

**Análisis del Transporte Informal y su Afectación en el Transporte Formal en
Bucaramanga**

Estudiante(s):

Karen Patricia Márquez Chamorro

Yulian Eliecer Buitrago Rodríguez

Director Metodológico y de Línea:

Ronald José Villa Mesa

Corporación Universitaria Minuto de Dios

Vicerrectoría Santanderes – Centro Regional Bucaramanga

Contaduría Pública Cuatrimestral

Bucaramanga, 27 de noviembre de 2022

Tabla de Contenido

Resumen.....	3
1. Introducción.....	4
2. Justificación.....	5
3. Descripción del problema.....	5
3.1. Planteamiento del Problema.....	5
3.2. Formulación del Problema	6
4. Objetivos.....	6
4.1. Objetivo General	6
4.2. Objetivos Específicos.....	¡Error! Marcador no definido.
5. Marco Referencial	7
5.1. Estado del Arte/ Antecedentes/ Marco histórico	7
5.2. Marco Teórico	8
5.3. Marco Conceptual	10
5.4. Marco Legal	10
6. Metodología de la Investigación.....	12
6.1. Tipo de Investigación	12
6.2. El Enfoque de la Investigación.....	12
6.3. Diseño de la Investigación	12
6.3.1. El Procedimiento o fases	12
6.4. Propósito.	25
6.5. Población y Muestra Poblacional.....	25
6.6. Técnicas e Instrumentos de Recolección de Información.....	26
6.7. Técnicas de Análisis de la Información	26
7. Presupuesto	27
8. Cronograma	28
9. Conclusiones	
10. Recomendaciones.....	¡Error! Marcador no definido.
11. Referencias Bibliográficas	32
12. Anexos.....	¡Error! Marcador no definido.

Resumen

El incremento del transporte informal en la ciudad de Bucaramanga ha afectado la economía formal, siendo el principal afectado es el transporte formal, por lo tanto, los aspectos y variables que se tuvieron en cuenta para este análisis fueron los medios de transportes donde se movilizan, el uso del transporte informal, la afectación del transporte informal en la economía formal, causas del uso del transporte informal y su frecuencia, además de la calificación de la prestación de este servicio, conocimiento de las políticas y medidas estatales direccionadas al transporte público y el cumplimiento de estas por parte de las autoridades. Dichos datos se obtuvieron mediante la aplicación de una encuesta a 400, enfocada a los usuarios del transporte formal e informal en la ciudad de Bucaramanga.

Así mismo, se evaluó las medidas e inexactitudes por parte de los integrantes del gremio formal para la captación de usuarios y frenar el uso del transporte informal. Finalmente se pretende mostrar las diversas medidas tomadas por las entidades encargadas de regular en la ciudad de Bucaramanga este tipo de actividad informal.

Palabras claves

Desempleo, Economía, Empleo, Informalidad, Medios de transporte y Movilidad.

1. Introducción.

Algunas personas conocedoras del transporte informal aducen que estas nuevas formas de movilidad son impulsadas por la llegada de Metro línea, pues el sistema modificó las rutas y se volvieron muy horizontales y rutinarias, sin opciones de otras vías para moverse.

El transporte informal se puede definir como la prestación del servicio de transporte público colectivo prestado por vehículos particulares que no están afiliados a las empresas legalmente constituidas y que por ende no está regulado y autorizado por el Ministerio de Transporte, la vigilancia y control de la prestación del servicio. La cual está a cargo de la Superintendencia de Puertos y Transporte y el control operativo a los vehículos por parte de los organismos de tránsito.

No obstante, el transporte informal es un subempleo que hace parte de la economía emergente y una fuente de subsistencia para muchas familias. Por lo tanto, es necesario mencionar sus causas, una de ellas es el desempleo, la cultura ciudadana, subsanar las necesidades de movilidad en las periferias, entre otras.

Con base en lo anterior, el principal enfoque se puntualiza en el análisis del transporte informal, estudiando así los elementos y factores que lo conforman, para determinar la afectación en el transporte formal y poder evaluar su impacto y los efectos de esta problemática en la ciudad de Bucaramanga.

2. Justificación.

El transporte informal es una opción de movilidad que representa las falencias del transporte formal. Convirtiéndose en una solución ante la falta de rutas y las diversas problemáticas locales y de movilidad que se presentan en el entorno.

Por lo tanto, se pretende ahondar en las necesidades de los usuarios que optan por el medio de transporte informal, analizando y considerando las opiniones de la ciudadanía, para así determinar y evaluar el impacto del uso de este medio informal ante el transporte formal en la ciudad de Bucaramanga.

No obstante, se verifica las acciones, estrategias o gestiones que ha desarrollado o implementado el Gobierno Nacional, Departamental y Local, para regular este tipo de trabajo ilegal que beneficia a las personas que viven en lugares donde se presenta escases de servicio público, pero que genera afectaciones a la economía del transporte legal.

3. Descripción del problema

3.1. Planteamiento del Problema

Debido a las diferentes manifestaciones realizadas por parte del gremio de transportadores en la ciudad de Bucaramanga donde exigían a las entidades gubernamentales y de control más acciones en contra del transporte informal, aduciendo que esta actividad los viene afectando económicamente y generando afectaciones a la movilidad.

Por consiguiente, se analiza el surgimiento de la informalidad en el transporte y sus afectaciones a la economía no solo del contexto formal si no a nivel general, así mismo, se denota una aceptación por parte de la comunidad debido a diversas problemáticas locales o de movilidad que se presentan en su entorno.

De igual forma, mediante diversas actividades metodológicas, se busca deslumbrar el contexto financiero de este gremio de transporte y verificar que tan afectada están sus economías a raíz del surgimiento de este subempleo y los diversos tipos de impulsores que propician esta actividad ilegal, sus beneficios, ventajas, afectaciones y consecuencia en comparación con el transporte público legalmente constituido.

Por último, se pretende ahondar en el manejo de la economía de este gremio y buscar las premisas o responsabilidades por parte de la administración local o departamental, para ayudar a consolidar una economía estable y por consiguiente tomar acciones que beneficien a todas las familias que se han visto involucradas en este problema para contribuir a la retroalimentación financiera de la población en la ciudad de Bucaramanga.

3.2. Formulación del Problema

¿Cuáles son las principales afectaciones que causa el transporte informal en el transporte formal en Bucaramanga?

