MUNICIPIO DE PAMPLONA

Secretaria de Tránsito y Transporte



ESTUDIO TÉCNICO DE OFERTA Y DEMANDA
MEDIANTE EL CUAL SE DETERMINÓ LA NECESIDAD DE EQUIPO
EN LA MODALIDAD DE SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR INDIVIDUAL DE PASAJEROS EN VEHÍCULOS TIPO TAXI.

PRODUCTO 1. EVALUACION DE LA SITUACION ACTUAL SOBRE LA OFERTA Y DEMANDA PARA LA PRESTACION DEL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR INDIVIDUAL DE PASAJEROS EN VEHICULOS TAXI EN EL MUNICIPIO DE PAMPLONA NS

JULIO DE 2025

TABLA DE CONTENIDO

INTRODUCCION 3
1 FORMULACION DEL PROBLEMA 3
1.1 OBJETIVOS 4
1.1.1 Objetivo General 4
1.1.2 Objetivos Específicos 4
1.2 JUSTIFICACION 5
1.2.1 Justificación Socioeconómica 5
1.2.2 Justificación Técnica. 5
1.3 MARCO LEGAL 6
2 ASPECTOS GENERALES DEL MUNICIPIO DE PAMPLONA 13
2.1 RESEÑA HISTÓRICA. 15
2.2 LOCALIZACIÓN GENERAL. 17
2.3. COMUNICACIÓN VIAL. 18
2.4. ACTIVIDADES ECONÓMICAS 25
2.4.1. Sector Primario 26
2.4.2. Sector Secundario 26
2.4.3. Sector Terciario 27
2.5. DIVISIÓN TERRITORIAL POLÍTICO ADMINISTRATIVA 27
2.5.1. Zona Rural 28
2.5.2. Zona Urbana 30
2.6. DEMOGRAFIA 34
2.7. EDUCACION 36
3 DISEÑO Y TOMA DE INFORMACION 38
3.1 INFORMACION SECUNDARIA 38
3.2 INFORMACIÓN PRIMARIA 38
4 EVALUACIÓN DE LA SITUACION ACTUAL SOBRE LA OFERTA Y LA DEMANDA PARA LA PRESTACION DEL SERVICIO 53
4.1 CARACTERISTICAS DE LA OFERTA 53
4.1.1 Situación Actual de las Empresas que prestan el Servicio 53
4.1.2 Inventario del parque automotor 55

4.1.3 Relación del parque automotor por modelo 61
4.1.4 Relación del parque automotor por marca 70
4.1.5 Velocidad de operación 71
4.1.6 Operación del servicio de taxi 72
4.1.7 Servicio de transporte informal 73
4.2 CARACTERISTICAS DE LA DEMANDA 73
4.2.1 Parámetros de operación del servicio de taxi. 73
4.2.2 Demanda estimada 77
4.2.3 Zonas de origen destino 78
4.2.4 Número promedio de kilómetros por viaje productivo. 78
4.2.5 Porcentaje de utilización productivo. 81
4.3 PERCEPCION DEL USUARIO 84
4.3.1 Medio de Solicitud del Servicio. 84
4.3.2 Frecuencia de Uso del Servicio. 85
4.3.3 Calidad del Servicio. 87
4.3.4 Aspectos a Mejorar. 88
4.3.5 Tarifa Taxi 89
4.3.6 Suficiencia de Vehículos tipo Taxi en pamplona 90
4.3.7 Comentarios 91
4.4 EVALUACION DE LA SITUACION ACTUAL 91

INTRODUCCION

Para optimizar la operación del transporte público de pasajeros se requiere efectuar estudios que permitan conocer el comportamiento de la oferta existente y su ocupación, así como las características de la demanda; examinando así el sistema de transporte actual y de esta manera obtener una guía para tomar decisiones, y diseñar un sistema equilibrado, eficiente y económico.

El Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor individual de pasajeros en el municipio de Pamplona, constituye un elemento importante en el desarrollo y crecimiento de la misma, por lo que el análisis del servicio es una alternativa de solución para enfocar los problemas inherentes a este.

La toma de decisiones, por ejemplo, a nivel tarifario, ampliación o restricción de la capacidad transportadora y medidas de reglamentación como de control, deben estar sustentadas por estudios técnicos.

El estudio pretende servir como herramienta para determinar la necesidad de incremento en el parque automotor en el servicio público individual, así como una base para conocer hasta qué punto es rentable operar un taxi, ya que este tipo de servicio es una fuente de empleo.

1 FORMULACION DEL PROBLEMA

Pamplona presenta un gran incremento en la industria, comercio, turismo y en muchos campos de desarrollo, situación que trae como consecuencia la generación de más viajes urbanos y por lo tanto un aumento en la demanda de transporte. En este sentido, la alcaldía Municipal quiere adelantar un estudio técnico que determine las acciones inmediatas a seguir en materia de transporte tipo taxi urbano en la ciudad.

En la actualidad el municipio de Pamplona cuenta con un total de 55.657 habitantes[1], la mayoría de las actividades económicas, comerciales, administrativas, educativas, etc., se realizan en la zona urbana requiriendo de transporte para su normal desarrollo.

1.1 OBJETIVOS

1.1.1 Objetivo General

Realizar un estudio técnico que permita determinar la disponibilidad del parque automotor tipo taxi en el municipio de Pamplona.

1.1.2 Objetivos Específicos

- Determinar las características de oferta (infraestructura, velocidad, parámetros operativos, comportamiento de actores) del servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de pasajeros en Vehículos Taxi en el Municipio de Pamplona.
- Establecer la demanda manifiesta existente en el transporte público individual en el Municipio de Pamplona.
- Cuantificar el número de pasajeros movilizados en vehículos tipo taxi.
- Diseñar la operación para la prestación del servicio de transporte individual.

[1] DANE. Proyección 2025

- Determinar si hay necesidad o no de incrementar el parque automotor de vehículos tipo taxi, teniendo en cuenta la situación existente de operación en el sistema de transporte público individual en el municipio de Pamplona.

1.2 JUSTIFICACION

1.2.1 Justificación Socioeconómica

Pamplona ha llegado a aumentar su tasa de crecimiento ya sea por migración o por natalidad, cuyos habitantes encuentran en este municipio un foco de productividad en recursos agrícolas, comerciales, turísticos, etc., los cuales deben cultivar el propósito del crecimiento y desarrollo de la ciudad. Una relación simple conlleva a pensar que la movilización de productos, servicios y habitantes debe realizarse por medio del transporte público; de tal manera que un mejoramiento de este servicio podría ayudar al desplazamiento y reducción del tiempo de operación en las actividades que a diario se realizan, adicionalmente su atractivo turístico hace que sea visitado por muchos turistas a lo largo del año y que éstos usuarios requieran el servicio de transporte en vehículos taxi individual.

El aumento de la demanda de transporte sin oferta autorizada para suplir las necesidades de desplazamiento de los usuarios, permite el ingreso de vehículos particulares a prestar el servicio de manera informal.

1.2.2 Justificación Técnica.

El aporte de este proyecto determinará la necesidad de la ampliación o no del parque automotor en el servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de pasajeros en Vehículos Taxi en el Municipio de Pamplona, el cual es de importancia para el municipio y es un trabajo realizado con la seriedad que esto implica, para ofrecer a la comunidad un mejoramiento en este servicio.

1.3 MARCO LEGAL

Para que una ciudad tenga desarrollo económico debe contar con empresas de transporte que cumplan una serie de requisitos tanto de prestación de servicio como del equipo con que se realiza; para esto es necesario desarrollar prácticas que determinen cuál es su nivel, o mediante la realización de estudios técnicos, los cuales suministran una información acertada del servicio, que ayudan a implantar cambios para un mejoramiento en la forma de operación. La importancia de un sistema de transporte que satisfaga las necesidades socioeconómicas de una comunidad requiere de estudios que permitan analizar la movilidad mediante un sistema eficiente, seguro, continuo, flexible y económico. El transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi debe cumplir la doble función de accesibilidad y movilidad, la primera está relacionada con las condiciones del servicio del usuario procurando minimizar el trayecto que debe recorrer a pie, la segunda tiene que ver con la eficiencia en el desplazamiento vehicular, usualmente representado por un menor tiempo de viaje.

Los habitantes de una comunidad para poder desarrollar sus actividades a satisfacción necesitan para sus desplazamientos de un buen sistema de transporte por lo tanto la demanda de este se deriva de las actividades a realizar en el destino. Debido a esta relación, el transporte se considera como un subsistema del sistema urbano.

“Son múltiples los valores que influyen en la movilidad y pueden considerarse como de índole socioeconómico inherentes al sistema de actividades y como relacionados a la oferta o asociados al sistema de transporte”

La organización de la prestación del servicio público transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi es importante enmarcarla como una actividad empresarial, seria, responsable, duradera, con fines económicos y sociales que permiten

elevar el nivel de vida de una comunidad y el desarrollo de una región, aportando una solución a la problemática que está presente en la zona urbana y rural.

La determinación de la necesidad de equipo que en la modalidad de Servicio Público de Transporte Individual presenta el Municipio de Pamplona, se realizó a partir de la aplicación de las directrices nacionales existentes en materia de transporte terrestre automotor; por consiguiente se tuvo en cuenta y acataron las disposiciones básicas sobre el tema y competencias normativas establecidas en el Sistema Nacional De Transporte o Ley 105 de Diciembre 30 de 1993, al igual que lo contemplado en el Estatuto Nacional De Transporte o Ley 336 de Diciembre 20 de 1996.

Como norma específica se dio aplicación al Decreto No. 1079 del 26 de mayo de 2015 Capitulo 3º - Decreto Único Reglamentario Del Sector Transporte, a través del cual se reglamenta la modalidad de Servicio Público De Transporte Terrestre Automotor Individual De Pasajeros En Vehículos Tipo Taxi, en específico la Sección No. 7, que a su tenor señala:

"SECCIÓN 7

DETERMINACIÓN DE NECESIDADES DE EQUIPO Y ASIGNACIÓN DE MATRÍCULAS

Artículo 2.2.1.3.7.1. Ingreso de los vehículos al parque automotor. *Las autoridades de transporte competentes no podrán autorizar el ingreso de taxis al servicio público de transporte, por incremento, hasta tanto no se determinen las necesidades del equipo mediante el estudio técnico de que tratan los artículos siguientes.*

Entiéndase como Ingreso de taxis al servicio público individual de transporte, la vinculación de vehículos al parque automotor de este servicio en un distrito o municipio.

El ingreso podrá ser por incremento o por reposición. Será por incremento cuando la vinculación implique un aumento en el número de vehículos de esa modalidad que operan

en la respectiva localidad. Será por reposición cuando la vinculación se realice para sustituir otro vehículo que se encuentre matriculado en el servicio público.

Parágrafo. *Adicionado por el art. 10, Decreto Nacional 2297 de 2015. <El nuevo texto es el siguiente> El Ministerio de Transporte contará con seis (6) meses, contados a partir de la entrada en vigencia del presente parágrafo, para regular y desarrollar las condiciones establecidas en este Capítulo, relacionadas con el ingreso de vehículos al servicio en el nivel de lujo.*

(Decreto 172 de 2001, artículo 35)

Artículo 2.2.1.3.7.2. Estado de los vehículos. *El ingreso de los vehículos por incremento y por reposición, solo podrá efectuarse con vehículos nuevos.*

(Decreto 172 de 2001, artículo 36)

Artículo 2.2.1.3.7.3. Procedimiento para la determinación de las necesidades de equipo. *El estudio técnico se elaborará teniendo en cuenta el porcentaje óptimo de utilización productivo por vehículo, con fundamento en los siguientes parámetros:*

1. Características de la oferta. Con el fin de determinar la oferta existente de taxis, la autoridad de transporte competente deberá contar con un inventario detallado, completo y actualizado de las empresas y del parque automotor que presta esta clase de servicio en el respectivo distrito o municipio.

2. Determinación de las necesidades de equipo. Para determinar las necesidades de los equipos, la autoridad de transporte competente deberá llevar a cabo las siguientes actividades:

A). Recolección de información por métodos de encuestas:

1. A conductores, mediante la selección de los vehículos objeto de estudio de acuerdo con el tamaño muestral. La toma de información deberá realizarse y distribuirse

proporcionalmente dentro de los siete (7) días de la semana, para cubrir el ciento por ciento (100%) de la muestra.

2. A usuarios, dirigida a quienes hagan uso de los vehículos seleccionados en las encuestas a conductores y deberá realizarse en los mismos términos y condiciones anteriores.

El tamaño de la muestra deberá ser representativo frente a la totalidad del parque automotor que ofrece este servicio.

B). Procedimiento y determinación de las necesidades de equipo:

Realizada la recolección de información en las condiciones anotadas, se procesará y analizará el comportamiento que presenta la utilización del servicio público individual de pasajeros.

El comportamiento se cuantificará a través de los siguientes índices:

1. Kilómetros recorridos en promedio día por vehículo.

2. Kilómetros productivos recorridos en promedio día por vehículo, definido como los kilómetros recorridos efectivos transportando pasajeros.

3. Porcentaje de utilización productivo por vehículo, definido como la relación entre los kilómetros productivos recorridos en promedio día por vehículo y los kilómetros recorridos en promedio día por vehículo.

La determinación de las necesidades de equipos es el resultado de comparar el porcentaje de utilización productivo por vehículo que determine el estudio, con el porcentaje óptimo de ochenta por ciento (80%).

Si el porcentaje de utilización productivo por vehículo que arroja el estudio es menor del ochenta por ciento (80%) existe una sobreoferta, lo cual implica la suspensión del ingreso por incremento de nuevos vehículos. En caso contrario, podrá incrementarse la oferta de vehículos en el número de unidades que nivele el porcentaje citado.

Parágrafo 1. *En las áreas metropolitanas el estudio anterior, deberá realizarse de manera conjunta, por todas las autoridades de transporte competentes de los municipios que la conforman.*

Parágrafo 2. *Cuando en un Municipio no exista Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, la autoridad de transporte competente deberá realizar un estudio técnico que determine la existencia de la demanda de este servicio en la respectiva jurisdicción.*

Parágrafo 3. *Adicionado por el art. 11, Decreto Nacional 2297 de 2015. <El nuevo texto es el siguiente> La determinación del incremento de la capacidad transportadora global en la modalidad de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros, que adopten las autoridades locales en virtud del estudio técnico al que se refiere el presente artículo, deberá contar con la revisión y aprobación del Ministerio de Transporte. El aumento de la capacidad global atenderá los criterios del presente Capítulo.*

(Decreto 172 de 2001, artículo 37, modificado por el Decreto 198 de 2013, artículo 2).

Artículo 2.2.1.3.7.4. Asignación de matrículas. *La asignación de nuevas matrículas por parte de la autoridad de transporte competente se hará por sorteo público de modo que se garantice el libre acceso de todos los interesados en igualdad de condiciones. La omisión de este procedimiento constituirá causal de mala conducta por parte del servidor público.*

(Decreto 172 de 2001, artículo 38)".

Se tendrán en cuenta las siguientes definiciones, sin perjuicio de las establecidas en el Código Nacional de Tránsito Terrestre:

- **MUNICIPIOS CONTIGUOS**: Son aquellos municipios que gozan de limites comunes.

- **PAZ Y SALVO**: Es el documento que expide la empresa al propietario del vehículo, en el que consta la inexistencia de obligaciones derivadas exclusivamente del contrato de vinculación.
- **PLANILLA UNICA DE VIAJE OCASIONAL**: Es el documento que debe portar todo conductor de vehículo de servicio público de esta modalidad para la realización de un viaje ocasional.
- **S.M.M.L.V.** : Salario mínimo mensual legal vigente.
- **TARIFA**: Es el precio que pagan los usuarios por la prestación del servicio público de transporte.
- **TAX**I: Automóvil destinado al servicio público individual de pasajeros es el vehículo homologado para prestar el servicio público de transporte, según las necesidades de la zona a operar.
- **VEHÍCULO NUEVO**: Es el vehículo automotor cuyo modelo corresponde como mínimo al año en el que se efectúa el registro del mismo.
- **VIAJE OCASIONAL**: Es aquel que excepcionalmente autoriza el Ministerio de Transporte a un taxi vehículo taxi para prestar el servicio público de transporte individual por fuera del radio de acción autorizado.

Algunos conceptos referentes al servicio público de transporte terrestre se definirán a continuación:

- **TRANSPORTAR**: Conjunto organizado de operaciones tendientes a ejecutar un traslado de personas o cosas, separada o conjuntamente de un lugar a otro, utilizando uno o varios modos.
- **DEMANDA EXISTENTE DE TRANSPORTE**: Número de pasajeros que necesitan movilizarse en una ruta o en un periodo de tiempo determinado.
- **DEMANDA INSATISFECHA DE MOVILIZACION**: Es el número de pasajeros que no cuentan con servicio para satisfacer sus necesidades de movilización dentro de un sector geográfico.

- **DEMANDA POTENCIAL DE TRANSPORTE**: Número posible de usuarios que captaría una ruta o un servicio de transporte.
- **INFORMACION PRIMARIA**: Es aquella que es obtenida en campo por medio de aforos, encuestas, conteos o rotación de demanda.
- **INFORMACION SECUNDARIA**: Conjunto de datos obtenidos a través de distintos estudios de tránsito, los cuales constituyen el soporte para la planeación y ejecución de información primaria.

2 ASPECTOS GENERALES DEL MUNICIPIO DE PAMPLONA[2]

Pamplona, con su ubicación estratégica e historia, es un tesoro invaluable del nororiente de Colombia en el Departamento Norte de Santander, su riqueza patrimonial, cultural, ambiental y social la ubican como un municipio de gran importancia para el desarrollo nacional, constituida como el epicentro de la provincia suroccidental de Norte de Santander de gran importancia político-administrativa. Un centro dinámico de servicios educativos, comerciales, turísticos y desarrollo agropecuario, fortalecida por su la conectividad vial, facilitada por la Troncal del Norte o Vía Panamericana y la conexión entre Cúcuta y Bucaramanga, que la conecta con el resto del país, facilitando el comercio y la movilidad, lo que la convierte en un punto estratégico dentro del territorio colombiano. Ambientalmente, Pamplona se destaca por su exuberante belleza natural, caracterizada por páramos, bosques andinos y ríos cristalinos, fuente de nacimiento del Río Pamplonita y el Río La Plata que irriga su zona occidental, proporcionando agua a la capital del departamento y una gran diversidad de producción agrícola, en tanto su importancia como protectora de los recursos naturales y promotora del desarrollo sostenible.

Dentro de su estructura física, resalta su patrimonio histórico y cultural, que se manifiesta en una infraestructura arquitectónica única, compuesta por monumentos históricos restaurados que albergan museos y centros religiosos de importancia nacional como el museo de Arte Colonial y el de Arte Moderno Eduardo Ramírez Villamizar, y atractivos religiosos como la Catedral Santa Clara y la Ermita de las Nieves, o escenarios de interés cultural como la Casa de Águeda y la Casa de las Cajas Reales. Así mismo, Pamplona es reconocida como "ciudad educadora" a nivel nacional e internacional, con la Universidad de Pamplona como uno de los principales centros de educación superior del Nororiente colombiano.

[2] Plan de Desarrollo, Pamplona Norte de Santander, 2024

Pamplona es un polo de progreso regional con una economía diversificada, un espíritu emprendedor y un rico dinamismo productivo, posee una gran calidez humana, un fuerte tejido social y una amplia gama de oportunidades en educación, cultura, salud y deporte que la convierten en un territorio de incalculable valor para Colombia con potencialidades estratégicas para su desarrollo.

