


|   |  |                     |                   |                 |
|---|--|---------------------|-------------------|-----------------|
|  | <b>UNIVERSIDAD FRANCISCO DE PAULA SANTANDER OCAÑA</b>    |                     |                   |                 |
|   | <u>Documento</u>   | <u>Código</u>       | <u>Fecha</u>      | <u>Revisión</u> |
|   | <b>FORMATO HOJA DE RESUMEN<br/>PARA TRABAJO DE GRADO</b> | <b>F-AC-DBL-007</b> | <b>10-04-2012</b> | <b>A</b>        |
|   | <u>Dependencia</u>                                       | <u>Aprobado</u>     |                   | <u>Pág.</u>     |
| <b>DIVISIÓN DE BIBLIOTECA</b>   | <b>SUBDIRECTOR<br/>ACADEMICO</b>                         |                     |                   | <b>1(82)</b>    |

### RESUMEN - TESIS DE GRADO

|                           |   |
|---------------------------|---|
| <b>AUTORES</b>            | <b>GENNY PAOLA ANGARITA RODRIGUEZ<br/>ERIKA PAOLA SALAZAR SANTIAGO</b>  |
| <b>FACULTAD</b>           | <b>DE CIENCIAS EMPRESARIALES</b>  |
| <b>PLAN DE ESTUDIOS</b>   | <b>TECNOLOGÍA COMERCIAL Y FINANCIERA</b>  |
| <b>DIRECTOR</b>           | <b>DAMARYS VERGEL QUINTERO</b>  |
| <b>TÍTULO DE LA TESIS</b> | <b>DIAGNÓSTICO PARA DETERMINAR LA NECESIDAD<br/>DEL SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR DE LOS<br/>ESTUDIANTES DE LA ZONA RURAL DEL COLEGIO<br/>EMILIANO SANTIAGO QUINTERO DEL MUNICIPIO DE<br/>TEORAMA NORTE DE SANTANDER</b> |

#### RESUMEN (70 palabras aproximadamente)

EL PRESENTE TRABAJO SE REALIZÓ CON EL OBJETIVO DE REALIZAR UN DIAGNÓSTICO PARA DETERMINAR LA NECESIDAD DEL SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR DE LOS ESTUDIANTES DE LA ZONA RURAL DEL COLEGIO EMILIANO SANTIAGO QUINTERO DEL MUNICIPIO DE TEORAMA NORTE DE SANTANDER.

EN PRIMER LUGAR FUE NECESARIO IDENTIFICAR LAS CONDICIONES EN QUE SE TRANSPORTAN LOS ESTUDIANTES DE LA ZONA RURAL DE ESTA INSTITUCIÓN, LUEGO SE CONOCIÓ LAS ACCIONES REALIZADAS POR EL COLEGIO Y LA ALCALDÍA MUNICIPAL

#### CARACTERÍSTICAS

|                     |                |                          |                  |
|---------------------|----------------|--------------------------|------------------|
| <b>PÁGINAS: 102</b> | <b>PLANOS:</b> | <b>ILUSTRACIONES: 17</b> | <b>CD-ROM: 1</b> |
|---------------------|----------------|--------------------------|------------------|



**DIAGNÓSTICO PARA DETERMINAR LA NECESIDAD DEL SERVICIO DE  
TRANSPORTE ESCOLAR DE LOS ESTUDIANTES DE LA ZONA RURAL DEL  
COLEGIO EMILIANO SANTIAGO QUINTERO DEL MUNICIPIO DE  
TEORAMA NORTE DE SANTANDER**

**GENNY PAOLA ANGARITA RODRIGUEZ  
ERIKA PAOLA SALAZAR SANTIAGO**

**UNIVERSIDAD FRANCISCO DE PAULA SANTANDER OCAÑA  
FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES  
TECNOLOGÍA COMERCIAL Y FINANCIERA  
OCAÑA  
2015**

**DIAGNÓSTICO PARA DETERMINAR LA NECESIDAD DEL SERVICIO DE  
TRANSPORTE ESCOLAR DE LOS ESTUDIANTES DE LA ZONA RURAL DEL  
COLEGIO EMILIANO SANTIAGO QUINTERO DEL MUNICIPIO DE  
TEORAMA NORTE DE SANTANDER**

**GENNY PAOLA ANGARITA RODRIGUEZ  
ERIKA PAOLA SALAZAR SANTIAGO**

**Trabajo de grado presentado como requisito para optar el título de Tecnólogo  
Comercial y Financiero**

**Directora  
Especialista DAMARYS VERGEL QUINTERO**

**UNIVERSIDAD FRANCISCO DE PAULA SANTANDER OCAÑA  
FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES  
TECNOLOGÍA COMERCIAL Y FINANCIERA  
OCAÑA  
2015**

## DEDICATORIA

A Dios

Por su infinito amor y bondad por guiarme y ayudarme a tomar las mejores decisiones, por darme la salud necesaria para alcanzar mis objetivos y metas planeadas.

A mis padres y hermanos

Por haberme apoyado en todo momento, por sus consejos, sus valores, por la motivación constante que me ha permitido ser una persona de bien, pero más que nada, por su amor. En especial a mi madre Ana Graciela y mi hermana Marleny por creer en mis capacidades y darme siempre esa fuerza necesaria cuando pensaba que ya nada era posible. Es una fortuna contar con la familia que Dios me ha regalado.

A mis docente

Por brindarme los conocimientos necesarios para mi carrera y enseñarme cada día hacer una mejor persona y de una manera muy especial a la profesora Damarys Vergel Quintero quien es la directora de tesis; por todo el tiempo dedicado por su infinita colaboración y sobre todo por su motivación para culminar mis estudios; además de ser una excelente profesional es una maravillosa persona.

Por ultimo a todas las personas que siempre creyeron en mi capacidad, es grato saber la fuerza y determinación que poseemos cuando queremos alcanzar algo.

*Genny Paola Angarita Rodríguez*

## DEDICATORIA

Quiero dedicarle este proyecto de investigación a Dios que me ha dado la vida, fortaleza y salud. Por brindarme infinita misericordia, su inmensa fidelidad y amor y por darme la fuerza para lograr mis propósitos.

A mis padres y hermanos por su apoyo incondicional, por su comprensión, por demostrarme el valor de la familia y por su amor verdadero; pero muy especialmente a mi madre querida Luz Marina por su sacrificio y esfuerzo, por apoyar mis decisiones, creer en mí y darme su amor, por ayudarme y cooperar para lograr mis metas.

A mi primo Uver Jesús, que aunque ya no cuento con su presencia me brindaste la amistad, el verdadero valor de la familia y solidaridad, siempre tendré tu recuerdo y ejemplo vivos.  
A mis profesores de la primaria, el colegio y la universidad por ser nuestros segundos padres, quienes nos enseñan y guían por el camino del saber, pero en especial a nuestra directora Damarys Vergel, quien además de ser la directora, me dio bases de confianza para confiar en mi misma, por el tiempo dedicado y sus enseñanzas para lograr el objetivo de este proyecto.

Como gesto de agradecimiento dedico este trabajo a las personas antes mencionadas y a todas las que no menciono gracias también, por brindarme su afecto, apoyo y creer en mí.

*Erika Paola Salazar Santiago*

## CONTENIDO

|  |    |
|--|----|
| <u>INTRODUCCIÓN</u>  | 14 |
| 1. <u>DIAGNÓSTICO PARA DETERMINAR LA NECESIDAD DEL SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR DE LOS ESTUDIANTES DE LA ZONA RURAL DEL COLEGIO EMILIANO SANTIAGO QUINTERO DEL MUNICIPIO DE TEORAMA NORTE DE SANTANDER</u> | 15 |
| 1.1 <u>PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA</u>  | 15 |
| 1.2 <u>FORMULACIÓN DEL PROBLEMA.</u>   | 15 |
| 1.3 <u>OBJETIVOS</u>   | 15 |
| 1.3.1 Objetivo general.  | 15 |
| 1.3.2 Objetivos específicos.   | 16 |
| 1.4 <u>JUSTIFICACIÓN</u>   | 16 |
| 1.5 <u>DELIMITACIONES</u>  | 16 |
| 1.5.1 Conceptual..   | 16 |
| 1.5.2 Operativa.   | 16 |
| 1.5.3 Temporal.  | 17 |
| 1.5.4 Geográfica.  | 17 |
| 2. <u>MARCOS DE REFERENCIA</u>   | 18 |
| 2.1 <u>MARCO HISTORICO</u>   | 18 |
| 2.1.1 Historia del transporte a nivel mundial.   | 18 |
| 2.1.2 Historia del transporte a nivel a nivel nacional. .  | 21 |
| 2.1.3 Historia del transporte a nivel regional.  | 23 |
| 2.2 <u>MARCO CONTEXTUAL</u>  | 23 |
| 2.2.1 Reseña histórica.  | 23 |
| 2.2.2 Descripción Física   | 24 |
| 2.2.3 Límites del municipio  | 24 |
| 2.2.4 Distancia de referencia  | 24 |
| 2.2.5 Sitios turísticos  | 24 |
| 2.2.6 Educación  | 24 |
| 2.2.7 Actividad económica  | 25 |
| 2.3 <u>MARCO CONCEPTUAL</u>  | 25 |
| 2.3.1 Servicio de transporte escolar   | 25 |
| 2.3.2 Diagnóstico  | 25 |
| 2.3.3 Estrategia   | 26 |
| 2.3.4 Planear  | 26 |
| 2.4 <u>MARCO TEÓRICO</u>   | 26 |
| 2.5 <u>MARCO LEGAL</u>   | 27 |
| 3. <u>DISEÑO METODOLÓGICO</u>  | 61 |
| 3.1 <u>TIPO DE INVESTIGACIÓN</u>   | 61 |
| 3.2 <u>POBLACIÓN</u>   | 61 |

|     |  |    |
|-----|--|----|
| 3.3 | <u>MUESTRA</u>   | 61 |
| 3.4 | <u>TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE INFORMACIÓN</u>   | 61 |
| 3.5 | <u>PROCESAMIENTO Y ANÁLISIS DE LA INFORMACIÓN</u>  | 61 |
| 4.  | <u>PRESENTACIÓN DE RESULTADOS</u>  | 62 |
| 4.1 | <u>CONDICIONES EN QUE SE TRANSPORTAN LOS ESTUDIANTES DE LA ZONA RURAL DEL COLEGIO EMILIANO SANTIAGO QUINTERO DEL MUNICIPIO DE TEORAMA NORTE DE SANTANDER.</u>                        | 62 |
| 4.2 | <u>ACCIONES REALIZADAS POR LA INSTITUCIÓN Y LA ALCALDÍA MUNICIPAL PARA MEJORAR LAS CONDICIONES DE TRANSPORTE ESCOLAR DE LOS ESTUDIANTES DE LA ZONA RURAL.</u>                        | 71 |
| 4.3 | <u>ESTRATEGIAS PARA MEJORAR LAS CONDICIONES DE TRASPORTE DE LOS ESTUDIANTES DE LA ZONA RURAL DEL COLEGIO EMILIANO SANTIAGO QUINTERO DEL MUNICIPIO DE TEORAMA NORTE DE SANTANDER.</u> | 72 |
| 5.  | <u>CONCLUSIONES</u>  | 73 |
| 6.  | <u>RECOMENDACIONES</u>   | 74 |
|     | <u>REFERENCIAS DOCUMENTALES ELECTRÓNICAS</u>   | 75 |
|     | <u>ANEXOS</u>  | 76 |

## LISTA DE GRAFICAS

|   |    |
|---|----|
| Grafica 1. Concepto de los estudiantes de la zona rural referente a la llegada oportuna al aula de clase.   | 62 |
| Grafica 2. Fallas mecánicas presentadas por los vehículos que presentan el servicio de transporte escolar en el Municipio de Teorama.                             | 63 |
| Grafica 3. Riesgos a los que se someten los estudiantes de la zona rural del colegio Emiliano Santiago Quintero al utilizar un servicio inadecuado.               | 64 |
| Grafica 4. Póliza especial de vida para el servicio de transporte escolar.  | 65 |
| Grafica 5. Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito de los vehículos que transportan los estudiantes de la zona rural del Colegio Emiliano Santiago Quintero. | 65 |
| Grafica 6. Normatividad vigente para el servicio de transporte escolar.   | 66 |
| Grafica 7. Pago mensual por el servicio de transporte escolar.  | 66 |
| Grafica 8. Niños y jóvenes que no estudian por no contar con un servicio adecuado para desplazarse a la institución educativa.                                    | 68 |
| Grafica 9. Satisfacción frente al servicio de transporte escolar.   | 69 |
| Grafica 10. Obtención de un bus que cuente con toda la normatividad vigente para el servicio de transporte escolar para el Colegio Emiliano Santiago Quintero.    | 69 |



## LISTA DE CUADROS

|  |    |
|--|----|
| Cuadro 1. Concepto de los estudiantes de la zona rural referente a la llegada oportuna al aula de clase.   | 62 |
| Cuadro 2. Fallas mecánicas presentadas por los vehículos que presentan el servicio de transporte escolar en el Municipio de Teorama.                             | 62 |
| Cuadro 3. Riesgos a los que se someten los estudiantes de la zona rural del colegio Emiliano Santiago Quintero al utilizar un servicio inadecuado.               | 63 |
| Cuadro 4. Póliza especial de vida para el servicio de transporte escolar   | 64 |
| Cuadro 5. Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito de los vehículos que transportan los estudiantes de la zona rural del Colegio Emiliano Santiago Quintero. | 65 |
| Cuadro 6. Normatividad vigente para el servicio de transporte escolar.   | 66 |
| Cuadro 7. Pago mensual por el servicio de transporte escolar.  | 66 |
| Cuadro 8. Niños y jóvenes que no estudian por no contar con un servicio adecuado para desplazarse a la institución educativa.                                    | 67 |
| Cuadro 9. Satisfacción frente al servicio de transporte escolar  | 68 |
| Cuadro 10. Obtención de un bus que cuente con toda la normatividad vigente para el servicio de transporte escolar para el Colegio Emiliano Santiago Quintero.    | 69 |

## **LISTA DE ANEXOS**

|  |    |
|--|----|
| Anexo A. Encuesta dirigida a los estudiantes del Colegio Emiliano Santiago Quintero, que utilizan el transporte escolar rural. | 77 |
| Anexo B. Entrevista dirigida al rector del colegio Emiliano Santiago Quintero.   | 79 |
| Anexo C. Entrevista dirigida al Alcalde Municipal.   | 80 |
| Anexo D. Fotografía  | 81 |
| Anexo E. Fotografía  | 82 |

## **RESUMEN**

El presente trabajo se realizó con el objetivo de realizar un diagnóstico para determinar la necesidad del servicio de transporte escolar de los estudiantes de la zona rural del Colegio Emiliano Santiago Quintero del Municipio de Teorama Norte De Santander.

En primer lugar fue necesario identificar las condiciones en que se transportan los estudiantes de la zona rural de esta Institución, luego se conoció las acciones realizadas por el Colegio y la Alcaldía Municipal para mejorar este servicio, y por último se plantearon estrategias para optimizar el servicio de transporte escolar.

Para ello se realizó un estudio descriptivo y el instrumento empleado para la recolección de la información fue encuestas aplicadas a los estudiantes que utilizan el servicio de transporte escolar y entrevistas dirigidas al Rector de la Institución y al Alcalde Municipal.

Al evaluar cada uno de los resultados, se encontró que el nivel de satisfacción de los usuarios en generales insatisfactorio, debido a que los vehículos que son utilizados para el servicio no cuenta con las más mínimas condiciones para prestar este servicio. Por otra parte el Rector de la Institución y el señor Alcalde Municipal manifestaron haber gestionado la consecución de un transporte escolar, pero hasta el momento ha sido imposible la obtención.

Dado lo anterior, las investigadoras han planeado algunas estrategias para mejorar las condiciones en que son transportados los estudiantes de la zona rural del colegio Emiliano Santiago Quintero y de este modo poder contribuir en facilitar el acceso a la educación.

## INTRODUCCIÓN

El presente proyecto denominado Diagnóstico para determinar la necesidad del servicio de transporte escolar de los estudiantes de la zona rural del Colegio Emiliano Santiago Quintero del municipio de Teorama Norte de Santander, fue desarrollado con el fin de conocer a fondo las necesidades de los estudiantes que utilizan un medio de transporte para llegar a sus aulas de clase y de esta manera poder brindar estrategias de posibles soluciones que mejore la condiciones al prestar este servicio y así garantizar la seguridad de los estudiantes que utilizan este medio.

Con la realización de este trabajo se refleja la necesidad de un servicio de transporte escolar adecuado; en la información recolectada se puede apreciar los riesgos a los que son sometidos los niños y jóvenes a la hora de ser transportados.

Al desarrollar este informe se pudo identificar la falta de responsabilidad social tanto de la alcaldía municipal como del rector de la institución educativa, lo cual es algo sumamente preocupante ya que la vida y seguridad de estos niños y jóvenes están cada día más expuestas a múltiples riesgos.

# **1. DIAGNÓSTICO PARA DETERMINAR LA NECESIDAD DEL SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR DE LOS ESTUDIANTES DE LA ZONA RURAL DEL COLEGIO EMILIANO SANTIAGO QUINTERO DEL MUNICIPIO DE TEORAMA NORTE DE SANTANDER**

## **1.1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA**

La Institución Educativa Emiliano Santiago Quintero ubicada en el municipio de Teorama Norte de Santander cuenta hoy día con 640 niños y jóvenes matriculados desde grado cero a undécimo. Es la única Institución Educativa allí que brinda la posibilidad para que los niños y jóvenes culminen sus estudios secundarios sin tener que dirigirse a otros lugares.

Cabe recalcar que el 40% de sus estudiantes viven en el área rural, de los cuales la gran mayoría de ellos son transportados en vehículos de carga, sin las condiciones necesarias para su desplazamiento, exponiéndose de esta manera a situaciones de riesgo de accidentalidad; razón por la cual es evidente la necesidad de que esta Institución adquiriera un transporte escolar adecuado que facilite la movilidad y acceso a la educación.