4. Objetivos

4.1. Objetivo General

Analizar los efectos del transporte informal en el transporte formal en Bucaramanga

4.2 Objetivos específicos

- Considerar las consecuencias del transporte formal e informal en Bucaramanga, Santander.
- Determinar el impacto de la informalidad del transporte sobre el transporte formal en Bucaramanga.

- Evaluar los elementos y propulsores del transporte informal en la ciudad de Bucaramanga.

5. Marco Referencial

5.1. Estado del Arte

El cubrimiento a la cantidad de usuarios del transporte público ha sido tema de estudio, desde lo local, nacional e internacional. Teniendo en cuenta, las condiciones sociales, demográficas, culturales y de gestión pública permiten que el transporte formal no logre contrarrestar el transporte informal.

En Bangladesh se ha realizado un estudio (Islam & Hoque, 2020), con el fin de ver los factores que inciden en la elección de transportarse de las personas teniendo en cuenta los cuatro principales modos de transporte utilizados: transporte colectivo terrestre, tren avión y auto particular. Aplicando un modelo Logit multinomial, se utilizaron 5 variables: género, nivel de ocupación, tipo de ocupación, clase social y ubicación geográfica. Los resultados mostraron que el modo avión era el más preferido sobre los demás modos de transporte, especialmente si es mujer, tiene un nivel educativo alto y provenía de una casta social alta, sin embargo, en términos generales se demostró que los hombres tienen más posibilidades de elegir el avión comparado con las mujeres.

En febrero de 2004, Según Rolf Moller en el libro “La alternativa para el transporte público colectivo en Colombia”, enfatiza que un buen sistema de transporte público (TPC) debe fomentar el crecimiento y sostenibilidad en la ciudad, lo que quiere decir: que debe permitir la libre movilidad de las personas de todas las edades y de todos los estratos sociales.

Según Diego Hidalgo, en enero 18 de 2021, en su blog título “Implementando reformas en el transporte informal y semiformal en América Latina” inicialmente indica que el término “informal” es confuso ya que permite de entrada desprestigiar la prestación del servicio, pero también resalta los servicios de transporte informal y semiformal ofrecen ventajas muy reales para los usuarios. El transporte informal tiene una amplia cobertura, exactamente en zonas de estratos bajos y medios y marcados por la violencia.

Recientemente, Alejandra González y Daniela Buitrago, estudiantes de Periodismo indican que el transporte ilegal es la salida para el desempleo en Bucaramanga, donde la inmediatez, la comodidad y la economía son algunos de los factores que incitan a los ciudadanos a hacer uso de carros “piratas” y moto taxis sabiendo que es un medio de transporte que no cuenta con la legalidad correspondiente.

5.2. Marco Teórico

El estudio se enfoca en la realización de una revisión sobre las teorías y los diferentes puntos de vista sobre el transporte informal y su afectación en el transporte formal en Bucaramanga, partiendo de las opiniones y la posición de los expertos se crea la perspectiva para su revisión análisis.

La movilidad urbana en Bucaramanga está conformada por medios de transporte público, privado y humano. El Área Metropolitana de Bucaramanga AMB, es la autoridad del transporte, la cual fija las tarifas, regula y controla el transporte público terrestre a nivel metropolitano.

La informalidad del transporte público surge por distintos factores como lo es el desempleo, la falta de rutas formales y el servicio no conforme. El transporte informal se ha incrementado porque gran parte de la comunidad se beneficia de él, demostrando así las limitaciones del transporte formal, afectando así la economía, pero, es considerado una fuente de empleo lo que disminuye el desempleo. No obstante, es ineficiente esta opción para la economía, porque la productividad que muestra el sector es de muy bajo crecimiento y la mayoría de los automotores empleados en esta práctica informal no están cumpliendo con los requisitos mínimos para poder transitar por las vías de la ciudad. y desmejora la calidad del servicio.

Según Juan Andrés Amado, docente de ciencias políticas de la Universidad Pontificia Bolivariana, el transporte ilegal es una actividad difícil de erradicar debido a la falta de oportunidades laborales.; Por otro lado, el transporte informal, no solo involucra los buses, también vincula el mototaxismo, que este, ha ido de aumento en aumento por la flexibilidad de movilidad y el costo del mismos. No obstante, los usuarios de este medio, colocan principalmente en riesgo su vida, dado que no es un transporte regulado. Por otra parte, la prestación de este servicio informal abastece a muchos hogares bumangueses en el día a día.

El servicio de transporte ilegal compone la prestación del servicio de transporte público colectivo prestado por vehículos particulares que no están afiliados a empresas legalmente constituidas. Esta actividad se ve reflejada en distintas modalidades como lo es el mototaxismo, el cual se basa en el traslado de personas por medio de la moto como herramienta de trabajo. Del mismo modo están los carros “piratas”. Son vehículos que prestan el servicio de forma ilegal y que no cuentan con los permisos del Ministerio de

Transporte para prestar un servicio que está autorizado para vehículos decretados como público de pasajeros y tampoco cuentan con las características, documentación y normatividad que exige el Ministerio de Transporte al servicio público.

5.3. Marco Conceptual

El Transporte público es un medio de viaje de manera terrestre diseñado para trasladar personas de un lugar a otro de manera más rápida diseñados para tal fin y cumplen con las normas establecidas por el Ministerio de Transporte, administraciones locales y municipales, se considera medios de transporte los artefactos diseñados de múltiples maneras que sirven para trasladar personas, animales, elementos o cosas de un punto a otro, mediante las correspondientes maneras de seguridad y bajo unos parámetros establecidos en cada lugar determinado. La movilidad es el trayecto recorrido por parte de una persona o vehículo que transitan por una vía o sector determinado, para llegar desde un punto de partida hasta llegar un lugar determinando con anterioridad.

El empleo es la actividad económica o laboral que realiza una persona para terceros con el cual se transforma en un producto, servicio o necesidad, contribuyendo con la generación de ingresos a cambio de una remuneración monetaria o en especie. El empleo formal se determina porque cumple con los requisitos exigidos o establecidos según la normatividad vigente y se considera empleo o trabajo informal el subempleo ejercido por las personas, los cuales por reglamentaciones nacionales o locales no tienen un sustento jurídico que los amparen para la realización de la actividad económica que desempeña.

5.4. Marco Legal

Las leyes y decretos que determinan de manera clara y expresa competencias propias de autoridad en el ámbito del transporte público de pasajeros, colectivo e individual

(buses, busetas, microbuses y taxis), cuando este servicio se preste entre dos o más municipios que hagan parte de esta, regida por las siguientes normativas vigentes:

Ley 105 del 30 de diciembre de 1993, establece las disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales y se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones, La Ley 336 de 1996 reglamentada por el Decreto 192 de 2000 por la cual se adopta el estatuto nacional de transporte el cual unifica los principios que sirven de fundamento para la regulación y reglamentación del transporte público aéreo, marítimo, fluvial, férreo, masivo y terrestre y su operación en el territorio nacional.

