gráfico 6: ultimo incremento en porcentaje para ciudades intermedias .....	18
Gráfico 7: Ultimo incremento del precio TPC en COP\$ para ciudades intermedias .....	19
Gráfico 8: Comparativo precio promedio de pasaje TPC por tipo de ciudad .....	20
Gráfico 9: Comportamiento precios combustible año 2025 \$/galón .....	23





## 1. Introducción

La Alcaldía Distrital de Santa Marta, a través de la Secretaría de Movilidad Multimodal y sostenible, en cumplimiento de su misión institucional y reconociendo la importancia del transporte público en el desarrollo de la ciudad, ha iniciado el presente estudio técnico con el objetivo de actualizar las tarifas del servicio de transporte público urbano. 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 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 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, Decreto Nacional 2660 de 1998, que establece los criterios para la fijación de las tarifas de servicio público municipal, distrital y/o metropolitano de pasajeros y/o mixto, que reglamenta la metodología para la elaboración de estos estudios mediante la Resolución No. 004350 de 1998 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 será la propuesta de tarifas actualizadas que, en su implementación, contribuirán 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

El presente informe presenta los datos relevantes del estudio técnico elaborado por la secretaria de Movilidad Multimodal y Sostenible de Santa Marta con el objetivo de estimar la tarifa técnica como base para actualizar las tarifas de cobro a los usuarios del servicio público de transporte público urbano.

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

**Cobertura del Servicio:** El estudio se enfoca únicamente en el servicio de transporte público de pasajeros en la ciudad de Santa Marta.

**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 en diferentes rutas, 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 público de transporte terrestre automotor colectivo urbano 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 colectivo urbano, para la ciudad de Santa Marta.





Aplicar la metodología definida por la normatividad vigente y realizar los cálculos necesarios para determinar los costos del transporte de pasajeros colectivo urbano.

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

#### **4. Justificación**

El servicio de transporte público urbano 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.

La última actualización de tarifas para el transporte público colectivo, se realizó el 29 de diciembre del 2023, mediante el decreto 658 de 2023 de alcaldía distrital, por tanto, se hace necesario el presente estudio técnico, dado que, durante el año en curso, se han producido cambios significativos en el contexto económico nacional y local, especialmente en lo referente a los costos de insumos, combustible y otros gastos, que inciden directamente en los costos operativos del servicio de transporte público.

Adicionalmente, se justifica la realización del estudio 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 urbano en Santa Marta depende exclusivamente de los ingresos generados por el cobro de las tarifas a los usuarios, lo que convierte al valor del pasaje 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 normatividad vigente, busca asegurar que el transporte público de Santa Marta continúe siendo una opción eficiente y

Fecha: 23/12/2025    Página 7 de 46





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 urbano 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 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 la tarifa técnica, que servirá como base para fijar 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 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.

La Resolución No. 004350 de diciembre 31 de 1998 modificada parcialmente por la Resolución No. 00392 de 5 de marzo de 1999, es quien reglamenta la metodología para la elaboración de los estudios técnicos de costos que servirá de base para fijar la tarifa del servicio de transporte público colectivo de pasajeros, Distrital y/o Metropolitano.

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 a 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 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 de

Fecha: 23/12/2025    Página 9 de 46





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.

## 7. Marco conceptual

## 8. Marco contextual

### 8.1. Modelo de negocio

En Santa Marta, el modelo de afiliación de vehículos sigue siendo el predominante, en el cual las empresas no poseen directamente el parque automotor. En este esquema, los diversos actores del sector, como las empresas, propietarios, conductores y pasajeros, están conectados por relaciones económicas indirectas, pero estas conexiones cuentan con un vínculo que asegura el cumplimiento de los acuerdos y responsabilidades entre las partes involucradas.

El servicio de transporte público terrestre colectivo en Colombia comparte características comunes con otras modalidades de transporte, como el transporte mixto de pasajeros, el transporte de carga y el turismo, a lo largo del territorio nacional. Factores externos como los precios de los combustibles, insumos, salarios, impuestos y seguros impactan de manera similar a los operadores de transporte en todas las ciudades donde se brinda este servicio.

Los diferentes actores que participan de esta actividad económica se describen a continuación:

**Empresas:** son personas jurídicas, que tienen concesionada la prestación del servicio de transporte en unas rutas determinadas, 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 las rutas asignadas. La fuente de ingreso es la planilla de administración que paga cada vehículo afiliado. Las empresas asumen la seguridad social y parafiscal de los conductores, así como los seguros del parque automotor.

En la actualidad, en la ciudad de Santa Marta el servicio de transporte público urbano es prestado por las siguientes empresas:

RODAMAR S.A.S.	8 rutas.
RODATURS S.A.	5 rutas.
COOTRANSMAG LTDA.	9 rutas.
TRANSPORTE BASTIDAS S.C.A.	5 rutas.





**Propietarios:** son personas dueñas de un vehículo de servicio público (microbús o buseta) 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 según las rutas y frecuencias asignadas. Diariamente entregan a los propietarios un valor fijo sobre el producido diario y toman un porcentaje de ese producido como su ingreso. De las empresas reciben el pago de seguridad social.

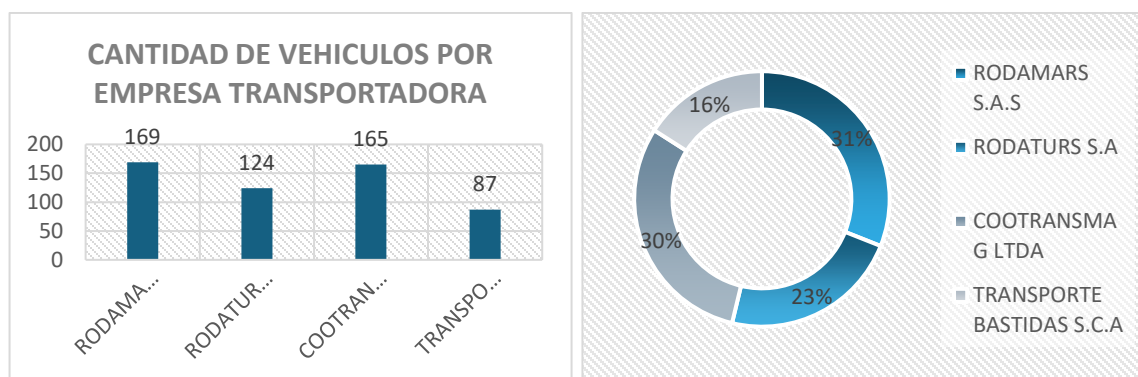
**Pasajeros y/o usuarios del servicio:** son los ciudadanos (residentes y visitantes) que utilizan el servicio de transporte y pagan como contraprestación un valor fijo determinado por el gobierno (tarifa). Por lo general, no conocen los deberes y derechos del usuario de transporte público.

**Vehículos:** Un vehículo de transporte público urbano en el Distrito de Santa Marta es aquel destinado a la prestación del servicio público de transporte terrestre, utilizado para el traslado de pasajeros, estos vehículos son microbuses de hasta 19 pasajeros, busetas y bus con una capacidad de entre 20 y 52 pasajeros. Están diseñados para operar en rutas dentro del perímetro urbano, un 15% de estos está equipado con ascensor Y/o equipo en la parte trasera para transportar personas con movilidad reducida.

## 8.2. Parque automotor

El total del parque automotor está conformado por los siguientes vehículos:

Ilustración 1: Determinación del total del parque automotor



Fuente: Elaboración propia, basada en registros de empresas de TPCU.








A fecha de 16 de diciembre 2025, el parque automotor vinculado a las empresas de transporte vigente se compone de 545 vehículos. De los 545 se observan 106 microbús con capacidad de hasta 19 pasajeros, entre buses y busetas se encuentra el vehículo tipo más representativo con características similares que es de 323 entre buses y busetas (116 buses y 323 busetas), diariamente en los planes de rodamiento se programan 442 vehículos para prestar el servicio de transporte público colectivo en la ciudad de Santa Marta, estos vehículos cumplen un plan de rodamiento diario definido, por lo cual el presente estudio se basa en el vehículo tipo representativo busetas y buses.

106 microbuses (10 a 19 pasajeros),

323 son busetas de 20 a 30 pasajeros,

111 son buses de más de 30 pasajeros

Ilustración 2:vehiculos tipo que conforman el parque automotor

<b>Microbús</b>	
6m-7m	
10-19 pasajeros	
<b>Buseta</b>	
7m-10 m	
20-30 pasajeros	
<b>Bus</b>	
mas de 10m	
mas de 30 pasajeros	

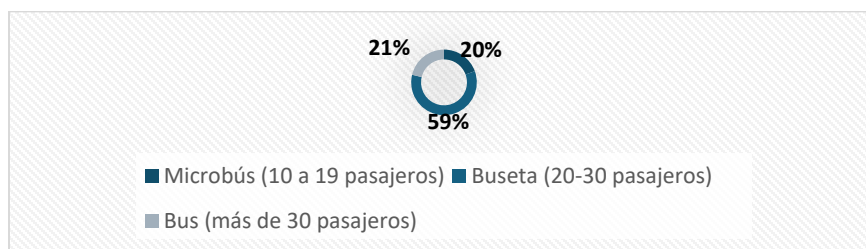
Fuente: Elaboración propia, basado en ley 769 de 2002 Artículo 2.

Tabla 1: Vehículos de Transporte por tipología que conforman el parque automotor

Tipo de vehículo	Cantidad actual	Participación en %
Microbús (10 a 19 pasajeros)	106	19%
Buseta (20-30 pasajeros)	323	59%
Bus (más de 30 pasajeros)	116	21%

Fuente: Elaboración propia basado en datos de empresas del sector

Gráfico 1: participación por tipo de vehículo



Fuente: Elaboración propia basado en datos de empresas del sector

Fecha: 23/12/2025 Página 12 de 46





De acuerdo con el análisis realizado la mayor participación del parque automotor la constituyen los vehículos tipo buses con más 30 pasajeros es de 21% y busetas con capacidades de entre 20 y hasta de 30 pasajeros con un 59% de participación, los microbuses con capacidad de entre 10 a 19 pasajeros tienen una participación del 19%.