Pamplona es un motor de desarrollo regional guardián de historia, cultura y riquezas naturales, un municipio vibrante, que se alza en el corazón subregión suroccidente del Departamento Norte de Santander, a 75 kilómetros de la capital departamental, la ciudad de San José de Cúcuta. Con una población de 56,894 habitantes (TerriData, Municipio de Pamplona, 2024), Pamplona se caracteriza por su dinámica urbana que alberga al 92,9% de su población, mientras que el 7,1% restante reside en el área rural, distribuida en 35 veredas. Su extensión territorial de 313 km² se encuentra bañada por el río Pamplonita, un elemento distintivo que otorga relevancia geográfica al municipio, fuente vital de agua y elemento de vida de la comunidad.

Pamplona es un municipio resiliente que ha sabido adaptarse a los cambios y desafíos, el municipio busca nuevas oportunidades con la diversificación de su economía basada en la producción manufacturera, la elaboración de tejidos, la producción de alimentos, la industria metalmecánica, la producción de productos minerales no metálicos, la artesanía y la agricultura, donde sobresale en la producción de papa, fresas, ajo, trigo, morón, maíz, frijoles, arvejas y zanahorias, mientras que las actividades ganaderas, porcinas, piscícolas y avícolas son destacadas en las zonas rurales.

El municipio también se ha convertido en un destino turístico en auge, gozando de un clima promedio de 14,9°C, cuenta con una riqueza cultural atractiva, con una oferta de servicios hoteleros y gastronómicos dentro de un ambiente acogedor, impulsado por su carácter de ciudad estudiantil y sus ofertas culturales de carácter religioso como el

reconocimiento de "Ciudad Mitrada", un título pontificio que le otorga un lugar especial dentro de la Iglesia Católica, su Semana Santa, declarada Patrimonio Cultural Inmaterial de la Nación, atrae a miles de visitantes cada año.

Pamplona, en su calidad de ciudad universitaria, destaca como un epicentro educativo de excelencia, con la Universidad de Pamplona como estandarte y numerosas sedes educativas que la convierten en un polo de formación superior para la región, esta dinámica educativa no solo enriquece la vida académica, sino que también genera un impacto significativo en las dinámicas socioeconómicas locales, impulsando la demanda de servicios conexos, y propiciando el crecimiento de sectores como alojamiento y alimentación para satisfacer las necesidades de estudiantes y profesionales que convergen en la ciudad, este fenómeno atrae consigo servicios complementarios como centros nocturnos, cafés y zonas comerciales diversas, conformando un tejido económico diversificado y vibrante.

La ciudad se presenta como un enclave multifacético que fusiona su rica historia, diversidad económica y vibrante vida estudiantil, consolidándose como un pilar esencial en el contexto regional de Norte de Santander, con una importante necesidad de desarrollo político-administrativo, ambiental, físico-espacial y socioeconómico que respalde el equilibrio entre las dinámicas urbanas y rurales, el crecimiento demográfico constante y la calidad de vida de sus habitantes dentro de un contexto de ordenamiento y seguridad.

2.1 RESEÑA HISTÓRICA.[3]

Pamplona se alza majestuosa en el corazón del departamento de Norte de Santander, Colombia, constituida en 1549 por Pedro de Ursúa y Ortún Velázquez de Velasco, en

[3] Plan de Desarrollo, Pamplona Norte de Santander, 2024

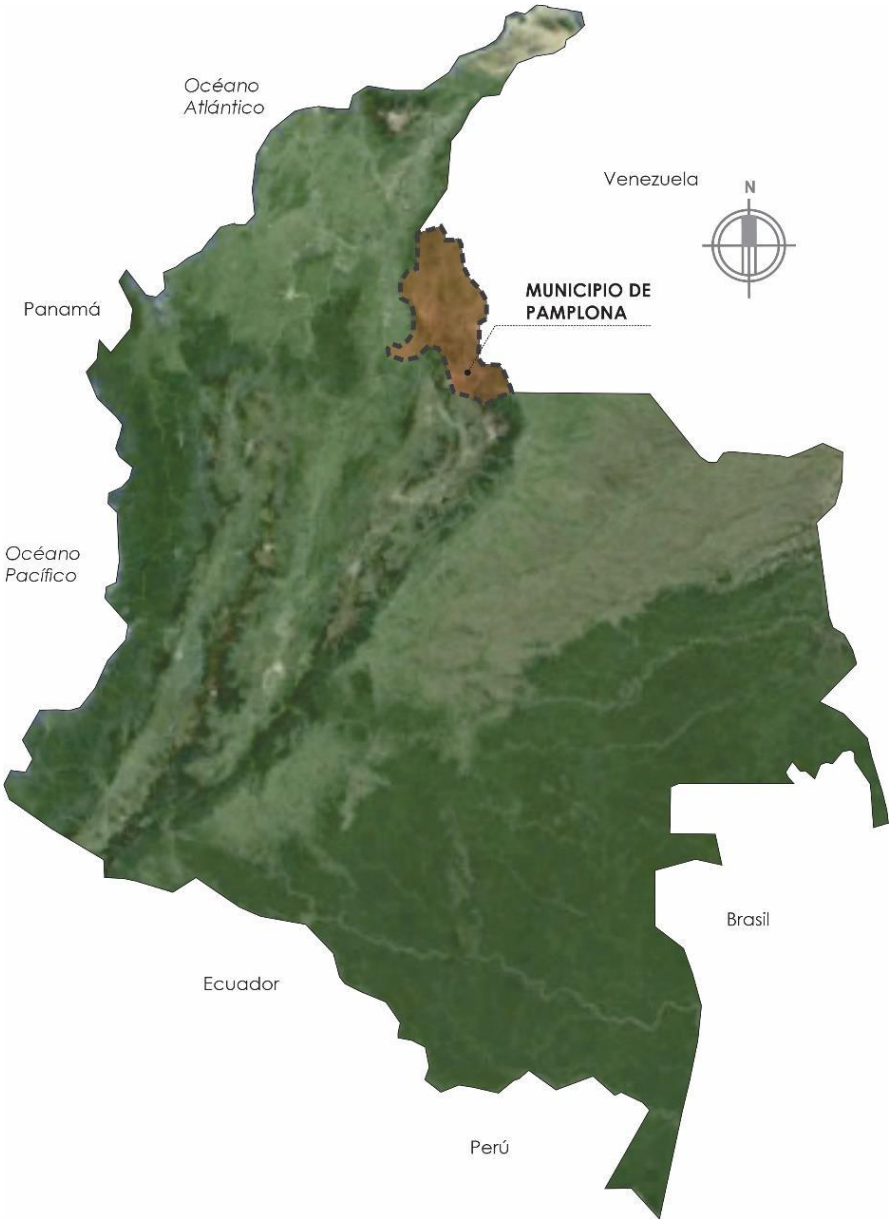
homenaje a la patria del fundador, Pamplona ostenta una rica historia que la convierte en un tesoro invaluable para Colombia, su ubicación estratégica en un valle de la cordillera central, en la intersección de importantes rutas del noreste colombiano y la conexión entre Santa Fe de Bogotá y el lago de Maracaibo, la convirtió en un centro neurálgico durante la época colonial.

Pamplona experimentó un auge socioeconómico en los siglos XVII y XVIII, gracias al desarrollo agrícola de la provincia, el asentamiento de la aristocracia española y su posición como centro de acopio de producción minera y agrícola, un punto clave para el comercio y epicentro político-administrativo de la autoridad real, jugando un papel crucial en la configuración del Nuevo Reino de Granada y la posterior creación de la República de Colombia. Pamplona también ostenta el título de "Ciudad fundadora de ciudades", a partir de 1871, debido a las expediciones que desde allí partieron y fundaron diversas ciudades en Colombia como Ocaña, Chinácota, Salazar de Las Palmas, San Faustino, Bucaramanga y San José de Cúcuta) y Venezuela (San Cristóbal, Mérida y La Grita), y desde sus calles y plazas han surgido proceres de la nación.

En la constitución de Norte de Santander como departamento, Pamplona fue incluida como provincia, compuesta por los municipios de Cácota, Labateca, Mutiscua, Cucutilla, Chitagá, Pamplonita, Silos y Toledo. En el siglo XX, Pamplona aprovechó su ubicación fronteriza para fortalecer su sector comercial a nivel local y su sector educativo a nivel binacional, el cual se consolidó con la creación de la Universidad de Pamplona en 1969. Por tanto, Pamplona y su área de influencia jugaron un papel esencial en el desarrollo colonial y republicano de Colombia, y en la actualidad, es reconocida por su potencial en la producción agropecuaria, la actividad comercial, la educación, la cultura, el patrimonio y el turismo, cuyas identidades marcan el camino para el desarrollo estratégico del municipio (PBOT, 2015).

2.2 LOCALIZACIÓN GENERAL.

Ilustración 1. Localización del Municipio



Fuente: Plan de Desarrollo Municipal Pamplona 2024

Ubicación general:

El municipio de Pamplona se emplaza en el centro de la subregión suroccidental del departamento Norte de Santander, en la República de Colombia, sus coordenadas geográficas son 1º 26' 01" de longitud este de Santa Fe de Bogotá, equivalente a 72º 39' de longitud oeste del meridiano de Greenwich, con una latitud de 7º 23' Norte y una altitud de 2.287 metros sobre el nivel del mar. La extensión total del municipio abarca 313km², representando el 1,46% del área total del departamento, con 4.5km² destinados al casco urbano y los restantes 308.5 km² correspondientes al sector rural (TerriData, Municipio de Pamplona, 2024). Cuenta con 31.300 hectáreas y su ubicación estratégica le confiere una posición clave para la interconexión geográfica y económica de la región. El municipio de Pamplona pertenece a la Región Sur-occidente del Departamento junto con los municipios de Pamplonita, Chitagá, Silos, Cácota y Mutiscua.

La extensión total del municipio es de 318 Km2 y corresponde al 0.0274% de la extensión total del país. La extensión del suelo urbano es de 59.214 ha.

El municipio de Pamplona, limita con los municipios de Chitagá, Pamplonita, Labateca, Cácota, Mutiscua y Cucutilla

2.3. COMUNICACIÓN VIAL.

La conectividad vial de Pamplona la posiciona como un engranaje vital para la movilidad y el desarrollo nacional, departamental y municipal. A nivel nacional, se encuentra estratégicamente conectada a través de la Troncal del Norte, también conocida como Vía Panamericana, facilitando el acceso a importantes centros urbanos y regiones del país, con una red que impulsa el intercambio comercial y la integración nacional. A nivel departamental, la conectividad vial refuerza los lazos entre Pamplona y las capitales de Norte de Santander y Santander, consolidando su papel como centro de relevancia

regional. A nivel municipal, la red vial interna permite la integración de los distintos sectores urbanos y rurales. Como distancia de referencia, la ciudad de Pamplona se encuentra a 11 kilómetros de Pamplonita, 75 kilómetros de Cúcuta y a 124 kilómetros de la ciudad de Bucaramanga (PBOT, 2015). Además, Pamplona cuenta con las siguientes vías de comunicación terrestre:

Vías nacionales (primarias)

- Pamplona – Cácota – Chitagá – Presidente – Málaga – Bogotá.
- Pamplona – El Diamante – Cúcuta.
- Pamplona – La Laguna – Cuesta Boba – Berlín – Bucaramanga – Bogotá o Costa Atlántica.

Vías departamentales (secundarias)

- Ramal a Cácota.
- Pamplonita – La Lejía – La Cabuya.
- Ramal a Mutiscua.
- Ramal a Pamplonita.
- Chitagá – Bábega.
- La Laguna – Silos – Chitagá.

Tabla 1 Distancia y tiempo de viaje desde Pamplona a otros municipios

Municipio	Distancia en Kilómetros entre el municipio y su municipio vecino*	Tipo de transporte entre el municipio y el municipio vecino*	Tiempo estimado del traslado entre el municipio al municipio vecino*	
			Horas	Minutos
Cúcuta	75 km	Vehículo	1	30
Pamplonita	11 km	Vehículo automotor	0	15
Cacota	33 km	Vehículo automotor	0	40
Chitagá	50 km	Vehículo automotor	1	0
Silos	48 km	Vehículo automotor	0	48

Fuente: Plan de Desarrollo Municipal Pamplona 2024

Es necesario aclarar que la vía Pamplona-Cúcuta, cuenta con una doble calzada, la obra, parte del proyecto vial 4G, conecta estas dos ciudades con una infraestructura que incluye 62.2 kilómetros de longitud, 72.2 kilómetros de rehabilitación de vía existente y la construcción de 23 puentes, tres túneles, cuatro puentes peatonales, dos glorietas, dos zonas de pesaje, dos áreas de servicio, un Centro de Control de Operaciones y un peaje. Convirtiendo esta zona del país en un polo atractivo desde el punto de vista turístico.

Para la clasificación vial de las carreteras del municipio de Pamplona, se ordenó la malla vial de acuerdo a su flujo vehicular de la siguiente manera.

Vías nacionales

Son las vías que hacen parte del sistema nacional que transcurren por el territorio urbano municipal y que permiten la accesibilidad y conexión funcional intermunicipal con el resto del país.

Para efectos de la aplicación de la ley, las vías que conforman el Sistema Nacional de Carreteras o Red de Vial Nacional se denominan arteriales o de primer orden, intermunicipales o de segundo orden y veredales de tercer orden. Estas categorías podrán corresponder a carreteras a cargo de la Nación. El municipio de Pamplona es atravesado por vías nacionales que lo conectan con Bogotá, Cúcuta y Bucaramanga.

El Pamplona-Saravena tiene una longitud de 170 km y aunque su trazado preliminar, su mantenimiento y adecuación han sido precarios, el Instituto Nacional de Vías (Invías) hace inversiones importantes en los 76 km comprendidos entre Pamplona y Alto de Santa Inés.

Vías regionales

Están conformadas por las vías de carácter regional, o sea aquellas que intercomunican municipios que transcurren por el territorio urbano o rural municipal. El transporte por

carretera representa el único medio de comunicación para el traslado de mercancías y pasajeros del Municipio de tal forma que la conexión del municipio con la red departamental y subregional ha sido de gran importancia dentro del desarrollo territorial de Pamplona.

Trafico intermunicipal

A través de la red de carreteras que conecta y atraviesa el término municipal de Pamplona circulan vehículos diariamente repartidos entre las diferentes vías, siendo la Vía Cúcuta-Pamplona-Bucaramamga la que soporta un mayor tráfico, con el 70% de total, seguida de la vía Pamplona-Saravena-Bogotá, que soporta el 30% restante. Sobre estas vías se identifican algunos vehículos de carga pesada, que se deben tomar en cuenta en cualquier diseño estructural de vías ya sea de pavimentos o de concreto. Además, como se mencionó anteriormente, Pamplona cuenta con una terminal de transporte intermunicipal y rutas a las principales ciudades del país.

La vía Pamplona a Cúcuta, presenta una longitud de 76.7 kilómetros, en su totalidad pavimentada, clasificada dentro de vías nacionales y la cual conduce a su vez a los municipios de Pamplonita, Bochalema, Chinácota y Durania entre otros.

Con una distancia de 121.7 kilómetros, en su totalidad pavimentada la vía Pamplona Bucaramanga, clasificada dentro de vías nacionales, constituye una fuente de comunicación muy importante para el municipio, además de esto comunica al municipio con Cucutilla, Mutiscua y Silos.

La vía Pamplona-Bogotá Con una distancia de 481 km en ruta es una de las salidas principales para los municipios de cacota, Toledo y Chitagá.

Los resultados del diagnóstico del sistema vial rural muestran lo siguiente:

- Algunas vías del Municipio presentan un considerable estado de deterioro o están sin pavimentar, razón por la cual es necesario revisar la jerarquía asignada a las vías que hacen parte de la malla vial del municipio, con el fin de establecer medidas para su expansión y mejoramiento, así como las regulaciones y controles que garanticen su óptimo funcionamiento.
- Hace falta tener en cuenta la normativa para fajas de retiro en vías Nacionales según lo preceptuado en la Ley 1228 de 2008.
- Hace falta la implementación de carriles de bicicleta o ciclo rutas como alternativa de movilidad para las dimensiones del casco urbano y sobre todo del centro histórico de Pamplona.
- El municipio no posee una oficina de banco de tierras que administre los predios públicos y recupere los predios invadidos por terceros.
- La clasificación vial Municipal está desactualizada

Caracterización del sistema vial urbano

El sistema vial urbano se clasifica de la siguiente manera:

Vías Arterias Principales (VAP).

Su función principal es movilizar el flujo vehicular de largo recorrido dentro del área urbana, uniendo entre sí las diferentes zonas de la ciudad.

- Dan servicio directo a los generadores principales, se conectan con el sistema con el sistema de autopistas y vías rápidas.
- Son divididas (frecuentemente) y pueden tener control parcial a sus accesos
- Combinadas forman el sistema que mueve a toda una ciudad
- Las vías arteriales permiten el tránsito vehicular, con media o alta fluidez, baja accesibilidad y relativa integración con el uso del suelo colindante.

- Estas vías deben ser integradas dentro del sistema de vías expresas y permitir una buena distribución y repartición del tráfico a las vías colectoras y locales.
- El estacionamiento y descarga de mercancías está prohibido.

Vías Colectoras (VC).

Es el conjunto de vías que distribuyen y canalizan el tránsito vehicular hacia o desde el sistema arterial hasta diferentes sectores urbanos, en forma directa o con intervención complementaria de las vías de servicio. Generalmente unen vías arterias entre sí, y deben atender volúmenes de tránsito moderados, incluyendo el transporte público colectivo.

- Ligan calles principales con calles locales
- Proporcionan acceso a propiedades colindantes.
- Las vías colectoras sirven para llevar el tránsito de las vías locales a las arteriales y en algunos casos a las vías expresas cuando no es posible hacerlo por intermedio de las vías arteriales.
- Dan servicio tanto al tránsito de paso, como hacia las propiedades adyacentes.

Vías de Servicio o Vía Local (VL).

Es el conjunto de vías vehiculares cuya función principal es facilitar el acceso directo a las propiedades o actividades adyacentes, perdiendo importancia en función de movilidad.

- Brindan acceso directo propiedades (residenciales e industriales)
- Facilitan tránsito local
- Se conectan con calles colectoras y/o principales.
- Son aquellas cuya función principal es proveer acceso a los predios o lotes, debiendo llevar únicamente su tránsito propio, generado tanto de ingreso como de salida.

- Por ellas transitan vehículos livianos, ocasionalmente semipesados; se permite estacionamiento vehicular y existe tránsito peatonal irrestricto.
- Las vías locales se conectan entre ellas y con las vías colectoras.

Vías Semipeatonales (VSP).

Integran el sistema vial de las urbanizaciones y están articuladas a vías vehiculares locales. Garantizan el acceso de vehículos a las edificaciones.

EL sistema de movilidad implica la aplicación de perfiles viales estandarizados y que deben ser aptos para soportar una capacidad vehicular y peatonal de acuerdo a la función que se le asigne dentro del sistema de jerarquización vial.

En el municipio de pamplona, según la información obtenida se puede establecer que los perfiles viales no cumplen con las dimensiones establecidas de acuerdo al cumplimiento con la jerarquía vial.

Los perfiles viales varían en sus dimensiones de acuerdo a la ubicación en el casco urbano y las regiones que conectan, por ejemplo, la vía de comunica a Bucaramanga con Pamplona se caracteriza por ser una vía nacional, pavimento flexible en estado regular, su ancho no es apto para la circulación de los vehículos en el casco urbano de la ciudad. Además, las vías del parque, la plazuela almeyda y la calle real, son de tráfico liviano con un ancho mínimo de circulación de vehículos en uno y dos sentidos. Asimismo, resalta las vías del parque principal que están compuestas por un pavimento articulado (Adoquín).

Como resultado del estudio de las vías se pudo evidenciar lo siguiente:

- El Municipio de Pamplona no cuenta con zonas de parqueos adecuadas que es requerida por los habitantes y turistas.

