



ALCALDÍA DE SANTA MARTA
Distrito Turístico, Cultural e Histórico

DECRETO No. 236
(23 ENE 2026)

"POR MEDIO DEL CUAL SE FIJAN LAS TARIFAS PARA EL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR MIXTO PARA LA VIGENCIA DEL AÑO 2026 EN EL DISTRITO DE SANTA MARTA"

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 artículo 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 el Decreto 1079 de 2015 "*Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte*" consagró en su artículo 2.2.1.5.2.1. que, son autoridades de transporte competentes en la, Jurisdicción Distrital, los alcaldes municipales o en los que estos deleguen tal atribución.

Que el artículo 2 de la Ley 105 de 1993 "*Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las entidades territoriales, se reglamenta la planeación el sector transporte y se dictan otras disposiciones*" establece los principios fundamentales del transporte; señalando expresamente en el literal B) que "*Corresponde al Estado 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.

Que la Ley 336 de 1996 "*Estatuto General del Transporte*" en su artículo 4° anota: "*El transporte gozará de la especial protección estatal y estará sometido a las condiciones y beneficios establecidos por las disposiciones reguladoras de la materia, las que se incluirán en el Plan Nacional de Desarrollo, y como servicio público continuará bajo la dirección,*"

📞📧SANTAMARTADTCH

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

Conmutador: (605) 4209600 - Línea gratuita nacional: 016000955532

www.santamartatg.gov.co

Nit: 891.780.009-4



ALCALDÍA DE SANTA MARTA
Distrito Turístico, Cultural e Histórico

DECRETO No.

256

(23 ENF 2026)

"POR MEDIO DEL CUAL SE FIJAN LAS TARIFAS PARA EL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR MIXTO PARA LA VIGENCIA DEL AÑO 2026 EN EL DISTRITO DE SANTA MARTA"

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 Mixto Distrital de Pasajeros.

Que la Ley 336 de 1996, 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 referida ley determina que: *"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..."*

Que el Gobierno Nacional, mediante Decreto No. 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,

Que mediante Resolución No. 4350 de 1998 (modificada parcialmente por la Resolución 00392 de 5 de marzo de 1999) expedida por el Ministerio de Transporte, *"Por la cual se establece la metodología para la elaboración de los estudios de costos que sirven de base para la fijación de las tarifas del transporte público municipal, distrital y/o metropolitano de pasajeros y/o mixto"*, se dispuso que, en concordancia con lo establecido en el Decreto-Ley 80 de 1987 y el Decreto 2660 de 1998, las autoridades municipales, distritales y/o 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.

Que el artículo 2° de la norma, determina 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 costos de capital"*.

Que asimismo el artículo 4 ibidem establece que *"Las autoridades competentes en la determinación de los costos y las tarifas, podrán utilizar adicionalmente otros factores de cálculo que contemplen la calidad del servicio en materia de seguridad, comodidad y operación, siempre y cuando estos factores formen parte del sistema de transporte y estén debidamente justificados técnica y económicamente"*.

Que en cumplimiento a las disposiciones referidas, la Secretaría de Movilidad Multimodal y Sostenible del Distrito de Santa Marta realizó en el mes de diciembre de 2025, los estudios técnicos de costos mediante la aplicación de la metodología vigente, incorporando el análisis de los costos variables, costos fijos y costos de capital, así como los demás factores asociados a la operación del servicio público de transporte terrestre automotor mixto de pasajeros en la jurisdicción distrital.

Que dichos estudios fueron elaborados con criterios de objetividad, razonabilidad y sostenibilidad, permitiendo establecer una estructura tarifaria acorde con las condiciones reales de prestación del servicio, garantizando la eficiencia, calidad, seguridad y

📍📞🌐 SANTAMARTADTCH

Calle 14 No. 2 - 43, Palacio Municipal
alcalde@ santamarta.gov.co

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

www.santamamarta.gov.co

Nit: 891.780.009-4



ALCALDÍA DE SANTA MARTA
Distrito Turístico, Cultural e Histórico

236

DECRETO No.
23 ENE 2026

"POR MEDIO DEL CUAL SE FIJAN LAS TARIFAS PARA EL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR MIXTO PARA LA VIGENCIA DEL AÑO 2026 EN EL DISTRITO DE SANTA MARTA"

continuidad del mismo, y fueron objeto de socialización y concertación con los transportadores de esta modalidad, en observancia de los principios de participación, transparencia y coordinación administrativa, constituyéndose en el sustento técnico y jurídico que fundamenta la adopción de las tarifas fijadas en el presente Decreto.

Que, con base en los resultados del estudio realizado, se hace necesario fijar las nuevas tarifas para la utilización del servicio de transporte terrestre automotor mixto en la jurisdicción del Distrito de Santa Marta; las cuales comenzaran a regir a partir del 01 de enero de 2026.

Que, en mérito de lo expuesto,

DECRETA

Artículo Primero. Fijar las tarifas para el servicio público de transporte terrestre automotor mixto para la vigencia del año 2026 en el Distrito de Santa Marta, a partir del 01 de enero de 2026, así:

Destino	Tarifa Usuario
TRAYECTO 1 Desde el perímetro urbano hasta el peaje de Neguanje	\$6.000
TRAYECTO 2 Desde el perímetro urbano hasta la vereda México. Recorrido que comprende las veredas las Tinajas, Cacahualito y Paloquemao.	\$8.500
TRAYECTO 3 Desde el perímetro urbano hasta la vereda el trompito. Recorrido que comprende los trayectos 1, 2, las veredas Calabazo, la Estrella, La Esmeralda y la Revuelta.	\$9.500
TRAYECTO 4 Desde el perímetro urbano hasta la vereda Quebrada Valencia. Recorrido que comprende los trayectos 1, 2, 3, las veredas Cañaveral, los Mechones, el Campamento, los Cocos, Mendihuaca, Guachaca, Puerto Nuevo y la Aguacatera.	\$10.500
TRAYECTO 5 Desde el perímetro urbano hasta la vereda los Achotes. Recorrido que comprende los trayectos, 1, 2, 3, 4, las veredas de Quebrada María, Buritaca, los Linderos, Guandolo, Don Diego, Perico Aguao, Ajorará, Los coquitos.	\$11.500
TRAYECTO 6 Desde el perímetro urbano hasta Marquetalia.	\$12.500

Artículo Segundo. Para el cobro de las tarifas autorizadas al usuario, es requisito indispensable que los vehículos que prestan el servicio de transporte público mixto 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).

 **SANTAMARTADTCH**

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

Commutador: (605) 4209600 - Línea gratuita nacional: 018009955132

www.santamarta.gov.co

Nit: 891.780.009-4



ALCALDÍA DE SANTA MARTA
Distrito Turístico, Cultural e Histórico

DECRETO No.

236

(23 ENE 2026)

"POR MEDIO DEL CUAL SE FIJAN LAS TARIFAS PARA EL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR MIXTO PARA LA VIGENCIA DEL AÑO 2026 EN EL DISTRITO DE SANTA MARTA"

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 le corresponderá dar inicio a las investigaciones y aplicará las disposiciones legales correspondientes contempladas en la Ley 105 de 1993, Ley 336 de 1996 y Ley 769 de 2002.

Artículo Cuarto. 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 la Secretaría de Movilidad, Multimodal y Sostenible, a la Dirección de Comunicaciones y a los representantes legales de los diferentes actores del Transporte Público Mixto que operan en el Distrito de Santa Marta, para lo de su competencia.

Artículo Quinto. Hacen parte integral del presente Decreto el Estudio de Cálculo de la tarifa Técnica del Transporte Público Mixto.

Artículo Sexto. 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 Séptimo. 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,

PUBLÍQUESE, COMUNÍQUESE Y CÚPLASE.