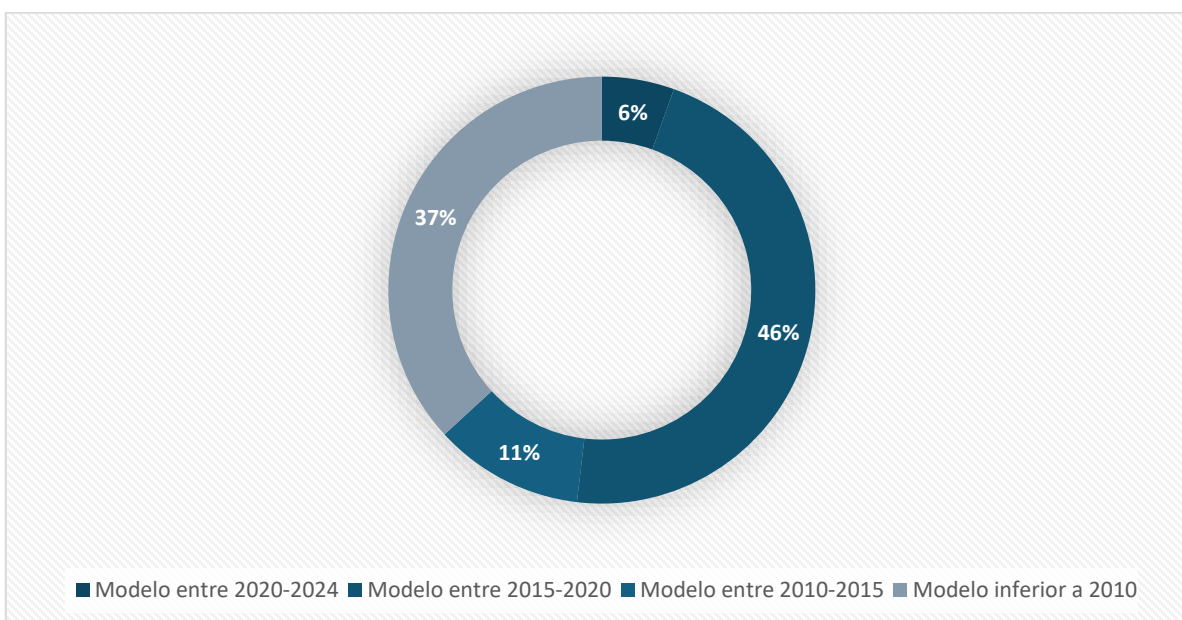
Con el objetivo de caracterizar el parque automotor objeto de este estudio, también se analiza la variable edad de los equipos automotor y del parque automotor que se analiza mediante el modelo de estos como se muestra en la Tabla 2.

Tabla 2: Edad de equipos automotores

Tipo Vehículo	Modelo entre 2020-2024	Modelo entre 2015-2019	Modelo entre 2010-2015	Modelo inferior a 2010
Microbús (10 a 19 pasajeros)	0	118	33	86
Buseta (20-30 pasajeros)	10	116	29	92
Bus (más de 30 pasajeros)	21	26	6	8
Total	31	260	68	186

Fuente: Elaboración propia basado en datos de empresas del sector

Gráfico 2: Participación por edad del parque automotor

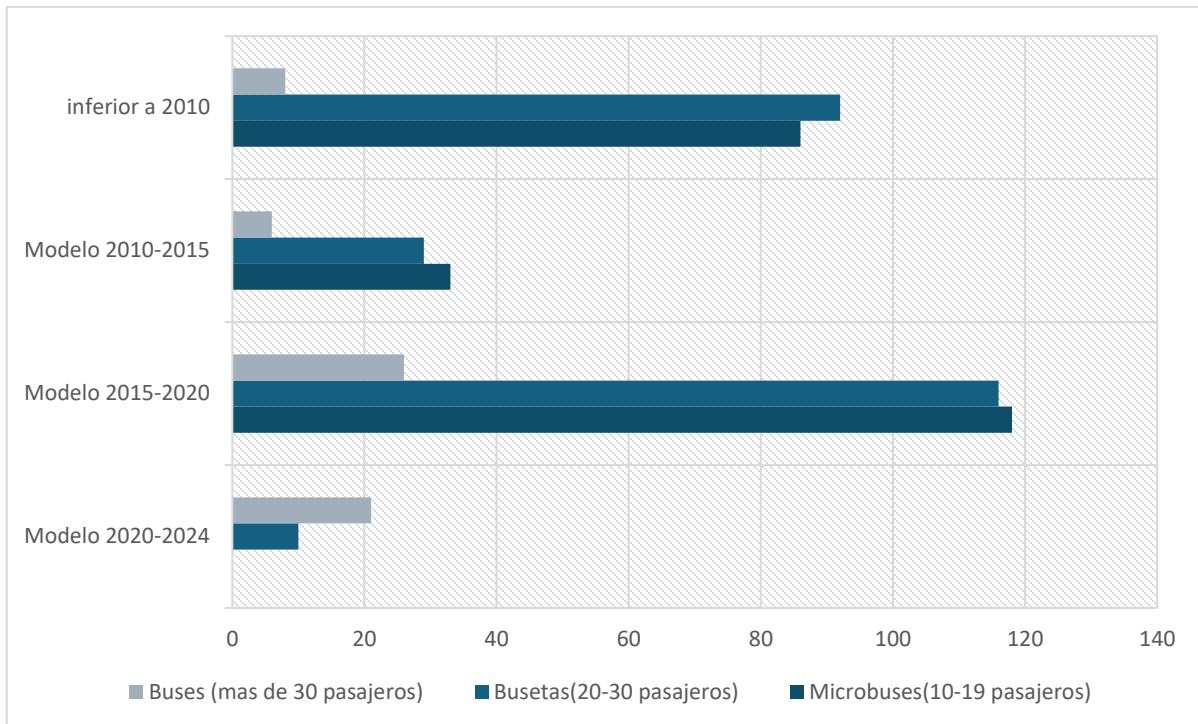


Fuente: Elaboración propia basado en datos de empresas del sector





Gráfico 3: Edades y tipo de equipos automotores



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

Al analizar los datos anteriores, es posible inferir que en promedio los equipos automotores que conforman el parque automotor tienen un modelo promedio del año 2012 al 2015, lo que nos indica una edad promedio de 14 años para el parque automotor analizado. Estos vehículos operan mediante combustible ACPM.

### 8.3. Rutas existentes en la actualidad

En el distrito de Santa Marta, el servicio de transporte terrestre automotor colectivo opera de la siguiente manera:

Tabla 3: Rutas autorizadas transporte colectivo de pasajeros-TPC

NO. ORDEN	NOMBRE DE LA RUTA	LONGITUD/KM	EMPRESA
01	RUTA 1 RODADERO GAIRA	43,45	CONSORCIO ZIRUMA
02	RUTA 2: BONDA-GAIRA	53,9	TRANSPORTES BASTIDAS
03	RUTA 3 BONDA AEROPUERTO	63,34	CONSORCIO ZIRUMA
04	RUTA 4 TAGANGA	37,16	CONSORCIO ZIRUMA
05	RUTA 5: ALMENDROS-CRUZ ROJA	34,8	TRANSPORTES BASTIDAS
06	RUTA 6 MINUTO - BASTIDAS	35,37	CONSORCIO ZIRUMA

Fecha: 23/12/2025 Página 14 de 46





07	RUTA 7 GAIRA - CIUDAD EQUIDAD	50,64	CONSORCIO ZIRUMA
08	RUTA 8 RODADERO - CALLE 2	32,19	CONSORCIO ZIRUMA
09	RUTA 9 PANTANO	46,82	CONSORCIO ZIRUMA
10	RUTA 10 11 NOVIEMBRE - LA 39	28,41	CONSORCIO ZIRUMA
11	RUTA 11 RODADERO - LA PAZ - LA U	55,46	CONSORCIO ZIRUMA
12	RUTA 12 LIBANO - RODADERO - DON JACA	67,12	CONSORCIO ZIRUMA
14	RUTA 14 TIMAYUI - RODADERO - DON JACA	63,77	CONSORCIO ZIRUMA
15	RUTA 15 TIMAYUI - LA 30 - AEROPUERTO	63,12	CONSORCIO ZIRUMA
16	RUTA 16: CRISTO REY-CIUDAD EQUIDAD	56,4	TRANSPORTES BASTIDAS
17	RUTA 17 CRISTO REY - ALTOS DE BAHIACONCHA	46,54	CONSORCIO ZIRUMA
18	RUTA 18 AV. DEL RIO - DIRECTO BASTIDAS	34,47	CONSORCIO ZIRUMA
19	RUTA 19 TRONCAL - ALMENDRO	40,85	CONSORCIO ZIRUMA
20	RUTA 20 CURINCA - AV. RIO - CIUDAD EQUIDAD	45,62	CONSORCIO ZIRUMA
21	RUTA 21 ALMENDROS - CALLE 6	43,95	CONSORCIO ZIRUMA
22	RUTA 22: SAN JORGE -CIUDAD EQUIDAD	41,8	TRANSPORTES BASTIDAS
23	RUTA 23 MINUTO - ALMENDRO	36,38	CONSORCIO ZIRUMA
24	RUTA 24 CARRERA 24 - BONDA	31,74	CONSORCIO ZIRUMA
25	RUTA 25 TRONCAL - BASTIDAS	34,89	CONSORCIO ZIRUMA
	PROMEDIO	45,34	

Fuente: Elaboración propia basado en datos de empresas del sector

**Perímetro urbano:** Se presta el servicio de transporte colectivo en todo el perímetro urbano de la ciudad de Santa Marta.

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

El servicio de transporte público urbano colectivo en nuestro país presenta características similares en su desarrollo en Colombia. Donde es notorio que existen variables externas que pueden condicionar el desarrollo operativo de la actividad transportadora entre dichas variables tenemos el precio de los combustibles, insumos, salarios, impuestos, etc. Al tener el mismo comportamiento en todo el país, estas variables afectan en igual proporción a los operadores del transporte en cada una de las ciudades donde se presta el servicio.

En ese orden de ideas, resulta pertinente un análisis estadístico comparativo entre ciudades que tengan características similares, por lo cual se incluyen en el presente estudio, el análisis comparativo de costos con un rango de 3 años, para ciudades intermedias y ciudades amables.