El decreto número 170 de 2001 del 5 de febrero de 2001, reglamenta la habilitación de las empresas de Transporte Público Colectivo Terrestre Automotor de Pasajeros del radio de acción Metropolitano, Distrital y/o Municipal y la prestación por parte de estas. El decreto 2660 de 1998 en el cual se establecen los criterios para fijar las tarifas del transporte público, municipal, distrital y/o metropolitano de pasajeros y/o mixto.

EL decreto número 173 de 2001 (febrero 05 de 2001), el cual reglamenta la habilitación de las empresas de Transporte Público Terrestre Automotor de Carga y la prestación por parte de estas, bajo los criterios básicos de cumplimiento de los principios rectores del transporte.

La Ley 1625 de 2013, tiene por objeto dictar normas orgánicas para otorgar a las Áreas Metropolitanas. El Área Metropolitana del Bucaramanga ha sido designada como Autoridad de Transporte en las modalidad individual, colectivo y masivo para su área, mediante el Acuerdo Metropolitano 009 de octubre 24 del 2001, se organiza y se constituye la Autoridad Única de Transporte Metropolitano, y se dictan otras disposiciones en relación

con el servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros y mixto en el Área Metropolitana de Bucaramanga.

6. Metodología de la Investigación

6.1. Tipo de Investigación

La presente propuesta fue de carácter exploratoria, con la cual se indagó sobre el transporte informal y su afectación en el transporte formal en la ciudad de Bucaramanga.

6.2. El Enfoque de la Investigación

Es de carácter mixto, porque se basó en la recolección de datos y análisis de información sobre el transporte informal y su afectación en el transporte formal en la ciudad de Bucaramanga, mediante una encuesta la cual arrojó datos cualitativos y cuantitativos.

6.3. Diseño de la Investigación

La investigación desarrollada es de campo, debido a que se realizó una recopilación de datos con fuentes primarias encaminadas a comprender, observar e interactuar con las personas en su entorno natural.

6.3.1. El Procedimiento o fases

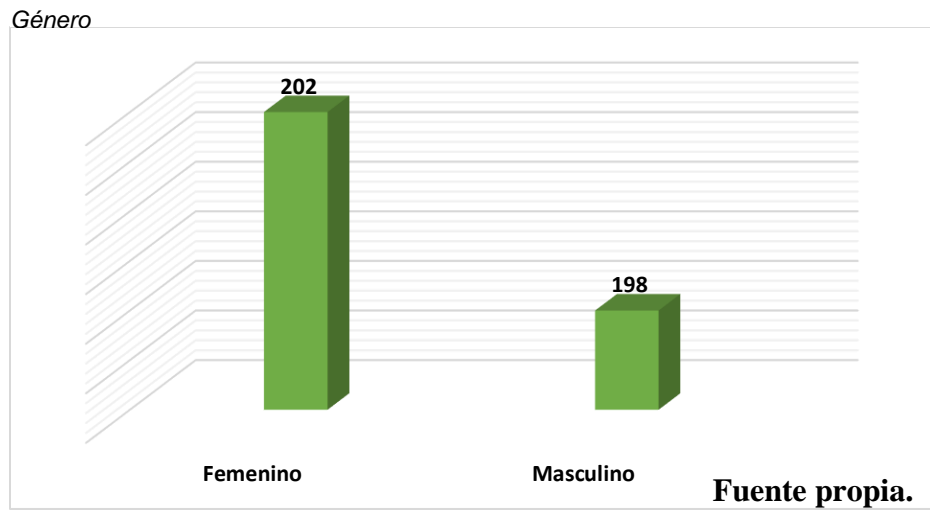
Objetivo 1: Analizar los efectos del transporte informal en el transporte formal en Bucaramanga.

Fase 1: Investigar y establecer las variables que determinan el impacto del transporte formal sobre el transporte informal.

Objetivo 2: Considerar las consecuencias del transporte formal e informal en Bucaramanga, Santander.

Fase 2: Tener en cuenta las opiniones de los usuarios que optan por el medio de transporte informal.

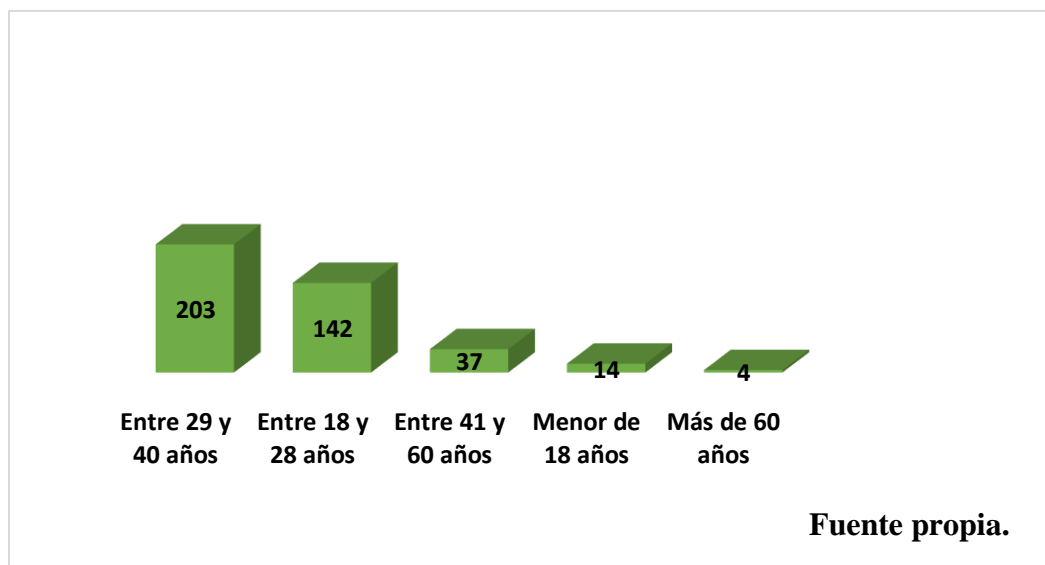
Figura 1



En la gráfica 1, se muestra los criterios de género y la cantidad de personas que son usuarias de este servicio de transporte.