CARLOS ALBERTO PINEDO CUELLO

Alcalde Distrital de Santa Marta


FIDEL CASTRO TAPIA
Secretario de Movilidad Distrital

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

 **SANTAMARTADTCH**

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

Conmutador: (605) 4309600 - Línea gratuita nacional: 018000955552

www.santamarta.gov.co

Nit: 891.760.009-4



Estudio de Actualización de Tarifas del Servicio de Transporte Público Terrestre Automotor Mixto de Santa Marta-2025

Secretaría de Movilidad Multimodal y Sostenible de Santa
Marta

Fecha: 15/12/2025 Página 1 de 39





Contenido

1. Introducción.....	5
2. Alcance	6
3. Objetivos	6
3.1. Objetivo General	6
4. Justificación.....	7
5. Metodología	8
6. Marco normativo	8
7. Marco conceptual.....	10
8. Marco contextual.....	11
8.1. Modelo de negocio.....	11
8.2. Parque automotor	13
8.3. Rutas existentes en la actualidad.....	17
9. Criterios para tener en cuenta para actualización de tarifas	19
9.1. Actualización por variación del Índice de precios al consumidor IPC.....	19
9.2.1. Costos Operativos en el Transporte Terrestre de Pasajeros.....	20
9.2.2. Costos Operativos en el Transporte Terrestre de Carga.....	20
9.2.3. Factores Externos que Afectan los Precios de los Combustibles	21
9.2.4. Resumen de los Cambios en los Precios de la Gasolina y el ACPM en Colombia (durante el año 2025).....	21
9.3. Actualización por aumento en costo de peajes	23
10. Análisis de costos del transporte	23
10.1. Costos variables	26
10.1.1. Combustible	26
10.1.2. Lubricantes.....	27
10.1.4. Mantenimiento.....	29
10.1.5. Salarios y prestaciones	32
10.1.6. Servicios de estación.....	33
10.2. Costos fijos	33
10.2.1. Gastos de administración y rodamiento	33
10.2.2. Impuestos.....	34

Fecha: 15/12/2025 Página 2 de 39





10.2.3. Seguros	34
10.3. Costos de capital	35
10.3.1. Recuperación de capital	35
10.3.2. Rentabilidad	37
10.3.3. Recuperación de capital	37
11. Determinación de la Tarifa técnica	37
12. Conclusiones	38

Índice de Tablas

Tabla 1: Cantidad de vehículos de Transporte mixto por tipo que conforman el parque automotor	15
Tabla 2: Edad de equipos automotores	16
Tabla 3: Resumen de trayectos servicio de transporte terrestre automotor mixto .	18
Tabla 4: proyección de Tarifas del servicio según el IPC.....	19
Tabla 5: Resumen de precios máximos de venta de combustibles a octubre 2025 para Santa Marta.....	21
Tabla 6: Variación en precios de combustible durante año 2025.....	22
Tabla 7: Estructura de costos de transporte	24
Tabla 8: Estadísticas de aforos en ruta y análisis de ingresos por operación de un vehículo	25
Tabla 9: datos de Kpg estimado del parque automotor	26
Tabla 10: Distancias en km por trayecto.....	26
Tabla 11: Estimados de pasajeros al mes por trayectos de ruta.....	27
Tabla 12: Costos de combustible por mes/pasajero y tipo de vehículo	27
Tabla 13: Costo de aceite de motor por trayecto y tipo de vehículo	28
Tabla 14: Costo de lubricante transmisión por trayecto y tipo de vehículo	28
Tabla 15: Costo de llantas por trayecto y tipo de vehículo	29
Tabla 16: Costo de mto partes eléctricas por trayecto y tipo de vehículo	30
Tabla 17: Costo de mto partes mecánicas por trayecto y tipo de vehículo	30
Tabla 18: Costo de mto a motor por trayecto y tipo de vehículo.....	30
Tabla 19: Costo de mto a transmisión por trayecto y tipo de vehículo.....	31
Tabla 20: Costo de latonería y pintura por trayecto y tipo de vehículo	31
Tabla 21: Costo de alineación y Balanceo por trayecto y tipo de vehículo	31
Tabla 22: costo por salarios y prestaciones por trayecto y tipo de vehículo	32
Tabla 23: costo por servicios de estación por trayecto y tipo de vehículo	33
Tabla 24: gastos de administración y rodamiento por trayecto y tipo de vehículo .	33
Tabla 25: Impuestos por trayecto y tipo de vehículo.....	34





Tabla 26: costo de seguros por trayecto y tipo de vehículo	35
Tabla 27: costo de garaje por trayecto y tipo de vehículo	35
Tabla 28: Resumen de costos para cálculo de tarifa técnica.....	37

Índice de Ilustraciones

Ilustración 1: Determinación del total del parque automotor.....	13
Ilustración 2:vehiculos tipo que conforman el parque automotor.....	15
Ilustración 3: Rutas autorizadas transporte mixto.....	17
Ilustración 4: Ruta general servicio público de transporte terrestre automotor mixto	18

Índice de Gráficos

Gráfico 1: participación por tipo de vehículo	15
Gráfico 2: Participación por edad del parque automotor	16
Gráfico 3: Edades y tipo de equipos automotores.....	17
Gráfico 4: Comportamiento precios combustible año 2025.....	22





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 automotor mixto de pasajeros. Este análisis tiene como propósito lograr un equilibrio adecuado entre el costo y el beneficio del servicio, con el fin de garantizar una tarifa justa tanto para los usuarios como para los prestadores del servicio, favoreciendo 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, 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 terrestre automotor mixto.

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

Cobertura del Servicio: El estudio se enfoca únicamente en el servicio de transporte mixto 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 mixto 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 mixto, para la ciudad de Santa Marta.





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

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

4. Justificación

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

En atención a lo anterior, y dado que las tarifas vigentes en la ciudad de Santa Marta fueron actualizadas por última vez a comienzos del año 2025, se hace necesario realizar un nuevo estudio, ya que se cumple el periodo de un año en el cual debe revisarse los costos del servicio nuevamente desde su última revisión. Durante este tiempo, se han producido cambios significativos en el contexto económico nacional y local, especialmente en lo referente a los costos de insumos y combustible, que inciden directamente en los costos operativos del servicio de transporte público.

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

Es importante destacar que el servicio de transporte mixto 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 normativa vigente, busca asegurar que el transporte público de Santa Marta continúe siendo una opción eficiente y accesible para la población, adaptándose a las nuevas realidades económicas, pero sin afectar la sostenibilidad a largo plazo del servicio.

5. Metodología

La metodología de investigación utilizada en este estudio técnico para la actualización de tarifas del servicio de transporte público terrestre automotor mixto 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 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

Fecha: 15/12/2025 Página 8 de 39





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.

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 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

Buseta de servicio mixto: Vehículo de transporte público destinado a la movilización de personas, con una capacidad máxima de 21 pasajeros y una distancia entre ejes inferior a 4 metros. Para esta clase de vehículo, la capacidad mínima de carga debe ser de 1705 kg y un volumen de bodega de 5,4 m³.

Camioneta: Vehículo automotor utilizado para el servicio público, diseñado tanto para el transporte de pasajeros como de carga. Su capacidad no excede los 9 pasajeros y su peso bruto vehicular no supera las 5 toneladas, de acuerdo con las especificaciones del fabricante.

Campero: Vehículo automotor destinado al servicio público de transporte de pasajeros y/o carga, que cuenta con tracción en las cuatro ruedas. Su capacidad máxima es de 9 pasajeros y puede transportar hasta tres cuartos (3/4) de tonelada.

Microbús de servicio mixto: Vehículo de transporte público destinado a la movilización de personas, con capacidad de hasta 19 pasajeros. Además, su capacidad mínima de carga es de 630 kg, con un volumen de bodega de 2,52 m³.

Ruta: Se entiende por ruta el trayecto que conecta un origen y un destino a través de una vía específica, con un recorrido determinado. Las disposiciones que mencionen "recorridos" también se referirán a rutas.

Viaje ocasional: Es aquel viaje excepcional que se autoriza por la autoridad competente del transporte, permitiendo a empresas habilitadas realizar traslados a través de un contrato entre la empresa y los pasajeros. Este tipo de viaje no está sujeto a tiempo o carga específica y puede realizarse fuera de las rutas o zonas de operación habituales.

Transporte ocasional: Las empresas habilitadas para prestar el servicio de transporte público terrestre automotor mixto podrán realizar viajes ocasionales fuera de su zona de operación autorizada, siempre que cuenten con una planilla de viaje ocasional expedida por el Ministerio de Transporte, conforme a las resoluciones correspondientes (Resolución 2433 de 2018 y su modificación por la Resolución 6019 de 2019, o las normativas que las modifiquen).

Centros poblacionales: Son áreas urbanas o rurales con al menos 20 viviendas adosadas o contiguas, ubicadas dentro de un municipio o corregimiento departamental. Estas áreas cuentan con características urbanas, como vías vehiculares y peatonales delimitadas.