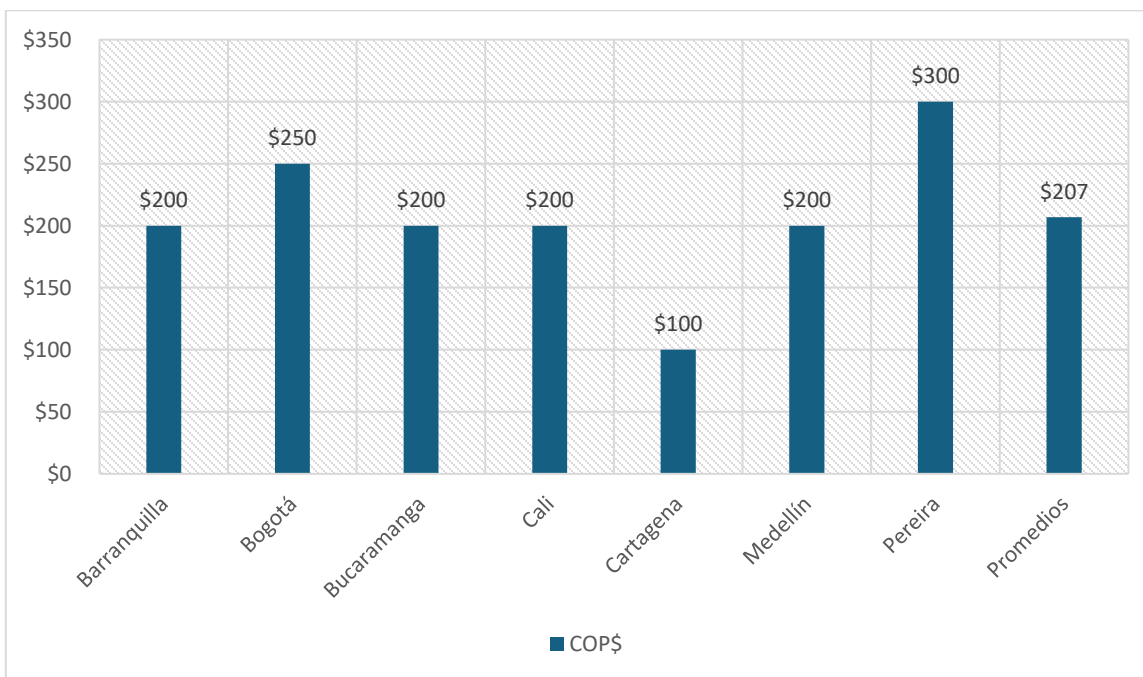
### 9.1. Precio del pasaje TPC para ciudades capitales

Tabla 4: Histórico de precio del pasaje en TPC para ciudades capitales

Ciudad	Tarifa 2022	Tarifa 2023	Tarifa 2024	Tarifa 2025	COP\$	%
Barranquilla	\$ 2.500	\$ 2.900	\$ 3.100	\$ 3.300	\$ 200	6,5%
Bogotá	\$ 2.500	\$ 2.750	\$ 2.950	\$ 3.200	\$ 250	8,5%
Bucaramanga	\$ 2.600	\$ 2.800	\$ 3.000	\$ 3.200	\$ 200	6,7%
Cali	\$ 2.200	\$ 2.700	\$ 3.000	\$ 3.200	\$ 200	6,7%
Cartagena	\$ 2.400	\$ 3.000	\$ 3.300	\$ 3.400	\$ 100	3,0%
Medellín	\$ 2.400	\$ 2.900	\$ 3.200	\$ 3.400	\$ 200	6,3%
Pereira	\$ 2.500	\$ 2.650	\$ 2.950	\$ 3.250	\$ 300	10,2%
Promedios	<b>\$ 2.200</b>	<b>\$ 2.814</b>	<b>\$ 3.071</b>	<b>\$ 3.279</b>	<b>\$ 207</b>	<b>6,8%</b>

Fuente: Elaboración propia, basado en páginas web de alcaldías y encuestas telefónicas a secretarías de movilidad de ciudades.

Gráfico 4: Último incremento para ciudades capitales en \$COP

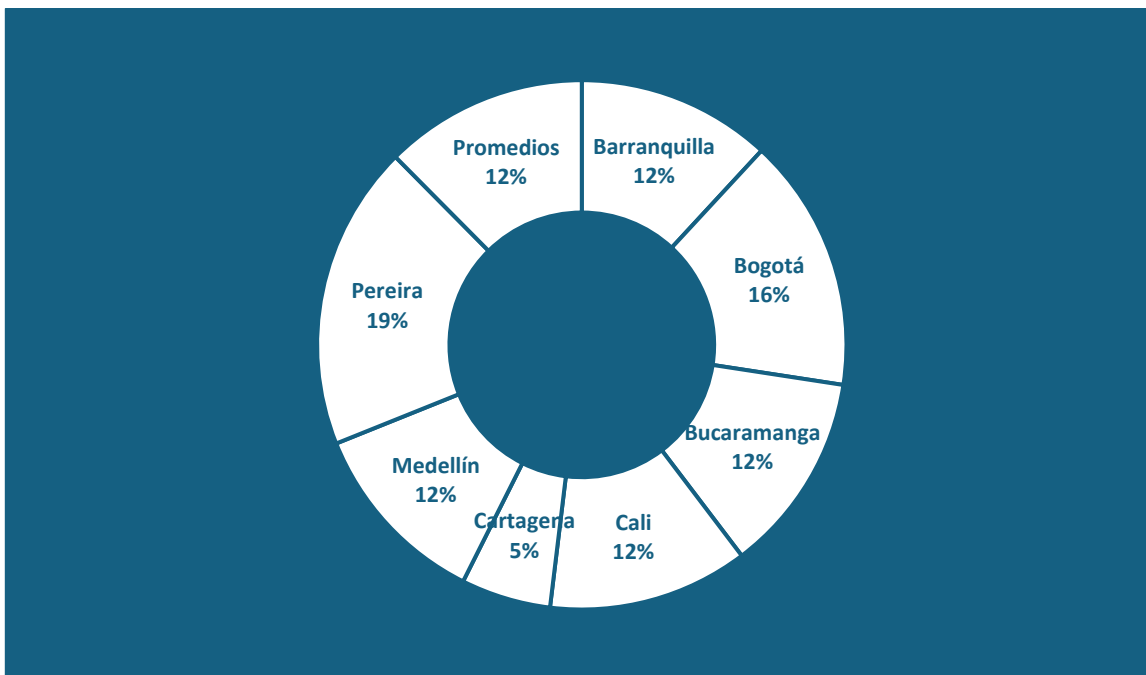


Fuente: Elaboración propia





Gráfico 5: Último incremento en porcentaje para ciudades capitales Último



Fuente: Elaboración propia

Al analizar los datos presentados en la Tabla 4 y las representaciones de estos en los gráficos 4 y 5, se puede inferir que, para las ciudades capitales, en promedio entre el 2024 y 2025 el aumento del precio del pasaje fue de COP\$207, es decir, en promedio un 6,8%, mientras que, entre el 2023 y 2024 la variación promedio fue COP\$257 lo que corresponde a un 9% en promedio para las ciudades capitales de Colombia. Adicionalmente, si se tiene en cuenta solo el aumento del último año se puede observar que este fue de COP\$200 para los casos de Barranquilla, Bogotá y Bucaramanga, mientras que, en el resto de las ciudades analizadas, la última variación analizada fue variable.

#### 9.2. Precio del pasaje en TPC para ciudades intermedias con sistemas de transporte en implementación parcial

Tabla 5: Histórico de precio del pasaje en TPC para ciudades intermedias

Ciudad	Tarifa 2022	Tarifa 2023	Tarifa 2024	Tarifa 2025	Último Incremento	
					\$	%
Armenia	\$ 2.200	\$ 2.400	\$ 2.700	\$ 2.900	\$ 200	7,41%
Buenaventura	\$ 1.800	\$ 2.700	\$ 3.000	\$ 3.200	\$ 200	6,67%