Figura 2

Edad

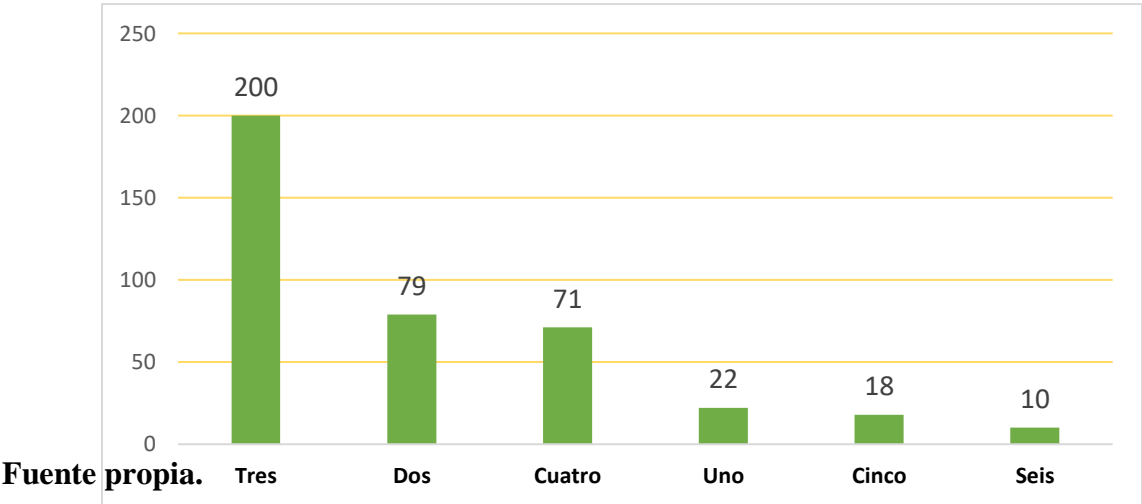


En la figura 2, se muestra el rango de edad de las personas que contestaron que han usado este tipo de transporte informal.

Donde el 65 % de las personas que utilizan este medio de transporte está en el rango de 18 a 40 años, situación alarmante debido a que estas personas tienen el pleno conocimiento del riesgo de utilizar este medio de transporte.

Figura 3

Estrato

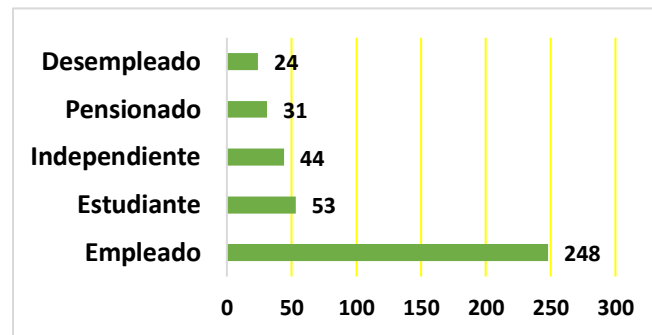


En la figura 3 se muestra las personas que pertenecen el estrato socioeconómico que utilizan este tipo de transporte informal.

Del total de las personas que pertenecen a los diferentes estratos el 77% de ellos utiliza o ha utilizado este tipo de transporte, debido que a la mayoría de los encuestados no cuentan con los recursos necesarios para tener un vehículo propio.

Figura 4

Ocupación

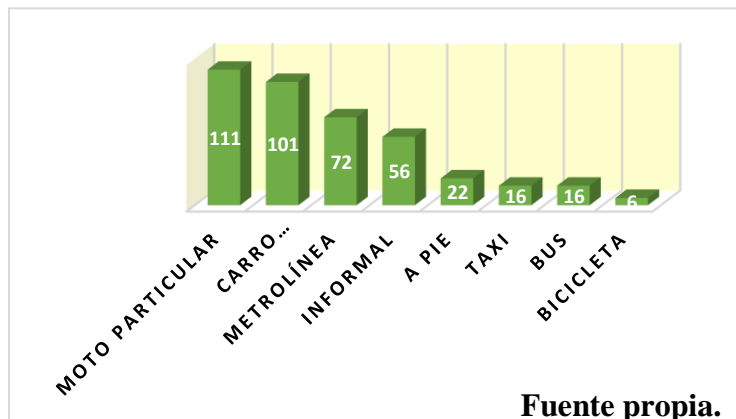


Fuente propia.

En la figura 4 se muestra la ocupación de las personas que fueron encuestadas que son participantes indirectos de utilizar este tipo de transporte informal.

Figura 5

¿En qué medio de transporte se moviliza con más frecuencia?



Fuente propia.

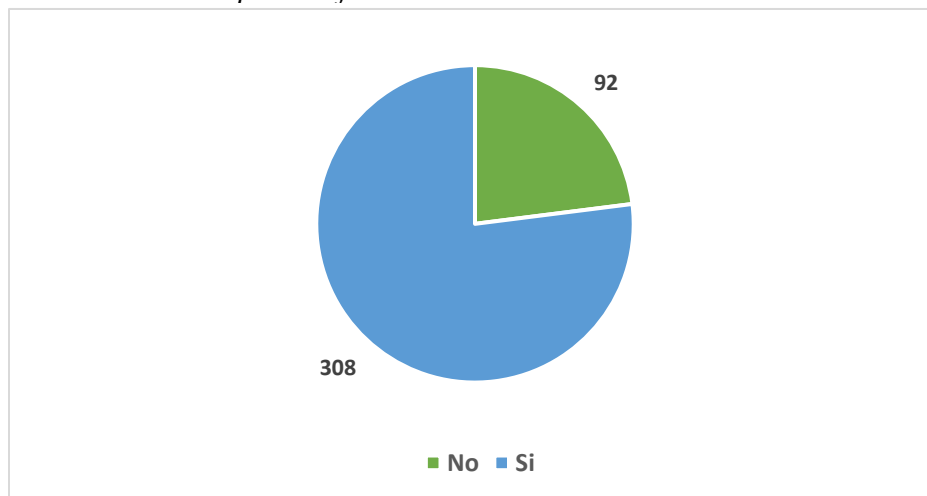
El 67 % de las personas que en varias situaciones por necesidad tienen que utilizar este medio de transporte no convencional, son trabajadores y estudiantes, los cuales deben llevar a su lugar de trabajo o centro educativo y cumplir con sus actividades diarias.

En la tabla 5 se muestra las personas que pertenecen al estrato socioeconómico que utilizan este tipo de transporte informal.