Zona de operación: Se refiere a la región geográfica en la que las empresas habilitadas en el servicio público de transporte terrestre automotor mixto pueden operar, sin estar sujetas a rutas fijas, adaptándose a la demanda de la zona para

Fecha: 15/12/2025 Página 10 de 39





facilitar el intercambio comercial y el transporte de la población entre áreas de producción y centros de consumo, todos conectados por vías carreteables.

Zona de operación de transporte turístico: Es una región geográfica predominantemente rural, rica en atractivos turísticos naturales, paisajísticos y culturales. En esta área, las empresas habilitadas para el servicio público de transporte terrestre automotor mixto pueden operar sin una ruta fija, adaptándose a la demanda de los turistas y garantizando su accesibilidad y movilidad.

Equipo: El servicio público de transporte terrestre automotor mixto puede realizarse con diferentes tipos de vehículos, tales como bus abierto o "chiva", microbús de servicio mixto, buseta de servicio mixto, camionetas y camperos.

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 automotor mixto en Colombia comparte características comunes con otras modalidades de transporte, como el urbano 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 de Transporte: Entidades jurídicas que tienen la concesión para operar el servicio de transporte en rutas específicas, otorgada por la administración distrital mediante una habilitación. Establecen contratos de afiliación con los propietarios de los vehículos, quienes se encargan de transportar a los pasajeros en las rutas designadas. Su principal fuente de ingresos proviene de la planilla de administración que cada vehículo afiliado paga. Además, las empresas son responsables de gestionar la seguridad social y los aportes parafiscales de los conductores, así como los seguros correspondientes para el parque automotor.





Propietarios de vehículos: son personas naturales o jurídicas que poseen vehículos de servicio público, como microbuses o busetas, y mantienen un contrato de afiliación con una empresa de transporte concesionaria. Su ingreso proviene de la tarifa diaria que el conductor le paga por cada jornada laboral del vehículo, una cantidad establecida de mutuo acuerdo entre ambos. Los costos relacionados con el mantenimiento preventivo y correctivo del vehículo son responsabilidad del propietario.

En la actualidad, en la ciudad de Santa Marta el servicio de transporte público terrestre mixto es prestado por una única empresa constituida como cooperativa, de nombre COOTRANSORIENTE TAYRONA,

Conductores: son las 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 reciben un porcentaje de ese producido. De las empresas reciben el pago de seguridad social.

Usuarios del servicio: Los pasajeros o usuarios del servicio son las personas, tanto residentes como visitantes y/o turistas, que utilizan el transporte público y abonan una tarifa fija establecida por las autoridades gubernamentales como contraprestación por el servicio. Generalmente, estos usuarios no están completamente informados sobre sus derechos y responsabilidades en el uso del transporte público.

Vehículos: Un vehículo de transporte mixto en Santa Marta es aquel destinado a la prestación del servicio público de transporte terrestre, utilizado para el traslado de pasajeros y carga. Generalmente, estos vehículos son microbuses o busetas, con una capacidad de entre 10 y 30 pasajeros. Están diseñados para operar en rutas urbanas y rurales, ofreciendo flexibilidad en cuanto al tipo de carga que pueden transportar, además de personas. Estos vehículos están habilitados para cumplir con los requerimientos establecidos por las autoridades locales y ofrecen un servicio integral que combina el transporte de pasajeros con el de mercancías, contribuyendo al acceso y conectividad dentro de la ciudad y sus alrededores.





8.2. Parque automotor

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

Ilustración 1: Determinación del total del parque automotor

No	Clase	Marca	Modelo	Placa	Capacidad (Cantidad de pasajeros)	Tipo de combustible
1	Buseta	Chevrolet	2009	XVX500	30	Diesel
2	Bus	Mercedes Benz	2014	TZV981	42	Diesel
3	Buseta	Volkswagen	2018	TZV620	29	Diesel
4	Bus	Chevrolet	2015	TZU382	51	Diesel
5	Buseta	Hino	2005	XVN898	27	Diesel
6	Bus	Chevrolet	2023	TZW448	35	Diesel
7	Bus	Chevrolet	2020	TZV993	36	Diesel
8	Bus	Chevrolet	2011	UQS153	32	Diesel
9	Buseta	Chevrolet	2016	TZV357	31	Diesel
10	Bus	Chevrolet	2018	TZV510	36	Diesel
11	Bus	Hyundai	2015	TZV215	38	Diesel
12	Buseta	Hyundai	2015	TZU984	31	Diesel
13	Buseta	Hyundai	2014	TZU330	31	Diesel
14	Buseta	Chevrolet	2012	UQS132	32	Diesel
15	Buseta	Chevrolet	2004	UQP616	31	Diesel
16	Bus	Mercedes Benz	2014	TZW001	42	Diesel
17	Bus	Mercedes Benz	2014	TZV749	42	Diesel
18	Bus	Chevrolet	2006	SWK782	29	Diesel
19	Buseta	Nissan	2007	SJK324	27	Diesel
20	Bus	Hyundai	2015	TZV127	38	Diesel
21	Buseta	Chevrolet	2002	UQP382	30	Diesel
22	Buseta	Chevrolet	2009	UQQ709	27	Diesel
23	Bus	Chevrolet	2018	TZV653	33	Diesel
24	Bus	Jac	2015	TZV332	39	Diesel
25	Microbús	Chevrolet	2003	SIT170	19	Diesel
26	Bus	Mercedes Benz	2016	TZV547	40	Diesel
27	Buseta	Chevrolet	2006	XVP118	31	Diesel

Fecha: 15/12/2025 Página 13 de 39





28	Bus	Chevrolet	2018	TZV516	34	Diesel
29	Bus	Hyundai	2015	TZV037	38	Diesel
30	Bus	Hyundai	2015	TZV134	38	Diesel
31	Bus	Mercedes Benz	2019	TZV992	38	Diesel
32	Bus	Chevrolet	2020	TZV964	37	Diesel
33	Bus	Chevrolet	2016	TZV099	53	Diesel
34	Buseta	Chevrolet	2014	TZU483	31	Diesel
35	Buseta	Chevrolet	2016	TZV334	31	Diesel
36	Buseta	Mercedes Benz	2015	TZV525	31	Diesel
37	Bus	Hyundai	2016	TZV592	40	Diesel
38	Buseta	Volkswagen	2017	TZV456	31	Diesel
39	Buseta	Chevrolet	2015	TZU254	31	Diesel
40	Bus	Volkswagen	2016	TZV624	38	Diesel
41	Buseta	Chevrolet	2017	TZV326	31	Diesel
42	Buseta	Nissan	2004	SIT340	27	Diesel
43	Bus	Chevrolet	2015	TZU351	51	Diesel
44	Buseta	Volkswagen	2017	TZV455	31	Diesel
45	Bus	Chevrolet	2013	UQS958	31	Diesel
46	Bus	Chevrolet	2023	TZW560	40	Diesel
47	Buseta	Chevrolet	2017	TZV356	31	Diesel
48	Buseta	Chevrolet	2013	UQS719	26	Diesel
49	Bus	Chevrolet	2015	TZU209	39	Diesel

Fuente: Elaboración propia, basada en registros de empresas del sector

A cierre del mes de noviembre de 2025, el parque automotor con tarjeta de operación vigente para prestar el servicio de transporte mixto en la ciudad de Santa Marta se compone de 49 vehículos. De los 49 se observan 01 microbús con capacidad de 19 pasajeros, entre buses y busetas se encuentra el vehículo tipo más representativo con características similares que es de 48 entre buses y busetas (26 buses y 22 busetas) en la operación diariamente laboran alrededor de 25 los cuales cumplen un plan de rodamiento diario, a una frecuencia que oscila entre doce y veinte (12/30) minutos.