Fecha: 23/12/2025 Página 17 de 46

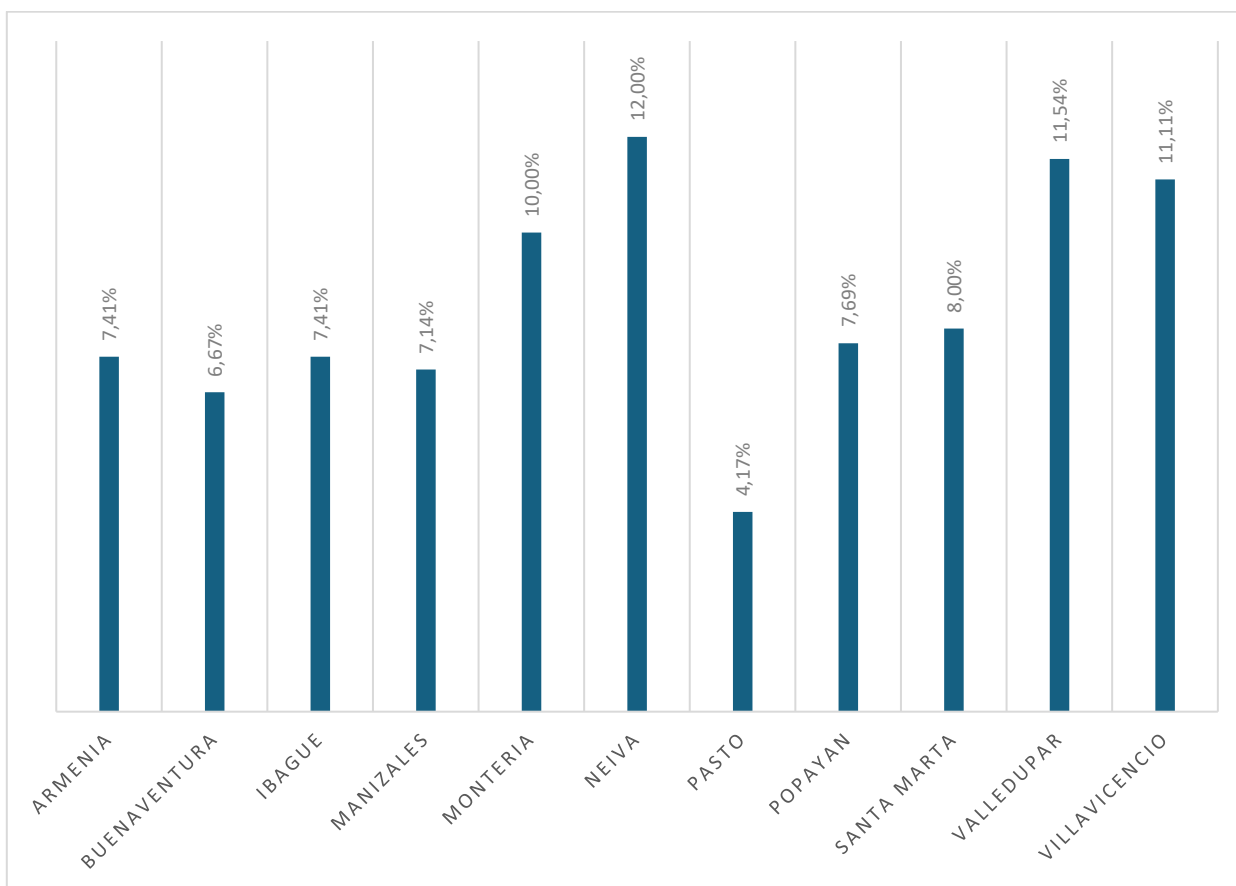




Ibague	\$ 2.200	\$ 2.500	\$ 2.700	\$ 2.900	\$ 200	7,41%
Manizales	\$ 2.300	\$ 2.700	\$ 2.800	\$ 3.000	\$ 200	7,14%
Monteria	\$ 2.600	\$ 2.800	\$ 3.000	\$ 3.300	\$ 300	10,00%
Neiva	\$ 2.000	\$ 2.300	\$ 2.500	\$ 2.800	\$ 300	12,00%
Pasto	\$ 2.000	\$ 2.200	\$ 2.400	\$ 2.500	\$ 100	4,17%
Popayan	\$ 2.000	\$ 2.200	\$ 2.600	\$ 2.800	\$ 200	7,69%
Santa Marta	\$ 2.000	\$ 2.300	\$ 2.500	\$ 2.700	\$ 200	8,00%
Valledupar	\$ 1.900	\$ 2.400	\$ 2.600	\$ 2.900	\$ 300	11,54%
Villavicencio	\$ 2.200	\$ 2.400	\$ 2.700	\$ 3.000	\$ 300	11,11%
<b>promedios</b>	<b>\$ 2.109</b>	<b>\$ 2.445</b>	<b>\$ 2.682</b>	<b>\$ 2.909</b>	<b>\$ 227</b>	<b>8,47%</b>

Fuente: Elaboración propia, basado en páginas web de alcaldías y encuestas telefónicas a secretarías de movilidad de ciudades.

Gráfico 6: último incremento en porcentaje para ciudades intermedias

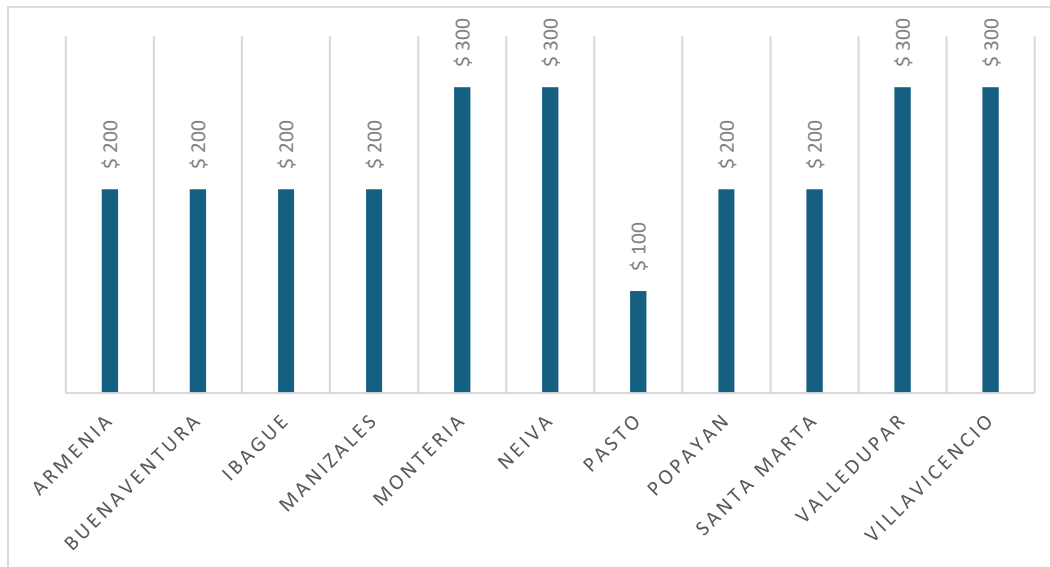


Fuente: Elaboración propia, basado en páginas web de alcaldías y encuestas telefónicas a secretarías de movilidad de ciudades.





Gráfico 7: Último incremento del precio TPC en COP\$ para ciudades intermedias



Fuente: Elaboración propia, basado en páginas web de alcaldías y encuestas telefónicas a secretarías de movilidad de ciudades.

Luego de analizar los datos presentados en la Tabla 4 y 5 y las representaciones de estos en los gráficos 6 y 7, se puede inferir que, para las ciudades intermedias, en promedio entre el 2024 y 2025 el aumento del precio del pasaje fue de COP\$227, es decir, en promedio un 8,47%. Adicionalmente, si se tiene en cuenta el aumento del último año se puede observar que este fue de hasta COP\$300 (Valledupar, Villavicencio, Montería, Neiva) en algunas ciudades intermedias para el resto de las ciudades analizadas, la última variación fue de COP\$200(Armenia, Buenaventura, Ibagué, Manizales, Popayán, Santa Marta) y \$100 para el caso de Pasto.

### 9.3. Comparativo por tipo de ciudad

Tabla 6: Comparativo de precio promedio TPC por tipo de ciudad

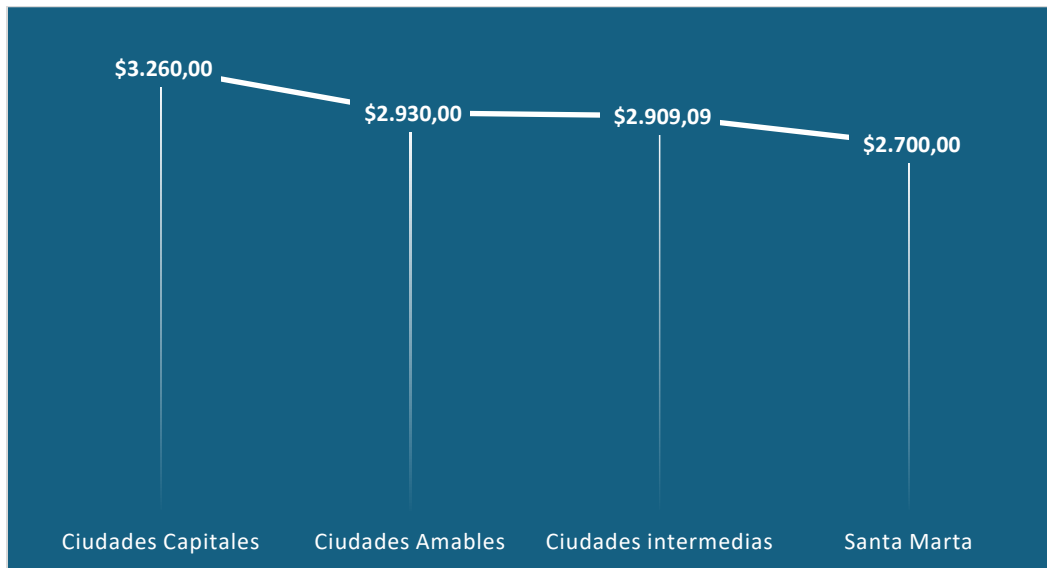
	Precio promedio	Observación
<b>Ciudades Capitales</b>	\$ 3.260,00	Bogotá, Barranquilla, Cali, Medellín, Bucaramanga
<b>Ciudades Amables</b>	\$ 2.930,00	Ibagué, Villavicencio, Montería, Neiva, Armenia, Manizales, Popayán, Buenaventura
<b>Ciudades intermedias</b>	\$ 2.909,09	Todas las ciudades intermedias

Fuente: Elaboración propia, basado en páginas web de alcaldías y encuestas telefónicas a secretarías de movilidad de ciudades





Gráfico 8: Comparativo precio promedio de pasaje TPC por tipo de ciudad



Fuente: Elaboración propia, basado en páginas web de alcaldías y encuestas telefónicas a secretarías de movilidad de ciudades.

Del grafico anterior, se puede inferir que el valor de pasaje del TPC en Santa Marta, actualmente se encuentra en un valor de COP\$2700 se ubica \$COP 209,09 por debajo del promedio en las ciudades intermedias y COP\$230 por debajo del precio promedio del pasaje en ciudades amables.

#### 9.4. Variación en precios de combustible

##### 9.4.1. Costos Operativos 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 autobuses de transporte público requieren grandes cantidades de combustible para operar a lo largo de sus rutas. Un aumento en el precio de estos combustibles implica un incremento en los costos de operación, lo que, en consecuencia, lleva a las empresas a considerar 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 a 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, tanto en el ámbito urbano como intermunicipal.

- Estrategias de mitigación: Las empresas de transporte intentan reducir los impactos mediante la optimización de rutas, 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.

#### 9.4.2. 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 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 la gasolina y el ACPM.
- 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.

#### 9.4.3. Resumen de los Cambios en los Precios de la Gasolina y el ACPM en Colombia (año 2025)

En Colombia, los precios de la gasolina y el ACPM han experimentado variaciones significativas en el año 2025. A continuación, se destacan los principales cambios y tendencias:

Septiembre del 2025: a corte de septiembre 2025, según cifras del UPME el precio del ACPM, se encontraba en un valor promedio de \$10.497 para la ciudad de Santa Marta.

Octubre 2025: para el mes de octubre 2025, el precio promedio del ACPM por galón registró un valor máximo de venta al público para la ciudad de Santa Marta de \$10.861.

Para el 20 de diciembre se informó por parte de la CREG, un aumento de \$100 para el galón de ACPM por parte del gobierno Nacional y en ese orden de ideas, se





estima que el precio del ACPM pueda llegar al orden de los \$10.961 para cierre del año.

Para conocer el valor actual del ACPM en Santa Marta, se validó el precio minorista local, haciendo un muestreo en las estaciones de servicios locales.