Es importante resaltar el hecho que la Institución Educativa en convenio con la Alcaldía municipal; ofrece transporte escolar para tres rutas rurales, donde solo 95 estudiantes gozan de este privilegio, viéndose el resto obligado a caminar desde sus casas hasta la institución educativa.

Además la problemática social que está viviendo esta zona, hace que sea más difícil la situación, pues el temor de los padres de familia al enviar diariamente a sus hijos a las aulas de clases aumenta cada día, haciendo que muchos de ellos deserten de la Institución.

Por tal razón surge la necesidad de realizar un diagnóstico para determinar la necesidad del servicio de transporte escolar de los estudiantes de la zona rural del Colegio Emiliano Santiago Quintero del municipio de Teorama Norte de Santander, con el propósito de mejorar las condiciones en que son transportados los estudiantes del área rural.

## **1.2 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA.**

¿Es viable la implementación del servicio de transporte escolar para el Colegio Emiliano Santiago Quintero del Municipio de Teorama Norte De Santander?

## **1.3 OBJETIVOS**

**1.3.1 Objetivo general.** Realizar un diagnóstico para determinar la necesidad del servicio de transporte escolar de los estudiantes de la zona rural del Colegio Emiliano Santiago Quintero del Municipio de Teorama Norte De Santander.

**1.3.2 Objetivos específicos.** Identificar las condiciones en que se transportan los estudiantes de la zona rural del Colegio Emiliano Santiago Quintero del Municipio de Teorama Norte de Santander.

Conocer las acciones realizadas por la Institución y la Alcaldía Municipal para mejorar las condiciones de transporte escolar de los estudiantes de la zona rural.

Plantear estrategias para mejorar las condiciones de transporte de los estudiantes de la zona rural del Colegio Emiliano Santiago Quintero del Municipio de Teorama Norte de Santander.

#### **1.4 JUSTIFICACIÓN**

Uno de los aspectos que se debe considerar para facilitar el acceso a la educación, es el medio de transporte que va a permitir el desplazamiento de jóvenes y niños desde los lugares de residencia hasta los colegios y viceversa. Muchos de estos viajes se llevan a cabo en medios de transporte privado, pero es también muy frecuente que se realice de forma colectiva en buses especiales para este propósito.

Es así como al observar el medio de transporte que utilizan los estudiantes del Colegio Emiliano Santiago Quintero que viven en la zona rural del municipio de Teorama, se pudo evidenciar que no es el adecuado para su desplazamiento, lo que genera significativos riesgos para la comunidad estudiantil.

Por lo anterior, el propósito de este proyecto es un diagnóstico para determinar la necesidad del servicio de transporte escolar de los estudiantes de la zona rural del Colegio Emiliano Santiago Quintero y de esta manera poder brindar una alternativa de solución para la Institución y padres de familia, ya que muchos estudiantes se sienten desmotivados de continuar sus estudios, por no contar con las condiciones adecuadas para movilizarse hasta su Colegio.

Por otra parte se justifica la realización de este proyecto, debido a que las estudiantes tendrán la oportunidad de colocar en práctica los conocimientos adquiridos durante el transcurso de la carrera y contribuir de manera significativa al mejoramiento de la calidad de vida de los estudiantes del Municipio de Teorama Norte de Santander.

#### **1.5 DELIMITACIONES**

**1.5.1 Conceptual.** En la presente investigación se tendrá en cuenta los siguientes conceptos: Servicio de transporte escolar, diagnóstico, estrategia, planear.

**1.5.2 Operativa.** Al realizar la siguiente investigación se podrán presentar algunos inconvenientes como la ubicación de las personas objeto de investigación y la veracidad de la información obtenida.

**1.5.3 Temporal.** La presente investigación se efectuara en un periodo de dos meses, a partir 17de la aprobación del anteproyecto.

**1.5.4 Geográfica.** Este anteproyecto se desarrollará en el municipio de Teorama, específicamente con los estudiantes del colegio Emiliano Santiago Quintero que son provenientes de la zona rural.

## 2. MARCOS DE REFERENCIA

### 2.1 MARCO HISTORICO

**2.1.1 Historia del transporte a nivel mundial.** En el periodo precolombino los incas poseían un rudimentario pero eficiente sistema de caminos interconectados a lo largo y ancho de su Imperio, por el cual trasladaban distintos tipos de mercaderías. Bien a pie o a lomo de llamas sus mercaderías lograban llegar a destino. A veces a través de puentes de cuerdas entre las montañas. Otros pueblos utilizaron canoas o botes como medio de comunicación. La llegada de los europeos —españoles y portugueses— a lo largo de casi toda América produjo grandes cambios en los medios de transporte. El principal modo de comunicación era el marítimo, dado que era más eficiente y rápido para puertos naturales y para los lugares en los que se construyeron puertos, tanto de mar como de los caudalosos ríos americanos.

En el siglo XX la formación e instalación de grandes corporaciones de fabricantes ha dado un gran impulso a la producción de vehículos tanto para el uso particular como para el transporte público y de mercancías, así como la exportación a terceros países. Con el crecimiento económico de los últimos años se espera que Brasil y Argentina alcancen en poco tiempo cotas de utilización de vehículos al mismo nivel que los países más desarrollados.

Durante el siglo XIX se produjeron grandes avances gracias a la tecnología producto de la energía a vapor. El Clermont, primer barco de vapor eficiente, fue construido por el inventor estadounidense Robert Fulton. Hizo su viaje inaugural en 1807 por el río Hudson desde la ciudad de Nueva York hasta Albany, que realizó la distancia del viaje de ida y vuelta de casi 483 km en 62 horas. El primer barco en emplear propulsión a vapor en una travesía transatlántica fue el barco estadounidense Savannah en 1819, aunque se usaron las velas durante parte de los 29 días de viaje. Hacia 1840, mientras que un barco de vapor podía hacer seis viajes entre América y Europa, en el mismo tiempo un velero podía hacer sólo tres. El conocido clíper, un tipo de velero rápido y elegante, fue el último de los barcos de vela en utilizarse de forma comercial. Se construyó entre 1845 y 1851, pero no pudo competir después de 1851 con los barcos de vapor cada vez más grandes y rápidos<sup>1</sup>.

Durante la década de 1870 llegó a las costas del Río de la Plata el barco francés Le Frigidaire, que incluía unas cámaras frigoríficas. Esto produjo un gran avance en el modo de producción del sector de las carnes, las cuales ya no debían salarse para su exportación. Otros productos perecederos se vieron beneficiados con la refrigeración. La construcción de los canales creció entre 1815 y 1840, disminuyendo con el avance de los ferrocarriles. El canal del Erie, terminado en 1825, abrió una ruta de bajo coste entre el este y el oeste de Estados Unidos y desvió hacia la ciudad de Nueva York mucho tráfico que anteriormente descendía por el Mississippi hasta Nueva Orleans. La ciudad de Nueva York, por tanto,

---

<sup>1</sup> LEÓN RANGEL, Zaide y otro. Repositorio UFPSO. [En línea]. Recuperado el 10 de junio de 2015, de <http://repositorio.ufps.edu.co:8080/dspaceufps/bitstream/123456789/424/1/25769.pdf>



dispuso de una posición ventajosa respecto a Filadelfia y Baltimore, una situación que llevó a la construcción urgente por parte de las últimas ciudades del Ferrocarril entre Baltimore y Ohio y el Ferrocarril de Pennsylvania.

En España, aparte de la utilización del curso bajo del río Guadalquivir como vía fluvial hasta la ciudad de Sevilla —uno de los puertos principales para las embarcaciones que partían y procedían de América—, en el siglo XVII se procedió a realizar importantes obras públicas hidráulicas. Estas correspondieron al canal de Castilla y al canal Imperial, ambos construidos en el siglo XVIII. El primero se utilizó para transportar el cereal que se producía en Castilla hasta Alar del Rey, donde era desembarcado y llevado por carro y años más tarde por ferrocarril hasta el puerto de Santander, donde era embarcado hacia las colonias de ultramar. El segundo, que discurre en paralelo al río Ebro, prestó un excelente servicio para el tráfico comercial y de viajeros entre los centros urbanos de Tudela y 25 Zaragoza. En la actualidad ambos canales son utilizados para el regadío y el abastecimiento de agua de las poblaciones cercanas.

El transporte terrestre mejoró poco hasta 1820, año en el que el ingeniero británico George Stephenson adaptó un motor de vapor a una locomotora e inició, entre Stockton y Darlington, en Inglaterra, el primer ferrocarril de vapor. Desde tiempos del Imperio romano la península Ibérica contó con una red de calzadas romanas que ha tenido una enorme importancia en la posterior configuración del mapa geográfico y administrativo de Portugal y España. Por ejemplo, más de la mitad de las actuales provincias y casi todas las diócesis históricas españolas figuran como mansiones en el itinerario de Antonino. Después de la caída del Imperio romano las calzadas romanas quedaron abandonadas y apenas se realizaron reparaciones ni obras de conservación, quedando como el único sistema viario y de comunicación peninsular durante diez siglos. No fue hasta la llegada de los Borbones y la planificación de una red viaria radial adaptada a la estructura centralizada de su administración cuando quedaron relegadas al desuso las vías romanas<sup>2</sup>.

Ha sido en el siglo XX cuando más se ha desarrollado la red viaria en España. Sucesivos gobiernos han realizado grandes inversiones hasta conseguir unas vías básicas de gran capacidad (autopistas y autovías) que permiten el desplazamiento de gran número de personas y mercancías por el territorio español con niveles de motorización próximos a los grandes países industrializados.

En América Latina, el caballo, la mula y el transporte sobre ruedas fueron introducidos por españoles y portugueses. Los mismos aprovecharon muchas veces las rutas construidas por los indígenas. Ya en el siglo XVIII existían carreteras que unían las actuales ciudades argentinas de Tucumán y Buenos Aires, la ciudad de México con sus vecinas Guadalajara y Jalapa, así como las andinas Lima (Perú) y Paita. También en Brasil se construyeron carreteras costeras. Hacia 1830, poco después de que la línea de ferrocarril de Stephenson empezara a dar servicio en Inglaterra, había en Estados Unidos 1.767 km de ferrocarriles de vapor. En 1839, el trazado se había incrementado hasta 8.000 km y desde 1850 hasta 1910

---

<sup>2</sup> *Ibíd.*, p.25

el crecimiento del ferrocarril fue espectacular. La construcción del ferrocarril estimulaba en gran parte la colonización y el desarrollo del Oeste.

El primer ferrocarril de Estados Unidos fue establecido en 1827, si bien el verdadero desarrollo se inició el 4 de julio de 1828, con el Ferrocarril entre Baltimore y Ohio. Después de un siglo de explotación privada del ferrocarril, en 1941 se crea la Red de Ferrocarriles Españoles (RENFE), compañía de carácter estatal para la explotación de una gran parte del trazado ferroviario. En las últimas décadas, la mejora de la infraestructura viaria y el incremento de la motorización de las familias y las empresas han supuesto una disminución acusada en el número de viajeros y de mercancías transportadas por el tren. Sin embargo, la implantación de servicios de alta velocidad en los últimos años ha supuesto una considerable recuperación de viajeros en trayectos muy concretos de la red.

A partir de 1850 este modo de transporte comenzó su expansión en América Latina. La red ferroviaria —financiada por capital francés, inglés o estadounidense—, si bien benefició el transporte de mercancías y pasajeros, fue diseñada generalmente respondiendo a las necesidades comerciales de sus propietarios y países de origen y no atendiendo a las necesidades de los países latinoamericanos. En Argentina, las líneas férreas tenían sus terminales en las ciudades portuarias: Buenos Aires y Bahía Blanca, en el litoral, y Rosario, en el río Paraná. Lo mismo ocurrió en la ciudad uruguaya de Montevideo. En Brasil, la red ferroviaria se extendía a través de la meseta de São Paulo, dado que allí se concentraba la producción del preciado café. El caso mexicano es paradójico, dado que los mismos ferrocarriles utilizados para el transporte de productos terminaron siendo, a principios de siglo, la base fundamental del transporte de los revolucionarios de Emiliano Zapata<sup>3</sup>.

La concentración de la población en grandes ciudades o grandes áreas metropolitanas ha supuesto la necesidad de dotación de un transporte colectivo eficiente para el desarrollo de la vida cotidiana de éstas. En los últimos años en los grandes núcleos urbanos de España se ha procedido a la implantación de servicios ferroviarios de cercanías para el traslado al trabajo y otra serie de actividades de grandes cantidades de población residentes en el extrarradio de la ciudad. Además, las ciudades normalmente cuentan con extensas redes de autobuses y, en los casos de Madrid, Barcelona y Bilbao, hay redes de ferrocarril metropolitano para el desplazamiento de sus habitantes. El smog de las grandes urbes ha impuesto la necesidad de construir sistemas alternativos de transporte urbano no contaminante. Si bien el único metro o subterráneo existente en América Latina durante muchas décadas fue el de Buenos Aires —su primera línea se construyó en 1911—, en la actualidad cuentan con este medio de transporte las ciudades de Santiago de Chile, México D.F., Río de Janeiro, São Paulo y Caracas.

Hoy en día el sector del transporte es esencial para el funcionamiento de los países, por eso es el Estado quien construye las infraestructuras viarias: carreteras, vías de ferrocarril, puertos y aeropuertos, que todos pueden utilizar más o menos libremente. Para cualquier

---

<sup>3</sup> *Ibíd.*, p.26

zona subdesarrollada la construcción de una carretera es una garantía, y una condición, de desarrollo<sup>4</sup>.

**2.1.2 Historia del transporte a nivel a nivel nacional.** La capacidad del estado colombiano de intervenir en la industria del transporte se remonta al año 1959, cuando el 30 de abril, se expide la Ley 15 “Por la cual se da mandato al Estado para intervenir en la industria del transporte, se decreta el auxilio patronal de transporte, se crea el fondo de transporte urbano y se dictan otras disposiciones”, lo que permitió por vez primera que el Gobierno Nacional en representación del Estado Colombiano, pudiera expedir legalmente normas sobre el transporte terrestre, sin necesidad someterse a las decisiones legislativas del Congreso de La República.

Quien desee conocer la historia del transporte no puede dejar de revisar esta norma superior, porque con fundamento en ella, se construyeron todos los reglamentos posteriores. El servicio público de transporte para escolares y asalariados, se empieza a definir y reglamentar por el gobierno colombiano, con el acuerdo 006 de 1983, con el cual se fijan requisitos para que una sociedad se constituya y obtenga licencia de funcionamiento para “prestar el servicio público de transporte especial a estudiantes y asalariados”, y se permite a las empresas de transporte urbano de la época, que creen y operen sus departamentos de servicio especial.

Con este acuerdo nace el servicio público de transporte terrestre automotor especial, más no la modalidad, y además con otro nombre, pero el objetivo era el mismo de hoy, prestar los tres servicios: transporte de estudiantes, asalariados y turismo (excursión), en los mismos vehículos. Se destaca que para la época los requisitos eran bastante fuertes, pero se abandonaron por la afiliación, un retroceso en la propia historia del transporte especial y turismo. Dicho acuerdo fue reglamentado mediante la resolución 0926 de 1983

En el año 1989 el ministerio de obras públicas y transporte, con el argumento de “Que actualmente existe un gran número de vehículos particulares transportando estudiantes, sin que exista autorización legal para ello”, expidió el Decreto 1170, y reguló el servicio de transporte de escolares, pero en vehículos particulares. Poca vida tuvo esta norma, escasamente un año, pues el 6 de julio de 1990 se expide el Decreto 1449 “Por el cual se regula el Servicio de Transporte Escolar en vehículos particulares y se deroga el Decreto 1170 de 1989”.

Reglamentación salida de todo contexto jurídico, pero al no ser demanda, ante las instancias superiores de control de legalidad de dichas normas, estuvo vigente hasta la expedición del Decreto 1556 de 1998, que incluyó en su Capítulo III artículos 47 a 62, una extensa reglamentación del transporte de escolares en vehículos particulares, y se sostiene vigente en el Título V artículos 54 a 67 del Decreto 174 de 2001.

---

<sup>4</sup> FERREIRO, Sonia. Transporte internacional [En línea]. Recuperado el 10 de junio de 2015. <http://transporteinternacional.blogspot.com/2006/>

En cuanto al servicio público de transporte de turistas estuvo vigente su reglamentación y definiciones dentro del Acuerdo 006 hasta la expedición del Decreto 1927, el 6 de agosto de 1991 “Por el cual se dicta el estatuto de transporte público terrestre automotor de pasajeros y mixto por carretera” y que por aquellas raras circunstancias legislativas del estado colombiano, se incluyó gran parte de la reglamentación del Transporte Especial y del Turismo, en esa norma.

Entre 1993 y 1996 el Congreso de la República de Colombia expide la Ley 105 “Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la nación y las entidades territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones”, y Ley 336 “Por la cual se adopta el estatuto nacional de transporte”, que se consideran las normas macro del transporte en Colombia y con base en las cuales actualmente el gobierno nacional, se fundamenta para reglamentar el servicio público de transporte en Colombia.

En enero de 1998, se expidió el Decreto 091, que reglamentaba todas las modalidades de transporte, entre ellas el transporte especial, pero tuvo una vida efímera, pues fue derogado en agosto del mismo año<sup>5</sup>.

El 4 de agosto de 1998 se expide el Decreto 1556 “Por el cual se reglamenta la prestación del servicio público de transporte especial y de turismo”, con el cual se integran en una sola normativa, la reglamentación del servicio público de movilización de los escolares, los asalariados y los turistas en todo el país. Por esta particularidad podemos decir, que con este decreto nace como una nueva modalidad, dentro del mundo del transporte de pasajeros, el transporte especial y de turismo, que se desprende en parte de los departamentos de servicios especiales que las empresas urbanas y del turismo nacional, que se tenía en el transporte de pasajeros por carretera.

Con excepción de las Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996 mencionadas antes, y el decreto 174 de 2001 con sus resoluciones modificatorias, que se trata enseguida, ninguna de las normas relacionadas en esta sección está vigente, son parte de la historia del transporte de escolares, asalariados y turistas que no podemos olvidar, pues en algún momento deberemos volver a ellas, para construir el futuro de la modalidad.