En el estudio de los resultados se logra observar que la informalidad es la 4ta opción más utilizada, ganando espacio entre el transporte tradicional como Taxi y el Bus, o en ocasiones por la utilización de Bicicleta la cual viene siendo impulsado en varias campañas de la Administración distrital.

Figura 6

¿Usa o ha usado el transporte informal?



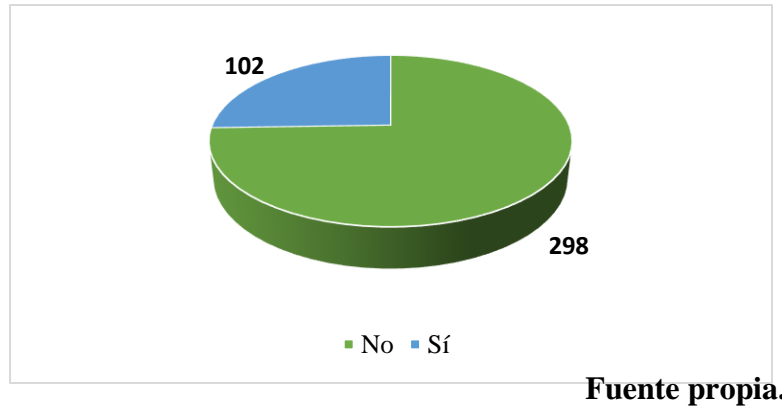
Fuente propia.

En la figura 6 se muestra que de la cantidad de personas encuestas, 308 utilizan este medio de transporte lo que equivale a un 77 %, situación que genera incertidumbre debido a los riesgos que corren estas personas y principalmente la afectación que presenta a la economía del

transporte formal. Esta evidencia nos indica que, si aplicamos unas estrategias que ayuden a subsanar las necesidades de las personas que tiene que optar por este medio de transporte, se puede controlar y evitar la propagación de este transporte informal.

Figura 7

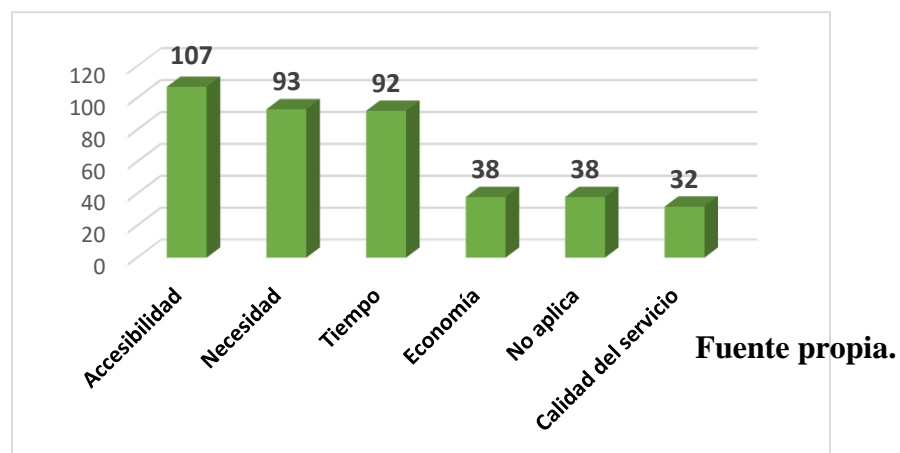
¿El transporte informal afecta la economía formal?



En la figura 7 se evidencia que cerca de 298 personas de las encuestadas lo cual equivale al 75 %, tienen conocimiento que utilizar este medio de transporte genera una afectación a la economía del transporte formal y por múltiples situaciones continúan utilizándolo.

Figura 8

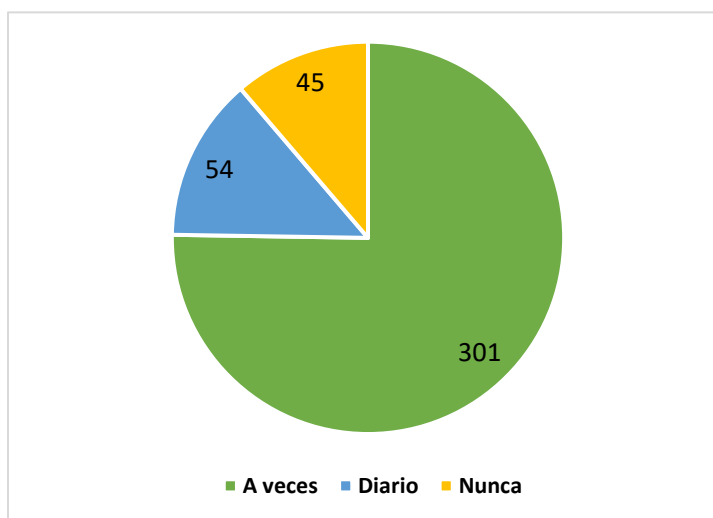
¿Por qué utiliza el transporte informal?



En la figura 8 se muestra claramente por que las personas utilizan este tipo de transporte informal, situación que puede llegar a ser tomada en cuenta para la toma de decisiones con el fin de enfocar puntos donde principalmente impactar entre la comunidad.

Figura 9

¿Con qué frecuencia utiliza este servicio?



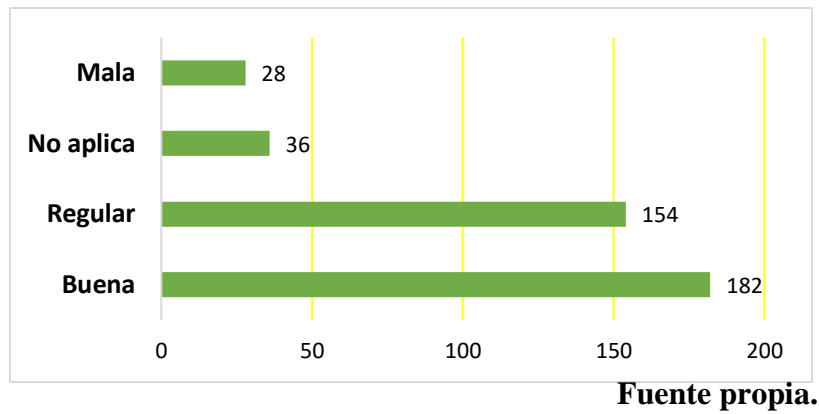
Fuente propia.

En la figura 9 se muestra la frecuencia con que las personas utilizan este tipo de transporte ilegal.