Tabla 7: precio del ACPM mercado local

<b>Precio por galón de ACPM-DIESEL</b>	<b>EDS</b>
\$ 10.650,00	PRIMAX BODEGAS DONADO
\$ 10.580,00	PRIMAX FRENTE A TRANSPORTE
\$ 10.620,00	TERPEL GLORIETA LA PIRAGUA
\$ 10.710,00	DISTRACOM GLORIETA LA PIRAGUA
\$ 10.930,00	PRIMAX TRONCAL DEL CARIBE VIA GAIRA
\$ 10.390,00	PUMA TRONCAL DEL CARIBE VIA A GAIRA
\$ 10.210,00	ECOS ALUNA
\$ 10.670,00	PRIMAX TRONCAL DEL CARIBE VIA GAIRA
\$ 10.390,00	EDS ZUCA PRIMAX
\$ 10.900,00	EDS ARCAS RODADERO SECTRO TRES CAZUELAS
\$ 10.800,00	PUMA TRONCAL DEL CARIBE 2
\$ 10.300,00	EDS ECOS CALLE 30
\$ 10.300,00	ECOS CARRERA 5 CALLE 30
\$ 10.590,00	EDS TERPEL AV DEL FERROCARRIL
\$ 10.620,00	EDS ECOS LA LUCHA
\$ 10.250,00	ECOS AV DEL FERROCARIL
\$ 10.290,00	EDS PRIMAX AV DEL FERROCARRIL CON CALLE 22
\$ 10.470,00	ECOS AV DEL LIBERTADOR CON AV DEL RIO





Máximo	\$ 10.930
Promedio	\$ 10.537
Mínimo	\$ 10.210

Fuente: Elaboración propia, basado en datos de EDS locales

Evidenciando los datos anteriores, se logra evidenciar un valor máximo registrado \$10.930 dado que es el valor mas crítico para el TPCU se utilizará para el calculo del costo de combustible, pero se aclara que, para este punto, las empresas tienen poder de negociación con sus proveedores de combustible.

Tabla 8: Resumen de precios máximos de venta de combustibles a Dic 2025 para Santa Marta

A Diciembre 2025	Precio máximo de venta minorista por galón
ACPM	\$10.930

Fuente: Estimado por consulta en mercado local y según último dato de CREG  
<https://creg.gov.co/publicaciones/15565/precios-de-combustibles-liquidos/>

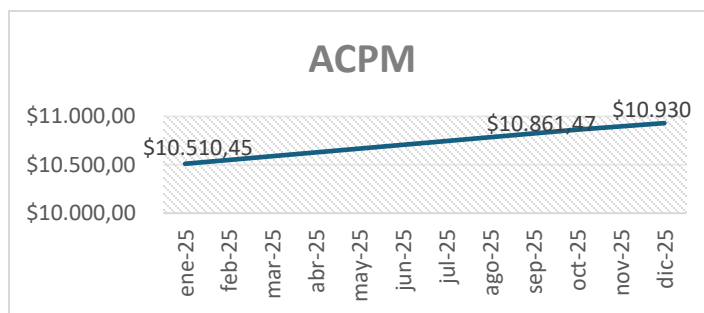
Al analizar la variación existente entre el periodo abril 2023 hasta octubre 2024, se obtiene lo siguiente:

Tabla 9: Variación en precios de combustible en el año 2025

	Ene-25	oct-25	dic 2025	Variación
ACPM	\$ 10.510,45	\$ 10.861,47	\$10.930	\$ 420

Fuente: Consulta en mercado local y Unidad de Planeación minero-energética de Colombia  
<https://www1.upme.gov.co/sipg/Paginas/Estructura-precios-combustibles.aspx>

Gráfico 9: Comportamiento precios combustible año 2025 \$/galón



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 correspondiente al año 2025, podemos observar en el ACPM, una variación en pesos colombianos de \$420 que porcentualmente corresponde a un aumento del 39,91%.

#### 9.5. Factores nacionales y locales que afectan la tarifa de TPCU

La aparición y expansión a nivel local y nacional de medios de transporte informales, impactan significativamente las tarifas del transporte público formal. Este fenómeno se observa en diversas ciudades colombianas, incluyendo Santa Marta.

#### Impacto en las Tarifas del Transporte Público Formal:

1. **Disminución de Usuarios:** La preferencia de los pasajeros por servicios informales reduce la demanda del transporte público formal. Dado que las tarifas en este sector suelen calcularse considerando un número estimado de usuarios, una disminución en la demanda puede llevar a un aumento en los costos operativos por pasajero. Para mantener la viabilidad económica, las empresas de transporte formal podrían verse obligadas a incrementar las tarifas, afectando a los usuarios que dependen de estos servicios.
2. **Competencia Desleal:** Los transportes informales, al no obedecer las regulaciones y costos asociados al cumplimiento de normativas (como seguros, impuestos y mantenimiento), pueden ofrecer tarifas más bajas. Esta competencia desleal presiona al sector formal, que debe equilibrar la necesidad de mantener tarifas competitivas con la obligación de cubrir sus costos operativos y cumplir con estándares de calidad y seguridad.

#### 9.6. Consideración del Índice de precios al consumidor

El índice de precios al consumidor IPC, es otro factor que se debe tener en cuenta para la definición de la tarifa, la cual debe ser un valor máximo que se proyecta cerrar 2025 en 5,3% según dato del DANE.

([https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/precios-y-costos/indice-de-precios-al-consumidor-ipc/ipc-informacion-tecnica#:~:text=En%20noviembre%20de%202025%20la,fue%20de%205%2C20%25. \)](https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/precios-y-costos/indice-de-precios-al-consumidor-ipc/ipc-informacion-tecnica#:~:text=En%20noviembre%20de%202025%20la,fue%20de%205%2C20%25.)

Si el precio actual de la tarifa es de COP \$ 2.700, se estima que al proyectarla con el aumento del 5,3% esto da un valor de COP\$2843≈**COP\$2850**.





## 10. Análisis de costos del transporte

La Resolución 004350 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 10: 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 documentada del sector (suministrada por empresas de TPCU, Consorcio Ziruma y Transportes Bastidas, revisada y validada por parte de la Secretaría de Movilidad





de Santa Marta mediante encuestas en el mercado local) y registros operativos de las empresas que lo conforman, aforos realizados en ruta para determinar la demanda de pasajeros por ruta, durante mínimo 3 días hábiles, domingos y festivos, apoyados en la información recopilada del trabajo de los vehículos con tecnología de conteo de pasajeros y control de flota. Aforos en trabajo de campo realizado para medir los ascensos y descensos en horas valle y hora pico, en cada trayecto.

Se realizó aforo durante una semana completa al servicio de transporte sobre la ruta requerida, obteniendo los siguientes datos. Es importante tener en cuenta que estos vehículos realizan el recorrido 5 veces. Para el análisis se tiene en cuenta que el mes consta de un número determinado de días de operatividad para un vehículo.

Tabla 11: Estadísticas de aforos en rutas

	Día hábil	Sábado	Domingo y Festivo	totales
días/mes	20	4	4	28
Número de pasajeros del servicio/día	260	172	125	
Número de pasajeros del servicio/mes	5200	688	500	6388

Fuente: Elaboración Propia: Datos estadísticos de conteo de pasajeros y datos Resultado de Aforos diarios e Investigación realizada por empresas del sector.

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 1,02%. 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 6453 para el año 2025. Resulta importante anotar que en el estudio realizado en el 2024 el número de pasajeros estimados era de 6605 y en el presente estudio se evidencia una disminución importante.

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





- **Kilómetros recorridos por mes, día y recorrido o carrera:** Se analizaron las diferentes rutas existentes en la ciudad realizando un análisis de datos obtenidos mediante tecnologías de conteo de pasajeros instalados en la flota y así mismo estudio de campo de aforo de vehículos en ruta. Los datos representativos se muestran a continuación:

A continuación, se presenta el resumen de los parámetros de operación analizados para el tipo de vehículo representativo: Teniendo en cuenta las rutas largas y cortas se trabajó con kilómetros recorridos en promedio día de 53 Km/día. 7.420 kilómetros al mes.

Para el cálculo de los Costos se tienen las siguientes premisas operacionales dentro de la dinámica diaria de las empresas de TPCU que se detallan a continuación:

- **NUMERO DE RECORRIDOS:** De acuerdo a los datos obtenidos de las planillas de despacho, que son el soporte de la operación diaria de cada empresa, tenemos que los microbuses que cubren las rutas cortas realizan en promedio 6 recorridos diarios y las busetas que cubren las rutas largas hacen en promedio 4 recorridos diarios. El número promedio de recorridos diarios es 5. Lo anterior obedece a que las intervenciones en las vías y la cantidad de vehículos circulando dificulta la movilidad, más aún en las horas pico.

- **NUMERO DE DIAS TRABAJADOS:** Según encuestas realizadas, tenemos que los microbuses (modelo 1996 a 2005) operan en promedio 26 días al mes y las busetas y buses operan en promedio 28 días al mes. En general, se toma como base 28 días trabajados. (20 días hábiles y 8 días festivos).

Tabla 12: Resumen de kilómetros recorridos por ruta

	Día hábil	Sábado	Domingo y Festivo	totales
kilómetros recorridos promedio Rutas	53	53	53	
No Recorridos/día	5	5	5	
Km recorridos /día	265	265	265	
Km recorridos /mes	5300	1060	1060	7420

Fuente: Elaboración Propia.

**Número de pasajeros movilizados:** Número de pasajeros promedio por día, teniendo en cuenta que se sirven rutas en dos corredores tanto largas como más cortas. Días hábiles, sábado y festivo. Estos valores se proyectaron con base en el índice de crecimiento poblacional, encontrando el número de pasajeros movilizados por mes de **6.453 pasajeros**.





Tabla 13: cantidad de usuarios del servicio proyectado

<b>Tasa Crecimiento poblacional-DANE</b>	1,02%
<b>Total pasajeros proyectado</b>	6453

Fuente: Elaboración Propia

La Tabla 10 muestra el dato de usuarios movilizados por mes que es de 6388, al multiplicarlo por el valor estimado de la tasa de crecimiento poblacional del DANE que es 1,02% , se obtiene 6453 pasajeros/mes.

### 10.1. Costos variables

#### 10.1.1. Combustible

Las fórmulas 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 14: datos de Kpg estimado del parque automotor

Tipo vehículo	Kpg (Km/galón)
Bus (más de 30 pasajeros)	13,07

Fuente: Elaboración propia basado en observación directa a ruta de transporte consumo de combustible de vehículos por día vs km recorridos. Dato suministrado por empresas del sector TPCU

El precio del ACPM por galón, según lo contemplado en el numeral 9.4.3 del presente estudio es de \$10930/galón.





Tabla 15: Estimados de pasajeros al mes por trayectos de ruta

<b>Estimado de usuarios /mes</b>
6453 usuarios

Fuente: Elaboración propia basado en observación directa en aforos de ruta y datos técnicos de vehículos. Dato suministrado por empresas del sector TPCU

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

Tabla 16: Costos de combustible por mes/pasajero y tipo de vehículo

ítem de costo	Valor mensual	Costo	Frecuencia en km	Costo /km	Costo/pasajero
Combustible	\$ 6.205.096	-----	-----	\$ 836	\$ 961,56

Fuente: Elaboración propia basado en observación directa en aforos de ruta y datos técnicos de vehículos.