- Algunas vías del Municipio presentan un considerable estado de deterioro o están sin pavimentar, razón por la cual es necesario revisar la jerarquía asignada a las vías que hacen parte de la malla vial del municipio, con el fin de establecer medidas para su expansión y mejoramiento, así como las regulaciones y controles que garanticen su óptimo funcionamiento.
- Hace falta tener en cuenta la normativa para fajas de retiro en vías Nacionales según lo preceptuado en la Ley 1228 de 2008.
- Pamplona se ve afectado por la carencia de policías de tránsito que regule las faltas informales los medios de trasporte.
- Revisar y actualizar la clasificación Vial Municipal, (perfiles y clasificación), teniendo en cuenta los perfiles para las vías que pasan por el parque principal de Pamplona, las cuales se deben respetar por las características del trazado actual.

2.4. ACTIVIDADES ECONÓMICAS[4]

El municipio de Pamplona se ha consolidado históricamente como un centro de provincia, su dinámica económica a pesar de que en algún momento tuvo un desarrollo industrial con la Molinera de Herrán y la Cervecería Bavaria, en el último siglo han predominado actividades relacionadas con el turismo, la educación y como proveedor de insumos básicos para los municipios aledaños que conforman la Provincia de Pamplona, los cuales son: Pamplonita, Chitagá, Silos, Cacota y Mutiscua, municipios de tradición agrícola que tienen como despensa el municipio de Pamplona y el cual también recepciona sus productos agropecuarios.

Dadas las características mencionadas anteriormente, el sector terciario es el más desarrollado en el Municipio, principalmente el comercio, pues además de suplir a los municipios

[4] Plan Básico de ordenamiento Territorial, Pamplona 2015

vecinos, suministra bienes a la población que se encuentra dentro del Municipio, ya que supera los 50.000 habitantes en la cabecera municipal, según la proyección del DANE para el año 2013.

2.4.1. **Sector Primario**

El sector primario que se desarrolla en el área rural del municipio, se caracteriza por una económica campesina, pequeños minifundios y parcelas, en las cuales se lleva a cabo principalmente la agricultura, seguido por la actividad pecuaria.

La población rural del municipio de Pamplona según la proyección para el año 2013 a partir del Censo del DANE (2005), no supera el 6% de la población total, la cual está distribuida en sus 35 veredas, en las cuales la población tiene una vocación agropecuaria, siendo esta su principal actividad económica.

2.4.2. **Sector Secundario**

La Cámara de Comercio de Pamplona cuenta con la información correspondiente a la totalidad de establecimientos inscritos por actividad económica que indican la estructura de la actividad productiva y comercial correspondiente al sector secundario del municipio de Pamplona y su participación en la economía local.

La mayor participación en las manufacturas está representada por el diseño y la fabricación de prendas de vestir con una participación del 57,4% seguido del diseño, fabricación y curtido de cueros con una participación del 14,7% y la fabricación de muebles y objetos de madera con un 19,1% de participación.

Las industrias existentes en el municipio de Pamplona se caracterizan en la categoría de microempresa producto del retraso en tecnologías existente, la poca inversión y acumulación de capital y el predominio de la producción artesanal debido al arraigo cultural con el que cuenta el Municipio.

Pamplona es una ciudad estudiantil, lo cual indica que su economía gira en torno a ello y su industria se enfoca a satisfacer la demanda de miles de estudiantes en cuanto a servicios de vivienda, recreación y alimentación.

2.4.3. **Sector Terciario**

El sector terciario es uno de los sectores que más empleo genera en la economía, en la dinámica del Municipio es el sector más importante ya que como se menciona al inicio del presente apartado, las actividades predominantes del municipio se desarrollan en el sector terciario.

El municipio de Pamplona tiene más del 90% de su población en la cabecera municipal, la cual se dedica principalmente a actividades comerciales y de servicios que responden a las necesidades de la población estudiantil y a la restante que labora para instituciones educativas, financieras y estatales. Este sector de la economía se caracteriza por tener periodos estacionarios según lo mencionado por los comerciantes, debido a los calendarios académicos de la Universidad, la cual es un eje dinamizador del Municipio.

2.5. DIVISIÓN TERRITORIAL POLÍTICO ADMINISTRATIVA

Según la ley 136 de 1994, un municipio es “la entidad territorial fundamental de la división político administrativa del Estado, con autonomía política fiscal y administrativa, dentro de los límites que señales la Constitución y la ley y cuya finalidad es el bienestar general y el mejoramiento de la calidad de vida de la población en su respectivo territorio”, correspondiendo al artículo 311 de la Constitución Política, que ”le corresponde prestar los servicios públicos que determine la ley, construir las obras que demande el progreso local, ordenar el desarrollo de su territorio, promover la participación comunitaria, el mejoramiento social y cultural de sus habitantes y cumplir las demás funciones que le

asignen la Constitución y las leyes". Para el cumplimiento de sus funciones, entre las que están el ordenamiento territorial reglamentado por la ley 388 de 1997, este se encuentra subdividido tanto en el sector rural como el urbano, constituyéndose como la herramienta básica de programación y control de acciones y proyectos para su desarrollo.

Con una extensión territorial de 313 km², su densidad poblacional es de 181,77 habitantes por kilómetro cuadrado en el área urbana, mientras que la densidad en la zona rural es de aproximadamente 30.72 habitantes por kilómetro cuadrado (Empopamplona, 2023). La división político-administrativa de la zona rural está conformada por 35 veredas en acuerdo con la modificación del PBOT de 2015.

2.5.1. **Zona Rural**

De acuerdo al Plan Básico de Ordenamiento Territorial de Pamplona, la división político administrativa del sector rural del municipio de Pamplona, estaba conformada antes del 2001 por 37 veredas, unificando a 35 a partir de la fecha, por decisión concertada con los sectores activos del municipio.

En la tabla anexa se encuentran las 37 iniciales, de los que Jurado y Los animes, no se incluyen en la nueva división político-administrativa del municipio.

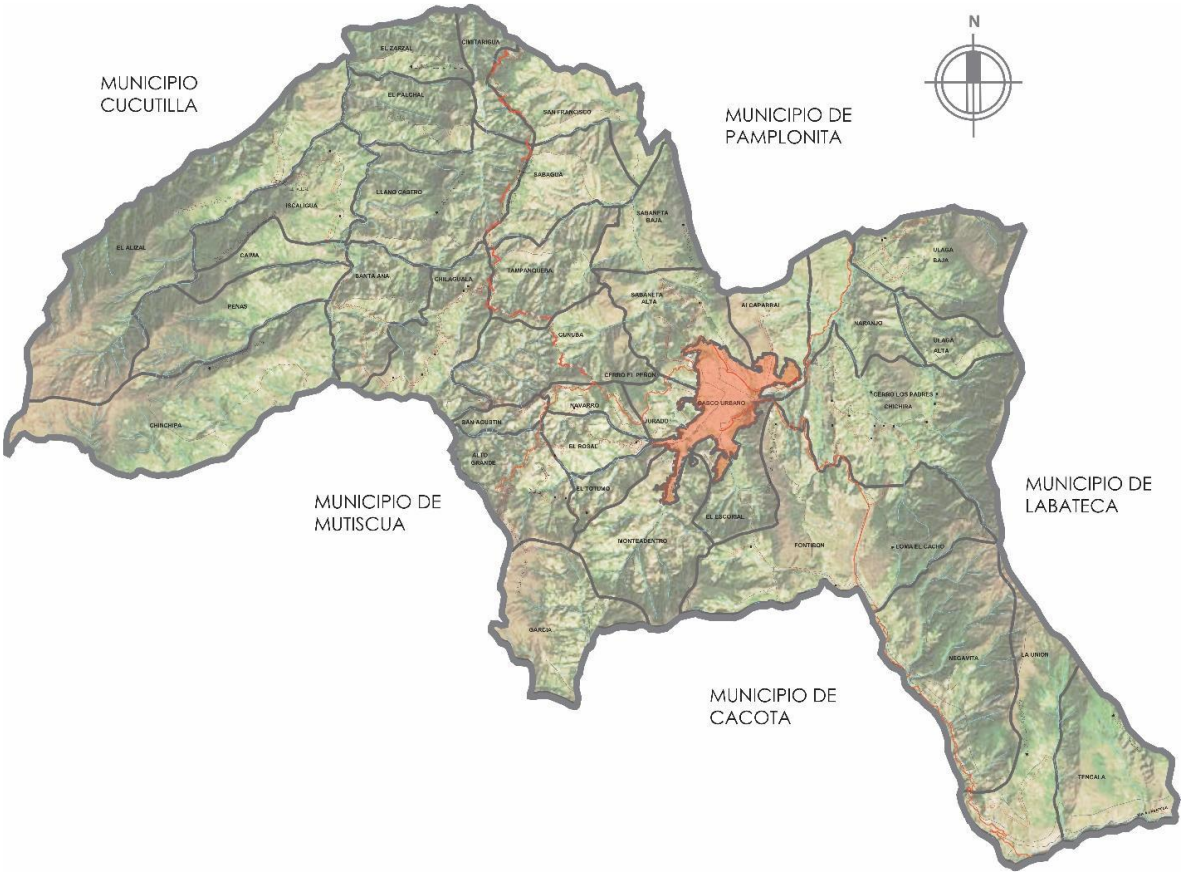
Tabla 2. Veredas de Pamplona

Sabaneta baja	Alto Grande
Sabaneta Alta	Jurado
El Alizal	Navarro
Chinchipa	El Rosal
Peñas	El Totumo
Caima	Monteadentro
Iscaligua	García
Llano castro	El Escorial
El palchal	Ulagá baja

El Zarzal	Ulagá Alta
Santa Ana	Alcaparral
Chilagaula	Fontibón
Cimitarigua	Chichira
San Francisco	Naranjo
Sabaguá	Negavita
Tampaqueba	La Unión
Cúnuba	Tencala
San Agustín	La ramada
Los animes	

Fuente: Plan Básico de Ordenamiento Territorial, Pamplona, 2015

Ilustración 2. Zona Rural



Fuente: Plan de Desarrollo Municipal Pamplona 2024

Además, las veredas se encuentran delimitadas geográficamente, según límites veredales del municipio del Pamplona, en el componente rural del PBOT.

2.5.2. **Zona Urbana**

La zona urbana del municipio se relaciona por vía terrestre con las capitales de los departamentos de Norte de Santander y Santander, es considerada capital o centro de la provincia Sur-occidental del Departamento, realiza intercambio comercial secundario con los municipios de Mutiscua, Chitaga, Silos, Cácota y Cucutilla y actúa como centro de relevo con los municipios de Toledo y Labateca.

Pamplona se divide en su zona urbana de forma político-administrativa en 43 barrios, meticulosamente definidos en términos geográficos, capacidad, límites territoriales y representación comunitaria (PBOT, 2015). En el sector urbano, Pamplona se conecta por carretera con Cúcuta capital del departamento Norte de Santander y Bucaramanga, capital de Santander, desempeñando un papel destacado como capital de la provincia Suroccidental del departamento. Funciona como un centro clave para la conectividad comercial con los municipios cercanos, tales como Mutiscua, Cácota, Chitaga, Silos, y Cucutilla, además de actuar como un punto de relevo con los municipios de Labateca y Toledo.

Tabla 3. Barrios Pamplona Norte de Santander

N°	BARRIO	AREA M2	MANZANAS
1	JUAN XXIII	135.000	13
2	GALAN	46.125	9
3	CRISTO REY PARTE ALTA	185.062	30
4	SIMON BOLIVAR	222.187	33
5	ARENAL	105.187	7
6	VILLA CRISTINA	18.562	8
7	EL BUQUE	243.000	6

N°	BARRIO	AREA M2	MANZANAS
8	HUMILLADERO	74.250	8
9	CRISTO REY PARTE BAJA	95.063	8
10	SANTA MARTA	201.375	39
11	EL GUAMO	47.250	3
12	SAN IGNACIO	61.313	6
13	EL CARMEN	86.625	6
14	EL CENTRO	335.813	26
15	EL CAMELLON	70.313	5
16	CHICHIRA	35.438	1
17	BRIGHTON	50.625	3
18	CHAPINERO	240.750	3
19	JURADO	50.250	3
20	4 DE JULIO	63.563	3
21	EL PROGRESO	217.688	18
22	OLIVO	122.625	1
23	SAN FRANCISCO	50.063	3
24	ROMERO	138.938	13
25	AFANADOR Y CADENA	210.938	4
26	SAN PEDRO	45.000	17
27	NAZARENOS	16.313	2
28	LAS COLINAS	21.750	4
29	BARRIOS UNIDOS	62.438	3
30	CARIONGO	331.875	6
31	SANTISIMA TRINIDAD	29.813	1
32	SALESIANO	68.625	2
33	EDUARDO COTE LAMUS	28.688	8
34	MOLINOS DEL ZULIA	77.625	11
35	EL ZULIA	38.813	3
36	SAN AGUSTIN	87.188	8
37	LAS AMERICAS	27.563	6
38	SAN LUIS	51.188	2
39	PACHO VALENCIA	43.313	3
40	NUEVO AMANECER	35.438	2
41	LA FOSFORERIA	36.435	2
42	TINTO REDONDO PARTE ALTA	29.080	3
43	LIBERTADOR	23.356	6
44	EL PINAR	42.555	1

N°	BARRIO	AREA M2	MANZANAS
45	MIRADOR DE SANTA MARTA	84.578	4
46	TINTO REDONDO PARTE BAJA CEREZOS	28.690	1
47	ESCORIAL	34.444	1
48	URBANIZACION BENHABITAH	90.675	1
49	LOS PINOS	38.458	2
50	LAS MARGARITAS	97.090	7
51	TOPON	66.868	2
52	BRISAS DE PAMPLONITA	49.796	3
53	SANTA CRUZ	74.868	2
54	LA ESPAÑOLA	34.879	3
55	AGUEDA GALLARDO	23.768	2
56	FRANCISCO DE PAULA SANTANDER	54.666	3
57	EL CONTENTO	134.768	4
58	MIRADOR DE CRISTO REY	69.978	5
59	LOS TRECE	34.778	3

Fuente: Plan Básico de Ordenamiento Territorial, Pamplona, 2015

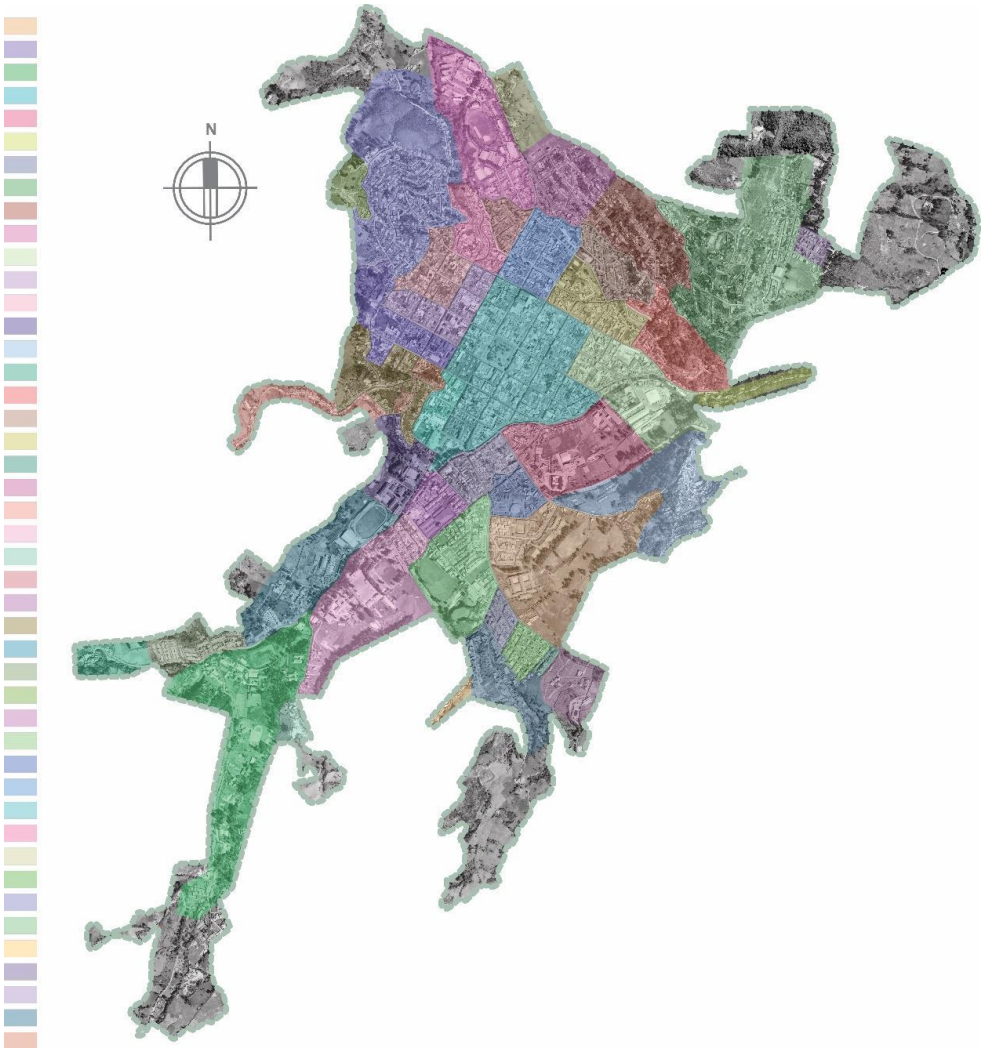
En la exposición de motivos de la ley 743 de 2002, se enfatiza la responsabilidad que las organizaciones comunitarias tienen para el desarrollo de sus territorios, garantizando el respeto y la dignidad de todos. En ese contexto, las Acciones Comunales como representación de personas y comunidades deben participar en el gobierno local.

En el marco de la ley las Juntas de Acción Comunal, es una “organización cívica, social y comunitaria de gestión social, sin ánimo de lucro, de naturaleza solidaria, con personería jurídica y patrimonio propio, integrada voluntariamente por los residentes de un lugar que aúnan esfuerzos y recursos para procurar un desarrollo integral, sostenible y sustentable con fundamento en el ejercicio de la democracia participativa”, que desarrolla actividades en un territorio delimitado, que para Pamplona refiere a los Barrios.

Entendiendo la armónica relación entre las leyes 388 de 19997 y la ley 152 de 1994, para el gobierno y desarrollo de los territorios, se evidencia la necesidad de articular la división

político administrativa del territorio, con la acción de las organizaciones comunitarias, requiriendo la revisión, ajuste y actualización de la división, así como de la proyección de nuevos barrios, en áreas de expansión o suburbanas, el “englobe” o unión de barrios , en beneficio del ordenamiento, administración y desarrollo eficiente del territorio.

Ilustración 3. Barrios de Pamplona



Fuente: Plan de Desarrollo Municipal Pamplona 2024

2.6. DEMOGRAFIA[5]

El contexto demográfico y poblacional del municipio de Pamplona es fundamental para comprender la dinámica y las necesidades de su población en constante evolución, con una población actual de 56,894 habitantes y una densidad poblacional de 181,77 Hab/km2, y una proyección de crecimiento a 58,054 para el año 2035 (TerriData, Municipio de Pamplona, 2024), en este sentido, es evidente que el municipio experimenta un crecimiento poblacional constante, donde, su demografía se ve influenciada por factores específicos como el crecimiento natural, las dinámicas económicas locales, los factores de migración interna que afecta los patrones migratorios de las poblaciones rurales hacia áreas urbanas, y su posición fronteriza.

En este contexto, en comparación con otros municipios como Los Patios y Villa del Rosario, que han experimentado un crecimiento más dinámico, Pamplona se ha distanciado de centros urbanos históricamente más poblados como Cúcuta y Ocaña, donde, la falta de una actividad económica sólida y estable no contribuye significativamente a la estabilización de la población. En cuanto a la población rural, se vislumbra una tendencia a la disminución, esto se explica en parte por bajas en las tasas de natalidad, la situación fronteriza, que impacta los precios de los productos agrícolas, la falta de oportunidades laborales y la presencia de situaciones violentas, que empeoran las ya precarias condiciones de vida en estas áreas.