1 microbuses (10 a 19 pasajeros),

26 son busetas de 20 a 30 pasajeros,

22 son buses de más de 30 pasajeros





Ilustración 2: vehículos tipo que conforman el parque automotor

Microbús	
6m-7m	
10-19 pasajeros	
Buseta	
7m-10 m	
20-30 pasajeros	
Bus	
mas de 10m	
mas de 30 pasajeros	

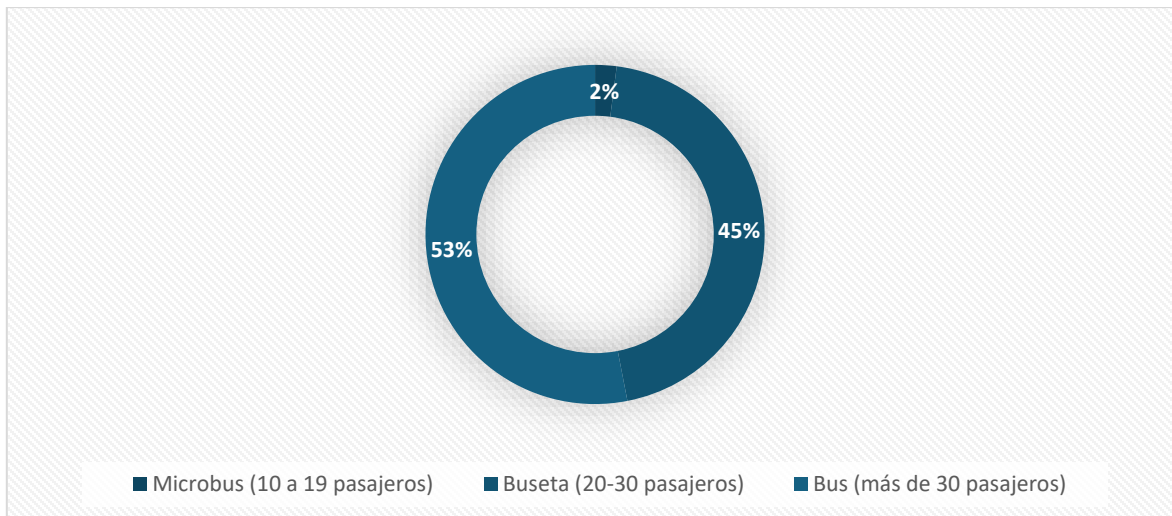
Fuente: Tomado de <https://www.revistaautocrash.com/conozca-la-clasificacion-los-vehiculos-pesados-pasajeros/> , basado en ley 769 de 2002 Artículo 2.

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

Tipo de vehículo	Cantidad actual	Participación en %
Microbús (10 a 19 pasajeros)	1	2%
Buseta (20-30 pasajeros)	22	45%
Bus (más de 30 pasajeros)	26	53%

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





De acuerdo con el análisis realizado la mayor participación del parque automotor la constituyen los vehículos tipo buses y busetas con capacidades de entre 20 y más de 30 pasajeros con un 98% de participación, los microbuses con capacidad de entre 10 a 19 pasajeros tienen una participación del 2%.

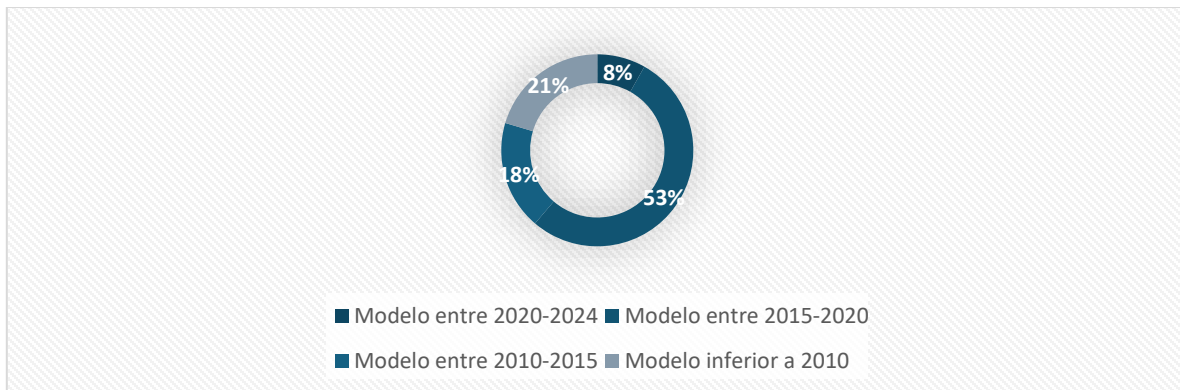
Con el objetivo de caracterizar el parque automotor objeto de este estudio, también se analiza la variable edad de los equipos automotor y del parque automotor que se analiza mediante el modelo de estos como se muestra en la Tabla 2.

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	0	0	1
Buseta (20-30 pasajeros)	0	10	4	8
Bus (más de 30 pasajeros)	4	16	5	1
Total	4	26	9	10

Fuente: Elaboración propia basado en datos de empresas del sector

Gráfico 2: Participación por edad del parque automotor

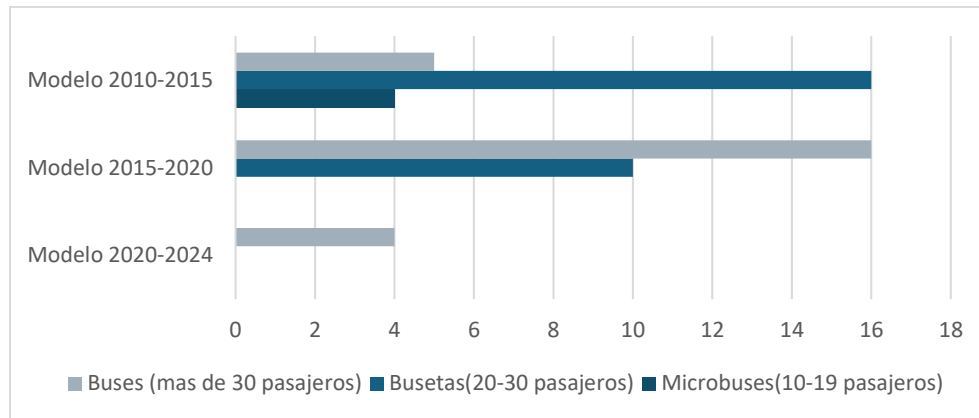


Fuente: Elaboración propia basado en datos de empresas del sector





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 la en promedio los equipos automotores que conforman el parque automotor tienen un modelo promedio del año 2013, lo que nos indica una edad promedio de 11 años para el parque automotor analizado.

8.3. Rutas existentes en la actualidad

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

Ilustración 3: Rutas autorizadas transporte mixto

Empresa autorizada	Acto administrativo	Ruta autorizada	Distancia de la ruta	Tiempo promedio de ruta	Tipo de vehículo autorizado.
Cootransoriente Tayrona	Resolución 0019 del 14 de enero de 2000	Mercado público-Marquetalia	79	2 hr, 10 min	Microbús, bus, Buseta

Fuente: Elaboración propia basado en datos de empresas del sector

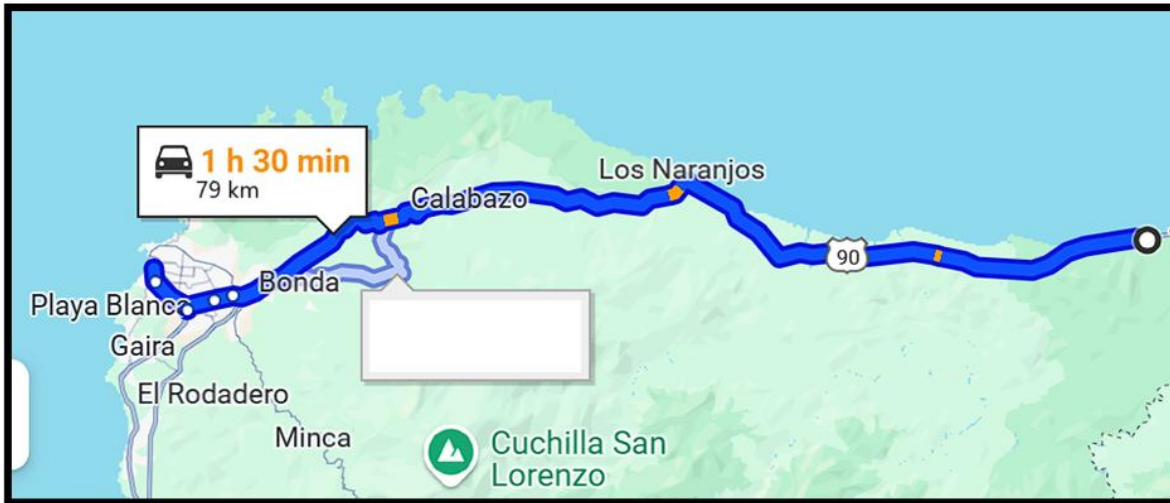
Perímetro urbano: Se presta desde el sector del mercado público de santa marta en el despacho de la empresa COOTRANSORIENTE TAYRONA ubicado en Cra. 13 #11125.