Finalmente el 5 de febrero de 2001, el gobierno del Presidente Andrés Pastrana Arango, expidió el actual y vigente Decreto 174 “Por el cual se reglamenta el Servicio público de transporte terrestre automotor especial”, que derogó el decreto 1556 de 1998.

El decreto 174 de 2001 catalogado como el estatuto del transporte terrestre automotor especial, está vigente como norma superior para la modalidad, aunque sobre ella se han tomado varias medidas transitorias con las resoluciones 9888 de 2002; 4000 de 2005; 2658, 2694 y 3176 de 2008; 0804, 3054, 3097 y 4693 de 2009; y Decreto 4817 de 2010, que se mantienen vigentes.

---

<sup>5</sup> *Ibíd.*, p.3.

**2.1.3 Historia del transporte a nivel regional.** En el municipio de Teorama la necesidad de transporte escolar ha existido desde la creación del Colegio Emiliano Santiago Quintero. En el año 2004 en la posesión del alcalde Edgar Andrés Pallares Díaz, quien presentó una solución a este problema de transporte escolar y fue contratar vehículos de carga para transportar a los estudiantes que vivían lejos de la institución, para que ellos pudieran ir al colegio y volver a casa con sus familias, esta solución hizo que muchos alumnos retomaran sus estudios secundarios.

Sin embargo esta solución genera inseguridad para los que utilizan el servicio de transporte escolar y a su vez intranquilidad a los padres de familia de estos estudiantes.

Día a día el número de estudiantes de la zona rural incrementarán, aumentando así la necesidad de brindar un servicio de transporte escolar apropiado, para que estos menores culminen sus estudios, haciendo que estos alumnos mejoren su calidad de vida. Cabe recalcar que esta problemática de inseguridad en el transporte escolar lleva 11 años y aún no se les ha dado solución<sup>6</sup>.

## **2.2 MARCO CONTEXTUAL**

Teorama es un municipio colombiano ubicado en el departamento de Norte de Santander. Su población asciende a 28.974 habitantes y se localiza en las coordenadas a 73° 17' 24" O y a 8° 26' 18" N. Dista 274 km de Cúcuta, la capital del departamento y una de las ciudades más importantes del país. Fecha de fundación: 15 de mayo de 1817

**2.2.1 Reseña histórica.** La primera ocupación blanca del hoy territorio Teoramense se dio por el año 1745, pero la hostilidad de los nativos hizo que sólo hasta 1779 se registraran los primeros cultivos en la zona. Los primeros propietarios de los terrenos fueron notables personas de la ciudad de Ocaña, por medio de la concesión de encomiendas. En el año 1800 se avaluaron los terrenos y se otorgaron a Antonio José del Portillo quien murió poco tiempo después. Su hermano Manuel María recogió la testamentaria para hacer valer sus títulos, razón por la cual se les considera como fundadores ya que fueron los primeros propietarios de los terrenos que se colonizaron con el ánimo de cultivar cacao y caña de azúcar. En el año 1812 se elevó a la categoría de Parroquia y en 1817 se nombra como primer alcalde a Don Manuel María Portillo, dándose por creado el municipio de Teorama. El nombre de Teorama se debe al cacique TIURAMA, nombre que el presbítero Alejandrino Pérez ajustó etimológicamente al prefijo griego THEOS “DIOS” y RAMA “CAMPO” para dar origen al nombre TEORAMA: “PAISAJE DE DIOS”<sup>7</sup>.

---

<sup>6</sup> *Ibíd.*, p.5.

<sup>7</sup> ASOMUNICIPIOS (s/f). Reseña histórica. [En línea]. Recuperado el 10 de junio de 2015. [Citado 03 de junio del 2015]. Ubicado en la URL: <http://asomunicipios.co/teorama/>

**2.2.2 Descripción Física.** En el aspecto hidrográfico, su territorio forma parte de la gran cuenca del río Catatumbo; a las cuencas mayores de los ríos Catatumbo y de Oro y a las cuencas de las quebradas Las Pitas y los ríos Eusebio, Tomás y Catatumbo. Hay establecidas entre otras las micro cuencas de Quebrada Cuatro Esquinas, Quebrada el Farache, Quebrada Aposentos, Agua Blanca, Bateas, Bellavista, Burbure, Caldo de Huevo, Conucos y el Caimán.

**2.2.3 Límites del municipio.** El municipio de Teorama forma parte de la subregión occidental departamento Norte de Santander. Limita al norte con la República de Venezuela y el municipio de Convención; al sur con Ocaña; al oriente con El Tarra, Tibú y San Calixto y al occidente con Convención.

Extensión total: El municipio tiene una extensión de 852 km<sup>2</sup>, (85200 Ha) Km<sup>2</sup>

Extensión área urbana: 7.5 Km<sup>2</sup>

Extensión área rural: 8512 Km<sup>2</sup>

Altitud de la cabecera municipal (metros sobre el nivel del mar): La altitud media es de 1.158 metros sobre el nivel del mar.

Temperatura media: Su temperatura está condicionada por su relieve, y su promedio es de 22°C C.

**2.2.4 Distancia de referencia.** La cabecera municipal se encuentra ubicada a 73° 39' 24" al oeste del meridiano de Greenwich (longitud) y a 8° 26' 18" al norte del paralelo ecuatorial (latitud); a 274 Km. de la capital del departamento

**2.2.5 Sitios turísticos.** Iglesia de la Parroquia San Isidro Labrador, Piedra de la India, Cerro de Cristo Rey, la Santa Cruz, Quebrada de la sangre, Pozo de la Paila y el Salto Centro Recreacional Teorama.

**2.2.6 Educación.** El municipio cuenta con las siguientes instituciones y centros educativos: Instituciones Educativas

Colegio Integrado Emiliano Santiago Quintero, ubicado en el casco urbano del municipio<sup>8</sup>.

Colegio Instituto Agrícola Región del Catatumbo, ubicado en el Corregimiento de San Pablo

Centros Educativos

Centro Educativo Rural Aires del Catatumbo, sede principal Vereda Aires del Catatumbo.

---

<sup>8</sup> *Ibíd.*, p.6.

Centro Educativo Rural El Farache, sede principal vereda el Farache.

Centro Educativo Rural El Aserrío, sede principal corregimiento el Aserrío.

Centro Educativo San Juancito, sede principal corregimiento de San Juancito

**2.2.7 Actividad económica.** Es un municipio netamente agrícola donde el principal producto que se cultiva es la piña, este producto es comercializado en las ciudades de la costa colombiana. Los derivados se distribuyen en la región donde se permite dar a conocer un poco más de este municipio<sup>9</sup>.

## 2.3 MARCO CONCEPTUAL

Servicio de transporte escolar, diagnostico, estrategia, planear.

**2.3.1 Servicio de transporte escolar.** El transporte escolar es la actividad que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, a un grupo específico de personas ya sean estudiantes, asalariados o particulares, que requieren de un servicio expreso y que para todo evento se hará con base en un contrato escrito celebrado entre la empresa de transporte y ese grupo específico de usuarios. Se entiende por actividad transportadora especial escolar, como un conjunto organizado de operaciones tendientes a ejecutar el traslado de personas estudiantes, de un lugar a otro, utilizando vehículos apropiados, de conformidad con las autorizaciones expedidas por las autoridades competentes, basadas en los reglamentos del Gobierno Nacional<sup>10</sup>.

**2.3.2 Diagnóstico.** El diagnóstico es un estudio previo a toda planificación o proyecto y que consiste en la recopilación de información, su ordenamiento, su interpretación y la obtención de conclusiones e hipótesis. Consiste en analizar un sistema y comprender su funcionamiento, de tal manera de poder proponer cambios en el mismo y cuyos resultados sean previsibles.

Nos permite conocer mejor la realidad, la existencia de debilidades y fortalezas, entender las relaciones entre los distintos actores sociales que se desenvuelven en un determinado medio y prever posibles reacciones dentro del sistema frente a acciones de intervención o bien cambios suscitados en algún aspecto de la estructura de la población bajo estudio.<sup>11</sup>

---

<sup>9</sup> *Ibíd.*, p.8.

<sup>10</sup> **COOTRANINEZ.** (s/f). Servicio de Transporte escolar. [En línea]. Recuperado el 10 de junio de 2015. Ubicado en la URL: [http://aplicaciones.ceipa.edu.co/biblioteca/biblio\\_digital/.../cootraninez.pdf](http://aplicaciones.ceipa.edu.co/biblioteca/biblio_digital/.../cootraninez.pdf)

<sup>11</sup> **CONCEPTO.DE DIANOSTICO.** Teoría metodológica. [En línea]. Recuperado el 22 de julio de 2015. Ubicado en la URL: [www.cauqueva.org.ar/archivos/guía-de-diagnóstico.pdf](http://www.cauqueva.org.ar/archivos/guía-de-diagnóstico.pdf)

**2.3.3 Estrategia.** Según Mitzbergi Quinn y Voyer (1997), en el campo de la administración, una estrategia es un patrono plan que integra las principales metas y políticas de una organización, y a la vez, establece la secuencia coherente de las acciones a realizar. Una estrategia bien formulada ayuda a poner orden y asignar, con base tanto en sus atributos como en sus deficiencias internas, los recursos de una organización, con el fin de lograr una viable y original, así como anticipar los posibles cambios en el entorno y las posibles acciones imprevistas de los oponentes inteligentes<sup>11</sup>

**2.3.4 Planear.** La planeación consiste en fijar el curso concreto de acción que ha de seguirse, estableciendo los principios que habrán de orientarlo, la secuencia de operaciones para realizarlo, y la determinación de tiempos y números necesarios para su realización. Determinación del conjunto de objetivos por obtenerse en el futuro y el de los pasos necesarios para alcanzarlos a través de técnicas y procedimientos definidos.

Planeación es la selección y relación de hechos, así como la formulación y uso de suposiciones respecto al futuro en la visualización y formulación de las actividades propuestas que se cree sean necesarias para alcanzar los resultados esperados.<sup>12</sup>

## 2.4 MARCO TEÓRICO

Definiciones relacionadas con el transporte según varios autores

Se denomina transporte a un sistema formado por múltiples elementos, siendo tres los fundamentales, la infraestructura, el vehículo y la empresa de servicio que viene a constituir la actividad previamente dicha. Estos elementos están interrelacionados entre sí, pues ninguno es útil sin que los otros existiesen. (CENDRERO, el transporte: aspectos y su tipología).

Se define el transporte de mercancías como toda actividad encaminada a trasladar productos desde un punto de origen hasta un punto de destino. (Anaya, El transporte de mercancías).

El transporte se refiere al movimiento de un producto de un lugar a otro en su recorrido desde el principio de la cadena de suministro hasta el cliente. (CHOPRA, Administración de la cadena de suministro)<sup>13</sup>

La economía de transporte surge con la necesidad de trasladar, eficaz y eficientemente en una sociedad, bienes e individuos de sitios origen a destinos finales. Así, es como el transporte se convierte en el principal insumo de consumo intermedio para realizar distintas actividades (laborales, educacionales y de ocio). También, es el gestor que ayuda a integrar

---

<sup>11</sup> [http://catarina.udlap.mx/u\\_dl\\_a/tales/documentos/lad/acevedo\\_l\\_r/capitulo2.pdf](http://catarina.udlap.mx/u_dl_a/tales/documentos/lad/acevedo_l_r/capitulo2.pdf)

<sup>12</sup> <http://cursos.aiu.edu/Fundamentos%20de%20Administraci%C3%B3n/PDF/tema%202.pdf>

<sup>13</sup> EL PORTAL LOGÍSTICO AL ALCANCE DE TODOS. (OCTUBRE 26 DE 2011). Recuperado el 09 de junio de 2015. <https://logistweb.wordpress.com/tag/definicion-transporte/>



los mercados de cáptales, bienes y servicios, -financieros y laborales-en una economía; contribuyendo a mejorar el nivel de bienestar social.

Sin embargo, las necesidades de utilizar transporte aumenta por ventajas y restricciones geográficas, cambios demográficos, crecimiento de ciudades y características socio económicas y culturales de los individuos; generando problemas en movilidad (congestión), accidentalidad, contaminación, cambios de uso en el suelo, degradación de recursos naturales (ante la necesidad de construir obras de infraestructura para su funcionamiento) y fragmentación de dinámicas económicas. Pese a lo anterior, el transporte es uno de los principales contribuyentes al desarrollo y crecimiento económico, es el encargado de integrar zonas marginales geográficas con los principales centros de actividad económica y generar valor en los precios del suelo.

Por consiguiente, desde la perspectiva económica, las causa y soluciones en materia de transporte deben ser eficientes teniendo en cuenta el óptimo bienestar social, implicaciones macroeconómicas y microeconómicas del sector de la economía, externalidades generadas por la actividad, oferta y elección entre distintas alternativas de movilización, valor subjetivo del tiempo, costos de regulación y fijación de precios asociados al servicio.

De esta forma, el propósito de la economía de transporte es realizar estudios del sector, con un enfoque económico positivo, para comprender la dinámica que gira en torno al transporte y de esta manera trascender hacia la perspectiva normativa, con el fin de entender y abordar el problema de dicho sector, y así ayudar a tomar decisiones acertadas; buscando generar políticas en esta importante actividad para la economía. Las diferentes teorías y metodologías para estudiar el sector desde lo económico; su aporte consiste en presentar la teoría y ejemplos aplicados de los distintos modelos propuestos en él.<sup>14</sup>

## **2.5 MARCO LEGAL.**

REPÚBLICA DE COLOMBIA, MINISTERIO DE TRANSPORTE, DECRETO 0348 DE 2015

"Por el cual se reglamenta el servicio público de transporte terrestre automotor especial y se adoptan otras disposiciones"

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA

En ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, en especial las conferidas por el numeral 11 del artículo 189 de la Constitución Política de Colombia y el artículo 3, numerales 2 y 6 de la Ley 105 de 1993 y los artículos 11, 17 Y 19 de la Ley 336 de 1996.

CONSIDERANDO

Que artículo 3 de la Ley 105 de 1993, estipula que el transporte público es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos

---

<sup>14</sup> UNIVERSIDAD DE LOS ANDES. Fundamentos De Economía Del Transporte: Teoría, Metodología Y Análisis De Política. Recuperado el 09 de junio de 2015. <https://economia.uniandes.edu.co>

apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de usuarios sujetos a una contraprestación económica.

Que el numeral 2 del artículo 3 ibídem señala que la operación del transporte público en Colombia es un servicio público bajo la regulación del Estado, el cual ejercerá el control y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad y que existirá un servicio básico de Transporte accesible a todos los usuarios; que se, permitirán de acuerdo con la regulación o normatividad, el transporte de lujo, turístico y especial, que no compitan deslealmente con el sistema básico.

Que el artículo 5 de la Ley 336 de 1996, establece que el carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado que la ley le otorga a la operación de las empresas de transporte público, implicará la prelación del interés general sobre el particular, especialmente, en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el reglamento para cada modo. Que el artículo 23 de la misma norma, dispone que las empresas habilitadas para la prestación del servicio público de transporte sólo podrán hacerlo con equipos matriculados o registrados para dicho servicio, previamente homologados ante el Ministerio de Transporte, sus entidades adscritas, vinculadas o con relación de coordinación y que cumplan con las especificaciones y requisitos técnicos de acuerdo con la infraestructura de cada modo de transporte.

Que el artículo 31 de la ley en comento, ordena que los equipos destinados al servicio público de transporte, deberán cumplir con las condiciones de peso, dimensiones, capacidad, comodidad, de control gráfico o electrónico de velocidad máxima, de control a contaminación del medio ambiente, y otras técnicas, acuerdo con lo que se señale en el reglamento de homologación correspondiente.

Que el Ministerio de Transporte a través del contrato de consultoría 179 2011, estableció que es indispensable ajustar modelo empresarial y actualizar el marco regulatorio de modalidad de servicio.

De acuerdo con lo anterior, es necesario adoptar medidas para aprovechamiento de los equipos, garantizando la sostenibilidad de la industria, la continuidad y regularidad del servicio, en condiciones calidad, seguridad y la eficiente prestación del Servicio Público Transporte Terrestre Automotor Especial.

Que en mérito lo expuesto,

## TÍTULO I

### PARTE GENERAL

#### CAPÍTULO I

Objeto, principios y ámbito de aplicación

Artículo 1. Objeto y principios. Presente decreto tiene como objeto lamentar la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial y establecer los requisitos

deben cumplir las en obtener y mantener la habilitación en ésta modalidad, las cuales deberán operar forma eficiente, oportuna y económica, cumpliendo con los principios rectores del transporte como libre competencia y el de la iniciativa privada, a las cuales se les aplicarán establecidas por la ley y los Convenios Internacionales.

Artículo 2. Ámbito aplicación. Las contenidas en se aplicarán integralmente a la modalidad del Transporte Público Automotor 1, en todo el territorio nacional, de acuerdo con los lineamientos establecidos en 105 1993, de 1 y 300 de 1996, modificada por las Leyes 1101 de 12 y las demás las modifiquen, adicionen o sustituyan.

Artículo 3. Transporte público, transporte privado y actividad transportadora. Para del presente decreto se entenderá por transporte público lo dispuesto en el artículo 3 Ley 105 de 1993, por transporte privado y por actividad transportadora lo señalado en los artículos 5 y 6 la Ley 336 de 1.

Artículo 4. Servicio público transporte terrestre automotor especial. Que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en modalidad, a un grupo que tengan una característica común y homogénea en su origen y destino, como estudiantes, empleados, personas con discapacidad y/o movilidad reducida, no crónicos y particulares que requieren un servicio expreso, que hagan un determinable y de acuerdo con condiciones y características que se en decreto.

Parágrafo. Para todo evento, la contratación del servicio público de transporte terrestre automotor especial se hará mediante documento suscrito por la empresa de transporte habilitada y por la persona natural o jurídica contratante que requiera el servicio, el cual deberá contener las condiciones, obligaciones y deberes pactados por las partes, de conformidad con las formalidades previstas por el Ministerio de Transporte y lo señalado en el presente decreto.

Artículo 5. Definiciones. Para la interpretación y aplicación del presente decreto, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

Edad del equipo automotor. Es el cálculo resultante de la diferencia entre el año en que se efectúe el análisis y el año modelo del vehículo.