Este indicador refleja que el gasto promedio mensual en combustible de un vehículo de servicio público colectivo a diciembre 23 de 2025 es de \$ 6.205,096 pesos al mes.

### 10.1.2. Lubricantes

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

La fórmula utilizada es la siguiente:

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

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

El costo de un cambio de aceite para un bus con capacidad superior a 30 pasajeros en Santa Marta puede variar según factores como la calidad del aceite, la cantidad requerida y las tarifas de mano de obra en diferentes talleres.





### Estimación de Costos:

- **Aceite de Motor:** Según un estudio de la Secretaría de Movilidad de Santa Marta, un bus de estas características consume aproximadamente 3.3 galones de aceite por cambio, con un precio de referencia de \$70,000 COP por galón, lo que totaliza alrededor de \$231.000 COP en aceite.
- **Mano de Obra:** Los costos de mano de obra pueden variar según el taller. Algunos establecimientos ofrecen la instalación gratuita al adquirir el aceite y los filtros en el lugar pueden cobrar entre \$20000-\$40000.
- **Filtros:** El kit de filtros (aceite, aire y combustible) tiene un costo aproximado de \$278.000 COP por cambio.

### Total, Estimado:

Sumando estos componentes, el costo total estimado para un cambio de aceite, incluyendo insumos y mano de obra, oscila entre \$542,000 y \$620,000 COP. Es importante considerar que estos valores pueden fluctuar según la calidad de los productos utilizados y las tarifas específicas de cada taller.

Costo promedio: \$ 598.000

Frecuencia de cambio cada 6.000 km

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

Tabla 17: Costo de aceite de motor por trayecto y tipo de vehículo

ítem de costo	Valor mensual	Costo	Frecuencia en km	Costo /km	Costo/pasajero
Aceite motor(Insumos+filtros +Mano de obra directa)	\$ 643.165	\$ 598.000	6000	\$ 87	\$ 99,67

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

**Aceite Diferencial:** Frecuencia de cambio cada 40.000 km; con un precio de referencia de \$143.000 pesos por galón, y se consume en promedio 6 galones en cada cambio. La fórmula utilizada es la siguiente:

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





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

Costo promedio: \$ 858.000

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

Tabla 18: Costo de lubricante diferencial

ítem de costo	Valor mensual	Costo	Frecuencia en km	Costo /km	Costo/pasajero
Lubricante diferencial	\$ 138.420	\$ 858.000	40000	\$ 19	\$ 21,45

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

**Aceite Transmisión:** Frecuencia de cambio cada 20.000 km; con un precio de referencia de \$192.000 pesos.

Tabla 19: Costo de lubricante transmisión por trayecto y tipo de vehículo

ítem de costo	Valor mensual	Costo	Frecuencia en km	Costo /km	Costo/pasajero
Lubricante transmisión	\$ 61.950	\$ 192.000	20000	\$ 8	\$ 9,60

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

**Aceite Hidráulico:** Frecuencia de cambio cada 60.000 km requiere 4 galones; con un precio referencia de \$98.000 pesos por galón. Para un costo total por cambio de \$392.000

Tabla 20: Costo de aceite hidráulico

ítem de costo	Valor mensual	Costo	Frecuencia en km	Costo /km	Costo/pasajero
Aceite Hidráulico	\$ 42.161	\$ 392.000	60000	\$ 6	\$ 6,53

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





**Grasa:** Frecuencia de cambio cada 6000 km; con un precio de referencia de \$30.000 pesos por libra, y se consume en promedio 2 lb en cada cambio. Esto es un costo de \$60.000 cada vez que se haga el mantenimiento.

Tabla 21: Costo de grasa por trayecto y tipo de vehículo

ítem de costo	Valor mensual	Costo	Frecuencia en km	Costo /km	Costo/pasajero
Grasa	\$ 64.532	\$ 60.000	6000	\$ 9	\$ 10,00

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

**Refrigerante:** Frecuencia de cambio cada 60.000 km; con un precio de referencia de \$94.000 pesos por galón, y se consume en promedio 1 galón en cada cambio.

Tabla 22: Costo de refrigerante por trayecto y tipo de vehículo

ítem de costo	Valor mensual	Costo	Frecuencia en km	Costo /km	Costo/pasajero
Refrigerante	\$ 10.110	\$ 94.000	60000	\$ 1	\$ 1,57

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

**Líquido de Freno:** Frecuencia de cambio cada 25.000 km; precio promedio 30.000/lt + graduación de frenos cada 6.000 km, costo de \$ 15.000

Tabla 23: Costo de líquido de frenos por trayecto y tipo de vehículo

ítem de costo	Valor mensual	Costo	Frecuencia en km	Costo /km	Costo/pasajero
graduación de frenos	\$ 16.133	\$ 15.000	6000	\$ 2	\$ 2,50
Líquido de frenos	\$ 7.744	\$ 30.000	25000	\$ 1	\$ 1,20

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 (monta llantas).

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

Fecha: 23/12/2025 Página 32 de 46





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

En este caso se incluye el valor promedio de las llantas y neumáticos en el mercado local, así como la mano de obra (monta llantas). Cabe resaltar dentro de este estudio la tendencia constante al alza del precio del dólar en el último año, divisa esta que es un factor determinante en el precio de este y otros insumos lo que ha generado un incremento general en todos los costos variables.

Valor juego llantas: 6 \* \$ 780.000 = \$ 4.680.000

Frecuencia de cambio: 60.000 km.

Tabla 24: Costo de llantas por trayecto y tipo de vehículo

ítem de costo	Valor mensual	Costo	Frecuencia en km	Costo /km	Costo/pasajero
llantas	\$ 503.346	\$ 4.680.000	60000	\$ 68	\$ 78,00

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

**Alineación y Balanceo:** Frecuencia cada 8.000 km, precio de referencia de 72.000/servicio.

Tabla 25: Costos de alineación y Balanceo

ítem de costo	Valor mensual	Costo	Frecuencia en km	Costo /km	Costo/pasajero
Alineación y Balanceo	\$ 58.078	\$ 72.000	8000	\$ 8	\$ 9,00

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

**Rotación de Llantas:** Frecuencia de uso cada 15.000 km, precio de referencia de 12.000/Rueda.

Tabla 26: Costo por rotación de llantas

ítem de costo	Valor mensual	Costo	Frecuencia en km	Costo /km	Costo/pasajero
Rotación llantas	\$ 30.975	\$ 72.000	15000	\$ 4	\$ 4,80

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

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

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

Dentro del concepto de mantenimiento preventivo y correctivo se incluye:

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

Costo insumos y mano de obra: \$ 1.422.000

Frecuencia de cambio: 60.000 km.

Tabla 27: Costo de mtto partes eléctricas por trayecto y tipo de vehículo

ítem de costo	Valor mensual	Costo	Frecuencia en km	Costo /km	Costo/pasajero
mtto partes eléctricas	\$ 152.940	\$ 1.422.000	60000	\$ 21	\$ 23,70

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

**Partes mecánicas:** frenos, suspensión, rodamientos.

Costo insumos y mano de obra: \$ 2.300.000

frecuencia de cambio: 50.000 km

Tabla 28: Costo de mtto partes mecánicas por trayecto y tipo de vehículo

ítem de costo	Valor mensual	Costo	Frecuencia en km	Costo /km	Costo/pasajero
mtto partes mecánicas	\$ 296.845	\$ 2.300.000	50000	\$ 40	\$ 46,00

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

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

Costo insumos y mano de obra: \$ 14.550.000

Frecuencia de cambio: 150.000 km





Tabla 29: Costo de mtto a motor por trayecto y tipo de vehículo

ítem de costo	Valor mensual	Costo	Frecuencia en km	Costo /km	Costo/pasajero
mtto a motor	\$ 625.956	\$ 14.550.000	150000	\$ 84	\$ 97,00

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: \$ 1.950.000

Frecuencia de cambio: 80.000 km

Tabla 30: Costo de mtto a transmisión por trayecto y tipo de vehículo

ítem de costo	Valor mensual	Costo	Frecuencia en km	Costo /km	Costo/pasajero
mtto a transmisión	\$ 157.296	\$ 1.950.000	80000	\$ 21	\$ 24,38

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: \$ 7.500.000

Frecuencia de cambio: 110.000 km

Tabla 31: Costo de latonería y pintura por trayecto y tipo de vehículo

ítem de costo	Valor mensual	Costo	Frecuencia en km	Costo /km	Costo/pasajero
latonería y pintura	\$ 439.988	\$ 7.500.000	110000	\$ 59	\$ 68,18

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 \$1.462.000. y se incluye un factor adicional del 30% que corresponde para cubrir descansos, incapacidades, otras novedades y vacaciones del conductor.





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

En la carga prestacional tenemos:

Cesantías 8,33%

Intereses Cesantías 1,0%

Vacaciones 4,17%

Prima de Servicios 8,33%

Salud 8,5%

Pensión 12,0%

Riesgos Profesional 1,55%

Parafiscales 9,0%

Subsidio Transporte 14,05%

Total, carga prestacional 66,93%

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

Tabla 32: costo por salarios y prestaciones por trayecto y tipo de vehículo

ítem de costo	Valor mensual	Costo	Frecuencia en km	Costo /km	Costo/pasajero
Salarios y prestaciones	\$ 3.255.135	-----	-----	\$ 439	\$ 504,43

Fuente: Elaboración propia basado en encuestas aplicadas a conductores.

#### 10.1.6. Servicios de estación

En este ítem se incluyen los costos de lavado diario (\$ 280.000 mensual), lavado general (motor) del vehículo (\$ 150.000 mensual), engrase y petrolizada (\$ 120.000 mensual), Polichada y desmanchada \$60.000. Total, Servicios de estación:





Tabla 33: costo por servicios de estación por trayecto y tipo de vehículo

ítem de costo	Valor mensual	Costo	Frecuencia en km	Costo /km	Costo/pasajero
lavado general	\$ 280.000	\$ 280.000	7420	\$ 38	\$ 43,39
Lavado motor	\$ 150.000	\$ 150.000	7420	\$ 20	\$ 23,24
Engrase y petrolizada	\$ 120.000	\$ 120.000	7420	\$ 16	\$ 18,60
Polichado y desmanche	\$ 60.000	\$ 60.000	7420	\$ 8	\$ 9,30

Fuente: Elaboración propia basado en encuestas aplicadas mercado local.

## 10.2. Costos fijos

### 10.2.1. Garaje

El valor de parqueadero, incluyendo el centro de despacho y el garaje nocturno. El costo por garaje, teniendo en cuenta que son 28 días de operación al mes, se tiene un costo de \$300.000/mes.