También, en una sola ruta, denominada "Santa Marta – Marquetalia" y "Marquetalia – Santa Marta". Esta ruta se encuentra segmentada en diferentes trayectos dentro del área urbana, con distancias que aumentan conforme se amplía el número de kilómetros y la separación entre las diversas zonas, de la siguiente manera:





Ilustración 4: Ruta general servicio público de transporte terrestre automotor mixto



Fuente: Google Maps, 2025. Información de rutas proporcionada por empresas de transporte

Tabla 3: Resumen de trayectos servicio de transporte terrestre automotor mixto

TRAYECTO 1:	Desde el perímetro urbano Mercado de Santa Marta hasta el peaje de Neguanje.
TRAYECTO 2:	Desde el perímetro urbano, hasta la vereda México, recorrido que comprende Las Tinajas, Cacahualito, Paloquemao y México.
TRAYECTO 3:	Desde el perímetro urbano, hasta la vereda El Trompito, recorrido que comprende el Trayecto uno 1 y 2, más las veredas calabazo, la Estrella, La Esmeralda y La Revuelta.
TRAYECTO 4:	Desde el perímetro urbano, hasta la vereda Quebrada Valencia, recorrido que comprende el Trayecto número 1, 2, y 3, más las veredas Cañaveral, Los Mechones, El Campamento, Los Cocos, Mendihuaca, Guachaca, Puerto Nuevo, La Aguacatera y Quebrada Valencia.
TRAYECTO 5:	Desde el perímetro urbano, hasta la vereda Perico Aguao, recorrido que comprende el Trayecto número 1, 2, 3, 4, más las veredas de Quebrada María, Buritaca, Los Linderos, Guandolo, Don Diego, Perico Aguao.
TRAYECTO 6:	Desde el perímetro urbano hasta marquetalia

Fuente: Elaboración propia basado en Observación directa en campo





9. Criterios para tener en cuenta para actualización de tarifas

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

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

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

Al realizar una proyección estadística teniendo en cuenta el IPC vigente con corte a noviembre del 2025, podemos obtener un valor estimado que sirva como base para determinar un criterio importante para actualizar las tarifas en análisis.

Tabla 4: proyección de Tarifas del servicio según el IPC

	2024	2025	2026
IPC	tarifa 2024	tarifa 2025	Proyectado con IPC 5.30%
Trayecto 1	\$ 5.000	\$ 5.300	\$ 5.581
Trayecto 2	\$ 7.000	\$ 7.300	\$ 7.687
Trayecto 3	\$ 8.000	\$ 8.300	\$ 8.740
Trayecto 4	\$ 9.000	\$ 9.300	\$ 9.793
Trayecto 5	\$ 10.000	\$ 10.300	\$ 10.846
Trayecto 6	\$ 11.000	\$ 11.300	\$ 11.899

Fuente: Elaboración propia, basado en cifras del DANE -IPC a Noviembre 2025(ultimo reporte del 05/12/2025 por el DANE) (<https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/precios-y-costos/indice-de-precios-al-consumidor-ipc/ipc-informacion-tecnica>) y Tarifas vigentes del servicio según Res 235 del 2023 de la alcaldía de Santa Marta.





9.2. Actualización por variación en precios de combustibles

El precio de los combustibles, como la gasolina y el ACPM (Aceite Combustible Para Motores), es un factor crucial que afecta directamente los costos operativos del transporte terrestre, tanto de pasajeros como de carga. Estos costos no solo impactan a las empresas del sector, sino también a los consumidores finales, quienes se ven reflejados en el aumento de tarifas y precios de los productos.

9.2.1. Costos Operativos en el Transporte Terrestre de Pasajeros

El transporte de pasajeros, tanto intermunicipal como urbano, depende en gran medida del precio de los combustibles, ya que este constituye una proporción significativa de los costos operativos. Los autobuses y vehículos de transporte público requieren grandes cantidades de gasolina o ACPM 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 tienden 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.

9.2.2. Costos Operativos en el Transporte Terrestre de Carga

En el sector del transporte de carga, el precio de los combustibles tiene un efecto aún más pronunciado. Los camiones y otros vehículos de carga necesitan grandes cantidades de combustible para cubrir largas distancias, por lo que cualquier fluctuación en el precio de la gasolina o ACPM genera un impacto directo en el costo por kilómetro recorrido.

- **Incremento en los costos logísticos:** Las empresas de transporte de carga que operan a nivel nacional e internacional se ven obligadas a ajustar sus costos, lo que a menudo implica aumentar el precio del servicio de transporte de mercancías. Este aumento se traslada a los consumidores de bienes, lo que a su vez puede generar un incremento en los precios de productos en el mercado.





- Competencia y márgenes de rentabilidad: Las empresas de transporte de carga enfrentan una competencia feroz, y el aumento de los costos puede obligarlas a reducir sus márgenes de rentabilidad, afectando su viabilidad económica. Además, al ser un sector muy dependiente del combustible, el costo de operación fluctúa con cada variación en el precio de los combustibles.

9.2.3. Factores Externos que Afectan los Precios de los Combustibles

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

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

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

En Colombia, los precios de la gasolina y el ACPM han experimentado variaciones significativas en el periodo analizado, aunque no han sido tan elevadas como las observadas durante el estudio técnico realizado en el año 2024. A continuación, se destacan los principales cambios y tendencias:

Al analizar los precios de estos combustibles según los precios máximos registrados para su venta al usuario final hasta octubre 2025 y se toman los últimos datos reportados por UPME.

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

	Precio Máximo de venta por galón
GASOLINA CORRIENTE	\$ 16.137
ACPM	\$ 10.861

Fuente: Unidad de Planeación minero energética de Colombia

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





Al analizar la variación existente entre el periodo analizado, se obtiene lo siguiente:

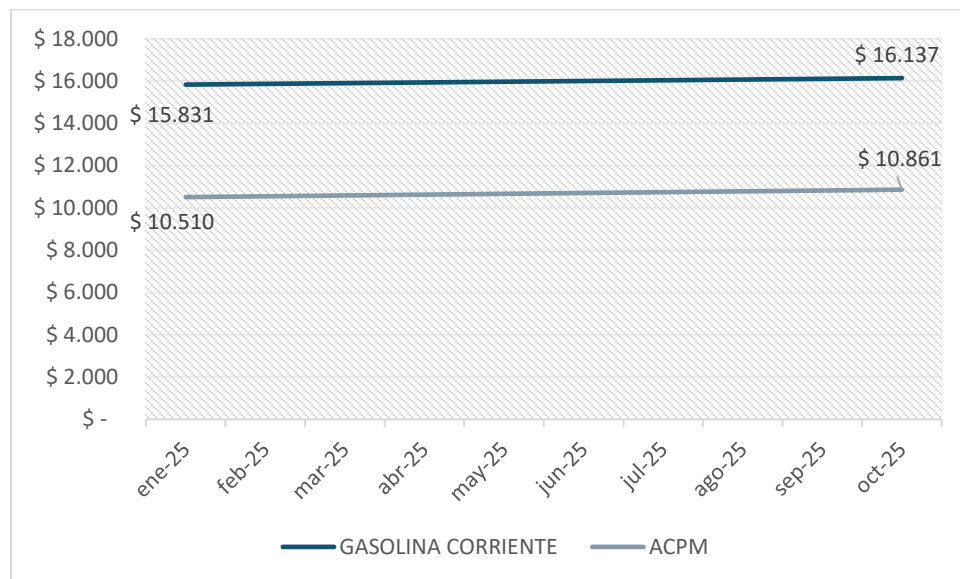
Tabla 6: Variación en precios de combustible durante año 2025

	ene-25	oct-25	Variación
GASOLINA CORRIENTE	\$ 15.831	\$ 16.137	\$ 306
ACPM	\$ 10.510	\$ 10.861	\$ 351

Fuente: Unidad de Planeación minero-energética de Colombia

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

Gráfico 4: Comportamiento precios combustible año 2025



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

Al observar el comportamiento del precio de los combustibles para el periodo comprendido en el año 2025, podemos observar en estos combustibles cambios que aunque no son tan drásticos en comparación con el periodo anterior, si representan una variable de interés que puede afectar las tarifas ya que el consumo de combustible es directamente proporcional al servicio prestado, las horas de operación y los kilómetros recorridos por un vehículo de transporte mixto, los aumentos porcentuales son de 1,93% y 3,34% para GASOLINA Y ACPM respectivamente.