Edad del parque automotor, Es el promedio ponderado de la edad de todo el equipo vinculado a la empresa, independientemente de la clase de vehículo.

Paz y salvo, Es el documento gratuito que expide la empresa a solicitud del propietario o locatario del vehículo, en el que consta la inexistencia de obligaciones derivadas exclusivamente del contrato de administración de flota.

Plan de rodamiento. Es la programación para la utilización plena de los vehículos vinculados a una empresa para que de manera racional y equitativa cubran la totalidad de los servicios, contemplando el mantenimiento de los mismos.

## Autoridades competentes

Artículo 6. Autoridad de transporte. Para todos los efectos a que haya lugar, el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial será regulado y autorizado por el Ministerio de Transporte.

Artículo 7. Inspección, vigilancia y control. La inspección, vigilancia y control de la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial estará a cargo de la Superintendencia de Puertos y Transporte o la entidad que la sustituya o haga sus veces.

Parágrafo 1. El control operativo a los vehículos estará a cargo de las autoridades de tránsito, a través de su personal especializado. La Superintendencia de Puertos y Transporte o la entidad que la sustituya o ejerza sus funciones, por medio de personal debidamente identificado, podrá participar en los operativos que realicen las autoridades de control.

Parágrafo 2. Cuando los municipios no cuenten con personal operativo de control propio o por convenio, la Policía Nacional a través de su personal especializado podrá, en ejercicio de la función a prevención contenida en el artículo 3 parágrafo 4 de la Ley 769 de 2002, realizar operativos de control.

## TÍTULO II

### PRESTACIÓN DEL SERVICIO

#### CAPITULO I Disposiciones generales

Artículo 8. Radio de acción. El radio de acción de las empresas de Transporte Público Terrestre Automotor Especial será de carácter Nacional.

Artículo 9. Tiempo de uso de los vehículos. El tiempo de uso de los vehículos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial será de veinte (20) años. El parque automotor que cumpla el tiempo de uso debe ser sometido a desintegración física total y podrá ser objeto de reposición por uno nuevo de la misma clase, de conformidad con el procedimiento que para tal efecto disponga el Ministerio de Transporte.

Los vehículos que presten el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial para escolares no podrán tener más de quince (15) años de uso, contados a partir de la fecha del registro inicial del vehículo, término al que tendrá que hacerse un seguimiento y evaluación durante los próximos tres (03) años, por parte del Ministerio de Transporte, previo un estudio sobre la vida útil de los vehículos automotores y especialmente los utilizados en el servicio escolar.

Artículo 10. Inmovilización de vehículos. Los vehículos automotores que cumplan su tiempo de uso en el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, no podrán movilizarse por las vías públicas o privadas abiertas al público. En caso de incumplimiento, las autoridades de control procederán de conformidad con las normas sancionatorias que rigen la materia.

Para su entrega, la autoridad de tránsito competente exigirá la suscripción de un acta en la cual el propietario o locatario se compromete a desplazarlo de manera inmediata a la entidad desintegradora, con el fin de iniciar el proceso de desintegración y cancelación del registro.

Artículo 11. Colores y distintivos. A partir de la vigencia del presente decreto los vehículos que ingresen al Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial deberán llevar los colores verde pantone 376c y blanco pantone 11-0601, distribuidos a lo largo y ancho de la carrocería.

Además en sus costados laterales, con caracteres destacados, la razón social o sigla comercial de la empresa a la cual están vinculados y el número interno asignado por la empresa. El Ministerio de Transporte expedirá la reglamentación para tal efecto.

## CAPITULO 11

### Contratación del Servicio de Transporte Especial

Artículo 12. Contratación. El Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial sólo podrá contratarse con empresas de transporte legalmente constituidas y debidamente habilitadas para esta modalidad; en ningún caso se podrá prestar sin sujeción a un documento suscrito por la empresa de transporte habilitada y por la persona natural o jurídica contratante, que contenga las condiciones, obligaciones y deberes pactados por los contratantes, de conformidad con las formalidades previstas por el Ministerio de Transporte y lo señalado en el presente decreto.

Parágrafo 1. Cada empresa habilitada para la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, podrá hacer uso de medios tecnológicos y de firmas digitales que comprueben la celebración del contrato de forma directa con la empresa habilitada y que permitan el almacenamiento de información y la expedición del extracto de contrato, así como también la prestación del servicio. En todo caso, su uso estará bajo la responsabilidad de la empresa habilitada por el Ministerio de Transporte.

Parágrafo 2. Ninguna empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial podrá vincular o prestar el servicio con vehículos que hayan cumplido su tiempo de uso.

Parágrafo 3. Ninguna persona natural o jurídica podrá contratar el servicio de transporte con empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial que ofrezcan vehículos que hayan cumplido su tiempo de uso, ni contratar directamente vehículos sin acudir a la empresa debidamente habilitada.

Artículo 13. Contratos de Transporte. Para la celebración de los contratos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial con cada uno de los grupos de usuarios señalados en el presente decreto, se deben tener en cuenta las siguientes definiciones y condiciones:

Contrato para transporte de estudiantes. Es el que se suscribe entre la Entidad Territorial o la Secretaría de Educación de Entidades Territoriales certificadas o el Centro Educativo o la Asociación de Padres de familia o un grupo de padres de familia con una empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial debidamente habilitada para esta modalidad, cuyo objeto sea la prestación del servicio de transporte de sus estudiantes entre el lugar de residencia y el establecimiento educativo, incluyendo las salidas extracurriculares.

Contrato para transporte de empleados. Es el que celebra una empresa para sus trabajadores o entidad con una empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial debidamente habilitada para esta modalidad, cuyo objeto sea la prestación del servicio de transporte de sus empleados desde su residencia hasta su lugar de trabajo.

Contrato para transporte de turistas. Es el suscrito entre el prestador de servicios turísticos con una empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial debidamente habilitada para esta modalidad, cuyo objeto sea el traslado de turistas.

Contrato para un grupo específico de usuarios (transporte de particulares). Es el que celebra el representante de un grupo específico de usuarios, con una empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial debidamente habilitada para esta modalidad, cuyo objeto sea la realización de un servicio de transporte expreso para trasladar a todas las personas que hacen parte del grupo desde un mismo municipio origen, hasta un mismo municipio destino para todos. Quien suscribe el contrato de transporte paga la totalidad del valor del servicio.

Contrato para Transporte usuarios del servicio de salud. Es el suscrito entre una empresa Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial legalmente constituida y las entidades de salud, el traslado los usuarios de los servicios de salud, por su condición, no necesario hacerlo en una ambulancia traslado básico o medicalizado.

Parágrafo. Bajo ninguna circunstancia se podrá contratar directamente el servicio entre el propietario, tenedor y conductor un vehículo con los grupos usuarios en el presente artículo o con personas individualmente. Tampoco entre las empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor habilitadas con juntas comunal, administradores o consejos de administración conjuntos les o con personas individualmente.

Artículo 14. Extracto contrato. Du toda la prestación del servicio, el conductor vehículo portar el extracto del contrato, el deberá de con lo dispuesto por el Ministerio de Transporte en la reglamentación que para el efecto expida, a través un sistema información permita y garantice control en línea y en tiempo

Artículo 15 Convenios colaboración empresarial. Con el objeto posibilitar una eficiente racionalización en el uso del equipo automotor y la prestación las de modalidad podrán realizar convenios colaboración empresarial, según la reglamentación establecida por el

Ministerio de Transporte y previo concepto quien solicita y contrata el servicio. Para este caso la responsabilidad será exclusivamente de la empresa transporte contratante.

La copia de dicho convenio se entregará al Ministerio de Transporte y a la Superintendencia Puertos y Transporte.

Artículo 16. Contratos con empresas transporte de pasajeros por carretera. Las Empresas Transporte Público Automotor Especial, debidamente habilitadas, podrán suplir las necesidades de parque automotor de empresas Servicio Público Transporte Terrestre Automotor de por en períodos de alta demanda, previo contrato con la empresa de transporte por carretera, bajo la exclusiva responsabilidad de esta última.

La copia de dicho contrato se entregará al Ministerio de y a Superintendencia de Puertos y Transporte

En caso que las de Público Transporte Automotor de Pasajeros por Carretera a su vez habilitada la modalidad transporte podrán suplir la necesidad de parque automotor, en periodos de defina el Ministerio de Transporte, con los vehículos que hagan parte su capacidad transportadora del servicio especial, reportando previamente a los correspondientes terminales y a la Superintendencia Puertos y Transporte, la intención utilizar dichos vehículos. En todo caso deben iniciar y culminar los servicios desde la Terminal de Transporte cumpliendo con las exigencias operativas para el vehículo de pasajeros por carretera

La superintendencia de Puerto y Transporte y las Terminales de Transporte, tendrán la obligación de controlar en las fechas de alta demanda, el cumplimiento de lo señalado en el presente artículo, de acuerdo con la normatividad establecida por el Ministerio de Transporte.

### TÍTULO III HABILITACIÓN CAPÍTULO I

#### Parte General

Artículo 17. Habilitación. Las empresas legalmente constituidas, interesadas en prestar el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial deberán solicitar y obtener habilitación para operar este tipo de servicio. Si la empresa, pretende prestar el servicio de transporte en una modalidad diferente, debe acreditar ante la autoridad competente los requisitos de habilitación exigidos.

La habilitación por sí sola no implica la autorización para la prestación del Servicio Público de Transporte en esta modalidad. Además se requiere el cumplimiento de las obligaciones contenidas en el presente Decreto, especialmente las relacionadas con la capacidad

transportadora, la propiedad del parque automotor y las tarjetas de operación de los vehículos.

La habilitación es intransferible a cualquier título. En consecuencia, los beneficiarios de la misma no podrán celebrar o ejecutar actos que impliquen que la actividad transportadora se desarrolle por persona diferente a la empresa que inicialmente fue habilitada.

Artículo 18. Empresa nueva: Entiéndase por empresa nueva, la persona jurídica que legalmente constituida eleve ante el Ministerio de Transporte petición de habilitación en esta modalidad, a partir de la entrada en vigencia de este decreto.

La solicitud de habilitación para el funcionamiento de una empresa nueva, en la modalidad de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial debe reunir los requisitos, condiciones y obligaciones contempladas en este decreto.

La empresa solicitante solo podrá prestar el Servicio Público de Transporte Automotor Especial hasta tanto el Ministerio de Transporte le otorgue la habilitación en esta modalidad. En caso que las autoridades de inspección, vigilancia y control constaten que la empresa solicitante ha prestado el servicio de transporte público sin autorización, previa observancia del debido proceso, se le negará de plano y no podrá presentar una nueva solicitud de habilitación antes de doce (12) meses contados a partir del día en que se negó la habilitación por esta causa.

## CAPITULO 11

### Condiciones y requisitos

Artículo 19. Requisitos. Para obtener la habilitación para la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, las empresas deberán demostrar y mantener los siguientes requisitos, que aseguren el cumplimiento del objetivo definido en el artículo primero del presente decreto:

Solicitud dirigida al Ministerio de Transporte, suscrita por el representante legal.  
Certificado de existencia y representación legal, expedido con una antelación máxima de treinta (30) días hábiles, en el que se determine que dentro de su objeto social desarrolla la industria del transporte.

Indicación del domicilio principal y relación de sus oficinas, señalando su dirección y adjuntando el certificado del registro mercantil de los establecimientos de comercio donde desarrollará la actividad.

Organigrama de la estructura organizacional de la empresa, la cual deberá contar con una planta de personal en nómina que tenga como mínimo:

Estructura administrativa, financiera y contable, integrada por personal idóneo para cumplir como mínimo las siguientes funciones:



Adoptar y controlar el programa de reposición del parque automotor, con que contará la empresa, que contenga la proyección financiera, administrativa y operativa.

Implementar un proceso de selección de conductores y personal administrativo.

Mantener la vinculación en nómina de la totalidad de los conductores necesarios

Para la prestación del servicio, mediante contratos de trabajo y efectuar y controlar el pago de las cotizaciones al sistema de seguridad social y parafiscales, de acuerdo con las normas legales vigentes.

Registrar ante la Superintendencia de Puertos y Transporte los conductores activos y reportar los cambios en tiempo real.

Diseñar y cumplir con los programas de salud ocupacional y de capacitación.

Estructura Operacional, integrada por personal idóneo para desarrollar la planeación, operación y control de los servicios de transporte. Entre otras funciones tendrá a cargo:

Administrar, mantener en perfecto estado y controlar la operación de los vehículos propios o de terceros y de los que presten el servicio en virtud de convenios de colaboración empresarial suscritos con empresas debidamente habilitadas por el Ministerio de Transporte.

Garantizar la comunicación bidireccional de cada vehículo con la empresa.

Planificar el servicio de transporte.

Administrar y mantener un programa que fije y analice indicadores de calidad y las estadísticas de la operación de la empresa. Es responsabilidad de la empresa disponer de la siguiente estadística de operación: 1.-De la prestación de los servicios, 2.-Vehículos utilizados por servicio. 3.-Conductor por servicio prestado. 4. Kilómetros recorridos. 5.-Tiempo del recorrido. 6.-Porcentaje del parque automotor de terceros y de propiedad de la misma.

Garantizar el mantenimiento preventivo y correctivo de cada uno de los vehículos vinculados y con los que preste el servicio, y que porten los documentos exigidos para la movilización de los vehículos.

Estructura de seguridad vial, integrada por personal idóneo para desarrollar como mínimo las siguientes funciones:

Gestionar el cumplimiento de las obligaciones y estrategias contenidas en el Plan Nacional de Seguridad Vial, de conformidad con las instrucciones que imparta el Gobierno Nacional.

Planear, desarrollar y ejecutar medidas conducentes a reducir los índices de accidentalidad.

Vigilar y garantizar el cumplimiento de la realización de la revisión técnico-mecánica.

Mantener un programa de control y análisis de las estadísticas e indicadores del número y causas de los accidentes de tránsito, que deberá reportar a la Agencia Nacional de Seguridad Vial, de conformidad con los protocolos que para tal fin se establezcan.

Exigir el porte de la calcomanía "Cómo Conduzco" según lo ordenado por la Superintendencia de Puertos y Transporte, cumpliendo con los requisitos técnicos señalados por ésta, en perfecto estado y siempre visible. Igualmente establecer los mecanismos internos de control para el funcionamiento de la línea de atención.

d. Estructura de Tecnología e Informática. Integrada por personal idóneo para desarrollar como mínimo las siguientes funciones:

Estructurar el procedimiento para la atención a los usuarios, incluyendo las ayudas tecnológicas y el personal que se destinará para tal fin.

Monitorear y medir la accidentalidad.

Monitorear la prestación del servicio de transporte especial a través de sistema de Posicionamiento Global GPS. La empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial garantizará, a través del proveedor del sistema de monitoreo, el acceso tecnológico para supervisar la prestación del servicio, a la Superintendencia de Puertos y Transporte y a la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, de acuerdo con los protocolos que para tal efecto se establezcan.

Monitorear la plataforma tecnológica y el centro de control con los que debe interactuar el vehículo y la empresa para la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial.

Implementar cámaras de video dentro de los vehículos destinados al servicio escolar, con acceso a los padres de familia y a la persona que el colegio designe.

Facilitar la suscripción de los contratos a través de medios tecnológicos.

La empresa deberá demostrar que dispone de una adecuada infraestructura física, definiendo las áreas destinadas al desarrollo de las funciones financiera, administrativa, operativa, de seguridad vial y de tecnología, según la estructura empresarial establecida en el numeral anterior.

La empresa deberá demostrar que tiene debidamente documentos los procesos de selección, contratación y capacitación de los conductores de los equipos propios, de socios y de terceros, de formalización laboral y para la elaboración de los contratos de vinculación por administración de flota de los vehículos, los cuales deberán contener expresamente contraprestación económica por el tiempo del uso.

Descripción y diseño de los distintivos de la empresa.

Programa de reposición del parque automotor, soportado en una proyección financiera, administrativa y operativa.

Programa de revisión y mantenimiento preventivo que desarrollará la empresa para los equipos con los cuales prestará el servicio, indicando si se efectúa en centros especializados propios o por contrato, adjuntando el formato de la Ficha de la Revisión y Mantenimiento de los vehículos, de acuerdo con la reglamentación del Ministerio de Transporte.

Presentación del sistema de comunicación bidireccional entre la empresa y todos los conductores de los vehículos y las soluciones tecnológicas destinadas a la gestión y control de la flota, así como todos aquellos componentes que permitan la eficiente y oportuna comunicación entre las partes, la cual deberá incluir la demostración del uso de herramientas tecnológicas y de un centro de control.

11. Relación y descripción de los indicadores y estadísticas de la operación que implementará la empresa, entre otros: 1. De la calidad de prestación de los servicios. 2. Vehículos utilizados por servicio. 3. Conductor por servicio prestado. 4. Kilómetros recorridos. 5. Tiempo de recorrido. 6. Porcentaje del parque automotor propio y de terceros y 7. De seguridad vial.

12. Presentación de estados financieros básicos certificados de los dos (2) últimos años, con sus respectivas notas. Las empresas nuevas solo requerirán el balance general inicial.

13. Demostración que cuentan con un patrimonio líquido mínimo de quinientos (500) SMMLV.

El patrimonio de las empresas que tengan actividad comercial a la fecha de la solicitud de la habilitación, se verificará con los estados financieros de la última vigencia fiscal.

En los estados financieros básicos se debe evidenciar los aprovisionamientos financieros, destinados a los fondos de responsabilidad creados con el objeto de cubrir los gastos e indemnizaciones ocasionados por accidentes de tránsito.

14. Declaración de renta de la empresa solicitante de la habilitación, correspondiente a los dos (2) años gravables anteriores a la presentación de la solicitud, si por ley se encuentra obligada a presentarla.

15. Presentar Certificado de Gestión de Calidad NTC-ISO-9001, NTC OHSAS, expedido por un organismo de certificación debidamente acreditado de conformidad con las disposiciones nacionales vigentes, haciendo énfasis en el cumplimiento de los requisitos establecidos en el presente Decreto.