Tomando como referencia la imagen se evidencia que el 75 % de las personas utilizan este transporte muy esporádicamente, esto debido a las restricciones que son implementadas en la ciudad de Bucaramanga, pero es importante puntualizar que estas personas no optan por utilizar el transporte formal como sistema opcional ante sus necesidades.

Figura 10

Califique la prestación del servicio

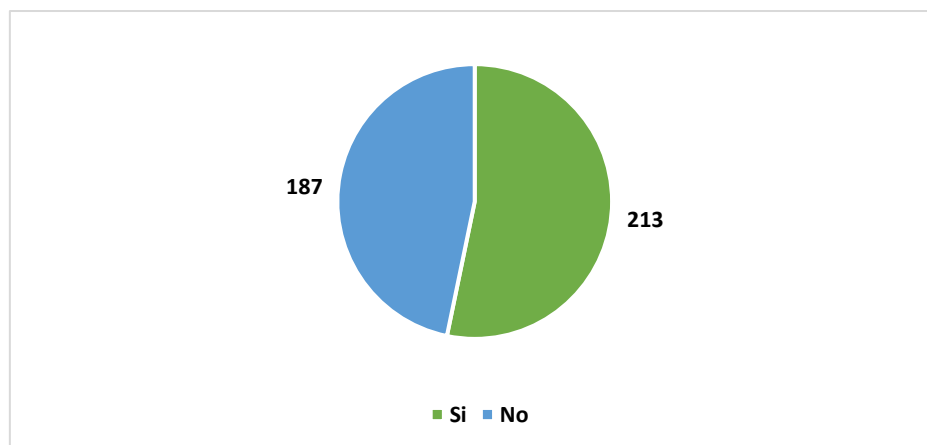


En la figura 10 se evidencia la calificación que las personas le dan al servicio del transporte informal, observando una clara aceptación por parte de la comunidad y demostrando que no hay insatisfacción por el crecimiento de la ilegalidad.

Esta característica se evidencia debido a que un 84% de las personas no desaprueban la manera en que estas personas prestan el servicio de transporte.

Figura 11

¿Conoce las políticas públicas desarrolladas para brindar legalidad en

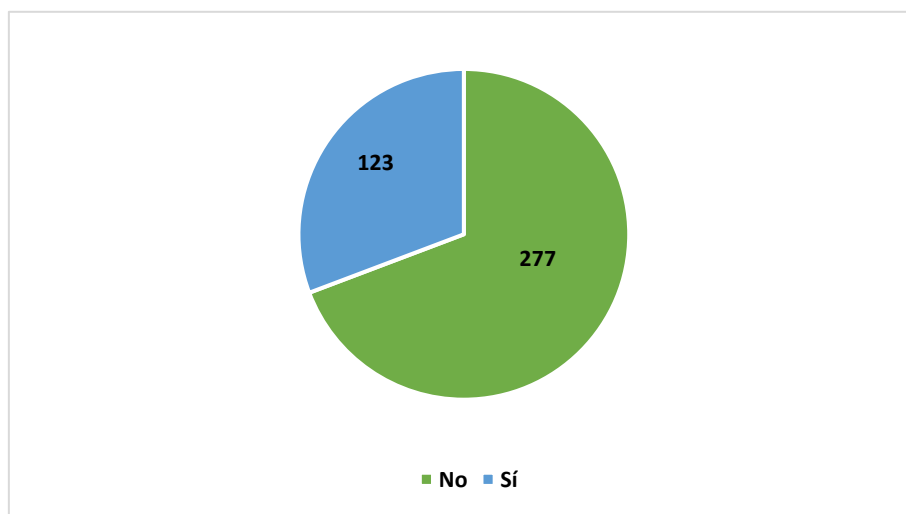


En la figura 11 se evidencia el conocimiento de las personas por las políticas empleadas para combatir el crecimiento de este medio de transporte ilegal.

No obstante, se debe tener claridad que el 53% desconocen las medidas lideradas por la administración para evitar la propagación y las consecuencias de las personas que promueven este tipo de prácticas.

Figura 12

¿Las medidas empleadas por la administración local ha generado la disminución del transporte informal?



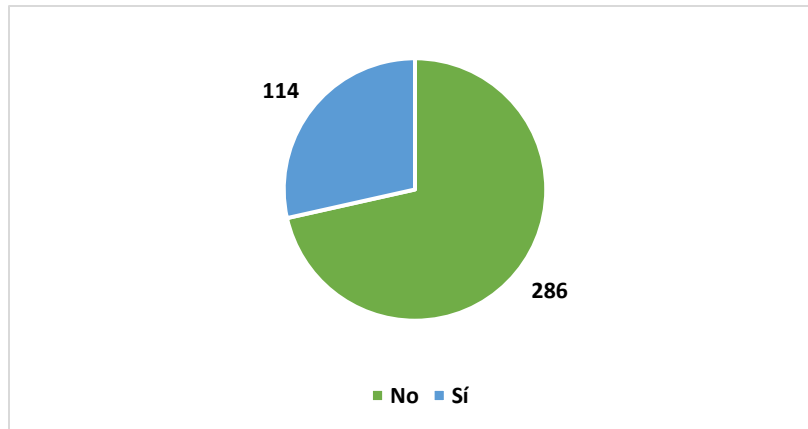
Fuente propia.

En la figura 12 se evidencia la queja de la ciudadanía en que las medidas empleadas por parte de las autoridades distritales, gubernamentales y de control, no generan el impacto que desea la comunidad.

Cabe anotar, que, aunque la comunidad no conocer puntualmente las medidas empleadas por el gobierno, si desaprueban que esta actividad informal continúe creciendo.

Figura 13

¿Las autoridades locales están cumpliendo al aplicar la normatividad vigente para el transporte informal?

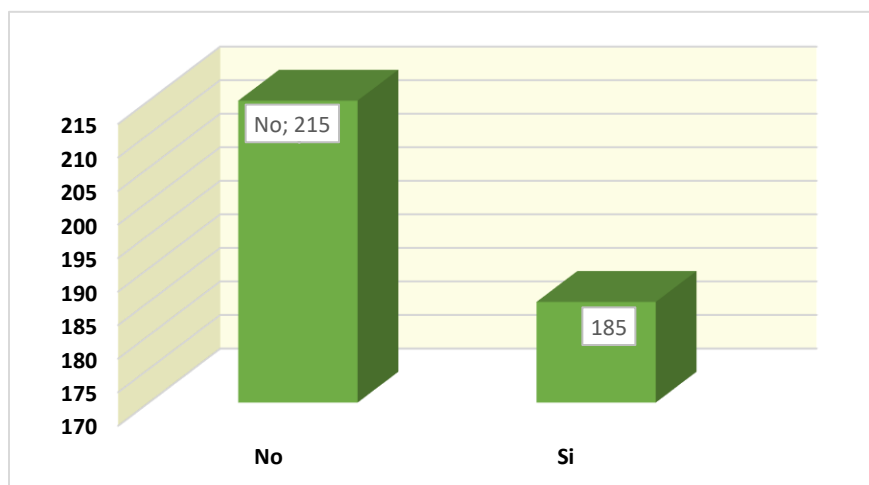


Fuente propia.