Fecha: 15/12/2025 Página 22 de 39



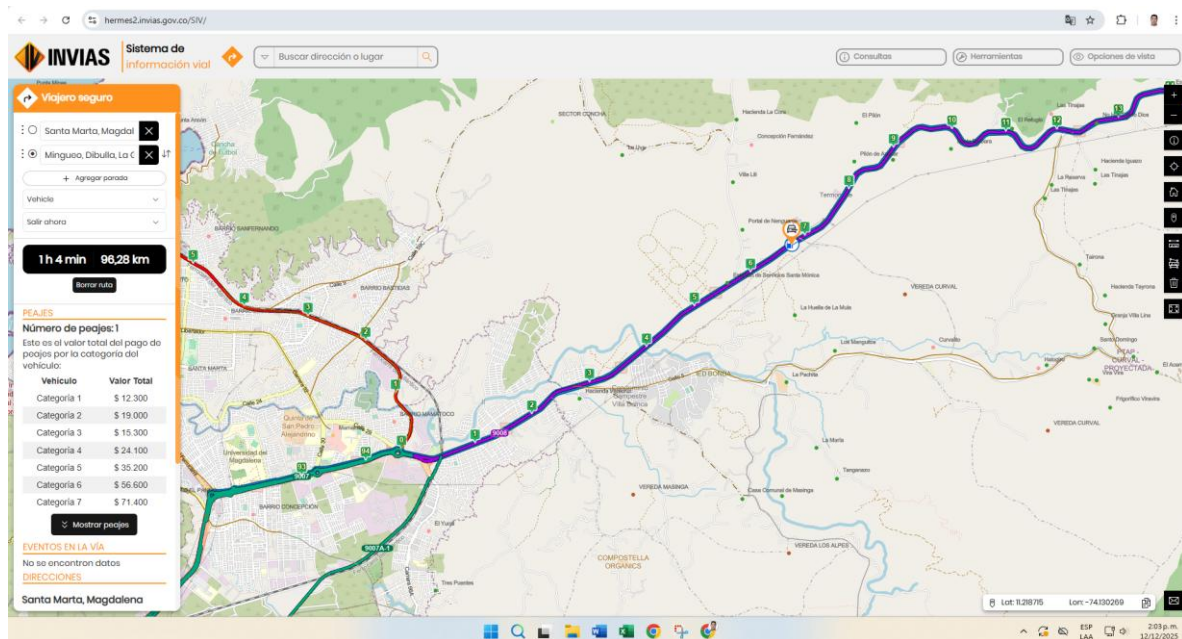


9.3. Actualización por aumento en costo de peajes

Sobre la Ruta de Operación analizada, se evidencia la existencia de 01 peaje, por el cual deben pasar los vehículos para cumplir la ruta, en este caso es el PEAJE DE NEGUANJE. Para efectos de cobro de peajes, los vehículos según el análisis del parque automotor pertenecen a la siguiente categoría.

Categoría II: Buses, busetas con ejes trasero de dos llantas.

Ahora bien, en el año 2025, se registraron aumentos en los valores de peajes que, a la fecha según información de INVIAS se detalla a continuación:



(<https://hermes2.invias.gov.co/SIV/>) Teniendo en cuenta todo lo anterior el peaje de Neguanje en la categoría II, está a la fecha en \$19.000, no afectaría sobre el trayecto 1, pero si para los demás trayectos que se detallan en la *tabla 3*.

10. Análisis de costos del transporte

La Resolución 4350 de 1998 establece una metodología detallada para el análisis de costos en el cálculo de las tarifas del servicio público de transporte urbano. Esta metodología tiene como objetivo garantizar que las tarifas sean justas, equitativas y suficientes para cubrir los costos operativos de las empresas de transporte, al tiempo que se proteja el bienestar de los usuarios. El análisis de costos se basa en una serie de componentes fundamentales, entre los cuales se incluyen los costos fijos y variables asociados a la operación de los vehículos, como el mantenimiento, los salarios de los trabajadores, el combustible, los repuestos, y los seguros, entre





otros. Además, la metodología toma en cuenta el comportamiento de la demanda y los costos de inversión, con el fin de establecer un equilibrio entre la sostenibilidad financiera de las empresas y la accesibilidad para los usuarios. En este contexto, se busca que la tarifa cubra de manera eficiente los costos sin generar excesivos incrementos, contribuyendo al buen funcionamiento del sistema de transporte público urbano.

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

Tabla 7: Estructura de costos de transporte

Costos variables:	Costos fijos:	Costos de capital:
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 como son: tiquetes vendidos por día, datos de planilla de despacho suministrados por empresa COOTRANSORIENTE TAYRONA, (Santa Marta), aforos realizados en ruta para determinar la demanda de pasajeros por trayecto desde la zona cero, hasta Palomino, punto de llegada (final de la ruta) en días hábiles, domingos y feriados, apoyados en la información recopilada del trabajo de los vehículos con tecnología de conteo de pasajeros y control de flota. Unas zonas como veredas con lo observado en el 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 4 veces de ida. Para el análisis se tiene en cuenta que el mes consta de 4 semanas.

Tabla 8: Estadísticas de aforos en ruta y análisis de ingresos por operación de un vehículo

	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo	Precio actual trayecto	Ingreso/semana
Trayecto 1	13	14	14	15	17	19	29	\$ 5.300	\$ 5.130.400
Trayecto 2	14	14	15	14	15	13	31	\$ 7.300	\$ 6.774.400
Trayecto 3	15	17	16	15	17	15	29	\$ 8.300	\$ 8.233.600
Trayecto 4	14	22	13	17	18	21	33	\$ 9.300	\$ 10.267.200
Trayecto 5	14	20	17	24	18	14	29	\$ 10.300	\$ 11.206.400
Trayecto 6	15	21	17	16	19	17	29	\$ 11.300	\$ 12.113.600
Total pasajeros/día	85	108	92	101	104	99	180	Ingreso total /semana	\$ 53.725.600
Total pasajeros/semana	769							Ingreso total/mes	\$ 214.902.400
Total pasajeros/mes	3076								
Proyectado usuarios	3107								

Fuente: Elaboración Propia: Datos estadísticos de conteo de pasajeros y datos Resultado de Aforos diarios e Investigación realizada por secretaria de Movilidad.

Por otra parte, se debe tener en cuenta que según estadísticas del DANE(<https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/demografia-y-poblacion/proyecciones-de-poblacion>) en su informe de proyecciones de población indicadores demográficos, registra una proyección de crecimiento para la ciudad de Santa Marta del 1,1%. Por lo cual estas cifras podrán verse afectadas de la siguiente manera. Al multiplicar ese factor de crecimiento, obtenemos que, a futuro, se tendrán la siguiente proyección de pasajeros movilizados/mes de 3107 para el año 2026.

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

- **Kilómetros recorridos por mes, día y recorrido o carrera:** La ruta que se sirve en este modo de transporte servicio mixto, sale de la zona cero (0) mercado público hasta la entrada a Neguanje trayecto 1. Y va recorriendo las distintas zonas en seis trayectos, en la vía principal a la Guajira hasta llegar

Fecha: 15/12/2025 Página 25 de 39





a Marquetalia para una distancia de setenta y nueve (79) kilómetros por recorrido, para un total de 316 Km. Promedio recorrido diario es de 4 recorridos por vehículo: **316 Km/Veh/día**.

- **Número de días trabajados por mes:** Las rutas operan en días hábiles los seis días de la semana y de igual manera los domingos y/o festivos, teniendo en cuenta esta información se trabaja en un mes un total de 4 semanas que se traducen en 24 días hábiles y 4 domingos y/o festivos, un total de 28 días al mes.
- **Número de recorridos o carreras por día:** Un vehículo realiza el trayecto desde el mercado público -Marquetalia máximo 4 veces por día.