Cuando la empresa solicite habilitación en la modalidad por primera vez, el solicitante de la habilitación podrá presentar un contrato y cronograma de implementación del Sistema de Gestión de Calidad, cronograma que no podrá exceder de los treinta y seis (36) meses contados a partir de la fecha de la habilitación, plazo durante el cual la empresa deberá obtener y presentar el Certificado de Gestión.

16. Programa de control de infracciones a conductores sobre las normas de tránsito y transporte.

17. Comprobante de pago de los derechos correspondientes, debidamente registrados por la entidad recaudadora, los cuales no serán reembolsables por ninguna causa.

Parágrafo 1. Las empresas que cuenten con revisor fiscal, podrán suplir los requisitos establecidos en los numerales 13, 14 Y 15 con una certificación suscrita por el representante legal, el contador y el revisor fiscal de la empresa, en el que conste la existencia de las declaraciones de renta y los estados financieros, con sus notas y anexos, ajustados a las normas contables y tributarias en los últimos dos (2) años y el cumplimiento del patrimonio líquido requerido. Con esta certificación deberá adjuntar copia de los dictámenes e informes y de las notas a los estados financieros, presentados a la respectiva asamblea de accionistas o de socios, durante los mismos años.

Parágrafo 2. A las empresas que no mantengan las condiciones que dieron origen al otorgamiento de la habilitación, se les aplicará el procedimiento y las sanciones establecidas en las normas que rigen la materia.

Parágrafo 3. Las empresas de servicio de transporte especial que pretendan prestar el servicio en el Departamento Archipiélago de San Andrés y Providencia y Santa Catalina, para obtener la habilitación del Ministerio de Transporte, deberán tener domicilio principal en el mismo Departamento y contar con un concepto previo favorable del Gobernador.

Artículo 20. Ajuste del Patrimonio. Durante los primeros cinco (5) meses de cada año, las empresas habilitadas deberán ajustar el patrimonio líquido de acuerdo con la capacidad transportadora utilizada por cada clase de vehículo con la que finalice el año inmediatamente anterior.

La demostración del ajuste del patrimonio líquido será el resultado del cálculo que se haga en función de la clase del vehículo y el número de unidades fijado en la capacidad transportadora para cada clase. En todo caso no será inferior a quinientos (500) s.m.m.l.v., según la siguiente,

| Clase de vehículo:            | de S.M.M.L.V  |
|-------------------------------|---------------|
| Automóvil, campero, camioneta | 7 s.m.m.l.v.  |
| Microbús:                     | 9 s.m.m.l.v.  |
| Bus, Buseta:                  | 15 s.m.m.l.v. |

Parágrafo. Lo anterior sin perjuicio de las medidas especiales contempladas en el presente decreto para las Cooperativas habilitadas o que se habiliten para la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial.

### CAPITULO III

Trámite y vigencia de la habilitación

Artículo 21. Plazo para decidir. El Ministerio de Transporte dispondrá de un término no superior a noventa (90) días hábiles para decidir la solicitud de habilitación.

La habilitación se concederá o negará mediante resolución motivada en la que se especificará el nombre, razón social o denominación, domicilio principal, patrimonio líquido, radio de acción, clase de vehículo, modalidad del servicio y correo electrónico.

Parágrafo. Dentro del mes siguiente a la fecha en la que quede en firme la resolución de habilitación, el Ministerio de Transporte enviará copia del acto administrativo a la Cámara de Comercio de la jurisdicción del municipio donde tiene domicilio principal la empresa de transporte, para que incluya la constancia de habilitación expedida por parte del Ministerio de Transporte en el certificado de existencia y representación legal, para prestar el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial.

Artículo 22. Vigencia de la habilitación. Sin perjuicio del régimen sancionatorio contenido en la Ley 336 de 1996 o la que la modifique, adicione o sustituya, la habilitación de las empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial será indefinida, mientras subsistan las condiciones exigidas y acreditadas al momento de su otorgamiento.

El Ministerio de Transporte podrá verificar en cualquier momento que se mantengan las condiciones que dieron lugar a la habilitación y en caso que no se cumplan, adelantar el procedimiento sancionatorio determinado en la normatividad vigente.

Parágrafo. Corresponderá a la Superintendencia de Puertos y Transporte autorizar previamente la solemnización y registro de las reformas estatutarias de transformación, fusión y escisión de las empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor

Especial, las cuales comunicarán de este hecho al Ministerio de Transporte, adjuntando la citada autorización y los nuevos certificados de existencia y representación legal, con el objeto de efectuar las modificaciones correspondientes.

Artículo 23. Habilitaciones en múltiples modalidades. Las empresas que pretendan habilitarse o que estén habilitadas en más de una modalidad, deben ajustar su patrimonio, funcionamiento, operación y estructura organizacional de conformidad con las disposiciones de cada modalidad.

Artículo 24. Suministro de información. Las empresas deberán tener permanentemente a disposición de las autoridades de transporte y tránsito, la Superintendencia de Puertos y Transporte y demás autoridades de control, las estadísticas, libros y demás documentos que permitan verificar la información suministrada.

#### TÍTULO IV

#### SEGUROS

Artículo 25. Obligatoriedad. De conformidad con los artículos 994 y 1003 del Código de Comercio, las empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial deben tomar por cuenta propia para todos los vehículos que integran su capacidad transportadora, con una compañía de seguros autorizada para operar en Colombia, las pólizas de seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual que las ampare contra los riesgos inherentes a la actividad transportadora, así:

1. Póliza de responsabilidad civil contractual que deberá cubrir al menos, los siguientes riesgos:

- a. Muerte;
- b. Incapacidad permanente;
- c. Incapacidad temporal;
- d. Gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios.

El monto asegurable por cada riesgo no podrá ser inferior a cien (100) SMMLV por persona, cuantías que deberán incluir el amparo de perjuicios inmateriales.

2. Póliza de responsabilidad civil extracontractual que deberá cubrir al menos los siguientes riesgos:

- a. Muerte o lesiones a una persona;
- b. Daños a bienes de terceros;
- c. Muerte o lesiones a dos o más personas. El monto asegurable por cada riesgo no podrá ser inferior a cien (100) SMMLV por persona, cuantías que deberán incluir el amparo de perjuicios inmateriales.

Artículo 26. Pago de la prima. Cuando el servicio se preste en vehículos que no sean de propiedad de la empresa, en el contrato de administración de flota deben quedar claramente definidas las condiciones y el procedimiento mediante el cual será descontado o recaudado el valor de la prima correspondiente, sin que éste pueda ser superior al que la empresa cancele a la respectiva compañía de seguros.

Artículo 27. Vigencia de las pólizas de seguros. La vigencia de los seguros contemplados en este decreto, será condición para la operación de la totalidad de los vehículos propios o legalmente vinculados a las empresas autorizadas para la prestación del servicio en esta modalidad de transporte.

La compañía de seguros que ampare a la empresa de transporte con relación a los seguros de que trata el presente título, deberá informar a las instancias correspondientes del Ministerio de Transporte y de la Superintendencia de Puertos y Transporte, la terminación automática del contrato de seguro por mora en el pago de la prima o la revocación unilateral del mismo, dentro de los tres (3) días siguientes a la fecha de terminación o revocación.

La compañía de seguros, tiene la obligación de reportar de manera inmediata al Ministerio de Transporte, la cancelación de las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual de un vehículo que soliciten las empresas. En tal evento la tarjeta de operación pierde efectos jurídicos, por desaparecer una de las condiciones que dan origen a su expedición. La autoridad competente notificará del hecho a la autoridad de control para que se proceda a la inmovilización del vehículo, en caso de que continúe prestando el servicio de transporte, de conformidad con lo señalado en la Ley 336 de 1996, el Decreto 3366 de 2003 o la norma que lo adicione, modifique o sustituya. De igual manera se le notificará el hecho al propietario del vehículo.

Artículo 28. Fondo de responsabilidad. Sin perjuicio de la obligación de obtener y mantener vigentes las pólizas de seguro señaladas en el presente decreto, las empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, podrán constituir fondos de responsabilidad como mecanismo complementario para cubrir los riesgos derivados de la prestación del servicio, cuyo funcionamiento, administración, vigilancia y control lo ejercerá la Superintendencia Financiera o la entidad de inspección y vigilancia que sea competente según la naturaleza jurídica del fondo. En dichos fondos se deberá incluir la representación de los propietarios y locatarios de vehículos.

## TÍTULO V

### EQUIPOS

#### CAPÍTULO I

##### Condiciones generales

Artículo 29. Tipología vehicular. En todos los casos los vehículos que se destinen a la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial deberán cumplir con las condiciones técnico-mecánicas, de emisiones contaminantes y las especificaciones de tipología vehicular requeridas y homologadas por el Ministerio de Transporte para la prestación del servicio.

Artículo 30. Vehículos accesibles. El Ministerio de Transporte establecerá las condiciones técnicas que deberán tener los vehículos que se destinen para la prestación del servicio de transporte especial de personas con discapacidad, movilidad reducida y pacientes no crónicos, de tal manera que el traslado se efectúe de manera cómoda, segura y accesible.

Artículo 31. Capacidad del vehículo. No se admitirán pasajeros de pie en ningún caso. Cada pasajero ocupará un (1) puesto de acuerdo con la capacidad establecida en la ficha de homologación del vehículo y en la licencia de tránsito. En caso de incumplimiento, el infractor será sancionado, de conformidad con lo establecido en el Código Nacional de Tránsito Terrestre.

## CAPITULO 11

### Capacidad Transportadora

Artículo 32. Capacidad transportadora. Es el número de vehículos requeridos para la adecuada y racional prestación de los servicios contratados en la modalidad de Transporte Público Terrestre Automotor Especial.

Las empresas de Transporte Público Terrestre Automotor Especial deberán acreditar como mínimo su propiedad sobre el veinte por ciento (20%) del total de los vehículos que conforman la capacidad transportadora fijada, por cada clase de vehículo, sin consideración al número de automotores vinculados.

Para la acreditación del porcentaje mínimo de vehículos exigido de propiedad de la empresa, se tendrán en cuenta los vehículos de propiedad de los socios, como propietarios o locatarios, siempre y cuando no supere el diez por ciento (10%) del total de la capacidad transportadora fijada a la empresa de transporte.

Para demostrar el cumplimiento del requisito de la propiedad de los equipos, las empresas constituidas como Cooperativas, podrán acreditar que los vehículos son de propiedad de los socios de la cooperativa. En todo caso a nombre de la empresa cooperativa debe demostrarse como mínimo la propiedad de un 10% de los vehículos.

Parágrafo. Para la expedición o renovación de las tarjetas de operación, el Ministerio de Transporte deberá verificar el cumplimiento del porcentaje mínimo de vehículos de propiedad de la empresa, porcentaje que debe estar reflejado en el rubro equipos de los estados financieros, así como la existencia del patrimonio líquido mínimo exigido en el presente decreto, sin perjuicio de las validaciones que se efectuarán en el sistema RUNT sobre la propiedad del vehículo.

Artículo 33. Fijación. La capacidad transportadora de las empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial será fijada de acuerdo con el plan de rodamiento presentado por la empresa para atender los servicios contratados, indicando tiempo de viaje, horario, recorrido inicial y final, cantidad y clase de vehículos a utilizar.

Para tal efecto se deberá allegar copia de los respectivos contratos de transporte de pasajeros de servicio especial y el certificado de existencia y representación legal de los contratantes, cuando éstos sean personas jurídicas, con vigencia no mayor de treinta (30) días.

Parágrafo 1. Los contratos de prestación del servicio de transporte especial deben contemplar como mínimo el objeto, la vigencia, el número y la clase de vehículos requeridos y la firma de las partes. La información de los contratistas y contratantes será confrontada con la contenida en los respectivos Certificados de la Cámara de Comercio.

Parágrafo 2. El Ministerio de Transporte remitirá a la DIAN para lo pertinente, dentro del mes siguiente a la fecha de fijación o ampliación de la capacidad, copia de los referidos contratos de transporte de pasajeros de servicio especial.

Parágrafo 3. Dentro de los dos (2) meses siguientes a la fecha de ejecutoria de la resolución de habilitación para el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, las empresas nuevas, deben presentar la solicitud de fijación de capacidad transportadora. Las empresas existentes que no tengan fijada la capacidad transportadora tendrán el mismo plazo contado a partir de la vigencia del presente decreto. Ambos plazos son improrrogables.

El incumplimiento del plazo determinado en el presente párrafo es condición resolutoria del acto administrativo que concede la habilitación.

Artículo 34. Incremento de la capacidad transportadora. Para incrementar la capacidad transportadora se debe cumplir con las siguientes condiciones:

Que se haya copado la totalidad de la capacidad transportadora autorizada a la empresa.

Que existan nuevos contratos de prestación de servicios, que garanticen la operación de los servicios.

Que se acredite el veinte por ciento (20%) de propiedad de los vehículos de la empresa, del total de capacidad transportadora autorizada por clase de vehículo, según lo dispuesto en el artículo 32 del presente Decreto.

Que se cumpla la condición del patrimonio líquido mínimo exigido en el presente decreto.

5. Que todos los vehículos administrados cuenten con tarjeta de operación vigente.

En el evento que la empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial cumpla las condiciones antes señaladas, deberá presentar los siguientes requisitos para el incremento de la capacidad transportadora:

Copia de los contratos que está ejecutando y de los nuevos que requiere atender con la nueva capacidad.

Plan de rodamiento donde se demuestre la utilización de los vehículos autorizados y los que se solicitan con el aumento, considerando en el plan de rodamiento tiempo de viaje, recorrido inicial y final, cantidad y clase de vehículos a utilizar.

Los estados financieros básicos, con corte a la fecha de radicación de la solicitud de incremento de capacidad transportadora, en los cuales se deben reflejar el patrimonio líquido mínimo exigido, el cual en ningún caso podrá ser menor de quinientos (500) SMMLV.

En el Balance General, en el Activo, se debe evidenciar en la partida Equipos de Transporte, la cuantía invertida en la propiedad de los vehículos de la empresa, la cual debe corresponder como mínimo al veinte por ciento (20%) de la capacidad transportadora fijada por clase de vehículo, de acuerdo con lo establecido en el artículo 32 del presente decreto.

Parágrafo. Para incrementar la capacidad transportadora de las empresas habilitadas para prestar el servicio de transporte público terrestre automotor especial en el Departamento Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, además de los requisitos y condiciones exigidas, la empresa deberá presentar al Ministerio de Transporte concepto previo favorable del Gobernador del Departamento.

Artículo 35. Racionalización de la capacidad transportadora. Una vez se autorice el ingreso de nuevas unidades a la capacidad transportadora, la empresa deberá hacer uso del incremento en un plazo de cuatro (4) meses, contados desde la fecha de la notificación del acto administrativo que lo otorgó. Vencido éste término, el Ministerio de Transporte ajustará de oficio la capacidad al número y clase de vehículos administrados a la fecha de la expedición del acto administrativo por medio del cual se racionaliza la capacidad, sin desconocer los trámites radicados y sin decidir.

Parágrafo 1. El ajuste por racionalización del parque automotor se realizará de manera automática, constante y siempre que lo considere el Ministerio de Transporte.

Parágrafo 2. Las empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial a las cuales se les haya racionalizado la capacidad transportadora podrán presentar una nueva solicitud de aumento de capacidad transportadora, transcurridos seis (6) meses,



contados a partir de la fecha de notificación del acto administrativo mediante el cual se ajustó la capacidad transportadora.

### CAPÍTULO III

#### Contrato de Administración de Flota

Artículo 36. Contrato de Administración de flota. El contrato de administración de flota es un contrato de naturaleza privada, por medio del cual la empresa habilitada para la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, incorpora a su parque automotor y se compromete a administrar los vehículos de propiedad de socios o de terceros con los cuales prestará el servicio. El contrato se perfecciona con su suscripción y la expedición de la tarjeta de operación por parte del Ministerio de Transporte.

El contrato de administración de flota se registrará por las normas del derecho privado y debe contener como mínimo las obligaciones, derechos y prohibiciones de cada una de las partes, su término, causales de terminación y preavisos requeridos para ello, así como aquellas condiciones especiales que permiten definir la existencia de prórrogas automáticas y prever mecanismos alternativos de solución de conflictos entre las partes.

Igualmente, el clausulado del contrato deberá contener en forma detallada los ítems que conformarán los cobros y pagos a que se comprometen las partes y su periodicidad. De acuerdo con éste, la empresa expedirá al propietario o locatario del vehículo un extracto que contenga en forma discriminada los rubros y montos, cobrados y pagados, por cada concepto.

Cuando el vehículo haya sido adquirido mediante arrendamiento financiero o leasing, el contrato de administración de flota debe suscribirse entre la empresa y el poseedor del vehículo o locatario previa autorización del representante legal de la compañía financiera con quien se celebre la operación de leasing.

Para los vehículos que sean de propiedad de la empresa habilitada no es necesaria la celebración del contrato de administración de flota.

Artículo 37. Responsabilidad de la empresa. La empresa debidamente habilitada para prestar el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial al firmar el contrato de administración de flota con los propietarios y locatarios de los vehículos debe:

1. Ejercer la administración y control permanente y efectivo de todos los vehículos que están incorporados en su capacidad transportadora, sin intervención de los propietarios o locatarios.

Realizar la contratación laboral directa y la capacitación del personal de conductores, quienes estarán en la nómina de la empresa y por ende, deberá pagar directamente los salarios, prestaciones sociales y la seguridad social en lo que corresponda.

Pactar una contraprestación económica, la cual se cancelará al propietario o locatario correspondiente, se utilice o no el vehículo, cuánta que definirán las partes.

La empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial deberá hacer entrega al propietario o locatario de los extractos de contrato de los servicios prestados con el vehículo, así como cada tres (3) meses remitirle informe o constancia sobre el control que la empresa deberá ejercer sobre el mismo.

Artículo 38. Terminación del contrato de administración de flota por mutuo acuerdo. Cuando la terminación del contrato de administración de flota sea de mutuo acuerdo, entre el propietario o locatario y la empresa debidamente habilitada, de manera conjunta

informarán por escrito de esta decisión al Ministerio de Transporte y éste procederá a efectuar el trámite correspondiente, cancelando la respectiva tarjeta de operación.