Tabla 34: Gasto por garage, estacionamiento

ítem de costo	Valor mensual	Costo	Frecuencia en km	Costo /km	Costo/pasajero
Garage	\$ 300.000	-----	-----	\$ 40	\$ 46,49

### 10.2.2. 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 \$ 102.000 diario. El costo mensual equivale a \$ 3.060.000=

**El valor de la revisión tecno-mecánica** tiene un costo de \$ 453.000 anual, tenemos un costo mensual de \$ 37.750.

**El contrato de afiliación** tiene un costo de \$320.000 anual, equivalentes a un costo mensual de \$ 26.600.

**La tarjeta de operación** tiene un costo de \$220.000 anual, equivalente a un cargo mensual de \$18.300





Tabla 35: Gastos de administración

ítem de costo	Valor mensual	Costo	Frecuencia en km	Costo /km	Costo/pasajero
Administración	\$ 3.105.000	-----	-----	\$ 418	\$ 481,16

Fuente: Elaboración propia basado en encuestas aplicadas mercado local.

### 10.2.3. Impuestos

El Impuesto Unificado Vehicular depende del avalúo comercial del vehículo específicamente para el tipo de vehículos es del 3,7% del valor comercial con referencia a las tablas publicadas por el Ministerio de Transporte para el año 2025. Como base tenemos impuesto para busetas y buses. En este para el análisis se establece un valor de vehículo promedio de \$210.000.000, lo que generaría un impuesto anual del orden de los \$7.770.000. mensual es \$647500.

La Tasa de semaforización es un costo fijo anual de \$ 110.000 para el año 2025. Valor mensual de \$ 9.170

La Tasa de educación vial es un costo fijo anual de \$ 102.000. para el año 2025. Valor mensual de \$ 8.500

Tabla 36: Impuestos por trayecto y tipo de vehículo

ítem de costo	Valor mensual	Costo	Frecuencia en km	Costo /km	Costo/pasajero
Impuestos	\$ 665.167	-----	-	\$ 90	\$ 103,08

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

### 10.2.4. Seguros

**El valor del SOAT** para el año 2025 es \$ 680.000 con vigencia de 1 año. El valor mensual equivale a \$ 56.700

**El valor del seguro contractual -RC- y extracontractual -RCE-** es de 3.700.000, valor mensual de \$ 308.340

**Póliza todo riesgo:** 11.800.000, valor mensual \$ 983.340.





Tabla 37: costo de seguros por trayecto y tipo de vehículo

ítem de costo	Valor mensual	Costo	Frecuencia en km	Costo /km	Costo/pasajero
SOAT	\$ 56.667	-----	-----	\$ 8	\$ 8,78
Seguro contractual	\$ 308.333	-----	-----	\$ 42	\$ 47,78
Póliza todo riesgo	\$ 983.333	-----	-----	\$ 133	\$ 152,38

Fuente: Elaboración propia basado en encuestas aplicadas empresas del sector y mercado de seguros.

### 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 (fuente: Banco de la república, octubre de 2025) establecida en 16,66% efectivo anual. Índice de inflación en Colombia a noviembre 30 de 2025 es 5,40 %.

Hacemos el cálculo de la tasa de interés real.

$$r = \frac{1+0,166}{1+0,054} - 1 = 0,10626$$





El costo actual de un vehículo es de \$ 210.000.000 en promedio, con datos suministrados por los concesionarios que venden vehículos tipo busetas y buses NKR, NQR, NPR marcas CHEVROLET, NISSAN, Hyundai.

Va: \$ 210.000.000

n: 20 años

Vs: \$ 63.000.000

r: % = 0,10626

Reemplazando en la formula, obtenemos:

$$Ck_{anual} = \frac{210.000.000 * (1 + 0,10626)^{20} * 0,10626 - (63.000.000 * 0,10626)}{(1 + 0,10626)^{19}}$$

$$Ck_{anual} = \$23.703.532$$

$$Ck_{mensual} = \frac{\$23.703.532}{12} = \$1.975.294$$

### 10.3.2. Rentabilidad

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

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

$$\text{Rentabilidad} = \$ 210.000.000 * 0,70 * 0,10626 = \$ 15.620.493 \text{ anual.}$$

$$\text{Rentabilidad Mensual} = \$ 15.620.493 / 12 = \$ 1.301.708$$

### 10.3.3. Recuperación de capital

$$RC = CK - R$$

$$\text{Recuperación Capital} = \$ 23.703.532 - 15.620.493 = \$ 8.083.038 \text{ anual.}$$

Este costo de recuperación de capital anual se divide entre (12) meses, obteniéndose así el costo mensual. \$ 673.587/mes.





El resumen de los costos de capital, se muestra a continuación.

Tabla 38: Costo de uso de capital

ítem de costo	Valor mensual	Costo	Frecuencia en km	Costo /km	Costo/pasajero
<b>COSTOS DE CAPITAL</b>	-----	-----	-----	-----	-----
Costo uso de capital	\$ 1.975.294	-----	-----	\$ 266	\$ 306,10
Rentabilidad	\$ 1.301.708	-----	-----	\$ 175	\$ 201,72
Recuperación de capital	\$ 673.587	-----	-----	\$ 91	\$ 104,38

Fuente: Elaboración propia basado en encuestas aplicadas empresas del sector y mercado de seguros.

## 11. Determinación de la Tarifa técnica

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

Tabla 39: Resumen de costos para cálculo de tarifa técnica, información de empresas CONSORCIO ZIRUMA

ítem de costo	Valor mensual	Costo	Frecuencia en km	Costo /km	Costo/pasajero
<b>COSTOS VARIABLES</b>	-----	-----	-----	-----	-----
Combustible	\$ 6.205.096	---	-----	\$ 836	\$ 961,56
Aceite motor(Insumos+filtros +Mano de obra directa)	\$ 643.165	\$ 598.000	6000	\$ 87	\$ 99,67
Lubricante diferencial	\$ 138.420	\$ 858.000	40000	\$ 19	\$ 21,45
Lubricante transmisión	\$ 61.950	\$ 192.000	20000	\$ 8	\$ 9,60
Aceite Hidraulico	\$ 42.161	\$ 392.000	60000	\$ 6	\$ 6,53
Grasa	\$ 64.532	\$ 60.000	6000	\$ 9	\$ 10,00
Refrigerante	\$ 10.110	\$ 94.000	60000	\$ 1	\$ 1,57
graduación de frenos	\$ 16.133	\$ 15.000	6000	\$ 2	\$ 2,50
Liquido de frenos	\$ 7.744	\$ 30.000	25000	\$ 1	\$ 1,20
llantas	\$ 503.346	\$ 4.680.000	60000	\$ 68	\$ 78,00
Alineacion y Balanceo	\$ 58.078	\$ 72.000	8000	\$ 8	\$ 9,00
Rotación llantas	\$ 30.975	\$ 72.000	15000	\$ 4	\$ 4,80
mtto partes electricas	\$ 152.940	\$ 1.422.000	60000	\$ 21	\$ 23,70
mtto partes mecanicas	\$ 296.845	\$ 2.300.000	50000	\$ 40	\$ 46,00
mtto a motor	\$ 625.956	\$ 14.550.000	150000	\$ 84	\$ 97,00
mtto a transmision	\$ 157.296	\$ 1.950.000	80000	\$ 21	\$ 24,38

Fecha: 23/12/2025 Página 41 de 46





latonería y pintura	\$ 439.988	\$ 7.500.000	110000	\$ 59	\$ 68,18
Salarios y prestaciones	\$ 3.255.135	-----	-----	\$ 439	\$ 504,43
Servicios de estación	-----	-----	-----	-----	-----
lavado general	\$ 280.000	\$ 280.000	7420	\$ 38	\$ 43,39
Lavado motor	\$ 150.000	\$ 150.000	7420	\$ 20	\$ 23,24
Engrase y petrolizada (mano de obra)	\$ 120.000	\$ 120.000	7420	\$ 16	\$ 18,60
Polichado y desmanche	\$ 60.000	\$ 60.000	7420	\$ 8	\$ 9,30
<b>COSTOS FIJOS</b>	-----	-----	-----	-----	-----
gastos de administración y rodamiento	-----	-----	-----	-----	-----
Garage	\$ 300.000	-----	-----	\$ 40	\$ 46,49
Revisión tecnomecanica	\$ 37.750	-----	-----	\$ 5	\$ 5,85
Impuestos	\$ 665.167	-----	-----	\$ 90	\$ 103,08
Administración	\$ 3.105.000	-----	-----	\$ 418	\$ 481,16
Seguros	-----	-----	-----	-----	-----
SOAT	\$ 56.667	-----	-----	\$ 8	\$ 8,78
Seguro contractual	\$ 308.333	-----	-----	\$ 42	\$ 47,78
Poliza todo riesgo	\$ 983.333	-----	-----	\$ 133	\$ 152,38
<b>COSTOS DE CAPITAL</b>	-----	-----	-----	-----	-----
Costo uso de capital	\$ 1.975.294	-----	-----	\$ 266	\$ 306,10
Rentabilidad	\$ 1.301.708	-----	-----	\$ 175	\$ 201,72
Recuperación de capital	\$ 673.587	-----	-----	\$ 91	\$ 104,38
<b>COSTO TOTAL</b>	\$ 22.726.708	-----	-----	\$ 3.063	\$ 3.521,80

Fuente: Elaboración propia basado en metodología establecida por Mintransporte Res 4350 de 1998

Cabe aclarar que el cálculo anterior, fue realizado con base a los datos obtenidos de la operación de las empresas que conforman el CONSORCIO ZIRUMA.