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 9: datos de Kpg estimado del parque automotor

Tipo vehículo	Kpg
Microbús (10 a 19 pasajeros)	21,40
Buseta (20-30 pasajeros)	14,01
Bus (más de 30 pasajeros)	14,34

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

Las distancias por trayecto son las siguientes:

En total los recorridos diarios son de 316km al día con en total 8848 km/mes para la ruta completa que se analizará por trayecto. De la siguiente manera:

Tabla 10: Distancias en km por trayecto

	km Trayecto	Km por trayecto al mes
Trayecto 1	14	1568
Trayecto 2	23	2576

Fecha: 15/12/2025 Página 26 de 39





Trayecto 3	35	3920
Trayecto 4	52	5824
Trayecto 5	65	7280
Trayecto 6	79	8848

Fuente: Elaboración propia basado en ubicación en Gps durante estudio, Google Maps.

El precio del ACPM proyectado es de \$10861/galón

El total de pasajeros mes es proyectado de la siguiente manera, para buses y busetas 20 hasta más de 30 pasajeros se realizó el estudio en campo, para microbuses se utilizaría un promedio estimado cercano a la capacidad máxima, y adicionalmente se hace una proyección de crecimiento del 1,1% de la población para lograr obtener un estimado de pasajeros a transportar.

Tabla 11: Estimados de pasajeros al mes por trayectos de ruta

Todos los tipos de vehículos
Estimado pasajeros /mes
3107 pasajeros

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

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

Tabla 12: Costos de combustible por mes/pasajero y tipo de vehículo

Combustible	Buseta (20-30 pasajeros)
Trayecto 6	\$ 6.859.203
	\$2208/pasajero

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

10.1.2. Lubricantes

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

La fórmula utilizada es la siguiente:

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





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

Costo promedio: \$ 650.000

Frecuencia de cambio cada 6.000 km

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

Tabla 13: Costo de aceite de motor por trayecto y tipo de vehículo

Aceite de motor	Buseta pasajeros (20-30)
Trayecto 6	\$ 958533 \$ 309/pasajero

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

Lubricante Transmisión: incluye valvulina y mano de obra.

La fórmula utilizada es la siguiente:

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

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

Costo promedio: \$ 352.000

Frecuencia de cambio cada 20.000 km

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

Tabla 14: Costo de lubricante transmisión por trayecto y tipo de vehículo

Lubricante Transmisión	Buseta pasajeros (20-30)
Trayecto 6	\$ 155725 \$50/pasajero

Fecha: 15/12/2025 Página 28 de 39





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).

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

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

Costo promedio: \$ 1.900.000

Frecuencia de cambio cada 60.000 km

Tabla 15: Costo de llantas por trayecto y tipo de vehículo

Llantas	Buseta (20-30 pasajeros)
Trayecto 6	\$ 1.681.120/mes \$ 541 /pasajero

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

10.1.4. Mantenimiento

Las fórmulas para aplicar son las siguientes

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

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

Dentro del concepto de mantenimiento preventivo y correctivo se incluye:

Partes eléctricas: batería, luces, cables.

Costo insumos y mano de obra: \$ 8.720.000

Fecha: 15/12/2025 Página 29 de 39





Frecuencia de cambio: 60.000 km

Tabla 16: Costo de mtto partes eléctricas por trayecto y tipo de vehículo

partes eléctricas	Buseta (20-30 pasajeros)
Trayecto 6	\$ 1.285.909 \$414/pasajero

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

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

Costo insumos y mano de obra: \$ 12.583.000

Frecuencia de cambio: 80.000 km

Tabla 17: Costo de mtto partes mecánicas por trayecto y tipo de vehículo

partes mecánicas	Buseta (20-30 pasajeros)
Trayecto 6	\$ 1.391.780 \$ 448/pasajero

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

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

Costo insumos y mano de obra: \$ 30.420.000

Frecuencia de cambio: 150.000 km

Tabla 18: Costo de mtto a motor por trayecto y tipo de vehículo

Mtto a motor	Buseta (20-30 pasajeros)
Trayecto 6	\$ 1.794.374 \$578/pasajero

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





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

Costo insumos y mano de obra: \$ 10.010.000

Frecuencia de cambio: 80.000 km

Tabla 19: Costo de mtto a transmisión por trayecto y tipo de vehículo

mtto a transmisión	Buseta (20-30 pasajeros)
Trayecto 6	\$ 1.117.060 \$360

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: \$ 14.500.000

Frecuencia de cambio: 80.000 km

Tabla 20: Costo de latonería y pintura por trayecto y tipo de vehículo

latonería y pintura	Buseta (20-30 pasajeros)
Trayecto 6	\$ 1.603.700 \$516

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

Alineación y balanceo: alineación y balanceo de llantas.

Costo insumos y mano de obra: \$ 678.000

Frecuencia de cambio: 80000 km

Tabla 21: Costo de alineación y Balanceo por trayecto y tipo de vehículo

alineación y balanceo	Buseta (20-30 pasajeros)
Trayecto 6	\$ 74.987 \$24/pasajero

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





10.1.5. Salarios y prestaciones

Teniendo en cuenta salario de conductores mínimo legal vigente y según encuestas realizadas a persona de conductores, se puede determinar que el promedio de utilidad mensual, a manera de sueldo, es el equivalente a \$1.462.000. De igual forma para este tipo de servicio de transporte se incluyen que dentro del giro mismo de la operación al conductor se le reconocen en promedio cuarenta mil (\$ 40.000) pesos diarios por utilidad o bonificación, para un total de un millón doscientos mil pesos (1.200.000) por conductor. De igual forma se les reconoce treinta y cinco mil pesos (\$ 35.000) de alimentación por día, lo que corresponde a un millón cincuenta mil pesos (\$1.050.000) mensuales.

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

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 12,46%

Total carga prestacional 65,34%

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

Tabla 22: costo por salarios y prestaciones por trayecto y tipo de vehículo

Salarios y prestaciones	Buseta (20-30 pasajeros)
Trayecto 6	\$ 4.667.261 -\$ 1481/pasajero

Fuente: Elaboración propia basado en encuestas aplicadas a conductores.





10.1.6. Servicios de estación

En este ítem se incluyen los costos de aseo y lavado diario (40.000) por los días laborados (28) (\$ 1.120.000 mensual), lavado general (motor) del vehículo (\$ 280.000 mensual), engrase y petrolizada (\$ 250.000 mensual). Para un total de \$ 1.650.000 mensual.

Tabla 23: costo por servicios de estación por trayecto y tipo de vehículo

Servicios de estación	Buseta (20-30 pasajeros)
Trayecto 6	\$ 1.650.000 \$524/pasajeros

Fuente: Elaboración propia basado en encuestas aplicadas mercado local.

10.2. Costos fijos

10.2.1. Gastos de administración y rodamiento

El valor de la tarifa de administración se paga a través de una planilla que tiene un costo promedio de \$ 112.000 diario. El costo mensual equivale a \$ 3.360.000

El valor de la revisión tecno-mecánica tiene un costo de \$ 456.900 anual para busetas y buses. Costo mensual \$ 38.000

El contrato de afiliación tiene un costo de \$650.000 anual, equivalentes a un costo mensual de \$ 55.000

La tarjeta de operación tiene un costo de \$ 230.000 anual, equivalente a un cargo mensual de \$ 17.400. Costo de Tickets \$ 5.000 por 4 despachos para un total de \$ 20.000 por día, \$ 560.000 mensual. Total de \$ 577.400.

e) **Costo por concepto de peajes** diarios \$ 19800 por 4 recorridos diarios, para un total de \$ 2.217.600 mensual.

Tabla 24: gastos de administración y rodamiento por trayecto y tipo de vehículo





gastos de administración y rodamiento	Buseta (20-30 pasajeros)
Trayecto 6	\$ 6.265.400 \$2017

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

10.2.2. 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 \$330.000.000, lo que generaría un impuesto anual del orden de los \$12.210.000.

La Tasa de semaforización es un costo fijo anual de \$ 106.000 para el año 2025.

La Tasa de educación vial es un costo fijo anual de \$ 101.000. para el año 2025.

Tabla 25: Impuestos por trayecto y tipo de vehículo

Impuestos	Buseta (20-30 pasajeros)
Trayecto 6	\$ 1.034.750 \$333

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

10.2.3. Seguros

El valor del SOAT para el año 2025 es \$ 605.000 con vigencia de 1 año. \$50416 mensual.

El valor del seguro contractual -RCC- y extracontractual -RCE se paga anual un valor de \$4.920.000. El costo mensual equivale a \$410.000. RCE en exceso se paga anual \$6.356.504. el costo mensual equivale a \$529.700.