Artículo 39. Terminación del contrato de administración de flota de forma unilateral. Sin perjuicio de la responsabilidad civil y comercial que de ello se derive, cualquiera de las partes puede terminar unilateralmente el contrato de administración de flota. Tal decisión deberá ser informada a través de correo certificado a la dirección del domicilio registrada en el documento suscrito entre las partes que contiene las condiciones del contrato, con una antelación no menor de sesenta (60) días calendario a la terminación del contrato o al plazo en el cual se espera darlo por terminado a su contraparte. Copia de dicha comunicación deberá ser enviada al Ministerio de Transporte para la cancelación de la tarjeta de operación.

Artículo 40. Procedimiento. Para efectos de la cancelación de la tarjeta de operación por la terminación del contrato de administración de flota de forma unilateral, se observará el siguiente procedimiento:

El solicitante radicará ante el Ministerio de Transporte copia de la comunicación certificada, enviada a la dirección registrada de la empresa transportadora o al propietario o locatario del vehículo, en cumplimiento del artículo anterior, y copia del contrato de administración de flota en el que se evidencie la fecha de vencimiento del mismo.

Estudiada la solicitud, el Ministerio de Transporte expedirá resolución motivada dentro de los quince (15) días siguientes al recibo de la comunicación, la cual debe ser notificada a las partes interesadas.

Una vez la decisión se encuentre debidamente ejecutoriada, ésta remplazará el paz y salvo que debe expedir la empresa para los trámites administrativos a que haya lugar, sin perjuicio de las acciones que se desprendan del contrato de administración de flota suscrito entre las partes.

Parágrafo. La empresa tiene la obligación de mantener el vehículo dentro de su plan de rodamiento en las mismas condiciones de operación, hasta que se cancele la tarjeta de operación.

Artículo 41. Terminación del contrato de administración de flota por cancelación de la habilitación o condición resolutoria de la misma. Los contratos de administración de flota se darán por terminados automáticamente con la ejecutoria de la resolución que cancele la habilitación de las empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, emitida por parte del Ministerio de Transporte, evento en el cual se cancelarán las tarjetas de operación de los vehículos administrados. Lo anterior sin perjuicio de las acciones civiles y comerciales que se desprendan del contrato de administración de flota suscrito entre las partes.

Artículo 42. Pérdida, hurto o destrucción del vehículo. En el evento de pérdida, hurto o destrucción del vehículo, su propietario o locatario tendrá derecho a reemplazarlo por otro de la misma clase, bajo el mismo contrato de administración de flota, dentro del término de un (1) año contado a partir de la fecha en que se cancela el registro inicial o matrícula del vehículo. Si el contrato de administración de flota vence antes de este término, se entenderá prorrogado hasta el cumplimiento del año.

Artículo 43. Cambio de empresa. El Ministerio de Transporte no autorizará la cancelación de la tarjeta de operación de un vehículo de una empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial por cambio de empresa, hasta tanto se garantice que será

vinculado a otra empresa, lo cual se acreditará con la presentación del certificado de disponibilidad de capacidad transportadora y de la copia del contrato de administración de flota correspondiente de la otra empresa.

La empresa a la cual se incorporará el vehículo, debe acreditar ante el Ministerio de Transporte los requisitos establecidos en el presente decreto para la obtención de la tarjeta de operación, adicionando en caso que aplique, el pronunciamiento de la autoridad administrativa o judicial competente que decida la cancelación de la misma, como consecuencia de la terminación del contrato de administración de flota de forma unilateral, sin perjuicio de las acciones civiles y comerciales que se desprenden del contrato suscrito por el propietario o locatario.

En el evento de la terminación del contrato de administración de flota de forma unilateral cuando no concurra el propietario o locatario del vehículo o no se tenga conocimiento del paradero del vehículo, el acto administrativo de cancelación de la tarjeta de operación se deberá informar a los cuerpos de control operativo, a efectos de proceder con la correspondiente inmovilización, de conformidad con lo establecido en las normas que regulan la materia.

Artículo 44. Prohibición de cambio de modalidad: De ninguna manera se permitirá el ingreso de vehículos de otra modalidad, al Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial.

No se podrá realizar el cambio de modalidad de los vehículos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial a otra modalidad, exceptuando el de los vehículos clase camioneta tipo carrocería doble cabina y camperos, al servicio mixto, siempre y cuando cuenten con la homologación para ésta última modalidad.

#### CAPÍTULO IV

##### Tarjeta de operación

Artículo 45. Tarjeta de operación. La tarjeta de operación es el documento único que autoriza la operación de transporte que se realiza a través de un vehículo automotor, convirtiéndose en el permiso para operar en la modalidad de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, bajo la responsabilidad de una empresa debidamente habilitada, de acuerdo con los servicios contratados .

Artículo 46, Expedición. El Ministerio de Transporte expedirá la tarjeta de operación únicamente a los vehículos legalmente administrados por las empresas debidamente habilitadas para la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, de acuerdo con la capacidad transportadora fijada según su plan de rodamiento, soportado en los contratos de prestación del servicio.

Artículo 47 \_Vigencia de la tarjeta de operación. La tarjeta de operación se expedirá a solicitud de la empresa por el término de vigencia del contrato de prestación del servicio de transporte especial.

En todo caso, el término máximo será de dos (2) años y podrá modificarse o cancelarse si cambian las condiciones exigidas a la empresa para la habilitación y fijación o incremento de su capacidad transportadora.

Las empresas deberán acreditar ante el Ministerio de Transporte todos los contratos y sus modificaciones, de tal forma que se permita un control y modificación electrónica de las condiciones que dieron origen a la tarjeta de operación.

Parágrafo. Cuando se expida la tarjeta de operación a vehículos que se encuentren próximos a cumplir el tiempo de uso determinado en el presente decreto, la vigencia de este documento no podrá en ningún caso exceder el tiempo de uso del vehículo.

Artículo 48. Contenido. La tarjeta de operación contendrá, al menos, los siguientes datos:

De la empresa: Razón social o denominación, sede y radio de acción.

Del vehículo: Clase, marca, modelo, número de la placa, capacidad y tipo de combustible.

Otros: Clase de servicio, fecha de vencimiento, numeración consecutiva y firma de la autoridad que la expide.

Parágrafo. La tarjeta de operación deberá ajustarse a la ficha técnica expedida por Ministerio de Transporte.

Artículo 49. Acreditación de requisitos para la expedición de la tarjeta de operación por primera vez. Las empresas deberán presentar, en un término no superior a seis (6) meses improrrogables, contados a partir de la ejecutoria de la resolución de habilitación, los siguientes documentos, para la obtención de la tarjeta de operación de la totalidad de la capacidad transportadora fijada.

1. Relación del equipo de transporte propio, de socios o de terceros, con el cual prestará el servicio, con indicación del nombre y cédula del propietario o locatario, clase, marca, placa, modelo, número del chasis, combustible, capacidad y demás especificaciones que permitan su identificación, de acuerdo con las normas vigentes.

2. Certificación del proveedor de los Dispositivos de Posicionamiento Global GPS, en la que se debe registrar las placas y características de los vehículos a los cuales les fue instalado.

3. Contrato por administración de flota de cada uno de los vehículos automotores de los socios y de terceros que garanticen las condiciones previstas en el presente decreto.

4. Certificación original expedida por la compañía de seguros en la que conste que los vehículos están amparados con las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual de la empresa solicitante.

5. Fotocopia de las licencias de tránsito de los vehículos.

6. Fotocopia de póliza vigente seguro obligatorio de accidentes de tránsito, SOAT, de cada vehículo.

7. Fotocopia del certificado de revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes vigentes, en caso que aplique.

8. Presentar los estados financieros básicos y sus notas contables. En el Balance General, en el Activo, se debe evidenciar en la partida Equipos de Transporte, la cuantía invertida en la propiedad de los vehículos de la empresa, la cual debe corresponder como mínimo al veinte por ciento (20%) de la capacidad transportadora fijada, de acuerdo con lo establecido en el artículo 32 del presente decreto.

9. Los soportes sobre la afiliación y pago de la seguridad social de los conductores.

10. Copias de las escrituras públicas o contratos de arrendamiento de las instalaciones donde funciona la empresa.

11. Copia de cada uno de los contratos de prestación de servicios de transporte especial, en el que se determine el (los) vehículo (s) que será (n) destinado (s) a la prestación del servicio, suscrito y firmado entre el contratante y contratista.

12. Recibo de pago de los derechos correspondientes, debidamente registrados por la entidad recaudadora.

Parágrafo 1. El incumplimiento del plazo estipulado en el presente artículo para la obtención de la tarjeta de operación es condición resolutoria del acto administrativo que concede la habilitación.

Parágrafo 2. Los requisitos señalados en los numerales 4, 5, 6 Y 7 serán validados a través del sistema RUNT, una vez entre en operación el Registro Nacional de Empresas de Transporte RNET. En consecuencia solo será obligatorio presentarlos físicamente, a partir de la entrada en vigencia del presente decreto y hasta cuando entre en operación tal registro en el sistema RUNT.

Artículo 50. Requisitos para la renovación de la tarjeta de operación. Para renovar la tarjeta de operación, el representante legal de la empresa presentará la solicitud ante el Ministerio de Transporte adjuntando los documentos señalados en los numerales 1, 3, 4, 5, 6, 7, 11 Y 12 del artículo anterior, teniendo en cuenta además lo previsto en el parágrafo 2 del mismo artículo.

Artículo 51. Requisitos para la expedición de la tarjeta de operación por incremento de la capacidad transportadora. La empresa de servicio especial deberá cumplir con los requisitos establecidos para la renovación de la tarjeta de operación, adicionando los estados financieros básicos y sus notas contables.

En el Balance General, en el Activo, se debe evidenciar en la partida Equipos de Transporte, la cuantía invertida en la propiedad de los vehículos de la empresa, la cual debe corresponder como mínimo al veinte por ciento (20%) de la capacidad transportadora autorizada por clase de vehículo, de acuerdo con lo establecido en el artículo 32 del presente decreto.

Artículo 52. Duplicado de la tarjeta de operación. En caso de duplicado por pérdida o deterioro, la tarjeta de operación que se expida no podrá tener una vigencia superior a la de la tarjeta originalmente autorizada.

Artículo 53. Obligación de gestionar la tarjeta de operación. Es obligación de las empresas gestionar las tarjetas de operación de la totalidad de sus equipos y entregarla oportunamente a sus propietarios o locatarios. La empresa deberá solicitar la renovación de las tarjetas de operación por lo menos con dos (2) meses de anticipación a la fecha de vencimiento.

En ningún caso la empresa podrá cobrar suma alguna a los propietarios o locatarios de los vehículos, por concepto de la gestión de la tarjeta de operación. Dentro de los diez (10) días siguientes a la entrega de las nuevas tarjetas de operación, la empresa deberá devolver al Ministerio de Transporte los originales de las tarjetas de operación vencidas o canceladas por terminación del contrato de administración de flota por mutuo acuerdo o de forma unilateral, o por cambio de empresa.

Artículo 54. Obligación de portarla. El conductor del vehículo deberá portar el original de la tarjeta de operación y presentarla a la autoridad competente que la solicite.

Cuando se implemente la expedición de la tarjeta de operación a través del sistema RUNT, el control por parte de las autoridades en vía se hará mediante el uso de herramientas tecnológicas. En tal caso desaparece la obligación de portar el original.

Artículo 55. Retención. Las autoridades de tránsito y transporte solo podrán retener la tarjeta de operación cuando detecten que la misma está vencida, debiendo remitirla a la autoridad de transporte que la expidió para efectos de iniciar la respectiva investigación o

cuando a través del uso de medios técnicos o tecnológicos puedan establecer que el vehículo no tiene tarjeta de operación o que está vencida, evento en el cual deberán inmovilizar el vehículo. Si se establece que hay porte de un documento público presuntamente falso la autoridad en vía deberá además poner en conocimiento de las autoridades judiciales para lo de su competencia.

## TÍTULO VI

### TRANSPORTE ESCOLAR PÚBLICO Y PRIVADO

#### CAPÍTULO I

##### Condiciones generales

Artículo 56. Identificación de los vehículos utilizados para el transporte de estudiantes.

Los vehículos de las empresas de Transporte Público Terrestre Automotor Especial que se dediquen al transporte de estudiantes, además de los colores y distintivos señalados en el presente decreto, deberán tener pintadas en la parte posterior de la carrocería, franjas alternas de diez (10) centímetros de ancho en colores amarillo pantone 109 Y negro, con inclinación de 45 grados y una altura mínima de 60 centímetros.

Igualmente, en la parte superior trasera y delantera de la carrocería en caracteres destacados, de altura mínima de 10 centímetros, deberán llevar la leyenda "Escolar".

Los vehículos de propiedad de los Establecimientos Educativos que presten el transporte escolar portarán además los colores y distintivos definidos por dichas instituciones.

Parágrafo. Los colores y distintivos deberán portarse durante todo el tiempo en que los vehículos se encuentren prestando el servicio público o privado de transporte escolar.

Artículo 57. Estudiantes con discapacidad. Los vehículos que transporten estudiantes con discapacidad, tanto de centros educativos o centros de educación especial, deben contar con asientos y cinturones de seguridad adecuados, que garanticen el transporte seguro. De igual forma, deben contar con espacio en los sectores adyacentes a las puertas de ingreso y deberán prever un lugar para el acceso y transporte de sillas de ruedas, muletas u otros equipos que faciliten la movilidad de los pasajeros y adultos acompañantes.

Artículo 58. Verificación técnica y operativa aplicable al transporte escolar. Las condiciones técnicas y operativas que se establecen en el presente artículo tienen como propósito establecer condiciones de seguridad para los vehículos dedicados al transporte escolar.

1. Aspectos relativos a la organización en la prestación del transporte escolar.

Protección a los estudiantes. Con el fin de garantizar la protección de los estudiantes durante todo el recorrido en la prestación del servicio de transporte, los vehículos dedicados a este servicio deberán llevar un adulto acompañante, quien deberá conocer el funcionamiento de los mecanismos de seguridad del vehículo y de primeros auxilios. No será necesario el adulto acompañante cuando se trate de educación superior.

El adulto acompañante se encargará del cuidado de los estudiantes durante su transporte y del ascenso y descenso del vehículo. Siempre que se transporten alumnos de centros de educación especial, el adulto acompañante debe contar con la cualificación laboral necesaria para la adecuada atención a este alumnado.

El adulto acompañante deberá ocupar la silla en las inmediaciones de la puerta y el transporte no se podrá realizar sin que éste se encuentre a bordo del vehículo.

Recorridos y paradas. Los recorridos y paradas del servicio del transporte escolar estarán sujetos a las establecidas previamente en el contrato de prestación del servicio.

La parada final deberá situarse en el interior del establecimiento educativo. Si no es posible se fijará de modo que las condiciones de acceso desde dicha parada al centro educativo resulten lo más seguras, situándose siempre a la derecha en el sentido de la marcha.

Cuando no resulte posible que la parada esté situada en el mismo lado de la vía en que se encuentra el establecimiento educativo, se impondrán señalizaciones temporales o se requerirá la presencia de los Agentes de la Policía. En todo caso, el alumno siempre deberá estar guiado por el adulto acompañante que está en representación de la empresa o del establecimiento educativo.

El ascenso y descenso de los estudiantes deberá realizarse por la puerta más cercana al adulto acompañante o al conductor en caso de estudiantes de educación superior. Éste deberá efectuarse bajo la vigilancia de una persona mayor de edad, quien deberá asegurarse que se efectúe de manera ordenada.

## 2. Requisitos técnicos y operativos específicos.

Los vehículos que se destinen a la prestación del servicio escolar deberán cumplir con las condiciones técnico-mecánicas y con las especificaciones de tipología vehicular requeridas y homologadas por el Ministerio de Transporte para la prestación de este servicio. Además se deberán cumplir las siguientes condiciones:

En ningún caso se admitirán estudiantes de pie. Cada escolar ocupará un (1) puesto de acuerdo con la capacidad vehicular establecida en la ficha de homologación del vehículo y de la licencia de tránsito.

Los vehículos de transporte escolar deben llevar letreros colocados en la parte delantera, trasera y laterales con la leyenda ESCOLAR. La leyenda delantera deberá estar invertida para poder ser leída a través de un retrovisor.

Disponer de un sistema de comunicación bidireccional, entre la empresa, todos los conductores de los vehículos y el establecimiento educativo.

Poseer dos puertas, no accionables por los escolares sin intervención del conductor o por el adulto acompañante, que garanticen el ascenso y descenso de los escolares.

Poseer salidas de emergencia operables desde el interior y exterior, y tendrán un dispositivo que avise al conductor cuando estén completamente cerradas.

Poseer luces intermitentes, cuatro colores ámbar en la parte superior delantera, y dos colores rojos y una color ámbar central en la parte superior trasera, las que accionarán en forma automática al momento de producirse la apertura de cualquiera de las puertas.

Los asientos que no estén protegidos por el respaldo de otro anterior, además del cinturón de seguridad deberán contar con un elemento fijo, que les permita sujetarse y amortiguar el frenado del vehículo.

Las sillas deben contar con cinturones de seguridad cumpliendo con la Norma Técnica Colombiana adoptada por el Ministerio de Transporte.

Contar con ventanas cuyas aberturas practicables estén ubicadas de tal manera que impidan a los escolares sentados sacar los brazos por las mismas. Su abertura será, como máximo, del tercio superior de las mismas o lo establecido en las normas técnicas colombianas.

En ningún caso los vehículos podrán transitar a velocidades superiores a las establecidas para este servicio en la Ley 1239 de 2008 o en aquella que la adicione, modifique o sustituya.

Contar con elementos sonoros.

Parágrafo.-La Norma Técnica Colombiana para los vehículos de transporte escolar será emitida en un término no superior a dos (2) años, contados a partir de la publicación del presente decreto.