En la figura 14 se evidencia que las personas evidencian que las medidas que adopta las autoridades reguladoras de este medio no cumplen con lo estipulado en las normas para el control de este transporte informal.

Figura 14

¿El transporte informal aumenta la inseguridad?



Fuente propia.

En la figura 15 se evidencia que las personas encuestadas asocian la inseguridad al incremento del transporte informal donde el 54 % dice que no y el 46 %, aducen que la inseguridad se debe al crecimiento de esta práctica.

Pero esto no evita que las personas tengan que tomar este medio de transporte, debido a su problemática local, pero deben convivir con ellos debido a que es el medio que más utilizan para cumplir con sus compromisos diarios.

Desde su punto de vista ¿Cómo cree que se puede evitar el incremento del transporte informal?

- ✓ Se debe implementar más oportunidades laborales
- ✓ Mejorar la calidad de las vías de acceso
- ✓ Mejorando la prestación del servicio formal
- ✓ Mayores controles de las autoridades
- ✓ Las autoridades locales deben implementar medidas que sean más aplicadas para así lograr que las cumplan
- ✓ Haciendo que los transportadores presten mejor servicio, con mejores tarifas
- ✓ Creando opciones que permitan mejorar el transporte formal y crear alternativas para que los transportadores informales pasen a la legalidad.
- ✓ Implementación de buses por el sector del norte
- ✓ Creando políticas sancionatorias al transporte informal
- ✓ Mejorando los carros que prestan el servicio público y la frecuencia de las rutas y llegando a todos los lugares hay muchísimos lugares donde retiraron rutas y nunca

mandaron alimentadores ni ningún servicio de transporte público y servicio de transporte informal llenó ese requerimiento

- ✓ Generación de empleo
- ✓ Mejorando las condiciones legales del transporte formal para disminuir los costos de operación y así brindar un transporte más económico a los usuarios
- ✓ Que los regulen, que conozcan sus derechos y deberes y obligaciones
- ✓ Más oportunidades laborales para los habitantes de cada ciudad municipio
- ✓ Mejor accesibilidad para todas las personas que desean hacer parte del servicio de transporte. Igualdad de oportunidades. Apoyo del emprendimiento de plataformas como Uber y sus similares
- ✓ Controles a los venezolanos
- ✓ No es evitar, sería regular uniformidad que se distingan y presten un buen servicio nunca lo podrás evitar porque todo mundo necesita trabajar y muchas personas tienen que salir a trabajar para tener un sustento diario
- ✓ Realizando controles por parte de tránsito y transporte y chartarrizando esos vehículos muy viejos
- ✓ Apoyo económico y fortalece ayudas para estas familias que viven de eso
- ✓ Una solución sería bajar los costos del transporte formal puesto que por necesidad los usuarios se ven obligados a usarlos
- ✓ Las personas del transporte formal sean más amables
- ✓ Que se aplique la ley cómo está constituida
- ✓ El transporte informal es un peligro para el usuario en caso de un siniestro porque no cuentan con los seguros que un servicio legal si tiene

- ✓ Mayores controles de las autoridades locales
- ✓ Regulando las plataformas y mejorando la prestación del servicio del transporte formal existente
- ✓ Regulando el transporte informal y que las pólizas y normatividad de transporte formal fuera más flexible. Que los seguros no fueran tan costosos
- ✓ Mejorando el servicio con más eficiencia
- ✓ Llevando más registro de las personas que lo prestan
- ✓ Permitiendo que las personas puedan hacerlo sin necesidad de pagar altas de tarifas para poner prestar su servicio de manera legal
- ✓ Reglamentando medidas que establezcan la seguridad para sus usuarios con mejores medios de transporte
- ✓ Estricto control de los entes encargados
- ✓ Que la autoridad encargada no solo implemente las medidas, si no, que exige o controle que se cumplan.
- ✓ Ayudando a los menos favorecidos
- ✓ Hacer que las medidas se cumplan
- ✓ Saber la cantidad de personas que trabajan en este medio y llevarles control
- ✓ Mejorar las políticas a aplicar
- ✓ Desarrollar planes de mejora para el mejorar la calidad de vida de los informarles
- ✓ Mejorar el acceso al transporte formal porque hay lugares donde no llega
- ✓ Realizar campañas de las consecuencias de elegir el transporte informal
- ✓ Mejorar las zonas de acceso para las personas que viven en la periferia.
- ✓ Generar un servicio integrado de transporte público

- ✓ Más controles y medidas drásticas
- ✓ Oportunidades laborales para las personas que se dedican a esta forma de trabajo
- ✓ Mayor eficacia de la autoridad encargada
- ✓ Poner cámaras de comparendos
- ✓ Mas buses en lugares donde no llega el transporte publico
- ✓ Mejorando las maneras de servicio públicos

Objetivo 3: Determinar el impacto de la informalidad del transporte sobre el transporte formal en Bucaramanga.

Fase 3: Comprobar o pre inscribir las causas del incremento del uso de la informalidad y así determinar el impacto sobre el transporte formal.

Objetivo 4: Evaluar los elementos y propulsores del transporte informal en la ciudad de Bucaramanga.

Fase 4: Calcular y ajustar las variables que intervienen en el uso del transporte informal y el no uso del transporte formal.

6.4. Propósito.

La investigación es de carácter aplicada, ya que, mediante esta técnica de aplicación de encuestas y testimonios de los principales intervinientes en esta problemática, se busca entregar soluciones que impacten positivamente en la sociedad.

6.5. Población

Santander, Bucaramanga

6.6. Técnicas e Instrumentos de Recolección de Información

Para la recolección de datos e información se realizó una encuesta, ya que es el método más apropiado para conocer la opinión y postura de la población ante el tema de investigación. Para calcular el número de encuestas a aplicar se utilizó un nivel de confianza del 95% y un margen de error del 4,90%, Obteniendo una muestra de 400 personas.