Fecha: 15/12/2025 Página 34 de 39





Seguro póliza contra todo Riesgo colectiva \$ 1.470.000 anual. \$122.500 mensual.

Tabla 26: costo de seguros por trayecto y tipo de vehículo

Seguros	Buseta (20-30 pasajeros)
Trayecto 6	\$ 1.112.616 \$358

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

10.2.4. Garage

El valor de parqueadero es \$20.000 diarios, incluyendo el centro de despacho y el garaje nocturno. El valor mensual equivale a \$ 560.000.

Tabla 27: costo de garaje por trayecto y tipo de vehículo

Garage	Buseta (20-30 pasajeros)
Trayecto 6	\$ 560000 \$ 180

Fuente: Elaboración propia basado en encuestas aplicadas mercado local.

10.3. Costos de capital

10.3.1. Recuperación de capital

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

Dónde:

CK: Costo de capital.

Va: Valor comercial del vehículo.

n: vida útil del vehículo (20 años).

Vs: Valor de salvamento: 30% del Va





r: Tasa de interés real

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

K: Tasa promedio anual de colocación

f: Tasa promedio anual de inflación

Se escoge la tasa promedio de colocación bancaria para crédito de vehículos establecida en 17.4% efectivo anual. Índice de inflación en Colombia a fecha de estudio 5,4%.

Hacemos el cálculo de la tasa de interés real.

$$r = \frac{1 + 0,174}{1 + 0,054} - 1 = 0,1138$$

El costo actual de un vehículo es de \$ 330.000.000 en promedio, con datos suministrados por los concesionarios que venden vehículos tipo busetas y buses NKR, NQR, NPR marcas CHEVROLET, NISSAN, Hyundai.

Va: \$ 330.000.000

n: 20 años

Vs: \$ 99.000.000

r: % = 0,1138

Reemplazando en la formula, obtenemos:

$$Ck_{anual} = \frac{330.000.000 * (1 + 0,1138)^{20} * 0,1138 - (99.000.000 * 0,1138)}{(1 + 0,1138)^{19}}$$

$$Ck_{anual} = \frac{324641694 - 11266200}{7,7575} = \$40.374.060$$

$$Ck_{mensual} = \frac{\$40.374.060}{12} = \$3.364.505$$





10.3.2. Rentabilidad

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

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

$$\text{Rentabilidad} = \$ 330.000.000 \times 0,70 \times 0,1138 = \$ 26.299.810 \text{ anual.}$$

10.3.3. Recuperación de capital

$$RC = CK - R$$

$$\text{Recuperación Capital} = \$ 40.374.060 - \$ 26.299.810 = \$ 14.074.250 \text{ anual.}$$

Este costo de recuperación de capital anual se divide entre (12) meses, obteniéndose así el costo mensual. \$ 1.172.854/mes.

11. Determinación de la Tarifa técnica

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

Tabla 28: Resumen de costos para cálculo de tarifa técnica

Item de costo	Valor mensual	Costo /km	Costo/pasajero
COSTOS VARIABLES			
Combustible	\$ 6.859.253	\$ 775	\$ 2.208
Aceite motor	\$ 958.533	\$ 108	\$ 309
Lubricante transmisión	\$ 155.725	\$ 18	\$ 50
Llantas	\$ 1.681.120	\$ 190	\$ 541
Mtto partes electricas	\$ 1.285.909	\$ 145	\$ 414
Mtto partes mecanicas	\$ 1.391.680	\$ 157	\$ 448
Mtto a motor	\$ 1.794.374	\$ 203	\$ 578
Mtto a transmision	\$ 1.117.060	\$ 126	\$ 360
Latonería y pintura	\$ 1.603.700	\$ 181	\$ 516
Alineación y balanceo	\$ 74.987	\$ 8	\$ 24
Salarios y prestaciones	\$ 4.667.271	\$ 527	\$ 1.502
Servicios de estación	\$ 1.650.000	\$ 186	\$ 531
COSTOS FIJOS			
Gastos de administración y rodamiento	\$ 6.265.400	\$ 708	\$ 2.017
Impuestos	\$ 1.034.750	\$ 117	\$ 333
Seguros	\$ 1.112.616	\$ 126	\$ 358
Garage	\$ 560.000	\$ 63	\$ 180

Fecha: 15/12/2025 Página 37 de 39





COSTOS DE CAPITAL			
Costo uso de capital	\$ 3.364.505	\$ 380	\$ 1.083
Rentabilidad	\$ 2.191.651	\$ 248	\$ 705
Recuperación de capital	\$ 1.172.854	\$ 133	\$ 378
COSTO TOTAL	\$ 38.941.388	\$ 4.401	\$ 12.534

Fuente: Elaboración propia basado en metodología establecida por Mintransporte

De acuerdo con la metodología definida por Mintransporte Res 4350 de 1998, con soporte en los resultados de la tabla de costos elaborada en el presente estudio, indican que operar un vehículo tiene un costo de cuatro mil cuatrocientos un (**\$ 4401**) pesos colombianos, por cada kilómetro recorrido, lo que nos da como resultado un costo total de **\$38.941.388** al mes, finalmente esta tabla nos permite establecer para todo el trayecto completo una tarifa técnica por valor de **\$12.534**.

En concordancia con lo anterior, el costo de movilizar un pasajero es de doce mil quinientos treinta y cuatro pesos colombianos (**\$12.534**) pesos por pasajero, de acuerdo con toda la información analizada y sujeto a las consideraciones estadísticas del presente estudio, esta sería la tarifa técnica aplicable para el trayecto analizado.

12. Conclusiones

Se logró calcular la tarifa técnica que en este caso corresponde a \$12.534 para el trayecto 6, que corresponde a un trayecto completo desde mercado publico de Santa Marta hasta Marquetalia. Ahora bien, este cálculo se realizó a corte de noviembre 2025, por lo cual resulta apropiado tener en cuenta el efecto del incremento del IPC para el año 2025, que se proyecta a cierre de año sobre el 3,5%, por lo cual se debe considerar que para el año 2026 un aumento de costo proporcional.

El cálculo de la tarifa técnica para el servicio público de transporte terrestre automotor mixto 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, tanto para los residentes de la ciudad como para los turistas que visitan Santa Marta, por lo que deben ser cuidadosamente evaluados.

Asimismo, es esencial definir una tarifa equilibrada, que no solo cubra los costos y garantice la sostenibilidad del servicio, sino que también permita mantener una demanda constante y accesible. 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.

Teniendo en cuenta que la Tarifa actual está en \$11300 y la tarifa técnica es \$12534 al redondear da 12500, esto indica que hay una diferencia porcentual correspondiente a 10,619%, como se ilustra a continuación:

Destino	Tarifa Usuario	Tarifa con aumento 10,619%	Redondeado
TRAYECTO 1 : Desde el perímetro urbano hasta el peaje de Neguanje	\$ 5.300	\$ 5.863	\$ 5.800
TRAYECTO 2: Desde el perímetro urbano hasta la vereda México. Recorrido que comprende las veredas las Tinajas, Cacahualito y Paloquemao.	\$ 7.300	\$ 8.075	\$ 8.000
TRAYECTO 3: Desde el perímetro urbano hasta la vereda el trompito. Recorrido que comprende los trayectos 1, 2, las veredas Calabazo, la Estrella, La Esmeralda y la Revuelta.	\$ 8.300	\$ 9.181	\$ 9.200
TRAYECTO 4: Desde el perímetro urbano hasta la vereda Quebrada Valencia. Recorrido que comprende los trayectos 1, 2, 3, las veredas Cañaveral, los Mechones, el Campamento, los Cocos, MendiHuaca, Guachaca, Puerto Nuevo y la Aguacatera.	\$ 9.300	\$ 10.288	\$ 10.300
TRAYECTO 5: Desde el perímetro urbano hasta la vereda los Achotes. Recorrido que comprende los trayectos, 1, 2, 3, 4, las veredas de Quebrada María, Buritaca, los Linderos, Guandolo, Don Diego, Perico Aguao, Ajorará, Los Coquitos.	\$ 10.300	\$ 11.394	\$ 11.400
TRAYECTO 6: Desde el perímetro urbano hasta Marquetalia.	\$ 11.300	\$ 12.500	\$ 12.500

Elaborado por: Ing. Esp. José Miguel Cervantes -P.U Movilidad G02