Artículo 59. Contenido mínimo de los contratos. El contrato celebrado entre la empresa habilitada y los establecimientos educativos, Entidades Territoriales, Secretarías de Educación certificadas, asociaciones de padres de familia o grupo de padres de familia, para la prestación del servicio público de transporte escolar deberá contener como mínimo las obligaciones y derechos de cada una de las partes, plazo, valor, indicando expresamente la tipología vehicular, la capacidad del vehículo y su identificación.

Las empresas habilitadas remitirán las copias de todos los contratos celebrados a la Superintendencia de Puertos y Transporte, describiendo el valor total, el valor por mes de vehículo, kilómetro de servicio, silla ofertada, la ciudad y el nombre del establecimiento educativo o entidad contratante.

Ningún establecimiento educativo o persona natural o jurídica podrá cobrar comisiones o intermediación en relación con el valor que se pague por el servicio a la empresa habilitada.

Artículo 60. Obligaciones de los establecimientos educativos. Son obligaciones mínimas de los establecimientos educativos frente a la prestación del servicio de transporte escolar:

Disponer en los vehículos, con el fin de asegurar la protección de los estudiantes menores, la presencia de un adulto que monitoree el recorrido.

Realizar la supervisión respecto de las condiciones de ejecución y cumplimiento los contratos celebrados con las empresas de transporte especial.

3. Observar probidad y diligencia en la selección de la empresa de transporte que desarrollará la actividad.

4. Destinar los espacios internos del establecimiento con acceso vehicular, al ascenso y descenso de los vehículos de transporte escolar.

5. Contar con un Plan Estratégico de Seguridad Vial durante la prestación del servicio y verificar que la empresa contratada para tal fin cuente y aplique lo establecido en la ley 1503 de 2011 y las normas que la reglamenten, modifiquen o sustituyan.

6. Entregar a cada padre de familia una copia del contrato celebrado para la prestación del servicio, junto con una copia de la póliza de seguros de responsabilidad civil correspondiente.

7. Las demás aplicables en virtud de las disposiciones legales y/o reglamentarias para el servicio de transporte escolar.

Parágrafo 1. Los establecimientos educativos no podrán percibir ninguna remuneración o ingreso por intermediación en la contratación del servicio de transporte escolar. En caso de contravención de lo aquí dispuesto, se entenderá que se efectuó un pago de lo no debido y el establecimiento educativo estará obligado a la restitución de las sumas debidamente indexadas a los padres de familia o responsables de los estudiantes.

Parágrafo 2. El adulto que monitoree el recorrido podrá ser directamente contratado por el transportador, si le es remunerado como costo adicional al servicio de transporte y en tal evento, el establecimiento educativo, Entidad Territorial, Secretaría de Educación certificada, asociación de padres familia o grupo de padres de familia, según el caso, fijará las condiciones y protocolos para el desarrollo de la labor del monitor.



Artículo 61. Obligaciones del Ministerio de Educación y de las Secretarías de Educación. De acuerdo con los procesos de descentralización y de las competencias establecidas en el marco de la Ley 715 del 2001 y las demás que la modifiquen, adicionen o sustituyan, corresponde a las secretarías de educación de las entidades territoriales certificadas organizar, dirigir y administrar la prestación del servicio educativo, por lo que deberán realizar las acciones necesarias para garantizar la permanencia de los estudiantes, adelantando el seguimiento y control al cumplimiento de los contratos de prestación del servicio de transporte escolar de sus respectiva jurisdicción.

## CAPÍTULO II

### Disposiciones especiales

Artículo 62. Capacitación a conductores. Todos los establecimientos educativos incluyendo los que cuentan con servicio de transporte escolar privado deberán desarrollar cursos de educación en seguridad vial, planes estratégicos de seguridad vial y formación en el adecuado uso de los vehículos escolares dirigidos a los estudiantes y conductores, siguiendo los protocolos y exigencias emitidos por el Ministerio de Transporte, la Agencia Nacional de Seguridad Vial y la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional.

Artículo 63. Requisitos para conducir. Los conductores de transporte escolar deberán contar con la licencia que les acredite la conducción de la respectiva clase de vehículo. Adicionalmente deberán ser capacitados por las empresas de transporte en seguridad vial, comportamiento de los estudiantes y primeros auxilios.

Parágrafo. El conductor debe ser empleado de la empresa de transporte especial, cuando se trate de transporte público, o del Establecimiento Educativo, si éste presta el servicio por cuenta propia. En todo caso, el conductor deberá estar debidamente certificado en competencias laborales en la modalidad de servicio especial por el SENA o las instituciones habilitadas.

Artículo 64. Servicio Privado de Transporte Escolar. En cumplimiento del artículo quinto de la Ley 336 de 1996, dentro del ámbito del Servicio Privado de Transporte, los establecimientos educativos podrán continuar prestando el servicio de transporte exclusivamente a sus alumnos, siempre que los equipos sean de su propiedad.

Parágrafo. En todo caso, es obligación del establecimiento educativo, mantener el vehículo en óptimas condiciones mecánicas y de seguridad y cumplir con los distintivos y requisitos especiales establecidos en este decreto. Igualmente deberá registrar dichos vehículos ante la autoridad (es) de tránsito de la jurisdicción (es) donde preste el servicio, indicando expresamente el o los municipios en los que circularán los vehículos, horarios y días de servicio, número de pasajeros, tipología vehicular, capacidad y placas del (los) vehículos.

Artículo 65. Obligatoriedad de los seguros. Los establecimientos educativos para la prestación del servicio privado de transporte escolar deben adquirir las pólizas de seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual señaladas en el presente decreto.

## CAPÍTULO III

Prestación del servicio escolar en municipios con población inferior a 30.000 habitantes.

Artículo 66. Requisitos para prestar el servicio. En los municipios con población total hasta de treinta mil (30.000) habitantes, donde no existan empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, el transporte escolar podrá ser prestado por

empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Mixto o colectivo municipal legalmente constituidas y habilitadas, cumpliendo todas las condiciones exigidas en el presente decreto para el transporte escolar.

En caso de no existir empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Mixto o Colectivo Municipal, las personas naturales que destinaron sus vehículos de servicio particular al transporte escolar rural y que hubieren obtenido permiso de la autoridad municipal para operar dentro de su jurisdicción en vigencia del artículo 3 del Decreto 805 de 2008, modificado por el artículo 1 del Decreto 4817 de 2010 o del Decreto 048 de 2013, podrán ofrecer y prestar dicho servicio, presentando solicitud dirigida por el propietario o locatario del vehículo, a la autoridad de transporte municipal, quien autorizará la prestación del mismo. A la solicitud se anexarán los siguientes documentos:

1. Copia del contrato prestación del servicio celebrado entre el propietario o locatario del vehículo y establecimientos educativos, Entidades Territoriales, Secretarías de Educación certificadas.
2. Licencia de tránsito del automotor.
3. Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito -SOAT-y certificado de revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes vigentes.
4. Certificación del sistema de comunicación bidireccional entre el contratante del servicio y el conductor del vehículo.
5. Licencia de conducción de categoría C 1 o C2, según la clase del vehículo.
6. Copia de las pólizas vigentes de responsabilidad civil contractual y extracontractual establecidas en el presente Decreto.

Parágrafo 1. El permiso para prestar el servicio de transporte escolar se entiende expedido únicamente al propietario o locatario del vehículo automotor.

Parágrafo 2. En caso que el vehículo no sea conducido por el propietario, para que éste obtenga el permiso deberá presentar ante la autoridad de transporte municipal el documento de identificación del conductor y la licencia de conducción de categoría C 1 o C2, según la clase de vehículo. En el evento que se cambie el conductor, se deberá actualizar la información con sus respectivos soportes.

Parágrafo 3. Los alcaldes municipales deberán establecer mecanismos de control para garantizar que los equipos se mantengan en perfectas condiciones técnicas.

Artículo 67. Prestación del servicio con vehículos particulares. Los vehículos particulares autorizados para prestar el servicio escolar en virtud del presente decreto podrán operar exclusivamente en la jurisdicción del municipio para el cual fueron autorizados. Cuando la residencia del escolar o la sede del establecimiento educativo se encuentren situadas en jurisdicción de un municipio contiguo se podrá extender su operación únicamente en el recorrido entre la sede del establecimiento y la residencia del escolar.

Artículo 68. Renovación del permiso. El permiso otorgado por las autoridades competentes tendrá una vigencia de un año, renovable hasta por el mismo término, siempre y cuando en el respectivo municipio subsistan las condiciones que dieron origen a su expedición. Para los efectos permitentes se deberán acreditar los requisitos establecidos en el presente decreto y que los vehículos cumplen con la edad prevista en el siguiente artículo.

Artículo 69. Equipos. El servicio escolar en vehículos particulares podrá prestarse en automóvil, microbús, campero, camioneta, buseta y bus, cuya antigüedad no podrá superar los diez (10) años de edad; edad máxima de la que se exceptúan los camperos destinados al

transporte escolar rural. En el evento en que se cumpla la edad del vehículo, el propietario o locatario podrá renovarlo por uno de menor edad. En todo caso, el término se contará a partir de la fecha del registro inicial.

Parágrafo. Los equipos destinados al servicio escolar en vehículos particulares, deberán efectuar la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes, de acuerdo con las normas vigentes para el servicio público.

Artículo 70. Condiciones de operación. Para la prestación del servicio escolar, los vehículos particulares autorizados por la autoridad local deberán cumplir las siguientes condiciones:

El conductor del vehículo debe portar el permiso expedido por la autoridad competente.

En ningún caso se admitirán pasajeros de pie.

Cada pasajero ocupará un (1) puesto.

El número de ocupantes del vehículo no debe superar la capacidad establecida en la licencia de tránsito.

Los estudiantes deberán ir acompañados de un adulto durante la prestación del servicio.

El conductor debe disponer de un sistema de comunicación bidireccional, el cual debe ser conocido por los padres de familia y el establecimiento educativo.

Mantener vigente las pólizas de seguros contemplados en el presente decreto.

En ningún caso los vehículos de transporte escolar podrán transitar a velocidades superiores a 60 kilómetros por hora, durante la prestación de este servicio.

Por ningún motivo se deben transportar simultáneamente estudiantes y carga.

En el platón de las camionetas doble cabina bajo ninguna circunstancia se podrán transportar escolares.

La parte posterior de la carrocería del vehículo deberá pintarse con franjas alternas de diez (10) centímetros de ancho en colores amarillo pantone 109 Y negro, con inclinación de 45 grados y una altura mínima de 60 centímetros.

Adicionalmente, en la parte superior delantera y trasera de la carrocería, en caracteres destacados, de altura mínima de 10 centímetros, deberá llevar la leyenda "ESCOLAR".

Artículo 71. Procedimiento para la contratación. Para la contratación del Servicio de Transporte Escolar por parte de los establecimientos educativos, Entidades Territoriales, Secretarías de Educación certificadas de los municipios con población hasta de treinta mil (30.000) habitantes a que se refiere el presente decreto, se deberá previamente comunicar las necesidades de este servicio a por lo menos tres (3) empresas de transporte habilitadas en el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, las Direcciones Territoriales del Ministerio de Transporte brindarán la colaboración necesaria a dichas entidades.

Parágrafo 1. Si alguna de las empresas a las cuales se les comunique las necesidades de prestación del servicio de transporte escolar se presenta y se ajusta a las condiciones establecidas por el establecimientos educativos, Entidades Territoriales, Secretarías de Educación certificadas, según sea el caso, no se podrá contratar el servicio con vehículos de servicio mixto o colectivo municipal, ni particulares.

Parágrafo 2. Reporte de Información. Dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la expedición de la autorización para la prestación del servicio escolar con vehículos de otras modalidades o del permiso para atenderlo con vehículos particulares señalado en el presente decreto, la autoridad de transporte municipal deberá remitir informe a la Subdirección de Transporte del Ministerio de Transporte, en el que se incluyan las

características de cada vehículo (clase, marca, línea, modelo, placa, capacidad, color y tipo de combustible), propietario, empresa de transporte habilitada, si es el caso, número, vigencia y compañía expedidora de las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual, fecha de expedición de la autorización o permiso y vencimiento de los mismos.

Parágrafo 3. Control y vigilancia. Las autoridades de transporte municipal serán las encargadas de velar por el estricto cumplimiento de las disposiciones establecidas en el presente decreto para la prestación del servicio escolar con vehículos de otras modalidades y particulares. De igual manera de aplicar las sanciones correspondientes, conforme a los criterios y procedimientos establecidos en la Ley 336 de 1996.

Artículo 72. Inexistencia de Servicio. Los establecimientos educativos, Entidades Territoriales, Secretarías de Educación certificadas deberán informar a la Superintendencia de Puertos y Transporte que en su jurisdicción no hay empresas de servicio público de transporte terrestre automotor especial, a pesar de existir empresas habilitadas con fundamento en el concepto de viabilidad expedido por la Dirección de Transporte y Tránsito de conformidad con la Resolución 3097 de 2009, o la norma que la modifique, adicione o sustituya, así como las circunstancias que les permitieron evidenciar la inexistencia de las mismas.

De no subsistir las condiciones que dieron lugar a la habilitación la empresa de servicio público de transporte terrestre automotor especial, la Superintendencia de Puertos y Transporte informará al Ministerio de Transporte para que éste proceda a dejar sin efecto los actos administrativos de habilitación y permiso de la empresa de transporte y tarjetas de operación de los vehículos a ella, previa observancia del debido proceso.

#### CAPÍTULO IV

Prestación del servicio escolar en municipios con población superior a 30.000 habitantes.

Artículo 73. Prestación del servicio. En los municipios con población superior a treinta mil (30.000) habitantes que por condiciones topográficas y de difícil acceso, no exista oferta para la movilización de los estudiantes de la jurisdicción, el transporte podrá ser prestado por empresas de servicio público de transporte terrestre automotor Mixto o Colectivo Municipal legalmente constituidas y habilitadas y en caso que no existan, con vehículos particulares, conforme a lo establecido en el presente decreto.

Para autorizar la prestación del servicio, la autoridad municipal competente deberá solicitar concepto previo a la Dirección de Transporte y Tránsito del Ministerio de Transporte, remitiendo el análisis de las necesidades del servicio y la justificación correspondiente.

En el evento que sea autorizado, la autoridad de transporte municipal deberá reportar la información correspondiente a la Subdirección de Transporte del Ministerio de Transporte, conforme a lo establecido en el presente decreto e igualmente ejercer el control de acuerdo a lo previsto en el mismo.

Artículo 74. Reglamentación. El Ministerio de Transporte para los casos contemplados en el artículo anterior, podrá establecer condiciones especiales que aumenten la protección de los estudiantes, garantizando la cobertura del servicio y observando los principios rectores del transporte.

#### TÍTULO VII

#### CONDICIONES PARA EL TRANSPORTE DE USUARIOS DE SERVICIOS DE SALUD Y TURISTAS

## CAPÍTULO I

Transporte de usuarios del servicio de salud.

Artículo 75. Medidas especiales para el transporte de usuarios del sistema de salud. Los vehículos de las empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial que presten servicios de transporte especial para los usuarios de los servicios de salud, deben cumplir con las condiciones que para estos efectos definan el Ministerio de Salud y Protección Social y el Ministerio de Transporte.

## CAPÍTULO II

Transporte de Turistas

Artículo 76. Servicio de Transporte Turístico. Las empresas habilitadas para el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial interesadas en prestar el servicio a turistas se constituirán como prestadores de servicios turísticos, de acuerdo con la reglamentación vigente expedida por el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. En el mismo sentido, los prestadores de servicios turísticos interesados en ofrecer el servicio de transporte público terrestre automotor a turistas, deberán habilitarse como empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial ante el Ministerio de Transporte.

Artículo 77. Prestadores de servicios turísticos. De acuerdo con lo establecido en el artículo 50, de la Ley 336 de 1996, los prestadores de servicios turísticos, debidamente inscritos en el Registro Nacional de Turismo, conforme a lo previsto en la Ley 1101 de 2006, modificada por la Ley 1558 de 2012, podrán ofrecer directamente el servicio de transporte a sus usuarios, siempre y cuando los vehículos sean de su propiedad o se encuentren bajo la figura de arrendamiento financiero o leasing a su nombre.

Parágrafo. En este caso los prestadores de servicios turísticos adoptarán sus propios distintivos para los vehículos, los cuales llevarán en la parte delantera y trasera superior la leyenda "TURISMO" en forma destacada con una altura mínima de 15 centímetros.

Además en la parte delantera del vehículo deberá llevar el número del registro nacional de turismo.

Artículo 78. Prestadores de servicio turístico con vehículos de propiedad de terceros. Si los Prestadores de Servicios Turísticos no cuentan con vehículos de su propiedad, el transporte sólo podrá efectuarse previo contrato, celebrado entre el Prestador de Servicios Turísticos y las Empresas de Transporte Público Terrestre Automotor Especial habilitadas o en su defecto habilitarse como Empresa de Transporte Público Terrestre Automotor Especial, cumpliendo lo establecido en el presente decreto.

Artículo 79. Norma técnica sectorial. Adóptese como obligatoria la norma técnica sectorial NTS AV -009 "Calidad en la prestación del servicio de transporte turístico terrestre automotor. Requisitos normativos" o la norma que la modifique, adicione o sustituya para las empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial habilitadas ante el Ministerio de Transporte que presten el servicio de transporte turístico y estén inscritas en el Registro Nacional de Turismo.

Las empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial interesadas en prestar el servicio de transporte turístico, deberán obtener el Certificado de Calidad Turística otorgado por un organismo certificador, entendiéndose por éste un organismo evaluador de la conformidad debidamente acreditado por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia -ONAC.

Parágrafo 1. A partir de la publicación del presente Decreto, las empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial que presten el servicio de transporte turístico tendrán un plazo de dieciocho (18) meses para presentar el Certificado de Calidad Turística correspondiente.

Parágrafo 2. Las empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial que presten el servicio de transporte turístico, para inscribirse en el Registro Nacional de Turismo o actualizar la inscripción en el mismo, deberán presentar, además de los requisitos exigidos en las normas legales y reglamentarias que regulan la materia, el Certificado de Calidad Turística de que trata el presente artículo.