A nivel nacional, estudios han indicado que Norte de Santander se clasifica como un departamento cuya participación en la población nacional tiende a disminuir, esto se debe, en parte, a que sus principales centros urbanos ya no experimentan el mismo crecimiento demográfico. En el caso específico de Pamplona, ha descendido al quinto lugar en términos de su peso demográfico en el departamento, influido, entre otros

[5] Plan de Desarrollo Municipal, Pamplona 2024

factores, por la nueva regionalización político-administrativa, que ha reducido su importancia como centro articulador de la vida socioeconómica del Departamento de Norte de Santander.

Pirámide Poblacional

Respecto al crecimiento poblacional de Pamplona por rangos de edad se evidencia que su mayor población oscila entre los 20 y 24 años y los 25 a 29 años que contempla un margen poblacional con alta potencialidad para la actividad laboral, educativa y familiar.

Ilustración 4. Pirámide poblacional

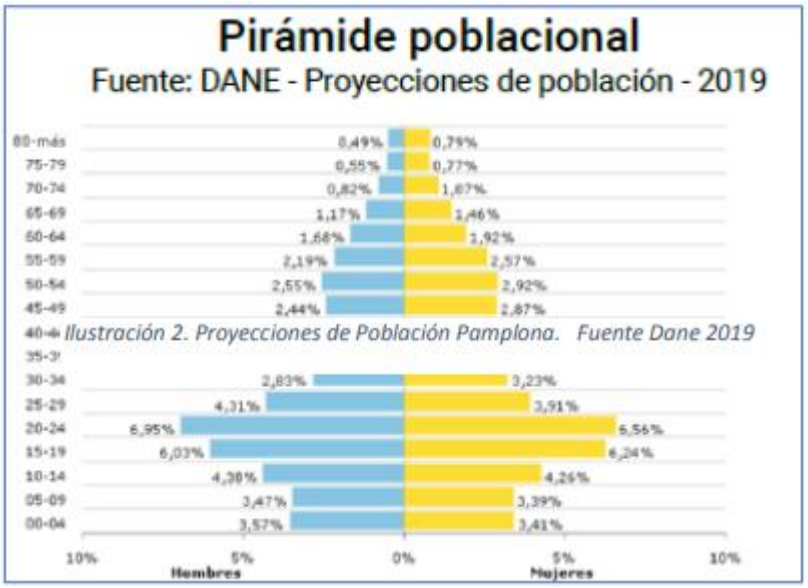
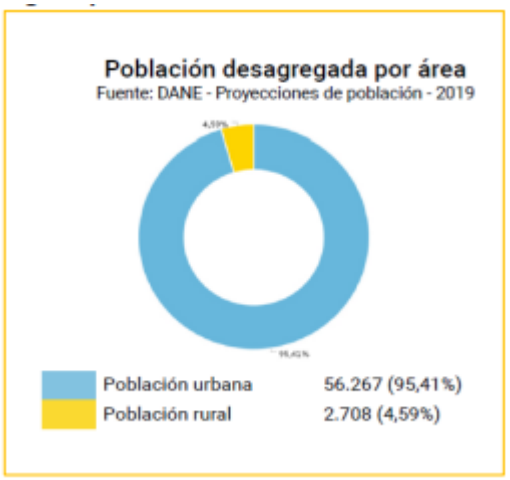


Ilustración 2. Proyecciones de Población Pamplona. Fuente Dane 2019

Fuente: Plan de Desarrollo Municipal, Pamplona 2020-2023

Ilustración 5. Población desagregada por área



Fuente: Plan de Desarrollo Municipal, Pamplona 2020-2023

Frente a la distribución de población por áreas se contempla que la mayor distribución de población se encuentra en el perímetro urbano con un 95,4% ante un 4,59% del área rural proyectando a la ciudadanía con tendencia hacia un asentamiento urbano. Actualmente son continuos los flujos comerciales de oferta y demanda de productos agropecuarios entre el sector del campo con la ciudad.

2.7. EDUCACION

Actualmente, tiene servicios educativos en todos los niveles destacándose entre otros el colegio principal san José, fundado en 1823, por francisco de Paula Santander, regentado por los hermanos cristianos y más tarde por laicos; Seminario de Pamplona, Colegio Sagrado Corazón de Jesús, Acilos de Huérfanos de la sagrada familia, Normal Nacional para Señoritas, Normal Superior, Colegio Águeda Gallardo Villamizar, Instituto Técnico San Francisco y Jardín Infantil Nacional.

Otros centros educativos de la ciudad son el CEMUP, hoy Colegio Universitario´ ´Rafael Faria ´´, Nuestra Señora del Rosario, Rafael Afanador y cadena, ISER, José Antonio Galán y Cristo Rey.

Pamplona ha sido centro piloto de proyectos a Colombia y otros países, como Escuela Unitaria, Nueva, Pos primaría y el Proyecto Educativo Integral.

El talento humano q se desempeña, en las instituciones educativas, se formó en gran porcentaje en la Universidad de Pamplona, entre los principales propulsores figuran José Rafael Faria y Eduardo Villamizar Lamus , quienes el 23 de noviembre de 1960 suscribieron el acta de fundación. Inicio labores en 1961 con 12 programas.

Hoy, con una infraestructura que enorgullece a Pamplona y quintuplicado el número de estudiantes, con carreras profesionales, tecnológicas y licenciaturas, se proyecta a toda Colombia.

Equipamientos educativos. Son los que permiten el desarrollo de actividades de educación e instrucción preescolar, formal, o no formal, técnica y superior, de carácter público y privado, como uno de los aspectos más importantes en la evaluación del nivel de desarrollo de una sociedad es su grado de educación. Estos equipamientos fortalecen la capacidad del ser humano para actuar conscientemente frente a nuevas situaciones de la vida. Además, la educación es una pieza clave del desarrollo científico y tecnológico, es uno de los principales factores de competitividad, ya que, de su calidad y cobertura, dependerá el nivel intelectual alcanzado por la sociedad.

No obstante, la existencia de estos centros educativos, es muy notoria la brecha en educación que existe entre la población del campo con la de la cabecera municipal, pues en el área rural el nivel de analfabetismo es mayor al 15%.

3 DISEÑO Y TOMA DE INFORMACION

3.1 INFORMACION SECUNDARIA

Es necesario partir de la información que en el Municipio de Pamplona no existe hasta a la fecha estudio alguno puntual y especifico en transporte municipal en la modalidad de Transporte Terrestre Automotor Individual en vehículos Taxi Individual, existen taxis autorizados, los cuales fueron asignados sin ningún tipo de estudio. Por esta razón la información secundaria se refiere básicamente a hacer un diagnóstico de la parte física del municipio y de la infraestructura que puede utilizar el sistema de transporte terrestre automotor en esta modalidad.

Junto con lo anterior, se hace necesario también diagnosticar al usuario que usa el servicio de transporte, es así que se busca definir la percepción de los pasajeros en cuanto al servicio que reciben.

3.2 INFORMACIÓN PRIMARIA

Se define como información primaria la que se obtiene directamente en el espacio donde se desarrolla el estudio, para este caso y de acuerdo al tipo de estudio, se establece tomar la información en los vehículos a lo largo de toda la jornada de trabajo y de encuestas a pasajeros, para lo cual se hace un muestreo y teniendo en cuenta la cantidad de vehículos que actualmente hacen uso del servicio.

Diseño muestral. Para el diseño muestral se tuvo en cuenta la variabilidad del parque automotor y los parámetros de operación del servicio de taxi. Se aplicaron un número mayor de encuestas a las determinadas en el tamaño muestral, debido a que es inevitable que algunas de ellas no puedan ser útiles para su análisis posterior.

El tamaño mínimo de la muestra para la encuesta a conductores se realizó con base en la formulación de la teoría estadística de muestreo para poblaciones finitas. Dicha formulación está en función del parque total de taxis de la ciudad, el límite de confianza requerido, el grado de exactitud y la precisión.

La expresión para calcular el tamaño de la muestra es la siguiente:

$$n = \frac{N(Z_\alpha{}^2)\, p(1-p)}{d^2(N-1) + Z_\alpha{}^2 p(1-p)}$$

Dónde:

n = Número de encuestas a realizar

N = Tamaño de la población, número de vehículos taxi en la ciudad de Pamplona

Zα = Nivel de confianza 1,64 (90%)

p = Prevalencia esperada del parámetro a medir (50%)

d = Precisión 10%

Según la expresión es necesario encuestar 48 vehículos durante 7 días, esto corresponde al 32% de los vehículos autorizados en el municipio.

Razón de muestreo (tamaño de la muestra respecto al tamaño de la población): En general, cuanto menor sea la población, mayor será la razón de muestreo necesaria. Para poblaciones menores de 1000 individuos, se recomienda una razón mínima del 30 % (300 individuos) para garantizar la representatividad de la muestra. Para poblaciones mayores, como una población de 10 000 individuos, se requiere una razón mínima comparativamente baja del 10 % (1000) de individuos para garantizar la representatividad de la muestra.

Tabla 4. Tamaño y distribución de la muestra

Vehículos Autorizados	Tamaño de la muestra	Día	Distribución Proporcional
150	48	1	7
		2	7
		3	7
		4	7
		5	7
		6	7
		7	6
		Total	48

Fuente: Elaboración Propia

Según el artículo 2.2.1.3.7.3 “Procedimiento para la determinación de necesidades de equipo. El estudio técnico se elaborará teniendo en cuenta el porcentaje óptimo de utilización productivo por vehículo, con fundamento de los siguientes parámetros:

1. **CARACTERISTICAS DE OFERTA**. Con el fin de determinar la oferta existente de taxis, la autoridad de transporte competente deberá contar con un inventario detallado, completo y actualizado de las empresas y del parque automotor que presta esta clase de servicio en el respectivo distrito o municipio.
2. **DERTERMINACION DE LAS NECESIDADES DE EQUIPO**. Para determinar las necesidades de equipos, las autoridades locales llevaran a cabo las siguientes actividades:

A) Recolección de información por métodos de encuestas.

1. A conductores, mediante la selección de los vehículos objeto de estudio de acuerdo con el tamaño muestral. La toma de información deberá realizarse y distribuirse proporcionalmente dentro de los siete (7) días de la semana, para cubrir un cien por ciento (100%) de la muestra.

2. A usuarios, dirigida a quienes hagan uso de los vehículos seleccionados en las encuestas a conductores y deberá realizarse en los mismos términos y condiciones anteriores.

El tamaño de la muestra deberá ser representativo frente a la totalidad del parque automotor que ofrece este servicio.

B) Procedimiento y determinación de las necesidades de equipo.

Realizada la recolección de información en las condiciones anotadas, se procesará y analizará el comportamiento que presenta la utilización del servicio público individual de pasajeros.

El comportamiento se cuantificará a través de los siguientes índices:

1. Kilómetros recorridos en promedio día por vehículo.
2. Kilómetros productivos recorridos en promedio día por vehículo, definido como los kilómetros recorridos efectivos transportando pasajeros.
3. porcentaje de utilización productivo por vehículo, definido como la relación entre los kilómetros productivos recorridos en promedio día por vehículo y los kilómetros recorridos en promedio día por vehículo.

La determinación de las necesidades de equipos es el resultado de comparar el porcentaje de utilización productivo por vehículo que determine el estudio, con el porcentaje óptimo de ochenta por ciento (80%).

Si el porcentaje de utilización por vehículo que arroja el estudio es menor al ochenta por ciento (80%). Existe una sobreoferta, lo cual implica la suspensión del ingreso del

incremento de nuevos vehículos. En caso contrario podrá incrementarse la oferta de vehículos en el número de unidades de niveles el porcentaje citado.

Los estudios de transporte en taxi normalmente se hacen a través de formatos que diligencia el conductor de este medio de transporte y que se conocen como diarios de viaje. Los diarios de viaje diligenciados por los taxistas pueden llegar a tener fallas y baja confiabilidad en la información recolectada, ya que debido a su idiosincrasia usualmente suelen distorsionar los datos y registrar, en muchos casos, información alejada de la realidad, inconsistente y contradictoria, por lo tanto, el diario de viaje lo diligencie un aforador acompañante, quien viaja a bordo del taxi en el puesto delantero. De esta manera, se puede lograr mayor confiabilidad en la información recolectada en los diarios de viaje.

Entre los objetivos que se buscan al realizar un estudio de taxis o transporte individual están el determinar los parámetros de operación del servicio de transporte individual relacionado con la oferta y la demanda, tales como el parque vehicular activo, pasajeros movilizados, distancias y tiempos recorridos con carrera y sin ellas, y los ingresos diarios, así como también contar con elementos de juicio para definir políticas de regulación y control, y la fijación de tarifas técnicas del servicio y el dimensionamiento del parque necesario de taxis para la ciudad.

El diario de viajes se debe llenar durante todo el turno de prestación del servicio, ya sea diurno o nocturno. La toma de la información se realiza haciendo una distribución proporcional de las encuestas dentro de los siete días de la semana para cubrir el 100% de la muestra.

Personal y equipo

Básicamente, la toma de datos de campo la realiza el aforador que acompaña al conductor del taxi, en cada uno de los turnos de operación, quien se encargará de

diligenciar el formato. Solamente se requieren los formatos, un cronómetro, tablas de apoyo o planilleras y un bolígrafo.

Formatos:

A fin de lograr una óptima recolección de la información requerida, se diseñaron dos (02) formatos. Un primer formato enfocado a captar la información de los Conductores y el otro enfocado a recolectar la información de los Usuarios del Servicio. Con estos formatos, se buscó obtener información más precisa y directa acerca de la calidad y la percepción con que se viene prestando esta modalidad de Servicio Público de Transporte en el municipio de Pamplona.

De acuerdo a lo anterior, los siguientes corresponden a los Formatos diseñados y aplicados en el municipio de Pamplona, a fin de determinar la Necesidad de equipo y la calidad del Servicio Público de Transporte Individual de Pasajeros; teniendo en cuenta los Parámetros técnicos exigidos por la norma.

Ilustración 6 Reunión con gremio de Taxis



Fuente. Elaboración Propia

Ilustración 7. Reunión con gremio de Taxis





Fuente. Elaboración Propia

Ilustración 8. Formato de encuestas a conductores

DETERMINAR LAS NECESIDADES DE EQUIPO EN TAXI INDIVIDUAL	**ESTUDIO DE TRANSPORTE EN TAXI** *FORMATO DE CAMPO*	*ALCALDIA MUNICIPAL DE PAMPLONA* SITTS SAS

Fecha: (D.M.A.) ____________________ MarcaVehículo: ____________________ Modelo: ___________ Placa: ______________ Hoja:___ De:___

Hora Inicio: __________ Lectura inicial odómetro: ____________________ Empresa: ______________________________________

Hora Final:__________ Lectura final odómetro: ____________________ Conductor::___________________________________

Carrera	**O R I G E N**			**D E S T I N O**			**No.**	**Costo de la carrera**	**Llamada**	**Aplicación**
No.	**Dirección**	**Odómetro**	**Hora**	**Dirección**	**Odómetro**	**Hora**	**Pas**			

PARA SER DILIGENCIADO POR EL INGENIERO SUPERVISOR DE LA ACTIVIDAD

TOTAL HORAS TRABAJADAS: ______________________ *TOTAL KILOMETROS TRABAJADOS:* __________________________

TOTAL HORAS CON CARRERA: ______________________ *TOTAL KILOMETROS CON CARRERA:* __________________________

TOTAL HORAS SIN CARRERA: ______________________ *TOTAL KILOMETROS SIN CARRERA:* __________________________

UTILIZACION: ______________________ *UTILIZACIÓN:* __________________________

Fuente: Elaboración Propia

Ilustración 9. Encuestas a Usuarios

DETERMINAR LAS NECESIDADES DE EQUIPO EN TAXI INDIVIDUAL	**ENCUESTA A USUARIOS DEL TRANSPORTE PÚBLICO** *FORMATO DE CAMPO - TIPO 1*	ALCALDIA MUNICIPAL DE PAMPLONA SITTS SAS

Fecha: (D.M.A.) _____ Placa: _____ Empresa: _____ Hoja: _____ De: _____

Hora Inicio: _____ Lugar:_____ Condición climática: _____ Encuestador:_____

1. Medio del servicio utilizado

- ☐ Radio teléfono
- ☐ Teléfono móvil
- ☐ Zona de Parqueo
- ☐ En la vía
- ☐ Aplicación tecnológica

2. Calidad del Servicio

- ☐ Buena
- ☐ Regular
- ☐ Mala

3. Tarifa

- ☐ Costosa
- ☐ Acorde
- ☐ Baja

4. Cantidad de vehículos taxi en Pamplona

- ☐ Sobran
- ☐ Acorde
- ☐ Faltan

5. Frecuencia de uso del servicio

- ☐ Diaria
- ☐ Día por medio
- ☐ Semanal
- ☐ Fines de semana
- ☐ Quincenal
- ☐ Mensual
- ☐ Ocasional

6. Aspectos a Mejorar

- ☐ Atención al viajar
- ☐ Eficiencia
- ☐ Frecuencia
- ☐ Respeto
- ☐ Seguridad
- ☐ Aseo
- ☐ Sistema de Comunicación
- ☐ Estado de Vehículos

Comentarios *(indique sus observaciones sobre el transporte público de la ciudad)*

_____

_____

_____

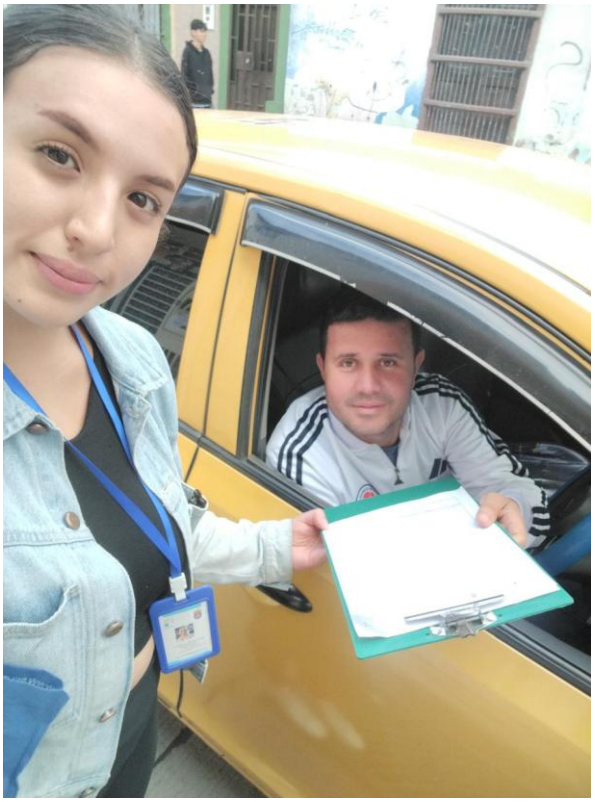
_____

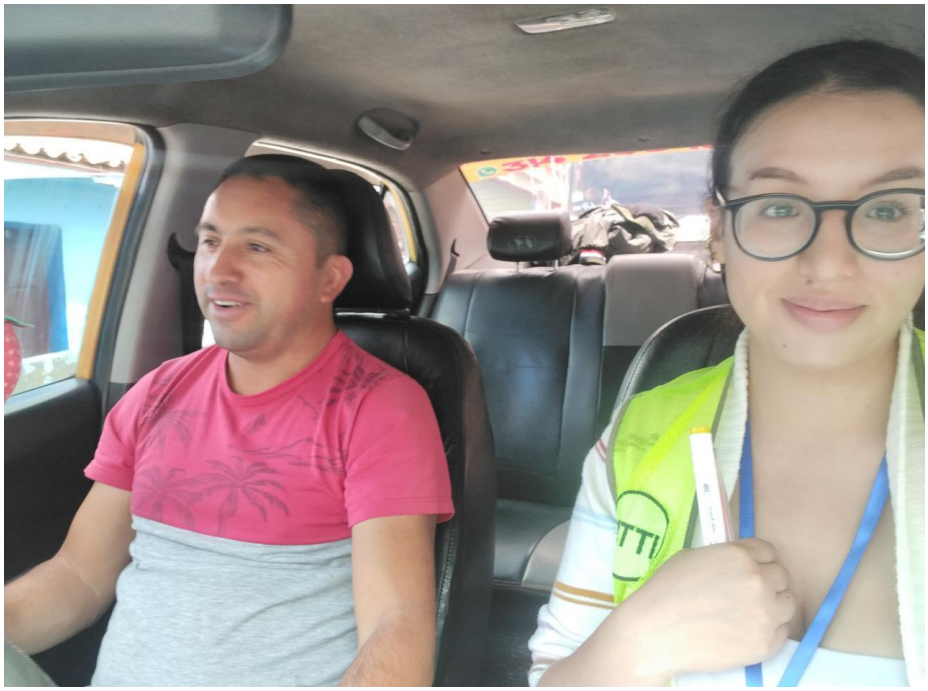
_____

_____

Fuente: Elaboración Propia

Ilustración 10. Toma de Información de campo






Movil
07
PUBLICO






Best Dream
UVG173




HOTEL IMPERIAL



4 EVALUACIÓN DE LA SITUACION ACTUAL SOBRE LA OFERTA Y LA DEMANDA PARA LA PRESTACION DEL SERVICIO

4.1 CARACTERISTICAS DE LA OFERTA

4.1.1 Situación Actual de las Empresas que prestan el Servicio

Se realizó una revisión de los actos administrativos que habilitan a las empresas en la modalidad de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en vehículos tipo Taxi en el municipio Municipio de Pamplona, estableciendo que a junio de 2025 se encuentran habilitadas cinco (5) empresas en la modalidad de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en vehículos tipo Taxi, ninguna persona natural habilitada:

EMPRESA N° 1	
RAZON SOCIAL	TAXI EXPRESS PAMPLONA S.A.S.
NIT	901.184.807 – 4
TIPO DE ORGANIZACIÓN	SOCIEDAD POR ACCIONES SIMPLIFICADA
RESOLUCION DE HABILITACION	DECRETO N° 0102 DE 10 DE DICIEMBRE DE 2018

EMPRESA N° 2	
RAZON SOCIAL	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES NACIONALES DE PAMPLONA LTDA “COOTRANAL”
NIT	890.500.446 - 6
TIPO DE ORGANIZACIÓN	EMPRESA SIN ÁNIMO DE LUCRO.
RESOLUCION DE HABILITACION	RESOLUCION N° 119 DE 12 DE SEPTIEMBRE DE 2001

EMPRESA N° 3	
RAZON SOCIAL	EXTRA RAPIDO MOTILONES S.A.
NIT	890.500.466 - 3
TIPO DE ORGANIZACIÓN	SOCIEDAD ANONIMA
RESOLUCION DE HABILITACION	RESOLUCION 120 DE 12 DE SEPTIEMBRE DE 2001

EMPRESA N° 4	
RAZON SOCIAL	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES EL MOTILON LTDA
NIT	800.152.028 - 1
TIPO DE ORGANIZACIÓN	EMPRESA SIN ÁNIMO DE LUCRO
RESOLUCION DE HABILITACION	RESOLUCION 121 DE 12 DE SEPTIEMBRE DE 2001

EMPRESA N° 5	
RAZON SOCIAL	TRANSPORTES ESPECIALES SANTURBAN S.A.S.
NIT	900.559.825 - 4
TIPO DE ORGANIZACIÓN	SOCIEDAD POR ACCIONES SIMPLIFICADA
RESOLUCION DE HABILITACION	RESOLUCION 644 DE 30 DE DICIEMBRE DE 2024

4.1.2 Inventario del parque automotor

De acuerdo a la información suministrada por la Secretaria de Tránsito y Transporte del Municipio de Pamplona, el parque automotor de vinculado a cada empresa es el siguiente:

Tabla 5. Parque Automotor del Municipio

N°	PLACAS	MARCA	MODELO	N DE TARJETA	PERSONA JURIDICA
1	TAN-116	KIA	2012	093	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES NACIONALES DE PAMPLONA LTDA
2	UVG-103	HYUNDAI	2008	020	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES NACIONALES DE PAMPLONA LTDA
3	TAN-262	KIA	2018	079	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES NACIONALES DE PAMPLONA LTDA
4	TAN-223	HYUNDAI	2015	110	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES NACIONALES DE PAMPLONA LTDA
5	TAN-272	KIA	2019	167	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES NACIONALES DE PAMPLONA LTDA
6	TAN-274	HYUNDAI	2019	010	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES NACIONALES DE PAMPLONA LTDA
7	TAN-259	CHEVROLET	2018	791	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES NACIONALES DE PAMPLONA LTDA
8	UVG-006	CHEVROLET	2006	170	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES NACIONALES DE PAMPLONA LTDA
9	UVF-734	DAEWOO	1998	150	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES NACIONALES DE PAMPLONA LTDA
10	TAN-334	HYUNDAI	2021	158	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES NACIONALES DE PAMPLONA LTDA
11	TAN-112	KIA	2012	905	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES NACIONALES DE PAMPLONA LTDA
12	UVG-173	HYUNDAI	2010	005	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES NACIONALES DE PAMPLONA LTDA
13	TAN-287	KIA	2020	085	EXTRA RAPIDO LOS MOTILONES S.A
14	UVF-692	RENAULT	1997	054	EXTRA RAPIDO LOS MOTILONES S.A
15	UVG-019	RENAULT	2007	133	EXTRA RAPIDO LOS MOTILONES S.A

N°	PLACAS	MARCA	MODELO	N DE TARJETA	PERSONA JURIDICA
16	UVG-081	HYUNDAI	2008	176	EXTRA RAPIDO LOS MOTILONES S.A
17	UVG-158	CHEVROLET	2010	099	EXTRA RAPIDO LOS MOTILONES S.A
18	TAN-250	CHEVROLET	2017	014	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES EL MOTILON LTDA - COOPTMOTILÓN LTDA
19	UVG-100	HYUNDAI	2008	030	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES EL MOTILON LTDA - COOPTMOTILÓN LTDA
20	UVG-179	KIA	2010	023	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES EL MOTILON LTDA - COOPTMOTILÓN LTDA
21	TAN-240	HYUNDAI	2016	095	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES EL MOTILON LTDA - COOPTMOTILÓN LTDA
22	TAN-130	KIA	2013	115	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES EL MOTILON LTDA - COOPTMOTILÓN LTDA
23	TAN-246	CHEVROLET	2017	163	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES EL MOTILON LTDA - COOPTMOTILÓN LTDA
24	TAN-131	KIA	2013	136	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES EL MOTILON LTDA - COOPTMOTILÓN LTDA
25	TAN-267	KIA	2019	131	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES EL MOTILON LTDA - COOPTMOTILÓN LTDA
26	TAN-119	HYUNDAI	2012	082	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES EL MOTILON LTDA - COOPTMOTILÓN LTDA
27	TAN-234	HYUNDAI	2016	132	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES EL MOTILON LTDA - COOPTMOTILÓN LTDA
28	UVG-074	CHEVROLET	2008	139	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES EL MOTILON LTDA - COOPTMOTILÓN LTDA
29	TAN-103	HYUNDAI	2011	037	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES EL MOTILON LTDA - COOPTMOTILÓN LTDA

N°	PLACAS	MARCA	MODELO	N DE TARJETA	PERSONA JURIDICA
30	TAN-324	KIA	2021	108	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES EL MOTILON LTDA - COOPTMOTILÓN LTDA
31	UVG-168	CHEVROLET	2010	034	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES EL MOTILON LTDA - COOPTMOTILÓN LTDA
32	UVG-107	HYUNDAI	2008	079	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES EL MOTILON LTDA - COOPTMOTILÓN LTDA
33	TAN-330	HYUNDAI	2022	138	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES EL MOTILON LTDA - COOPTMOTILÓN LTDA
34	TAN-158	CHEVROLET	2014	048	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES EL MOTILON LTDA - COOPTMOTILÓN LTDA
35	UVG-089	HYUNDAI	2008	027	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES EL MOTILON LTDA - COOPTMOTILÓN LTDA
36	UVG111	HYUNDAI	2008	126	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES EL MOTILON LTDA - COOPTMOTILÓN LTDA
37	TAN268	CHEVROLET	2019	134	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES EL MOTILON LTDA - COOPTMOTILÓN LTDA
38	TAN105	KIA	2012	050	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES EL MOTILON LTDA - COOPTMOTILÓN LTDA
39	UVG136	HYUNDAI	2009	092	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES EL MOTILON LTDA - COOPTMOTILÓN LTDA
40	TAN300	HYUNDAI	2020	127	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES EL MOTILON LTDA - COOPTMOTILÓN LTDA
41	TAN309	CHEVROLET	2021	087	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES EL MOTILON LTDA - COOPTMOTILÓN LTDA

N°	PLACAS	MARCA	MODELO	N DE TARJETA	PERSONA JURIDICA
42	UVG135	CHEVROLET	2009	012	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES EL MOTILON LTDA - COOPTMOTILÓN LTDA
43	UVG189	KIA	2011	152	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES EL MOTILON LTDA - COOPTMOTILÓN LTDA
44	UVG086	HYUNDAI	2008	165	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES EL MOTILON LTDA - COOPTMOTILÓN LTDA
45	TAN209	CHEVROLET	2014	137	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES EL MOTILON LTDA - COOPTMOTILÓN LTDA
46	TAN138	HYUNDAI	2013	159	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES EL MOTILON LTDA - COOPTMOTILÓN LTDA
47	TAN198	HYUNDAI	2014	045	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES EL MOTILON LTDA - COOPTMOTILÓN LTDA
48	TAN211	HYUNDAI	2015	144	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES EL MOTILON LTDA - COOPTMOTILÓN LTDA
49	TAN203	HYUNDAI	2015	084	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES EL MOTILON LTDA - COOPTMOTILÓN LTDA
50	TAN166	RENAULT	2014	086	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES EL MOTILON LTDA - COOPTMOTILÓN LTDA
51	TAN279	KIA	2019	015	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES EL MOTILON LTDA - COOPTMOTILÓN LTDA
52	TAN275	HYUNDAI	2019	031	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES EL MOTILON LTDA - COOPTMOTILÓN LTDA
53	TAN270	HYUNDAI	2019	149	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES EL MOTILON LTDA - COOPTMOTILÓN LTDA
54	UVG-097	HYUNDAI	2008	016	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
55	TAN-114	HYUNDAI	2012	017	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS

N°	PLACAS	MARCA	MODELO	N DE TARJETA	PERSONA JURIDICA
56	TAN-227	HYUNDAI	2014	019	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
57	TAN-202	HYUNDAI	2014	018	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
58	TAN-282	CHEVROLET	2019	021	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
59	TAN-258	KIA	2018	026	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
60	TAN-185	HYUNDAI	2014	041	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
61	TAN-303	CHEVROLET	2020	148	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
62	TAN-285	JAC	2018	035	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
63	TAN-298	CHEVROLET	2020	174	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
64	UVG-015	HYUNDAI	2006	033	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
65	TAN-251	KIA	2017	032	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
66	TAN-286	KIA	2020	040	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
67	TAN-261	CHEVROLET	2018	044	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
68	UVG-048	RENAULT	2007	063	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
69	UVG-147	CREVROLET	2009	055	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
70	TAN-102	HYUNDAI	2011	077	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
71	TAN-299	CHEVROLET	2020	003	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
72	TAN-224	HYUNDAI	2015	081	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
73	UVG-162	HYUNDAI	2010	150	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
74	TAN-118	KIA	2012	091	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
75	UVG-128	HYUNDAI	2009	090	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
76	TAN - 336	HYUNDAI	2024	122	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
77	TAN -311	CHEVROLET	2022	002	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
78	TAN-273	JAC	2018	100	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
79	TAN-161	KIA	2014	097	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
80	UVG-181	HYUNDAI	2010	102	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
81	TAN-315	KIA	2025	101	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
82	UVG-150	HYUNDAI	2009	103	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
83	UVG-109	HYUNDAI	2008	098	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
84	TAN-109	HYUNDAI	2017	096	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
85	TAN-111	CHEVROLET	2012	114	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
86	UVG-166	HYUNDAI	2009	112	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
87	TAN - 331	CHEVROLET	2022	029	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
88	UVG-182	CHEVROLET	2011	124	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
89	TAN-293	KIA	2020	121	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
90	TAN-294	KIA	2020	123	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
91	TAN-296	HYUNDAI	2020	118	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS

N°	PLACAS	MARCA	MODELO	N DE TARJETA	PERSONA JURIDICA
92	UVF-921	CHEVROLET	2003	145	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
93	UVG-031	CHEVROLET	2007	125	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
94	UVG-046	HYUNDAI	2007	135	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
95	UVG-174	CHEVROLET	2009	130	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
96	TAN-121	KIA	2012	089	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
97	TAN-344	KIA	2025	161	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
98	UVG-049	CHEVROLET	2007	143	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
99	TAN–323	CHEVROLET	2025	004	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
100	TAN -205	CHEVROLET	2014	903	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
101	TAN-290	HYUNDAI	2019	156	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
102	TAN-237	HYUNDAI	2016	171	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
103	TAN-182	RENAULT	2014	172	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
104	UVG-177	HYUNDAI	2010	007	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
105	TAN-318	CHEVROLET	2022	043	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
106	UVF-901	CHEVROLET	2003	038	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
107	TAN-283	KIA	2019	022	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
108	TAN-278	HYUNDAI	2019	024	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
109	TAN-153	CHEVROLET	2014	053	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
110	UVG-151	HYUNDAI	2009	052	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
111	TAN-197	HYUNDAI	2014	049	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
112	TAN-255	KIA	2017	146	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
113	UVG-175	HYUNDAI	2010	N/A	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
114	UVG-119	CHEVROLET	2009	008	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
115	TAN-376	KIA	2026	046	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
116	TAN-104	HYUNDAI	2011	177	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
117	UVG-140	HYUNDAI	2009	113	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
118	UVF-873	HYUNDAI	2003	151	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
119	TAN-215	HYUNDAI	2015	155	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
120	TAN-126	HYUNDAI	2013	119	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
121	UVG-032	RENAULT	2007	173	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
122	UVG-040	CHEVROLET	2007	013	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
123	UVG-200	HYUNDAI	2011	094	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
124	UVG-176	CHEVROLET	2010	105	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
125	TAN-220	HYUNDAI	2015	042	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
126	TAN-301	KIA	2020	036	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
127	TAN-316	HYUNDAI	2023	039	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
128	TAN-281	KIA	2019	147	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS

N°	PLACAS	MARCA	MODELO	N DE TARJETA	PERSONA JURIDICA
129	UVG188	KIA	2011	162	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
130	TAN-232	JAC	2013	168	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
131	TAN-173	RENAULT	2014	057	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
132	UVF-905	HYUNDAI	2003	088	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
133	UVG-012	RENAULT	2006	111	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
134	TAN-199	HYUNDAI	2015	129	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
135	TAN-284	HYUNDAI	2019	175	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
136	TAN-238	HYUNDAI	2016	001	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
137	UVF-962	CHEVROLET	2005	021	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
138	UVG-169	CHEVROLET	2010	051	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
139	TAN-189	HYUNDAI	2014	009	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
140	TAN-280	HYUNDAI	2019	075	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
141	UVF-671	RENAULT	1997	080	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
142	TAN-271	CHEVROLET	2019	117	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
143	UVG-021	CHEVROLET	2007	116	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
144	TAN-260	CHEVROLET	2018	169	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
145	TAN-335	KIA	2023	120	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
146	UVG-180	HYUNDAI	2010	140	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
147	TAN-239	CHEVROLET	2016	006	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
148	TAN-169	RENAULT	2014	025	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
149	UVG-118	HYUNDAI	2009	091	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
150	UVF606	RENAULT	1995	56	TRANSPORTES ESPECIALES SANTURBAN SAS

Fuente: Secretaria de Tránsito y Transporte

El 100% del Parque automotor autorizado y vinculado en el municipio de Pamplona, tiene combustión a Gasolina.

4.1.3 Relación del parque automotor por modelo

Con base en la información suministrada por la Secretaria de Tránsito y Transporte de Pamplona, se estableció la composición del parque automotor de acuerdo al modelo de los vehículos, se hace la relación desde el más antiguo al modelo más nuevo.

Tabla 6. Relación del Parque automotor por modelo

PLACAS	MARCA	MODELO	N DE TARJETA	PERSONA JURIDICA
UVF606	RENAULT	1995	56	TRANSPORTES ESPECIALES SANTURBAN SAS
UVF-692	RENAULT	1997	054	EXTRA RAPIDO LOS MOTILONES S.A
UVF-671	RENAULT	1997	080	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
UVF-734	DAEWOO	1998	150	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES NACIONALES DE PAMPLONA LTDA
UVF-921	CHEVROLET	2003	145	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
UVF-901	CHEVROLET	2003	038	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
UVF-873	HYUNDAI	2003	151	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
UVF-905	HYUNDAI	2003	088	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
UVF-962	CHEVROLET	2005	021	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
UVG-006	CHEVROLET	2006	170	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES NACIONALES DE PAMPLONA LTDA
UVG-015	HYUNDAI	2006	033	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
UVG-012	RENAULT	2006	111	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
UVG-019	RENAULT	2007	133	EXTRA RAPIDO LOS MOTILONES S.A
UVG-048	RENAULT	2007	063	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
UVG-031	CHEVROLET	2007	125	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
UVG-046	HYUNDAI	2007	135	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
UVG-049	CHEVROLET	2007	143	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
UVG-032	RENAULT	2007	173	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
UVG-040	CHEVROLET	2007	013	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
UVG-021	CHEVROLET	2007	116	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
UVG-103	HYUNDAI	2008	020	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES NACIONALES DE PAMPLONA LTDA
UVG-081	HYUNDAI	2008	176	EXTRA RAPIDO LOS MOTILONES S.A
UVG-100	HYUNDAI	2008	030	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES EL MOTILON LTDA - COOPTMOTILÓN LTDA
UVG-074	CHEVROLET	2008	139	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES EL MOTILON LTDA - COOPTMOTILÓN LTDA
UVG-107	HYUNDAI	2008	079	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES EL MOTILON LTDA - COOPTMOTILÓN LTDA

PLACAS	MARCA	MODELO	N DE TARJETA	PERSONA JURIDICA
UVG-089	HYUNDAI	2008	027	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES EL MOTILON LTDA - COOPTMOTILÓN LTDA
UVG111	HYUNDAI	2008	126	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES EL MOTILON LTDA - COOPTMOTILÓN LTDA
UVG086	HYUNDAI	2008	165	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES EL MOTILON LTDA - COOPTMOTILÓN LTDA
UVG-097	HYUNDAI	2008	016	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
UVG-109	HYUNDAI	2008	098	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
UVG136	HYUNDAI	2009	092	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES EL MOTILON LTDA - COOPTMOTILÓN LTDA
UVG135	CHEVROLET	2009	012	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES EL MOTILON LTDA - COOPTMOTILÓN LTDA
UVG-147	CREVROLET	2009	055	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
UVG-128	HYUNDAI	2009	090	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
UVG-150	HYUNDAI	2009	103	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
UVG-166	HYUNDAI	2009	112	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
UVG-174	CHEVROLET	2009	130	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
UVG-151	HYUNDAI	2009	052	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
UVG-119	CHEVROLET	2009	008	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
UVG-140	HYUNDAI	2009	113	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
UVG-118	HYUNDAI	2009	091	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
UVG-173	HYUNDAI	2010	005	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES NACIONALES DE PAMPLONA LTDA
UVG-158	CHEVROLET	2010	099	EXTRA RAPIDO LOS MOTILONES S.A
UVG-179	KIA	2010	023	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES EL MOTILON LTDA - COOPTMOTILÓN LTDA
UVG-168	CHEVROLET	2010	034	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES EL MOTILON LTDA - COOPTMOTILÓN LTDA
UVG-162	HYUNDAI	2010	150	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
UVG-181	HYUNDAI	2010	102	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS

PLACAS	MARCA	MODELO	N DE TARJETA	PERSONA JURIDICA
UVG-177	HYUNDAI	2010	007	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
UVG-175	HYUNDAI	2010	N/A	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
UVG-176	CHEVROLET	2010	105	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
UVG-169	CHEVROLET	2010	051	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
UVG-180	HYUNDAI	2010	140	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
TAN-103	HYUNDAI	2011	037	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES EL MOTILON LTDA - COOPTMOTILÓN LTDA
UVG189	KIA	2011	152	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES EL MOTILON LTDA - COOPTMOTILÓN LTDA
TAN-102	HYUNDAI	2011	077	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
UVG-182	CHEVROLET	2011	124	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
TAN-104	HYUNDAI	2011	177	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
UVG-200	HYUNDAI	2011	094	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
UVG188	KIA	2011	162	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
TAN-116	KIA	2012	093	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES NACIONALES DE PAMPLONA LTDA
TAN-112	KIA	2012	905	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES NACIONALES DE PAMPLONA LTDA
TAN-119	HYUNDAI	2012	082	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES EL MOTILON LTDA - COOPTMOTILÓN LTDA
TAN105	KIA	2012	050	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES EL MOTILON LTDA - COOPTMOTILÓN LTDA
TAN-114	HYUNDAI	2012	017	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
TAN-118	KIA	2012	091	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
TAN-111	CHEVROLET	2012	114	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
TAN-121	KIA	2012	089	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
TAN-130	KIA	2013	115	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES EL MOTILON LTDA - COOPTMOTILÓN LTDA
TAN-131	KIA	2013	136	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES EL MOTILON LTDA - COOPTMOTILÓN LTDA

PLACAS	MARCA	MODELO	N DE TARJETA	PERSONA JURIDICA
TAN138	HYUNDAI	2013	159	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES EL MOTILON LTDA - COOPTMOTILÓN LTDA
TAN-126	HYUNDAI	2013	119	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
TAN-232	JAC	2013	168	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
TAN-158	CHEVROLET	2014	048	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES EL MOTILON LTDA - COOPTMOTILÓN LTDA
TAN209	CHEVROLET	2014	137	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES EL MOTILON LTDA - COOPTMOTILÓN LTDA
TAN198	HYUNDAI	2014	045	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES EL MOTILON LTDA - COOPTMOTILÓN LTDA
TAN166	RENAULT	2014	086	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES EL MOTILON LTDA - COOPTMOTILÓN LTDA
TAN-227	HYUNDAI	2014	019	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
TAN-202	HYUNDAI	2014	018	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
TAN-185	HYUNDAI	2014	041	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
TAN-161	KIA	2014	097	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
TAN -205	CHEVROLET	2014	903	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
TAN-182	RENAULT	2014	172	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
TAN-153	CHEVROLET	2014	053	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
TAN-197	HYUNDAI	2014	049	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
TAN-173	RENAULT	2014	057	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
TAN-189	HYUNDAI	2014	009	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
TAN-169	RENAULT	2014	025	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
TAN-223	HYUNDAI	2015	110	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES NACIONALES DE PAMPLONA LTDA
TAN211	HYUNDAI	2015	144	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES EL MOTILON LTDA - COOPTMOTILÓN LTDA
TAN203	HYUNDAI	2015	084	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES EL MOTILON LTDA - COOPTMOTILÓN LTDA
TAN-224	HYUNDAI	2015	081	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS

PLACAS	MARCA	MODELO	N DE TARJETA	PERSONA JURIDICA
TAN-215	HYUNDAI	2015	155	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
TAN-220	HYUNDAI	2015	042	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
TAN-199	HYUNDAI	2015	129	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
TAN-240	HYUNDAI	2016	095	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES EL MOTILON LTDA - COOPTMOTILÓN LTDA
TAN-234	HYUNDAI	2016	132	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES EL MOTILON LTDA - COOPTMOTILÓN LTDA
TAN-237	HYUNDAI	2016	171	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
TAN-238	HYUNDAI	2016	001	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
TAN-239	CHEVROLET	2016	006	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
TAN-250	CHEVROLET	2017	014	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES EL MOTILON LTDA - COOPTMOTILÓN LTDA
TAN-246	CHEVROLET	2017	163	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES EL MOTILON LTDA - COOPTMOTILÓN LTDA
TAN-251	KIA	2017	032	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
TAN-109	HYUNDAI	2017	096	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
TAN-255	KIA	2017	146	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
TAN-262	KIA	2018	079	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES NACIONALES DE PAMPLONA LTDA
TAN-259	CHEVROLET	2018	791	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES NACIONALES DE PAMPLONA LTDA
TAN-258	KIA	2018	026	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
TAN-285	JAC	2018	035	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
TAN-261	CHEVROLET	2018	044	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
TAN-273	JAC	2018	100	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
TAN-260	CHEVROLET	2018	169	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
TAN-272	KIA	2019	167	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES NACIONALES DE PAMPLONA LTDA
TAN-274	HYUNDAI	2019	010	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES NACIONALES DE PAMPLONA LTDA
TAN-267	KIA	2019	131	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES EL MOTILON LTDA - COOPTMOTILÓN LTDA

PLACAS	MARCA	MODELO	N DE TARJETA	PERSONA JURIDICA
TAN268	CHEVROLET	2019	134	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES EL MOTILON LTDA - COOPTMOTILÓN LTDA
TAN279	KIA	2019	015	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES EL MOTILON LTDA - COOPTMOTILÓN LTDA
TAN275	HYUNDAI	2019	031	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES EL MOTILON LTDA - COOPTMOTILÓN LTDA
TAN270	HYUNDAI	2019	149	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES EL MOTILON LTDA - COOPTMOTILÓN LTDA
TAN-282	CHEVROLET	2019	021	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
TAN-290	HYUNDAI	2019	156	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
TAN-283	KIA	2019	022	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
TAN-278	HYUNDAI	2019	024	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
TAN-281	KIA	2019	147	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
TAN-284	HYUNDAI	2019	175	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
TAN-280	HYUNDAI	2019	075	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
TAN-271	CHEVROLET	2019	117	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
TAN-287	KIA	2020	085	EXTRA RAPIDO LOS MOTILONES S.A
TAN300	HYUNDAI	2020	127	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES EL MOTILON LTDA - COOPTMOTILÓN LTDA
TAN-303	CHEVROLET	2020	148	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
TAN-298	CHEVROLET	2020	174	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
TAN-286	KIA	2020	040	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
TAN-299	CHEVROLET	2020	003	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
TAN-293	KIA	2020	121	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
TAN-294	KIA	2020	123	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
TAN-296	HYUNDAI	2020	118	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
TAN-301	KIA	2020	036	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
TAN-334	HYUNDAI	2021	158	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES NACIONALES DE PAMPLONA LTDA
TAN-324	KIA	2021	108	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES EL MOTILON LTDA - COOPTMOTILÓN LTDA

PLACAS	MARCA	MODELO	N DE TARJETA	PERSONA JURIDICA
TAN309	CHEVROLET	2021	087	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES EL MOTILON LTDA - COOPTMOTILÓN LTDA
TAN-330	HYUNDAI	2022	138	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES EL MOTILON LTDA - COOPTMOTILÓN LTDA
TAN -311	CHEVROLET	2022	002	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
TAN - 331	CHEVROLET	2022	029	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
TAN-318	CHEVROLET	2022	043	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
TAN-316	HYUNDAI	2023	039	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
TAN-335	KIA	2023	120	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
TAN - 336	HYUNDAI	2024	122	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
TAN-315	KIA	2025	101	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
TAN-344	KIA	2025	161	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
TAN–323	CHEVROLET	2025	004	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS
TAN-376	KIA	2026	046	TAXI EXPRESS PAMPLONA SAS

Fuente: Secretaria de Tránsito y Transporte de Pamplona

En igual sentido, se determinó como modelo promedio del Parque Automotor (Promedio ponderado) el año 2013; lo cual equivale a que los vehículos que actualmente prestan el Servicio Público de Transporte Individual de Pasajeros en vehículos tipo Taxi en el municipio de Pamplona, tienen en Promedio una VIDA UTIL de doce (12) AÑOS, donde el vehículo más antiguo corresponde al modelo 1995, y el más reciente es modelo 2026.

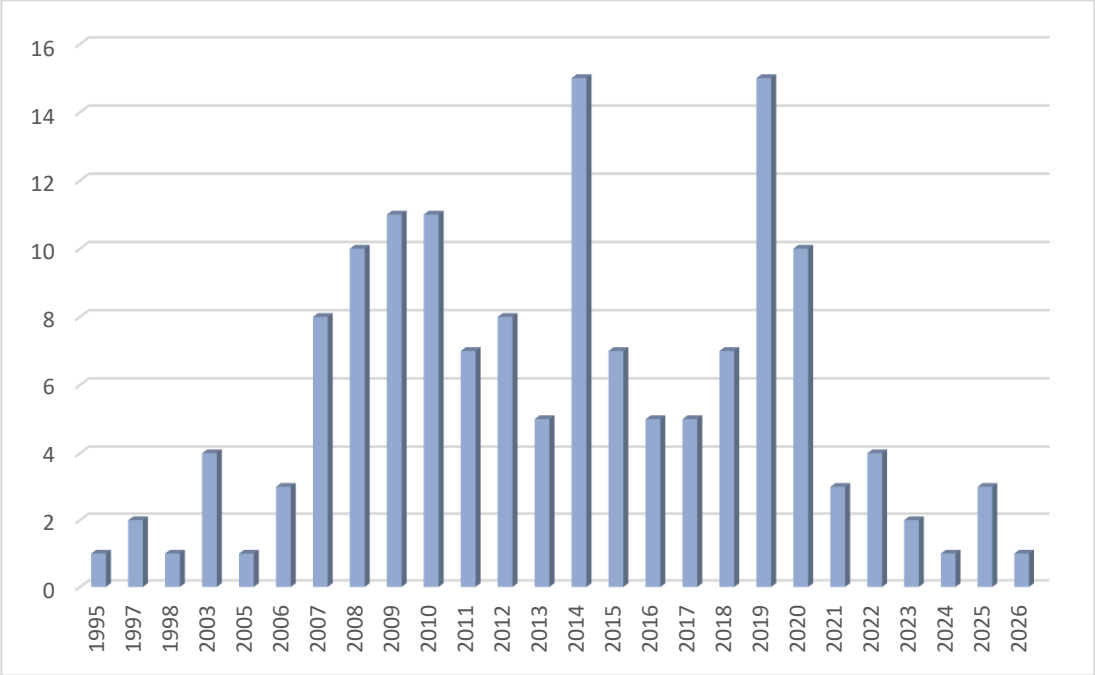
Tabla 7 Distribución de los vehículos por modelo

MODELO	N° DE VEHICULOS	PORCENTAJE
1995	1	0,7%
1997	2	1,3%
1998	1	0,7%
2003	4	2,7%
2005	1	0,7%
2006	3	2,0%
2007	8	5,3%
2008	10	6,7%

MODELO	N° DE VEHICULOS	PORCENTAJE
2009	11	7,3%
2010	11	7,3%
2011	7	4,7%
2012	8	5,3%
2013	5	3,3%
2014	15	10,0%
2015	7	4,7%
2016	5	3,3%
2017	5	3,3%
2018	7	4,7%
2019	15	10,0%
2020	10	6,7%
2021	3	2,0%
2022	4	2,7%
2023	2	1,3%
2024	1	0,7%
2025	3	2,0%
2026	1	0,7%
TOTAL	150	100%

Fuente: Elaboración propia con base en la información de Secretaria de Tránsito y Transporte

Tabla 8. Distribución de los vehículos por modelo



Fuente: Elaboración propia con base en la información de Secretaria de Tránsito y Transporte

4.1.4 Relación del parque automotor por marca

En cuanto a las marcas de los vehículos vinculados en el Servicio Público de Transporte Individual de Pasajeros en el municipio de Pamplona, la predominante es Hyundai con el 43.3% del total de los vehículos, seguido por Chevrolet con el 26.7% y Kia con el 20% del Total del parque automotor del Municipio.

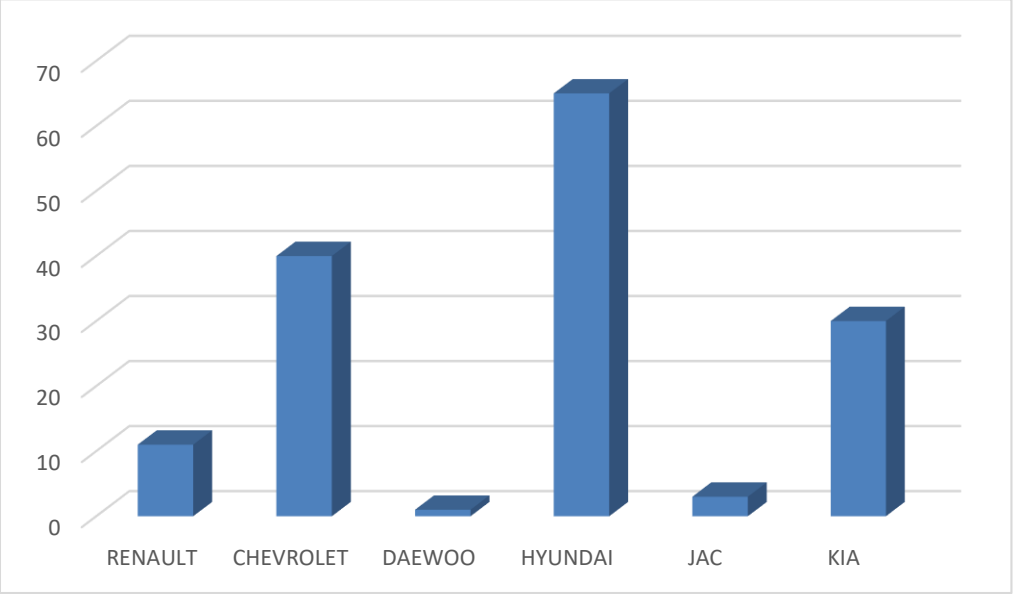
Tabla 9. Relación de parque automotor por marca

MARCA	N° DE VEHICULOS	PORCENTAJE
RENAULT	11	7,3%
CHEVROLET	40	26,7%
DAEWOO	1	0,7%

MARCA	N° DE VEHICULOS	PORCENTAJE
HYUNDAI	65	43,3%
JAC	3	2,0%
KIA	30	20,0%
TOTAL	150	100,0%

Fuente: Elaboración propia con base en la información de Secretaria de Tránsito y Transporte

Ilustración 11. Relación de parque automotor por marca



Fuente: Elaboración propia con base en la información de Secretaria de Tránsito y Transporte

4.1.5 Velocidad de operación

Con los datos obtenidos se calcula la velocidad de operación promedio con la cual transitan los vehículos tipo taxi durante el periodo de trabajo. Tomando como base el recorrido promedio de cada servicio sobre el tiempo de viaje promedio.

Se obtuvo una velocidad de operación promedio de 20 KPH lo cual indica que el comportamiento de los vehículos no supera el límite establecido por el Ministerio de Transporte de 30 KPH en las zonas urbanas.

4.1.6 Operación del servicio de taxi

La operación del servicio de taxi constituye una parte importante para el entendimiento del sistema, en especial lo concerniente a la oferta. Aspectos como las jornadas de trabajo, los sistemas de comunicación y los rendimientos de los vehículos condicionan el funcionamiento del servicio.

A continuación, se presentan los aspectos descritos anteriormente:

4.1.6.1 Información de jornadas de trabajo.

En la encuesta realizada por los autores se encontró que un conductor de taxi trabaja en promedio 9 horas y recorre 90 km al día en Pamplona. El turno en el que más operan los conductores de taxi es el diurno relacionándose con que gran proporción las actividades se desarrollan en las horas de la mañana, esto también se encuentra vinculado a que la mayor parte de los taxis con un solo turno lo efectúan en el día.

El conductor de taxi varía su forma de operación a lo largo de la semana debido a que su experiencia establece los días en los cuales la demanda de su servicio es baja o alta. Al tener una demanda baja se tiene que transitar en busca de pasajeros asumiendo los respectivos costos.

Los conductores señalan días como los martes, miércoles y viernes como días buenos, es decir aquellos durante los cuales tienen un buen recaudo de dinero, mientras que los lunes, jueves y fines de semana son malos. Es destacable la marcada inclinación del día viernes como bueno con un porcentaje de 98.6%

4.1.6.2 Sistemas de comunicación en la operación de servicio de taxi.

En la actualidad hay una forma de sistema de comunicación en la operación de servicio de taxi: las comunicaciones por voz mediante celular. El usuario contacta a la empresa encargada de prestar el servicio, y esta asigna por el segmento de despacho a un taxi que se encuentre afiliado para realizar el viaje.

4.1.7 Servicio de transporte informal

Al existir demanda de pasajeros y ausencia de vehículos tipo taxi individual, ha originado la presencia de Transporte informal, que prestan el servicio de transporte público en vehículos particulares, con los consecuentes riesgos de seguridad para los usuarios, de acuerdo a la información recolectada por la Secretaria de Tránsito y Transporte y sus operativos de control, se estableció que existen aproximadamente 211 vehículos informales prestando el servicio en Pamplona.

4.2 CARACTERISTICAS DE LA DEMANDA

4.2.1 Parámetros de operación del servicio de taxi.

A continuación, se presenta los parámetros de operación que se obtuvieron para el servicio de taxi en la ciudad de Pamplona a partir de la encuesta realizada. Un aspecto importante en la operación es el gasto de combustible, donde gran parte de las condiciones y beneficios económicos del servicio son derivados de este costo.

