

## Los costos del transporte intermunicipal mantienen su tendencia alcista

Noviembre 6 de 2024

### Equipo de Investigaciones

#### Presidente

José Ignacio López G.

#### Vicepresidente

Luz Magdalena Salas B.

#### Jefe de estudios macroeconómicos

Andrea Ríos S.

#### Jefe de estudios sectoriales

Fabián Suárez N.

### Investigadores

Laura Llano C.  
María Camila Carvajal P.  
María Camila Oliveros M.  
Laura Castaño O.  
Thomas Martínez R.  
María Carolina Gutiérrez A.

- El índice de costos del transporte intermunicipal de pasajeros mostró un aumento de 1,9% en el tercer trimestre de 2024 en comparación con el trimestre anterior, impulsado principalmente por los combustibles (1,5pp) y peajes (0,5pp).
- En lo corrido del año, los costos de transporte intermunicipal han acumulado un crecimiento de 7,6%, siendo los peajes y usos de terminales los que más han contribuido (3,0pp), seguidos de los combustibles (2,4pp).
- Desde octubre de 2022 hasta octubre de 2024, el precio de la gasolina aumentó de un promedio de \$9.700 a aproximadamente \$16.000 por galón, mientras que el precio del diesel subió en septiembre de 2024 \$400 por galón.
- Aunque el costo del transporte intermunicipal ha aumentado, el número de pasajeros transportados registró una leve caída de 0,6% en septiembre de 2024 en comparación con septiembre de 2023, con un crecimiento anual del 3,0% hasta esa fecha.

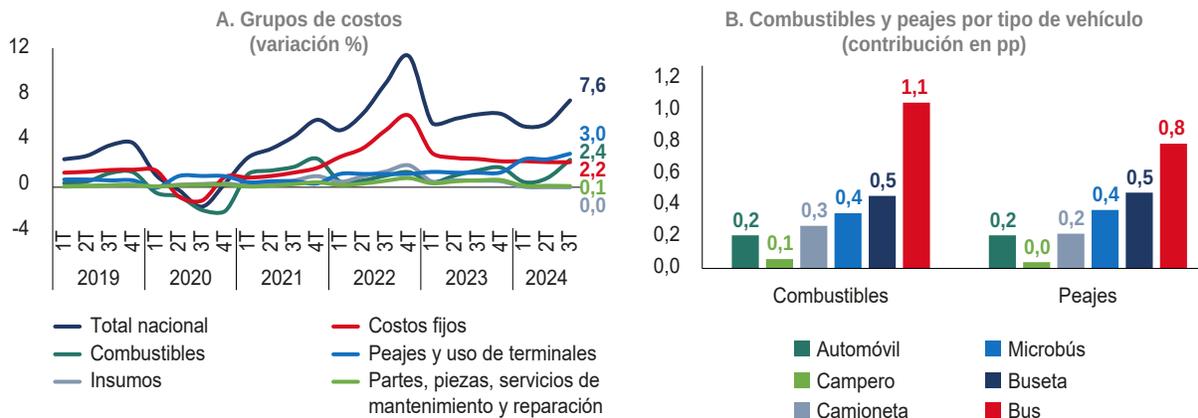
El pasado 23 de octubre, el DANE publicó los resultados del Índice de Costos del Transporte Intermunicipal de Pasajeros (ICTIP) con corte al tercer trimestre de 2024. Este indicador agrupa los bienes y servicios que, en conjunto, permiten la movilización de pasajeros en vehículos prestadores del servicio de transporte intermunicipal en el país, con el propósito de hacer seguimiento a los cambios en los precios promedio de estos insumos. En el contexto de los últimos meses, marcado por el incremento en los precios de los combustibles (gasolina y ACPM), así como de las tarifas de los peajes, resulta relevante identificar los efectos sobre los costos del transporte intermunicipal y su posible relación con la movilización de pasajeros en el período evaluado.

Los resultados del tercer trimestre mantienen la tendencia creciente de los costos observada desde inicios de año. En efecto, frente al trimestre abril-junio de este año, el índice de costos registró una variación de 1,9%. Esto se explica por las contribuciones positivas de los grupos de combustibles (1,5 puntos porcentuales-pp) y de peajes y uso de terminales (0,5pp), las cuales fueron contrarrestadas parcialmente por las contribuciones negativas de los componentes de insumos (-0,01pp), costos fijos (-0,01pp) y partes, piezas, servicios de mantenimiento y reparación del vehículo (-0,03pp).

Estas dinámicas están relacionadas con los incrementos en los precios de la gasolina y del ACPM como medidas para disminuir el déficit del Fondo de Estabilización de los Precios de los Combustibles (FEPC). La senda de alzas en el valor de la gasolina empezó en octubre de 2022, pasando de un precio promedio superior a los \$9.700 por galón a uno cercano a los \$16.000 en octubre de 2024. Por su parte, la senda de incrementos del diesel, acordada entre el Gobierno y los transportadores en septiembre en el marco del Paro Nacional, dio paso a un incremento en ese mismo mes de \$400 en el precio del galón, representando el primero de los dos aumentos acordados para este año. Con respecto a los peajes, luego de tener las tarifas congeladas desde 2022, en agosto se realizó un incremento equivalente a la mitad de la inflación de 2023 con el objetivo de empezar a nivelar las tarifas con lo correspondiente a los aumentos de los precios de cada año. Este incremento, del 4,64%, entró en vigor el 1º de agosto.

Con el comportamiento del trimestre, en lo corrido del año se acumula un crecimiento de 7,6% en los costos del transporte intermunicipal de pasajeros. Al igual que en el análisis trimestral, en los nueve meses observados de 2024 el alza en los costos está impulsada principalmente por los peajes y usos de terminales (3,0pp), así como por los combustibles (2,4pp). No obstante, en este resultado, los costos fijos (2,2pp) y las partes, piezas, servicios de mantenimiento y reparación del vehículo (0,01pp) también influyen en la dinámica creciente (Gráfico 1, panel A).

**Gráfico 1: Índice de costos del transporte intermunicipal de pasajeros (año corrido)**



Fuente: cálculos ANIF con base en DANE.

Al desagregar los grupos de costos con mayor presión al alza entre tipos de vehículos, se encuentra que los costos asumidos por los buses han impactado más los aumentos observados. En el grupo de combustibles, los buses explican 1,1pp del

incremento y en el subgrupo de peajes, el 0,8 pp. Les siguen las busetas con contribuciones de 0,5pp en ambos grupos y microbuses con 0,4pp. En ese orden, los vehículos privados o de transporte individual (camionetas, automóviles y camperos) son los que menor incremento han registrado en estos costos (Gráfico 1, panel B).

Si bien el encarecimiento de los costos por estas dos vías podría haberse traducido de forma inmediata a los usuarios, las cifras aún no reflejan ese efecto. Al revisar las subclases del Índice de Precios al Consumidor, se encuentra que el transporte intermunicipal en el mes de septiembre registró una leve contracción de 0,5%, con lo cual, en el año corrido, el incremento de la subclase se ubica en 1,1%, siendo su contribución a la variación total del IPC nula (0,0pp). A su vez, las cifras de transporte terrestre de pasajeros del Ministerio de Transporte reflejan un crecimiento anual del 3,0% en lo corrido del año a septiembre de 2024, a pesar de una leve contracción de 0,6% en el número de pasajeros transportados en septiembre frente al mismo periodo de 2023. Habrá que esperar los resultados del ICTIP del último trimestre del año para saber si hay un efecto significativo del alza en los costos sobre los hogares que conlleve a cambios en las dinámicas de movilidad.