6.7. Técnicas de Análisis de la Información

Para el análisis se obtuvieron datos puntuales frente a la puesta en marcha de una encuesta, la cual arrojó resultados cualitativos, logrando así la organización y el análisis de la información para finalmente estudiarla y visualizar la realidad de los transeúntes.

Para el análisis de la información se tomaron diversos aspectos basados en los resultados obtenidos en el desarrollo de las encuestas y sobreponiendo las investigaciones realizadas, llegando a múltiples conclusiones de índole potencial para la consecución del objetivo principal relacionada con la afectación a la economía en el transporte formal a raíz del incremento de la informalidad.

Así mismo, se efectúa un proceso cuantitativo derivado en la recolección y procesamiento de datos e información, donde se sobrepuso una cantidad de variables o interrogantes previamente determinadas, que se correlacionaron entre sí, para lograr llevar un hilo conductor para lograr el objetivo de la actividad que es dar respuesta a los interrogantes planteados.

7. Presupuesto

Tabla 1

Presupuesto

N°	Detalle	Cantidad	Costo unitario	Costo total
1	Internet	50 horas	2.000	100.000
2	Papelería	100 hojas	100	10.000
3	Computador	2 equipos	80.000	160.000
4	Transporte	2 taxis	15.000	30.000
5	Otros	1	50.000	50.000
TOTAL			147.100	350.000

8. Cronograma

Tabla 2

Cronograma

Objetivos	Fases	Meses		
		Abril	Julio	octubre
Considerar	Considerar los antecedentes, elementos y factores de la prestación del servicio de transporte informal.	X		
Determinar	Determinar las acciones y/o afectaciones del transporte informal en el transporte formal en Bucaramanga		X	
Evaluar	Evaluar el impacto y efectos del transporte informal en el transporte formal en Bucaramanga.			X

9. Desarrollo

9.1 Consecuencias del transporte formal e informal en Bucaramanga, Santander

Desde la llegada del transporte público a las ciudades y la expansión de la economía local se viene creciendo a su vez la necesidad de las personas en poder interactuar su vida familiar con lo laboral y en eso es primordial contar con un buen servicio de transporte.

Debido a que esta situación no logra ser del todo satisfactoria, se ha venido generando consigo maneras de subsanar estas falencias donde en su mayoría son de manera informal, generando consigo un sin número de problemáticas como:

- Focos de inseguridad
- Evidenciar falencias en las políticas públicas
- Falta de credibilidad ante las autoridades
- Generadores de Violencia
- Principalmente, un hueco grande a la economía del gremio que confluente llevar a cabo y en buen posicionamiento el transporte formal

9.2 Impacto de la informalidad del transporte sobre el transporte formal en Bucaramanga

Uno de los principales generadores de mayor impacto entre el gremio de transporte formal son las denuncias interpuestas ante la falta de exigencias del gobierno nacional, gubernamental y local, ocasionando un retroceso en fomentar el crecimiento de la economía de estas personas y a su vez causando afectaciones en el País.

Así mismo, esta situación viene genera la atomización de esta labor informar generando entre la gente la aceptación y en algunas situaciones su preferencia, dejando a un lado el medio de transporte convencional y optando por seleccionar medios de transporte irregulares que no cumple con las medidas de seguridad y estándares para este tipo de trabajo.

9.3 Evaluación de los elementos y propulsores del transporte informal en la ciudad de Bucaramanga.

En cuanto a las investigaciones realizadas da a conocer que la principal propulsor y atomizador de este trabajo informal es fue la mala puesta en marcha del transporte masivo Metro línea, debido a que no visualizaron la afectación que causarían al quitar las rutas en lugares donde los usuarios estaban acostumbrados a transportarse.

Los principales elementos que impulsaron el crecimiento de la ilegalidad, fue no ha realizado una planeación y una transformación paralela además de vinculante con los medios tradicionales para lograr la cobertura esperada y lograr el objetivo deseado que es brindarle a la comunidad una mejor manera y rápida de moverse.

Finalmente, el mayor propulsor es no tener unas políticas públicas vinculantes de desarrollo y mantener las actividades laborales a las personas que por laguna circunstancia se dedica a esta subempleo informal o no regulada, afectando los intereses particulares debido a que no cancelan las respectivas obligaciones para continuar con su actividad económica, causando contraposiciones por las personas que laboran bajo los respectivos estándares establecidos para tal fin.

10. Conclusiones

Al culminar esta investigación podemos deducir que la informalidad en el transporte en la ciudad de Bucaramanga surge por distintos factores como lo es el desempleo, la falta de rutas formales, el servicio no conforme, entre otras. No obstante, esta actividad considerada informal porque no es regulada por los respectivos entes de control, es una alternativa de trabajo o incrementa la economía alterna de la ciudad. Pero esto no garantiza ni aporta a la economía formal, al contrario, desmejora al servicio regulado, porque la productividad que muestra el sector es de muy bajo crecimiento y la mayoría de los automotores empleados en esta práctica informal no están cumpliendo con los requisitos mínimos para poder transitar por las vías de la ciudad y desmejora la calidad del servicio.

El impacto que causa la informalidad del transporte en el transporte formal representa un gran reto para el gobierno porque los usuarios del transporte formal indican que hacen uso de este servicio alterno porque el sistema formal tiene varios factores o elementos que no cumplen con lo requerido para optar por tomar el servicio. Entre los factores encontramos que no se cuentan con las rutas necesarias para los cuidados, algunos sectores son discriminados por su alto índice de violencia urbana y pobreza, por lo tanto, no es posible tomar el transporte formal, sino, el alterno. Es decir, no hay otra opción de transporte.

Por último, podemos decir que la apreciación de la mayoría de los ciudadanos que utilizan el transporte informal o el servicio que ofrece el sistema particular es más apto y se acomoda a las necesidades de cada uno. No obstante, son conscientes de la informalidad del mismo, pero es consecuente del servicio ineficiente prestado de la manera formal, ya que este no garantiza en su totalidad la movilidad del usuario.

11. Referencias Bibliográficas

- <https://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-16582934>
- <https://unabradio.com/para-bucaramanga-no-es-suficiente-el-servicio-de-transporte-publico-y-de-metrolinea/>
- https://repository.unab.edu.co/bitstream/handle/20.500.12749/15846/2021_Tesis_Ca%C3%B1as_Gomez_Edgar_Manuel.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- <https://unabradio.com/transporte-ilegal-la-salida-para-el-desempleo-en-bucaramanga/>