Tabla 10. Promedio de Servicios diarios

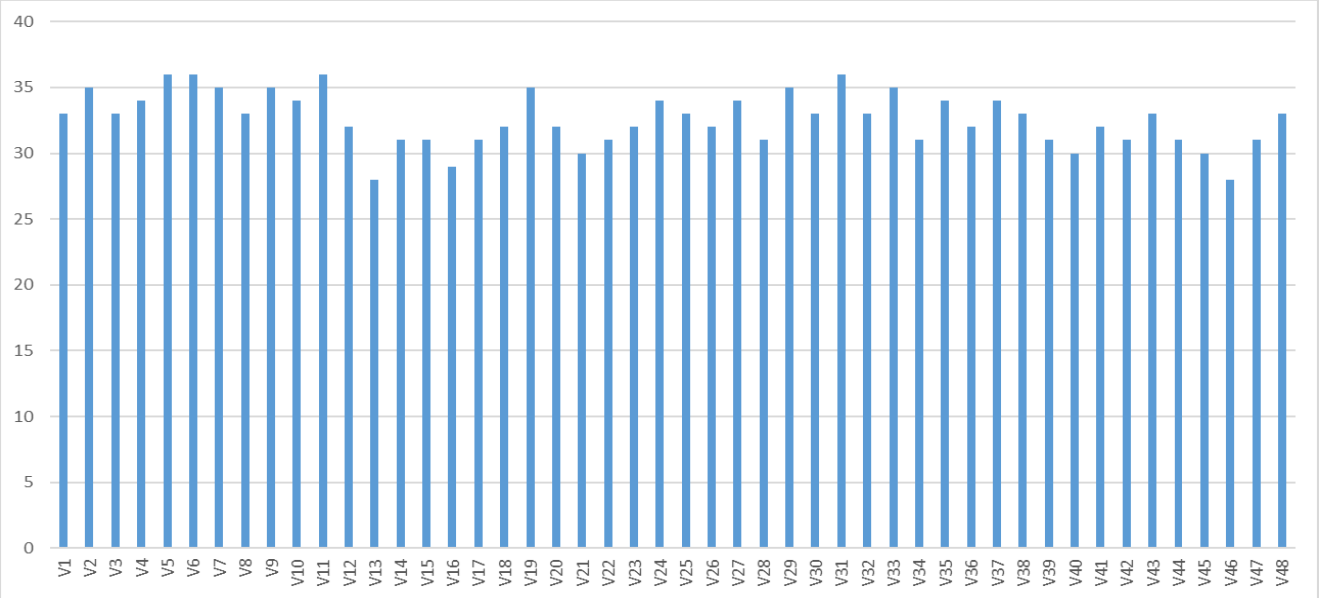
FECHA	DIA	N° VEHICULO	N° VIAJES / VEHICULO	N° PROMEDIO DE VIAJES / JORNADA	N° PROMEDIO DE VIAJES
6/06/2025	VIERNES	1	33	35	33

FECHA	DIA	N° VEHICULO	N° VIAJES / VEHICULO	N° PROMEDIO DE VIAJES / JORNADA	N° PROMEDIO DE VIAJES
6/06/2025	VIERNES	2	35		
6/06/2025	VIERNES	3	33		
6/06/2025	VIERNES	4	34		
6/06/2025	VIERNES	5	36		
6/06/2025	VIERNES	6	36		
6/06/2025	VIERNES	7	35		
7/06/2025	SABADO	1	33		
7/06/2025	SABADO	2	35		
7/06/2025	SABADO	3	34		
7/06/2025	SABADO	4	36	33	
7/06/2025	SABADO	5	32		
7/06/2025	SABADO	6	28		
7/06/2025	SABADO	7	31		
8/06/2025	DOMINGO	1	31		
8/06/2025	DOMINGO	2	29		
8/06/2025	DOMINGO	3	31		
8/06/2025	DOMINGO	4	32	31	
8/06/2025	DOMINGO	5	35		
8/06/2025	DOMINGO	6	32		
8/06/2025	DOMINGO	7	30		
9/06/2025	LUNES	1	31		
9/06/2025	LUNES	2	32		
9/06/2025	LUNES	3	34		
9/06/2025	LUNES	4	33	32	
9/06/2025	LUNES	5	32		
9/06/2025	LUNES	6	34		
9/06/2025	LUNES	7	31		
10/06/2025	MARTES	1	35		
10/06/2025	MARTES	2	33		
10/06/2025	MARTES	3	36		
10/06/2025	MARTES	4	33	34	
10/06/2025	MARTES	5	35		
10/06/2025	MARTES	6	31		
10/06/2025	MARTES	7	34		
11/06/2025	MIÉRCOLES	1	32	32	
11/06/2025	MIÉRCOLES	2	34		

FECHA	DIA	N° VEHICULO	N° VIAJES / VEHICULO	N° PROMEDIO DE VIAJES / JORNADA	N° PROMEDIO DE VIAJES
11/06/2025	MIÉRCOLES	3	33		
11/06/2025	MIÉRCOLES	4	31		
11/06/2025	MIÉRCOLES	5	30		
11/06/2025	MIÉRCOLES	6	32		
11/06/2025	MIÉRCOLES	7	31		
12/06/2025	JUEVES	1	33		
12/06/2025	JUEVES	2	31		
12/06/2025	JUEVES	3	30	31	
12/06/2025	JUEVES	4	28		
12/06/2025	JUEVES	5	31		
12/06/2025	JUEVES	6	33		

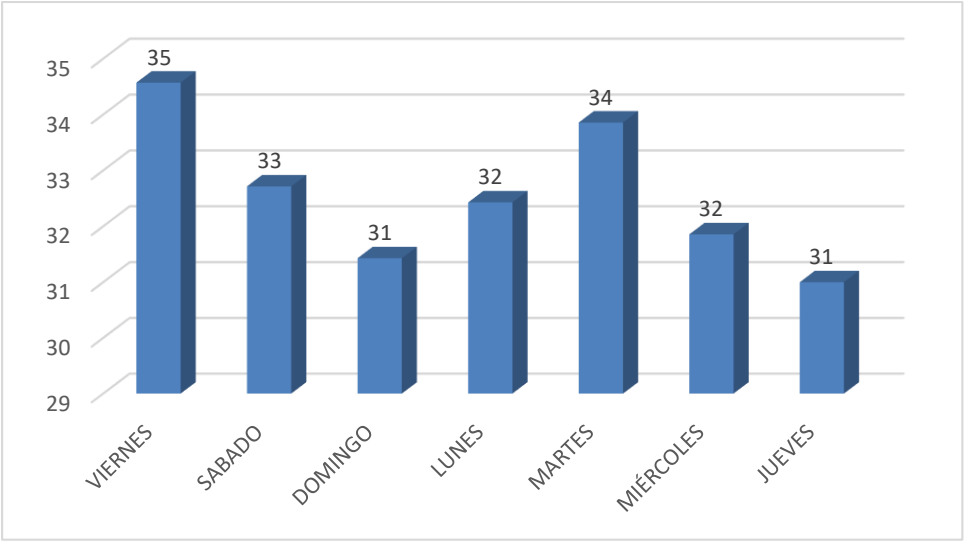
Fuente: Elaboración Propia

Ilustración 12. Servicios diarios por vehículo



Fuente: Elaboración Propia

Ilustración 13. Promedio de servicios diarios



Fuente: Elaboración Propia

Tabla 11. Parámetros de operación

Ítem	Unidad	Valor
Días laborados al mes	Días	28
Días laborados a la semana	Días	7
Horas laboradas en un día	Horas	9
Horas laboradas mes	Horas	252
Promedio de carreras en un día	Carreras	33
Promedio de carreras en un mes	Carreras	728
Distancia recorrida por día	Km/día	90
Distancia recorrida por mes	Km/mes	2520

Fuente: Elaboración propia

Teniendo en cuenta que se obtuvo un total de 1564 viajes (carreras), y prestado por 48 vehículos, se puede concluir:

$$\text{Número de viajes o carreras diarias promedio} = 1246 / 48 = 33$$

$$\text{Número de viajes} = 33$$

4.2.2 Demanda estimada

Considerando la hipótesis que todos los vehículos logran el mismo número de viajes (carreras) y laboran en un día normal se puede estimar la demanda de viajes para el servicio de taxi en el municipio de Pamplona multiplicando el numero promedio de viajes (28 carreras diarias promedio) por el número de vehículos operante o parque automotor activo, para lo cual se tomó el 100% de los vehículos operantes

$$\text{Demanda estimada media} = 33_{\text{ Viaje / Veh.}} * 150_{\text{ Veh.}} * 100\%_{\text{ Veh. Operantes}}$$

$$= 4950 \text{ Viajes}$$

Por tanto, la demanda Estimada Media es de 4950 viajes diarios

4.2.3 Zonas de origen destino

La principal zona de atractora y generadora de viajes corresponde al centro del municipio (incluye Hospital y Terminala de Transporte), seguida de la zona universidad y por último la zona netamente residencial y en expansión, otra zona a considerar donde se encuentran además de residencias, instituciones educativas y administrativas, y genera una considerable cantidad de viajes

4.2.4 Número promedio de kilómetros por viaje productivo.

Los siguientes cuadros contienen el número promedio de kilómetros por viaje productivo que por cada vehículo objeto del Tamaño muestral y para cada uno de los siete (7) días, se registró durante el proceso de toma de información.

Tabla 12. Número promedio de Kilómetros por viaje productivo

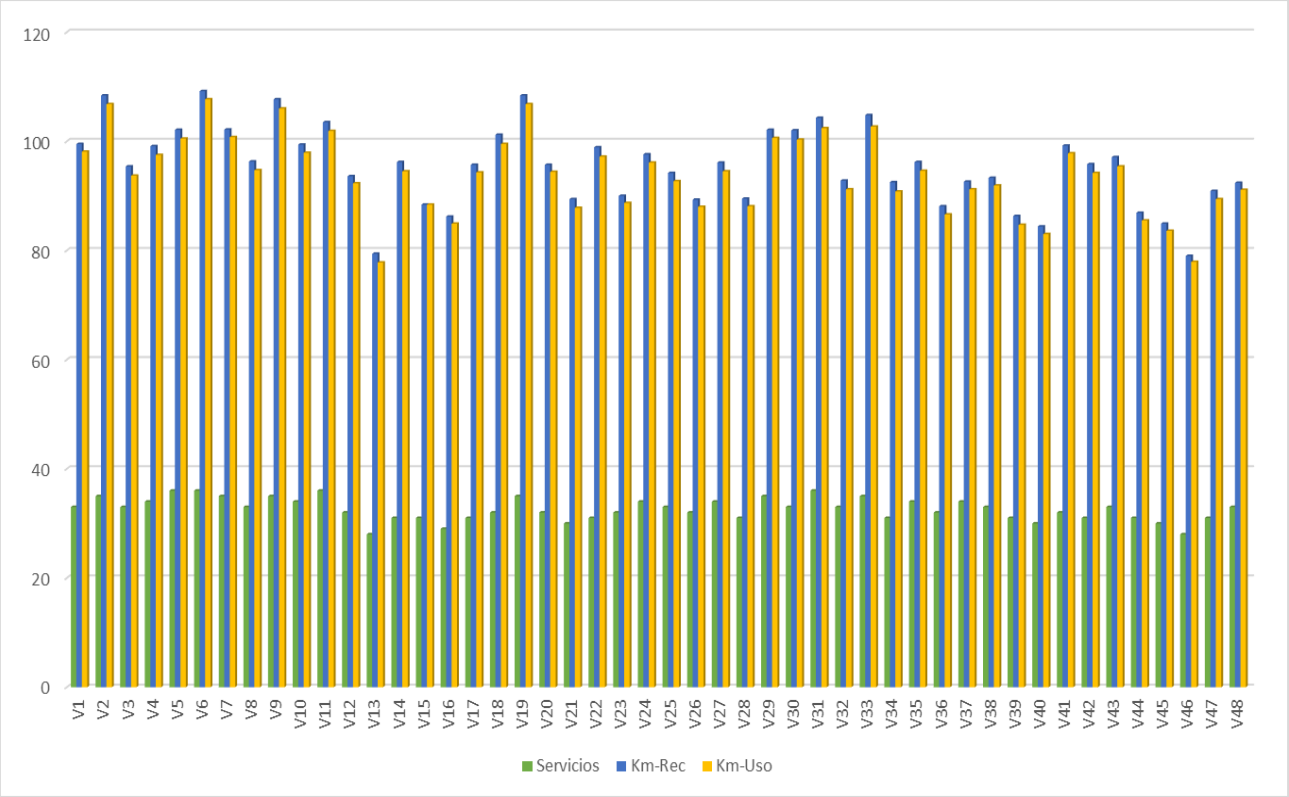
Fecha	Día	Vehículo	Km-Rec	Km-Uso
6/06/2025	VIERNES	V1	99,5	98,11
6/06/2025	VIERNES	V2	108	106,8
6/06/2025	VIERNES	V3	95	93,7
6/06/2025	VIERNES	V4	99,1	97,5
6/06/2025	VIERNES	V5	102,1	100,5
6/06/2025	VIERNES	V6	109,2	107,7
6/06/2025	VIERNES	V7	102	101
7/06/2025	SABADO	V8	96	95
7/06/2025	SABADO	V9	108	106
7/06/2025	SABADO	V10	99,4	97,9
7/06/2025	SABADO	V11	103,5	101,9
7/06/2025	SABADO	V12	93,6	92,3
7/06/2025	SABADO	V13	79,4	77,8

Fecha	Día	Vehículo	Km-Rec	Km-Uso
7/06/2025	SABADO	V14	96,2	94,5
8/06/2025	DOMINGO	V15	88,4	88,4
8/06/2025	DOMINGO	V16	86,2	84,9
8/06/2025	DOMINGO	V17	95,7	94,3
8/06/2025	DOMINGO	V18	101,2	99,5
8/06/2025	DOMINGO	V19	108,4	106,8
8/06/2025	DOMINGO	V20	95,7	94,4
8/06/2025	DOMINGO	V21	89,4	87,8
9/06/2025	LUNES	V22	99	97
9/06/2025	LUNES	V23	90	88,7
9/06/2025	LUNES	V24	97,6	96,1
9/06/2025	LUNES	V25	94,2	92,7
9/06/2025	LUNES	V26	89,3	88
9/06/2025	LUNES	V27	96,1	94,5
9/06/2025	LUNES	V28	89,5	88,1
10/06/2025	MARTES	V29	102,1	100,6
10/06/2025	MARTES	V30	102	100,3
10/06/2025	MARTES	V31	104,3	102,4
10/06/2025	MARTES	V32	92,8	91,2
10/06/2025	MARTES	V33	104,8	102,7
10/06/2025	MARTES	V34	92,5	90,8
10/06/2025	MARTES	V35	96	94,6
11/06/2025	MIÉRCOLES	V36	88,1	86,6
11/06/2025	MIÉRCOLES	V37	92,6	91,2
11/06/2025	MIÉRCOLES	V38	93,3	91,9
11/06/2025	MIÉRCOLES	V39	86,3	84,7
11/06/2025	MIÉRCOLES	V40	84,4	83
11/06/2025	MIÉRCOLES	V41	99,2	97,8
11/06/2025	MIÉRCOLES	V42	95,8	94,2

Fecha	Día	Vehículo	Km-Rec	Km-Uso
12/06/2025	JUEVES	V43	97,1	95,4
12/06/2025	JUEVES	V44	86,9	85,5
12/06/2025	JUEVES	V45	84,9	83,6
12/06/2025	JUEVES	V46	79	77,9
12/06/2025	JUEVES	V47	90,9	89,4
12/06/2025	JUEVES	V48	92	91,1
Promedio			95,4	93,9

Fuente: Elaboración Propia

Ilustración 14. Km Recorridos – Km en Uso



Fuente: Elaboración Propia

4.2.5 Porcentaje de utilización productivo.

El porcentaje de utilización productivo por vehículo, definido como la relación entre los kilómetros productivos recorridos en promedio día por vehículo y los kilómetros recorridos en promedio día por vehículo, para la prestación del servicio público de transporte individual de pasajeros en vehículos tipo taxi en el municipio de Pamplona – Norte de Santander, se determinó a partir del conjunto de datos recolectados y presentados en el anexo adjunto, que conforman los formatos de encuestas a conductores.

El siguiente cuadro contiene el porcentaje de utilización productivo determinado día a día para el municipio de Pamplona – Norte de Santander, en función de cada uno de los vehículos en los cuales se aplicó el formato de encuestas a conductores y que fueron objeto de muestreo.

Tabla 13. Porcentaje de utilización productivo

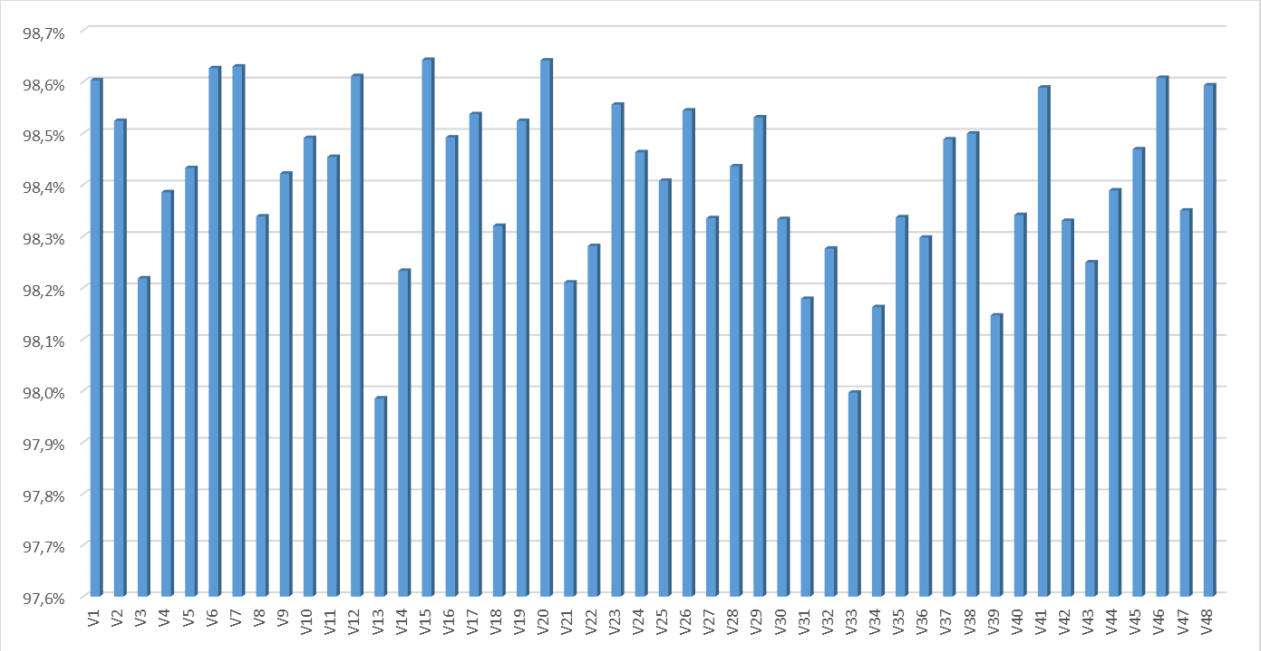
Fecha	Día	Vehículo	Km-Rec	Km-Uso	% Utilización
6/06/2025	VIERNES	V1	99,5	98,11	98,6%
		V2	108	106,8	98,5%
		V3	95	93,7	98,2%
		V4	99,1	97,5	98,4%
		V5	102,1	100,5	98,4%
		V6	109,2	107,7	98,6%
		V7	102	101	98,6%
7/06/2025	SABADO	V8	96	95	98,3%
		V9	108	106	98,4%
		V10	99,4	97,9	98,5%
		V11	103,5	101,9	98,5%
		V12	93,6	92,3	98,6%
		V13	79,4	77,8	98,0%

Fecha	Día	Vehículo	Km-Rec	Km-Uso	% Utilización
		V14	96,2	94,5	98,2%
8/06/2025	DOMINGO	V15	88,4	87,2	98,6%
		V16	86,2	84,9	98,5%
		V17	95,7	94,3	98,5%
		V18	101,2	99,5	98,3%
		V19	108,4	106,8	98,5%
		V20	95,7	94,4	98,6%
		V21	89,4	87,8	98,2%
9/06/2025	LUNES	V22	99	97	98,3%
		V23	90	88,7	98,6%
		V24	97,6	96,1	98,5%
		V25	94,2	92,7	98,4%
		V26	89,3	88	98,5%
		V27	96,1	94,5	98,3%
		V28	89,5	88,1	98,4%
10/06/2025	MARTES	V29	102,1	100,6	98,5%
		V30	102	100,3	98,3%
		V31	104,3	102,4	98,2%
		V32	92,8	91,2	98,3%
		V33	104,8	102,7	98,0%
		V34	92,5	90,8	98,2%
		V35	96	94,6	98,3%
11/06/2025	MIÉRCOLES	V36	88,1	86,6	98,3%
		V37	92,6	91,2	98,5%
		V38	93,3	91,9	98,5%
		V39	86,3	84,7	98,1%
		V40	84,4	83	98,3%
		V41	99,2	97,8	98,6%
		V42	95,8	94,2	98,3%

Fecha	Día	Vehículo	Km-Rec	Km-Uso	% Utilización
12/06/2025	JUEVES	V43	97,1	95,4	98,2%
		V44	86,9	85,5	98,4%
		V45	84,9	83,6	98,5%
		V46	79	77,9	98,6%
		V47	90,9	89,4	98,3%
		V48	92	91,1	98,6%
Promedio			95,4	93,9	98,4%

Fuente Elaboración Propia

Ilustración 15 Porcentaje de utilización productivo



Fuente Elaboración Propia

A partir de los anteriores resultados se tiene, el siguiente Porcentaje de Utilización Productivo por Vehículo:

% Utilización Productivo / Vehículo = Kms. Recorridos en Promedio Día por Vehículo / Kms. Productivos Recorridos en Promedio Día por Vehículo.