De igual manera, con los costos variables suministrados por la empresa Transportes Bastidas SCA correspondientes a Buseton modelo 2019, con los datos específicos, se realizó el análisis correspondiente, para el cual se obtuvieron los siguientes resultados:

Tabla 40: tarifa técnica caso específico Transportes Bastidas SCA

ítem de costo	Valor mensual	Costo	Frecuencia en km	Costo /km	Costo/pasajero
<b>COSTOS VARIABLES</b>	-----	-----	-----	-----	-----
Combustible	\$ 6.205.096	-----	-----	\$ 836	\$ 961,56
Llantas	\$ 348.471	\$ 3.240.000	60000	\$ 47	\$ 54,00
reencauche de llantas (otros gastos de llantería)	\$ 111.698	\$ 95.200	5500	\$ 15	\$ 17,31
aceite de motor buseton	\$ 262.441	\$ 223.677	5500	\$ 35	\$ 40,67

Fecha: 23/12/2025 Página 42 de 46





aceite de caja	\$ 104.717	\$ 357.000	22000	\$ 14	\$ 16,23
aceite de diferencial	\$ 69.811	\$ 357.000	33000	\$ 9	\$ 10,82
aceite hidráulico	\$ 26.808	\$ 114.240	27500	\$ 4	\$ 4,15
engrase general	\$ 30.975	\$ 12.000	2500	\$ 4	\$ 4,80
filtro de aceite de motor	\$ 47.856	\$ 40.787	5500	\$ 6	\$ 7,42
filtro de aire	\$ 53.956	\$ 45.986	5500	\$ 7	\$ 8,36
filtro de combustible primario	\$ 57.236	\$ 48.782	5500	\$ 8	\$ 8,87
filtro de combustible secundario	\$ 35.837	\$ 30.544	5500	\$ 5	\$ 5,55
filtro secador de aire	\$ 77.438	\$ 720.000	60000	\$ 10	\$ 12,00
refrigerante de motor	\$ 29.321	\$ 99.960	22000	\$ 4	\$ 4,54
bandas (juego 2 ruedas)	\$ 52.359	\$ 178.500	22000	\$ 7	\$ 8,11
cambio de toberas de inyectores	\$ 169.477	\$ 2.600.000	99000	\$ 23	\$ 26,26
mano de obra cambio de toberas inyectores	\$ -	\$ -	99000	\$ -	\$ -
calibración de la bomba de inyección	\$ 52.147	\$ 1.600.000	198000	\$ 7	\$ 8,08
mano de obra calibración de la bomba	\$ 15.359	\$ 357.000	150000	\$ 2	\$ 2,38
embrague	\$ 156.440	\$ 1.600.000	66000	\$ 21	\$ 24,24
mano de obra cambio de kit de embrague	\$ 15.359	\$ 142.800	60000	\$ 2	\$ 2,38
soporte de cardan y crucetas	\$ 41.887	\$ 214.200	33000	\$ 6	\$ 6,49
mano de obra cambio cardan, crucetas, caucho central	\$ 18.616	\$ 95.200	33000	\$ 3	\$ 2,88
mantenimiento sistema neumático	\$ 89.591	\$ 416.500	30000	\$ 12	\$ 13,88
zapatillas (juego forros 2) x 4	\$ 74.466	\$ 1.523.200	132000	\$ 10	\$ 11,54
cambio tambores (juego) cámaras de frenos.	\$ 55.849	\$ 856.800	99000	\$ 8	\$ 8,65
rachas de freno	\$ 55.849	\$ 571.200	66000	\$ 8	\$ 8,65
baterías	\$ 109.508	\$ 1.120.000	66000	\$ 15	\$ 16,97
sistema eléctrico (instalaciones, sensores, arranque, alternador y otros)	\$ 279.246	\$ 476.000	11000	\$ 38	\$ 43,27
amortiguadores delanteros y traseros	\$ 89.359	\$ 761.600	55000	\$ 12	\$ 13,85
mano de obra cambio de amortiguadores	\$ 13.962	\$ 119.000	55000	\$ 2	\$ 2,16
rotulas y barras de dirección	\$ 153.585	\$ 1.047.200	44000	\$ 21	\$ 23,80





pinos y bocines de dirección	\$ 31.415	\$ 214.200	44000	\$ 4	\$ 4,87
mano de obra correctivo y preventivo en dirección	\$ 17.453	\$ 119.000	44000	\$ 2	\$ 2,70
mantenimiento de ballestas preventivo (bujes, pasadores, balancin)	\$ 60.503	\$ 309.400	33000	\$ 8	\$ 9,38
engrasado puntas ejes	\$ 20.943	\$ 71.400	22000	\$ 3	\$ 3,25
cambio de rodamientos punta de eje (mantenimiento de ruedas)	\$ 111.698	\$ 380.800	22000	\$ 15	\$ 17,31
mano de obra cambio de rodamientos y revision ruedas	\$ 27.925	\$ 190.400	44000	\$ 4	\$ 4,33
reparación de la bomba de inyección	\$ 83.774	\$ 2.142.000	165000	\$ 11	\$ 12,98
cambio de turbo (cartridge)	\$ 85.325	\$ 1.309.000	99000	\$ 11	\$ 13,22
reparación del motor (reparacion total) sin cambio de bloque o culata	\$ 465.410	\$ 14.280.000	198000	\$ 63	\$ 72,12
reparación de caja	\$ 115.189	\$ 2.142.000	120000	\$ 16	\$ 17,85
reparación del diferencial	\$ 95.991	\$ 1.785.000	120000	\$ 13	\$ 14,88
reparación de carroceria (pintura y overhaul)	\$ 116.352	\$ 5.950.000	330000	\$ 16	\$ 18,03
Salarios y prestaciones	\$ 3.088.038	-----	-----	\$ 416	\$ 478,53
Servicios de estación	-----	-----	-----	-----	-----
lavado general	\$ 280.000	\$ 280.000	7420	\$ 38	\$ 43,39
Lavado motor	\$ 150.000	\$ 150.000	7420	\$ 20	\$ 23,24
Engrase y petrolizada (mano de obra)	\$ 120.000	\$ 120.000	7420	\$ 16	\$ 18,60
Polichado y desmanche	\$ 60.000	\$ 60.000	7420	\$ 8	\$ 9,30
<b>COSTOS FIJOS</b>	-----	-----	-----	-----	-----
gastos de administración y rodamiento	-----	-----	-----	-----	-----
Garage	\$ 300.000	-----	-----	\$ 40	\$ 46,49
Revisión tecnomecanica	\$ 37.750	-----	-----	\$ 5	\$ 5,85
Impuestos	\$ 665.167	-----	-----	\$ 90	\$ 103,08
Administración	\$ 3.105.000	-----	-----	\$ 418	\$ 481,16
Seguros	-----	-----	-----	-----	-----
SOAT	\$ 56.667	-----	-----	\$ 8	\$ 8,78
Seguro contractual	\$ 308.333	-----	-----	\$ 42	\$ 47,78
Poliza todo riesgo	\$ 983.333	-----	-----	\$ 133	\$ 152,38
<b>COSTOS DE CAPITAL</b>	-----	-----	-----	-----	-----
Costo uso de capital	\$ 1.975.294	-----	-----	\$ 266	\$ 306,10





Rentabilidad	\$ 1.301.708	-----	-----	\$ 175	\$ 201,72
Recuperación de capital	\$ 673.587	-----	-----	\$ 91	\$ 104,38
<b>COSTO TOTAL</b>	<b>\$ 23.241.572</b>	-----	-----	<b>3132,29</b>	<b>\$ 3.601,58</b>

Fuente: Elaboración propia basado en metodología establecida por Mintransporte Res 4350 de 1998

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 **(\$3063-\$ 3132,29)** pesos colombianos por kilómetro, por cada kilómetro recorrido al día, lo que nos da como resultado un costo total de \$22.726.708- \$23.241.572 al mes, finalmente esta tabla nos permite establecer para una ruta como costo del servicio, se estima una tarifa técnica por valor de **\$3521,80-\$3601,58**.

En concordancia con lo anterior, el costo máximo de movilizar un pasajero es de tres mil ciento noventa y seis pesos (**\$3601,58**) pesos por pasajero de acuerdo con toda la información analizada y sujeto a las consideraciones estadísticas del presente estudio que sigue la metodología definida por la normatividad vigente aplicable.

## 12. Conclusiones

Se logró calcular la tarifa técnica que en este caso corresponde para servicio público colectivo urbano al rango de **\$3521,80-\$3601,58**. Ahora bien, este cálculo se realizó a corte de diciembre 2025. El cálculo de la tarifa técnica para el servicio TPC, en la ciudad de Santa Marta se basa en un análisis netamente económico, el cual considera todos los costos asociados al servicio, tales como los costos operativos, de mantenimiento, de personal y de infraestructura. Este enfoque permite establecer una tarifa adecuada que refleje la realidad económica del servicio, asegurando su viabilidad financiera y su sostenibilidad a largo plazo.

No obstante, es fundamental destacar que el establecimiento de la tarifa no debe ser únicamente una cuestión económica, sino que también debe incorporar un análisis de variables cualitativas de gran relevancia, como el nivel de servicio y la calidad ofrecida a los usuarios. Estos factores influyen de manera significativa en la experiencia del usuario y por ende en la decisión de uso del servicio, tanto para los residentes de la ciudad como para los turistas que visitan Santa Marta, por lo que deben ser cuidadosamente analizados.

Asimismo, es esencial definir una tarifa equilibrada, que no solo cubra los costos y garantice la sostenibilidad del servicio, sino que también permita garantizar la

Fecha: 23/12/2025 Página 45 de 46



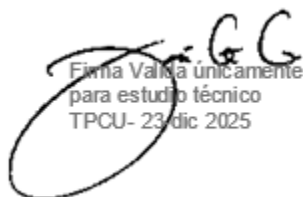


capacidad de los ciudadanos para acceder al servicio. Una tarifa demasiado alta podría afectar la accesibilidad del servicio para los ciudadanos y turistas, mientras que una tarifa demasiado baja podría comprometer la calidad y sostenibilidad de este. El objetivo es encontrar un balance que asegure la continuidad del servicio y la satisfacción tanto de los residentes como de los visitantes, contribuyendo así a la movilidad eficiente y al desarrollo turístico de la ciudad.

De igual manera, para los reajustes de la tarifa por el servicio de transporte público urbano, se debe considerar en este tipo de análisis, las variables macroeconómicas y de política monetaria del país que actualmente están afectando de manera directa los costos de la canasta de transporte en el rubro de combustibles como el ACPM que es usado por los vehículos del parque automotor analizado.

Para el análisis de vehículos con aire acondicionado un vehículo NQR con aire presenta un Kpg de 11,7, mientras que un vehículo sin aire acondicionado NQR tiene un Kpg de 13,07, la reducción evidenciada en los kilómetros recorridos por galón corresponde a un 10,48% por lo cual, para el caso de vehículos que tengan aire acondicionado se debe tener en cuenta este incremento sobre el costo del combustible lo que equivale a \$101. Sin embargo, cabe aclarar que el consumo de combustible depende de diversos factores, entre ellos, las especificaciones técnicas marca del vehículo, el estado de mantenimiento y los hábitos de conducción.

Elaborado Por:

  
Firma Valida únicamente  
para estudio técnico  
TPCU- 23 dic 2025

**JOSÉ MIGUEL CERVANTES GALLEGO**  
Profesional Universitario G02