% Utilización Productivo / Vehículo = 95.4 Kms. / 93.9 Kms.

% Utilización Productivo / Vehículo = 98.4%

4.3 PERCEPCION DEL USUARIO

Se realizaron encuestas a los usuarios de los vehículos taxi, en cuanto a características de los usuarios y a la percepción de la calidad de la prestación del servicio:

Ilustración 16. Encuestas a usuarios

NOMBRE	CEDULA	MEDIO DE SOLICITUD DEL SERVICIO					FRECUENCIA DE USO DEL SERVICIO							CALIDAD DEL SERVICIO			ASPECTOS A MEJORAR								TARIFA			CANTIDAD DE VEHÍCULOS TAXI EN PAMPLONA			COMENTARIOS
		R. TEL	T. MÓVIL	VÍA	ZONA PAC	APP	DIARIA	DIA POR MEDIO	SEMANAL	FIN DE SEMANA	QUINCENAL	MENSUAL	OCASIONAL	BUENA	REGULAR	MALA	ATENCIÓN	EFICIENCIA	FRECUENCIA	RESPETO	SEGURIDAD	ASEO	ESTADO VEHICU	SIST. COMUNICACION	COSTOSA	ACORDE	BAJA	SOBRAN	ACORDE	FALTAN	
Johan Ramirez Carrillo	1004844421		1										1		1		1									1				1	El servicio de taxi nocturno no es bueno
Johanna Sofia Casrrillo	37293265			1									1		1		1		1							1				1	Deben mejorar el servicio nocturno
Yary Cañas	1057570158		1						1						1									1	1	1				1	
Briyelli Sambrano	1094292385			1									1	1			1									1			1		
Cesar Torres	88155907			1					1					1			1									1			1		
Reinaldo Gelvez Rozo	88154429		1				1							1			1				1					1			1		
Hean Villamizar	1005061968		1				1								1		1	1		1			1		1				1		
Diego Bueno	1005012193		1										1		1						1			1		1		1			
Josue Florez	1006040213		1									1			1		1									1			1		
Camilo Arguello	1003950528			1									1		1		1		1							1			1		
Jose Meneses				1			1									1	1				1				1					1	No hay servicio de taxis cuando se llama. Falta de seguridad en la noche
Teodoro Ramirez	88155292			1									1		1		1								1			1			Más amables, y no seas exclusivas con los sitios
Jhorman Reyes	1122236310			1			1							1					1							1		1			Cuando llueve casi no se encuentran servicios de Taxi
Briyit Villamizar	1005302282			1							1				1		1									1			1		
Patricio Blanco	5683340		1				1							1					1							1				1	
Pedro Miranda	13347027		1										1		1		1								1				1		
Seleonea Suarez	13350503		1						1						1			1	1						1				1		
Celmira Rico	27788347			1									1		1		1								1				1		
Manuel Ramirez	1094285927		1				1								1		1									1			1		Algunas veces no hay servicio en la noche
Eusebio Llorente	1003213729		1										1		1		1									1			1		No lo llevan cuando uno lleva maletas
Carlos Luna	1051661170		1										1		1		1		1							1			1		
Daniel Parga	1063946323		1										1		1		1		1							1			1		No hay taxis cuando llueve o en las noches
Cristian Daza	1064122667		1										1			1	1	1								1			1		
Gilberto Gil	19230250		1										1	1								1				1		1			
Yuly Meneses	1093432213			1									1	1			1								1					1	
Jose del Carmen Maldonado	13349852			1			1									1	1	1	1	1				1	1				1		Exclusividad en lugar y con las cosas que llevan
Hector Vera Vera	38153113			1									1		1		1			1				1	1			1			
Rita Carrillo	60308464			1									1	1						1						1				1	
Cristian Osorio	1064066423		1				1							1			1			1						1		1			
Liseth Delgado	1094366149		1						1						1									1			1				
Johan Guerrero	1092391521			1					1					1		1		1							1			1			Imprudentes Conductores
Dionilde Hernandez	1093414576			1								1		1			1			1						1			1		
Danilo Carrascal	1050542618			1							1				1					1						1			1		
Maria Parada	1049020435		1										1		1		1									1				1	
Andres Portilla	1094274668		1						1							1	1	1	1	1	1	1	1	1		1			1		
Marien Sierra	1091052182			1									1	1						1						1			1		
Gabriel Jimenez	1065237418			1					1					1						1						1			1		Cuando uno llama no hay taxis

Fuente: Trabajo de Campo

4.3.1 Medio de Solicitud del Servicio.

De los Usuarios encuestados en el municipio de Pamplona, el (45%) toman el vehículo tipo Taxi en la Vía, le sigue en importancia los Servicios solicitados a través de Teléfono móvil (44%), luego los servicios solicitados por Radio Teléfono (7%), posteriormente los

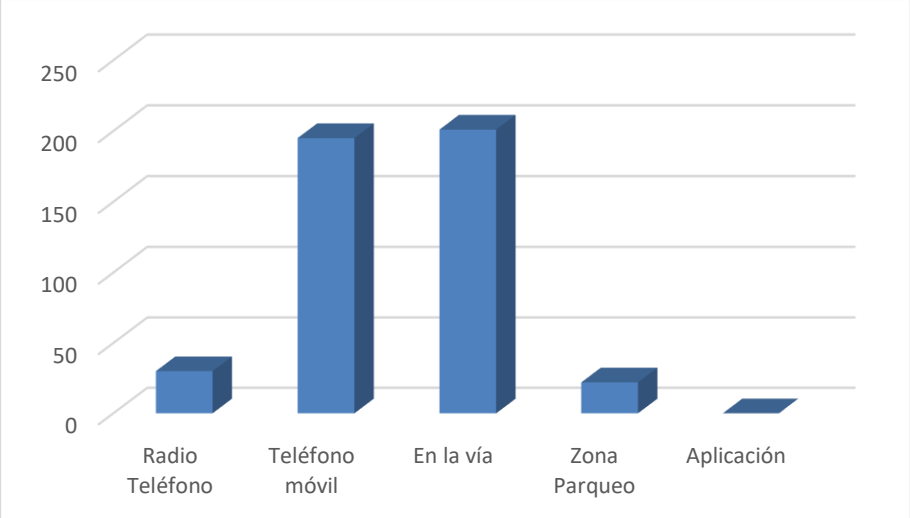
Usuarios que acuden a las zonas de estacionamiento autorizadas con el 5% y finalmente no hay Servicio solicitados a través de las Plataformas tecnológicas.

Tabla 14. Medio de solicitud del servicio

Medio	Número	%
Radio Teléfono	30	7%
Teléfono móvil	195	44%
En la vía	201	45%
Zona Parqueo	22	5%
Aplicación	0	0%
Total	448	100%

Fuente: Elaboración Propia

Ilustración 17. Medio de solicitud del servicio



Fuente: Elaboración Propia

4.3.2 Frecuencia de Uso del Servicio.

Frente al uso del Servicio Público de Transporte Individual tiene una particularidad y es su alto uso diario por parte de cerca del 40% de los Usuarios encuestados, seguido de

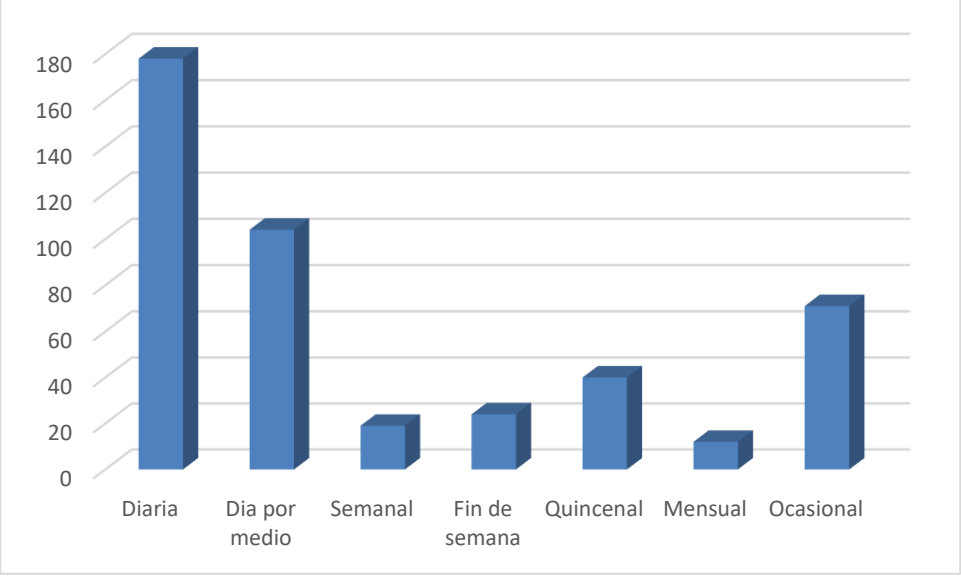
los Usuarios que toman el Servicio semanal y ocasional (39%). Le siguen en su orden los Usuarios que acceden al Servicio quincenal, fin de semana, día por medio y mensual.

Tabla 15. Frecuencia del servicio

Frecuencia	Número	%
Diaria	40%	178
Día por medio	23%	104
Semanal	4%	19
Fin de semana	5%	24
Quincenal	9%	40
Mensual	3%	12
Ocasional	16%	71
Total	448	100%

Fuente: Elaboración Propia

Ilustración 18. Frecuencia del servicio



Fuente: Elaboración Propia

4.3.3 Calidad del Servicio.

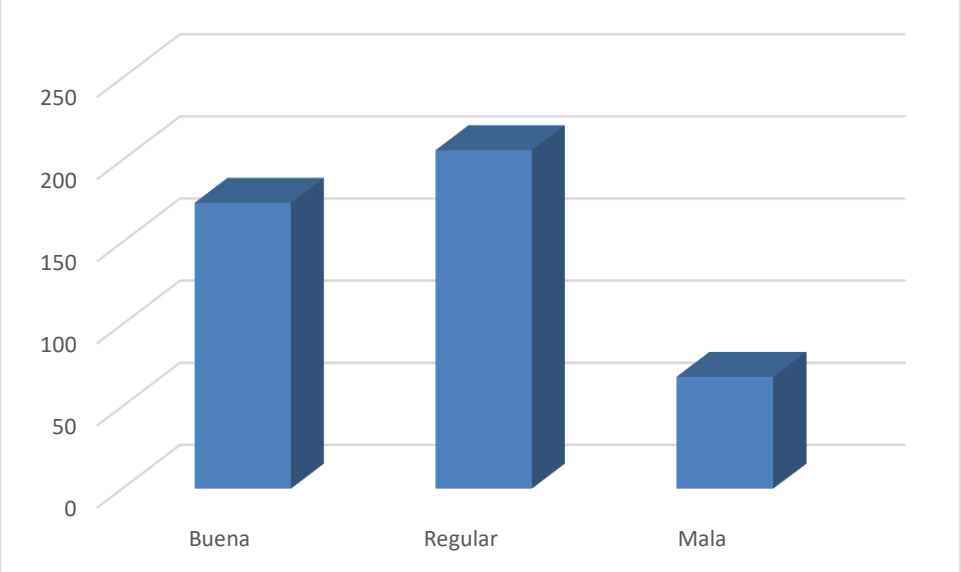
Pese a las falencias que a diario se presentan en la prestación del Servicio Público de Transporte Individual en el municipio de Pamplona y los aspectos que deben ser mejorados, la mitad de los Usuarios del servicio (46.6%) consideran que este es Regular, seguido de la tercera parte (39%) que lo considera Buenas, y tan solo el 15% considera que el Servicio es Malo.

Tabla 16. Calidad del Servicio

Calidad	Número	%
Buena	174	39%
Regular	206	46%
Mala	68	15%
Total	448	100%

Fuente: Elaboración Propia

Ilustración 19. Calidad del Servicio



Fuente: Elaboración Propia

4.3.4 Aspectos a Mejorar.

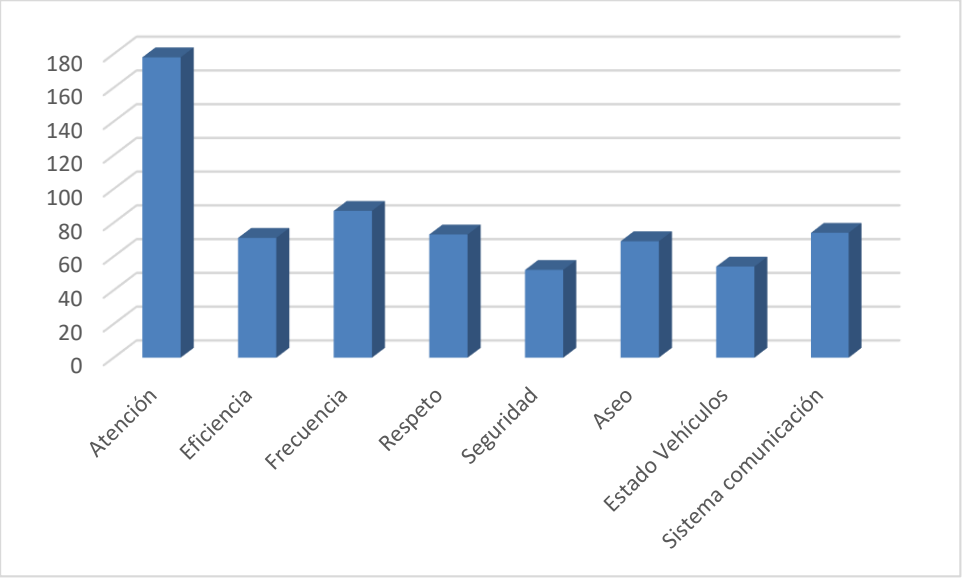
Esta variable permite ratificar la Necesidad que presenta el municipio de Pamplona frente al número de vehículos tipo Taxi autorizados, toda vez que la mayoría de las respuestas fueron inclinadas hacia la Atención (27%), Frecuencia (13%) entendida esta como disponibilidad de vehículos al momento de requerir un servicio, seguido por la Eficiencia (11%) complementaria de la anterior, el respeto (11%) y la falencia que presenta el Sistema de comunicación (11%). Las otras variables planteadas, en su orden de apreciación: el Aseo. la Seguridad y el Estado de los vehículos, no menos importantes representan alrededor del 26% de la percepción de los Usuarios.

Tabla 17. Aspectos a mejorar

Aspectos	Número	%
Atención	178	27%
Eficiencia	71	11%
Frecuencia	87	13%
Respeto	73	11%
Seguridad	52	8%
Aseo	69	10%
Estado Vehículos	54	8%
Sistema comunicación	74	11%
Total	658	100%

Fuente: Elaboración Propia

Ilustración 20. Aspectos a mejorar



Fuente: Elaboración Propia

4.3.5 Tarifa Taxi

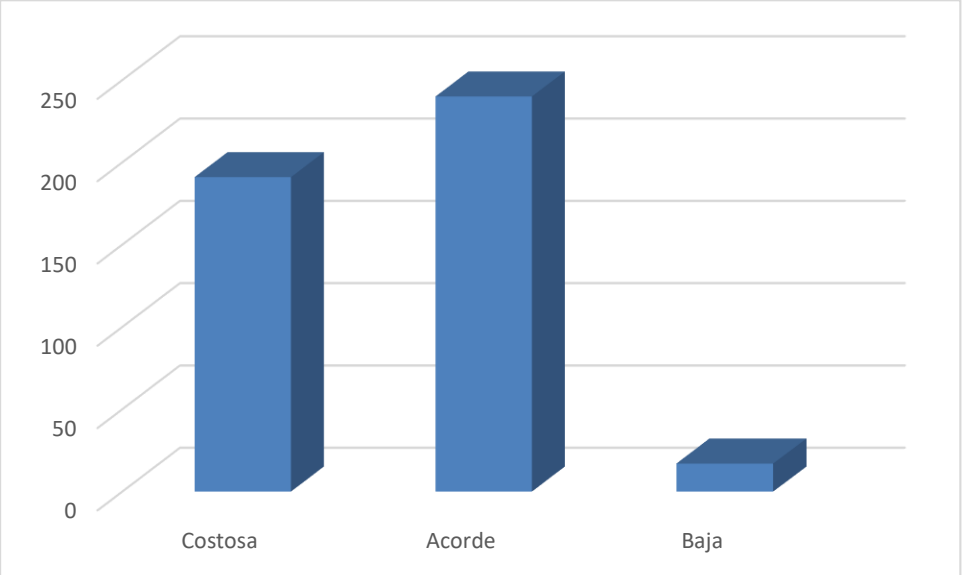
Al momento de preguntarle a los Usuarios del Servicio Público de Transporte Individual en el municipio de Pamplona, se encontró que cerca de la mitad de estos (54%), están de acuerdo con los valores actualmente autorizados para la prestación del servicio, y que al 43% de los Usuarios, le parece costosa. El complemento de estos, es decir el 4% corresponde a aquellos Usuarios que consideran que la Tarifa es Baja.

Tabla 18 Tarifa Taxi

Tarifa	Número	%
Costosa	191	43%
Acorde	240	54%
Baja	17	4%
Total	448	100%

Fuente: Elaboración Propia

Ilustración 21 Tarifa Taxi



Fuente: Elaboración Propia

4.3.6 Suficiencia de Vehículos tipo Taxi en pamplona

Ante la pregunta de si los vehículos tipo taxi en Pamplona eran suficientes para prestar el servicio, la mayoría de los usuarios (60%) consideran que faltan vehículos, el 25% respondieron que está acorde a las necesidades del municipio y el menor porcentaje (14%) piensan que sobran vehículos.

Tabla 19 Suficiencia de Vehículos Taxi

Cantidad Vehículos	Número	%
Sobran	64	14%
Acorde	114	25%
Faltan	270	60%
Total	448	100%

Fuente: Elaboración Propia

4.3.7 Comentarios

Dentro de los comentarios del servicio se destacan:

- Faltan Taxis
- Hacen varias carreras a la vez
- Se nota mucho pirata ante la falta de taxis
- Generalmente van ocupados y cuando llueve o en horas pico es imposible conseguir taxi
- El servicio no es malo, pero deben actualizar los vehículos, hay taxis muy viejos
- Al llamar a la línea telefónica nunca contestan y cuando lo hacen dicen que se demoran
- Ausencia de taxis, sólo se ven piratas

4.4 EVALUACION DE LA SITUACION ACTUAL

Revisada la información recolectada tanto secundaria como primaria, permite establecer:

- Existe demanda de pasajeros en esta modalidad.
- Los vehículos que están autorizados actualmente no son suficientes para suplir la demanda.
- Al no existir oferta suficiente ha generado la prestación del servicio por parte de vehículos particulares de manera informal y sin el lleno de requisitos para prestar servicio público de transporte, especialmente en lo que respecta a las pólizas de Responsabilidad Civil Contractual y Responsabilidad Civil Extracontractual.
- La Tarifa actual es insuficiente para cubrir los costos de operación.
- Es difícil conseguir taxis cuando llueve.
- La mayor frecuencia de servicio es diaria, seguida por la frecuencia de día por medio.

- Hay aspectos a mejorar por parte de los prestadores del servicio como calidad y atención.
- Los usuarios consideran que la tarifa está acorde a la prestación del servicio.
- La mayoría de los usuarios consideran que faltan taxis.