Artículo 80. Tipología vehicular Los vehículos denominados chivas turísticas y camperos o yipaos podrán ser destinados al transporte turístico dentro de la jurisdicción municipal, distrital, área metropolitana legalmente determinada y zonas turísticas aledañas, según reglamentación establecida por el Ministerio de Transporte y el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo.

## TÍTULO VIII

### CONTROLES

#### CAPÍTULO I

Responsabilidad de las empresas y control operativo

Artículo 81. Responsabilidad de la Revisión y Mantenimiento Preventivo. La revisión periódica y el mantenimiento preventivo de los equipos con los cuales se prestará el servicio es responsabilidad de las Empresas de Transporte Público Terrestre Automotor Especial legalmente habilitadas.

Para garantizar el cumplimiento de sus obligaciones en esta materia, dichas empresas deberán realizar por su cuenta y riesgo el mantenimiento preventivo del vehículo, para prever fallas que puedan surgir o que surjan durante la vigencia del contrato de administración de flota y que puedan poner en peligro la seguridad de los usuarios o la integridad y funcionamiento del vehículo.

Artículo 82. Reporte de información. Dentro de los últimos quince (15) días calendario de los meses de enero y julio de cada año, las Empresas de Transporte Público Terrestre Automotor Especial legalmente habilitadas deberán presentar al Ministerio de Transporte y a la Superintendencia de Puertos y Transporte, los estados financieros firmados y certificados por el Representante Legal, el Contador y/o el Revisor Fiscal, con corte a diciembre del año anterior y a junio del respectivo año, en los cuales se refleje la propiedad de los vehículos de la empresa, los ingresos y gastos, tanto de los vehículos propios como de terceros, los giros realizados a los propietarios y locatarios de los automotores en virtud de lo pactado en los contratos de administración de flota y los pagos de los salarios, prestaciones sociales y seguridad social de los conductores.

Dicha información será reportada por las empresas al Ministerio de Transporte y a la Superintendencia de Puertos y Transporte de conformidad con las directrices que se impartan para tal efecto. Las Direcciones Territoriales del Ministerio de Transporte, remitirán a la DIAN y al Ministerio de Trabajo, dentro de los dos (2) meses siguientes a las fechas límites fijadas para la entrega de la información por parte de las empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial.

Artículo 83. Control de la contratación del servicio. Con el objeto de mejorar el control operativo en todo el territorio nacional, facúltese a las autoridades de tránsito y transporte

municipales, distritales, departamentales y metropolitanas, para verificar la veracidad de la información contenida en el contrato suscrito por las partes y que la operación de los vehículos de servicio público de transporte terrestre automotor especial corresponda con lo señalado en el mismo. Si la autoridad de tránsito y transporte correspondiente encuentra diferencias entre el contenido del documento suscrito entre las partes, el extracto de contrato y la operación de transporte que se realiza, deberá informarlo a la Superintendencia de Puertos y Transporte para lo de su competencia.

## CAPÍTULO II

Condiciones de seguridad en la operación.

Artículo 84. De la condiciones de tipología de los equipos de transporte. Los vehículos destinados a la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial deberán cumplir las condiciones de homologación que el Ministerio de Transporte adopte, con base en estándares internacionales acreditados, considerando condiciones de materiales, absorción de impactos, elementos y condiciones de seguridad del equipo y de su uso.

Artículo 85. De las rutinas de diagnóstico, servicio y reparación. Para cada vehículo la empresa conformará un expediente individual u hoja de vida, cuyo objeto sea mantener un seguimiento documentado del parque automotor.

Artículo 86. Del control a las rutinas de seguridad del vehículo. Ningún vehículo podrá operar sin contar con el concepto favorable del departamento técnico de equipos de transporte de la respectiva empresa, emitido dentro del mes anterior. La solución sistematizada de control de flota incluirá el mecanismo de control, así como el referente a los vencimientos de las pólizas de seguros y de la revisión técnico-mecánica de carácter legal.

Artículo 87. Vinculación y seguimiento a los conductores. Todos los conductores de los vehículos vinculados a la empresa, ya sean de propiedad de la misma, de socios o de terceros deberán tener contrato de trabajo con la empresa.

Se conformará un expediente individual con cada conductor al servicio de la empresa en el que se registrarán las situaciones derivadas de su permanencia en la misma. Los expedientes deberán permanecer bajo guarda en las instalaciones de la sede principal de la empresa.

Todo aspirante a conductor será evaluado por la empresa o por compañías especializadas en selección de personal.

Artículo 88. Control del uso de sustancias psicoactivas. Las empresas de servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial deberán practicar controles de uso de sustancias psicoactivas a todos los conductores de la empresa, al menos una vez al mes. La empresa realizará los controles directamente o a través de empresas que presten el servicio, haciendo uso de dispositivos y procedimientos homologados para ello.

Todo resultado positivo deberá ser reportado a la Superintendencia de Puertos y Transporte, para la imposición de las sanciones correspondientes, sin perjuicio del proceso disciplinario interno correspondiente con arreglo al reglamento de trabajo. El Ministerio de Transporte definirá las condiciones del reporte tecnológico en línea de los resultados positivos.

### CAPÍTULO III

#### Registro Nacional de Conductores de Servicio de Transporte Especial

Artículo 89. Registro Nacional de Conductores de Servicio de Transporte Especial. Crease el Registro Nacional de Conductores de Transporte Especial, en el cual se registrarán los datos que identifiquen a la empresa transportadora, al propietario o locatario del vehículo y al conductor. Cuando el servicio se trate de escolar, también se registrarán los datos que identifiquen al establecimiento educativo, al adulto acompañante y las características del vehículo, así como otros datos que el Ministerio de Educación y el Ministerio de Transporte, consideren necesarios para el control del servicio escolar y de sus vehículos. Esta información será de carácter público y obligatorio. La obligación de la inscripción en este registro será requisito para la prestación del servicio.

El certificado de inscripción en el Registro Nacional de Conductores de Transporte Especial, deberá portarse en los vehículos autorizados cuando se encuentren prestando el servicio. A este registro tendrá acceso el establecimiento educativo y los padres de familia.

La inscripción tendrá una vigencia anual y debe ser solicitada por la empresa habilitada para prestar el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial o por el director del establecimiento educativo, cuando los servicios sean proporcionados por el propio establecimiento. El Ministerio de Transporte reglamentará la implementación del registro.

### TÍTULO IX

#### RÉGIMEN TRANSICIÓN

Artículo 90. Condiciones para mantener la habilitación. Las empresas que a la fecha de entrada en vigencia del presente decreto cuenten con habilitación vigente para la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, podrán continuar operando y deberán presentar ante el Ministerio de Transporte los documentos que acrediten el cumplimiento de los requisitos de habilitación establecidos en el presente acto administrativo, dentro de los veinticuatro (24) meses siguientes a la entrada en vigencia del presente Decreto, excepto lo que se refiere al porcentaje de propiedad de los vehículos, conforme a lo señalado en el siguiente artículo.

Si la empresa presenta la solicitud de manera extemporánea o el Ministerio de Transporte le niega la habilitación, no podrá continuar prestando el servicio.

Artículo 91. Plazo para el cumplimiento del porcentaje de propiedad de los vehículos. Para las empresas con habilitación vigente a la fecha de publicación del presente decreto, se establece el siguiente esquema de transición para cumplir el requisito de la propiedad de los vehículos:

| Plazo                  | Porcentaje de la capacidad transportadora vinculada |
|------------------------|---|
| A 31 diciembre de 2016 | 10%   |
| A 31 diciembre 2017    | 15%   |
| A 31 diciembre de 2018 | 20%   |

En el evento en que se cumplan los plazos señalados en el presente artículo y no se acredite el porcentaje de propiedad de los vehículos, se le aplicará el procedimiento y las sanciones establecidas en las normas que rigen la materia.



Artículo 92. Vinculación por administración de flota. Sin perjuicio de las solicitudes radicadas a partir de la publicación del presente decreto, las empresas no podrán vincular vehículos de terceros, ni incrementar su capacidad transportadora, mientras no se haya dado cumplimiento al porcentaje establecido, del veinte por ciento (20%) de propiedad de la empresa, de acuerdo con lo señalado en el artículo 32 del presente decreto y al ajuste del patrimonio líquido previsto.

Artículo 93. Desintegración obligatoria. Para los vehículos que a la entrada en vigencia del presente Decreto se encuentren vinculados a las empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, se establece el siguiente esquema de transición, para que sean retirados del servicio público y desintegrados:

Diciembre 31 de 2016: modelos 1984 y anteriores

Diciembre 31 de 2017: modelos 1989 y anteriores

Diciembre 31 de 2018: modelos 1994 y anteriores

Diciembre 31 de 2019: modelos 1999 y anteriores

A partir del año 2020, los vehículos que cumplan el tiempo de uso deberán salir anualmente del servicio y ser desintegrados.

Artículo 94. Suspensión de ingreso. A partir de la entrada en vigencia del presente decreto, queda suspendido en todo el territorio nacional el ingreso por incremento de vehículos clase automóvil, campero, camioneta y microbús, destinados a la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, por un período de un (1) año o hasta tanto el Ministerio de Transporte adelante un estudio de oferta y demanda que determine las necesidades de incremento de estas clase de vehículos.

Parágrafo 1. Solamente se podrá efectuar el registro inicial o matrícula de vehículos clase automóvil, campero, camioneta y microbús, destinados a la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial por reposición. Excepcionalmente y previa reglamentación del Ministerio de Transporte, en el evento que se determine que existe una demanda insatisfecha, se podrá autorizar el ingreso de nuevas unidades.

Parágrafo 2. La capacidad transportadora disponible de las empresas habilitadas y de las que se habiliten en vigencia del presente artículo, podrá ser utilizada únicamente por vehículos ya registrados en el servicio público dentro de la misma modalidad.

## TÍTULO X

### DISPOSICIONES FINALES

Artículo 95. Tarifa. La tarifa del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial será de libre determinación entre las partes, pero deberá ser reportada al Ministerio de Transporte y a la Superintendencia de Puertos y Transporte, mediante el sistema de información que las entidades definan, el cual deberá almacenar la información de cada contrato celebrado, el valor por vehículo o recorrido, la clase de automotor, el número de sillas ofertadas, la tarifa por día, kilómetro de recorrido y la indicación de si se trata de servicio en ciudades o incluye tramos de carretera.

Artículo 96. Derecho a reponer. El derecho a reponer un vehículo destinado a la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial será del propietario del vehículo o locatario, sin que la empresa de transporte pueda generar costo alguno por el

derecho a reponer y el ingreso del nuevo vehículo. La reposición solo se podrá efectuar con vehículos de la misma clase.

En este evento el propietario o locatario del vehículo podrá entregarlo en administración a otra empresa de la misma modalidad y la capacidad será sumada a ésta última, quien se encargará de incluirlo en su plan de rodamiento y de administrarlo, de conformidad con lo señalado en el presente decreto. Adicionalmente el Ministerio de Transporte ajustará la capacidad transportadora de la empresa a la cual se encontraba vinculado el vehículo que fue objeto de la reposición, haciendo la respectiva reducción.

Artículo 97. Actuaciones iniciadas. Las actuaciones administrativas iniciadas, los términos que hubieren empezado a correr y los recursos interpuestos continuarán tramitándose de conformidad con la norma vigente en el momento de su radicación.

Parágrafo. Las empresas que hayan radicado su solicitud de habilitación en vigencia del Decreto 174 de 2001 y que a la fecha de la publicación de este decreto no hayan obtenido pronunciamiento expreso del Ministerio de Transporte, podrán acogerse a las nuevas condiciones estipuladas en la presente disposición.

Artículo 98. Vigencia. El presente decreto rige a partir de su publicación y deja sin vigencia todas las disposiciones que le sean contrarias, en especial el artículo segundo de la Resolución 4000 de 2005, modificada por el artículo 2 de la Resolución 3097 de 2009, las Resoluciones 3176 de 2008, 2658 de 2008 y 4693 de 2009, los Decretos 174 de 2001, 805 de 2008, 3964 de 2009 y 4668 de 2006.

Publíquese y cúmplase

Dado en Bogotá, D.C., a los 25 días de febrero del 2015.

### **3. DISEÑO METODOLÓGICO**

#### **3.1 TIPO DE INVESTIGACIÓN**

Para llevar a cabo diagnóstico para determinar la necesidad del servicio de transporte escolar de los estudiantes de la zona rural del Colegio Emiliano Santiago Quintero del Municipio de Teorama Norte De Santander, se hizo uso de la investigación descriptiva, ya que en ésta se describen los datos y características de la población o fenómeno en estudio. La investigación descriptiva responde a las preguntas: quién, qué, dónde, cuándo y cómo, permitiendo conocer de manera objetiva la información necesaria para realizar el presente proyecto.

#### **3.2 POBLACIÓN**

Para realizar la presente investigación se tomó como población objetivo los estudiantes del colegio Emiliano Santiago Quintero del municipio de Teorama Norte de Santander, que pertenecen al área rural y utilizan el servicio de transporte escolar. Además el rector de la institución, así como también el Alcalde del municipio.

#### **3.3 MUESTRA**

Como el tamaño de la población es reducida, es decir 96 estudiantes del Colegio Emiliano Santiago Quintero del municipio de Teorama Norte de Santander, que utilizan el servicio de transportes escolar, el rector de la institución y el Alcalde del municipio; se tomó todo el tamaño de la población objeto de estudio. Por lo tanto no es necesario aplicar nuestra.

#### **3.4 TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE INFORMACIÓN**

Para llevar a cabo la realización de este proyecto se empleó como instrumento la encuesta y entrevista; como técnica de recolección el cuestionario, con la cual se obtuvo la información para el adecuado desarrollo de la investigación.

#### **3.5 PROCESAMIENTO Y ANÁLISIS DE LA INFORMACIÓN**

Una vez obtenida la información por el trabajo de campo, se tabulo las diversas respuestas, para cada pregunta, se analizó cuantitativamente por medio de gráficas estadísticas y tablas. Además se evaluó los resultados de forma cualitativa mediante el análisis individual de cada respuesta.

#### 4. PRESENTACIÓN DE RESULTADOS

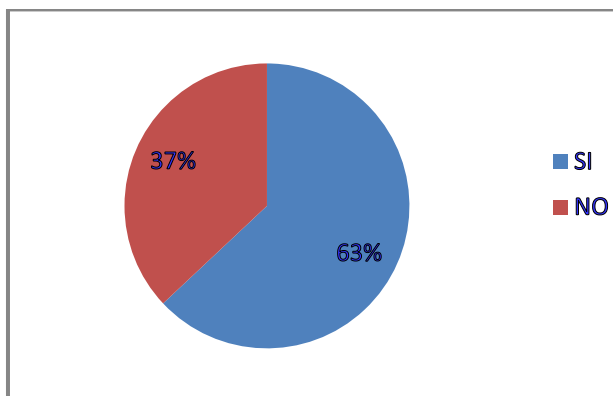
##### 4.1 CONDICIONES EN QUE SE TRANSPORTAN LOS ESTUDIANTES DE LA ZONA RURAL DEL COLEGIO EMILIANO SANTIAGO QUINTERO DEL MUNICIPIO DE TEORAMA NORTE DE SANTANDER.

**Cuadro 1.** Concepto de los estudiantes de la zona rural referente a la llegada oportuna al aula de clase.

| ITEM  | FRECUENCIA | PORCENTAJE |
|-------|------------|------------|
| SI    | 60         | 63%        |
| NO    | 37         | 37%        |
| TOTAL | 96         | 100%       |

Fuente: autores del proyecto.

**Grafica 1.** Concepto de los estudiantes de la zona rural referente a la llegada oportuna al aula de clase.



Fuente: autores del proyecto.

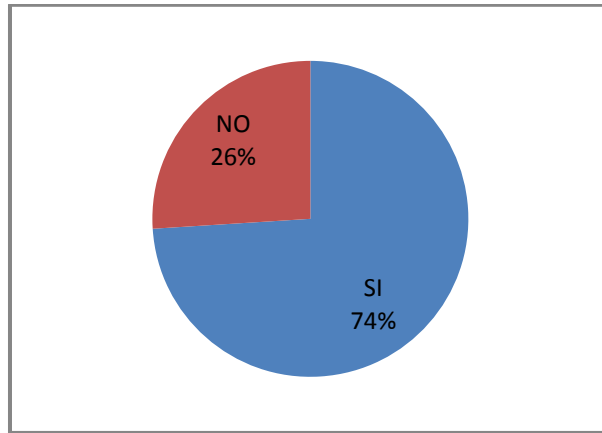
Con los resultados obtenidos a través de la encuesta se puede notar que el 63% de los estudiantes llega oportunamente a sus aulas de clase pero que un 37% no llega a la hora oportuna. Por lo anterior podemos decir que el servicio de transporte utilizado no es 100% eficaz.

**Cuadro 2.** Fallas mecánicas presentadas por los vehículos que presentan el servicio de transporte escolar en el Municipio de Teorama.

| ITEM  | FRECUENCIA | PORCENTAJE |
|-------|------------|------------|
| SI    | 71         | 74%        |
| NO    | 25         | 26%        |
| TOTAL | 96         | 100%       |

Fuente autores del proyecto.

**Grafica 2.** Fallas mecánicas presentadas por los vehículos que presentan el servicio de transporte escolar en el Municipio de Teorama.



Fuente: autores del proyecto.

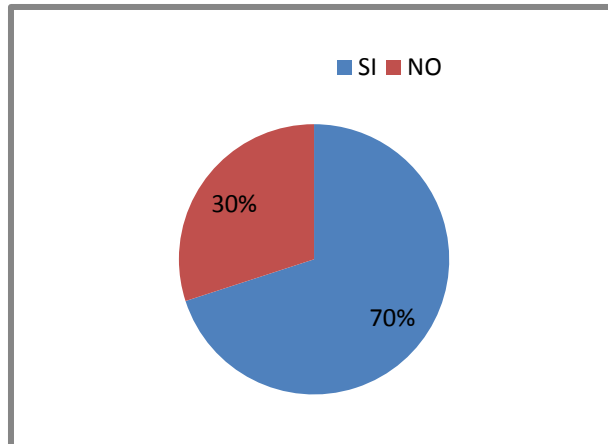
El 74% de los estudiantes manifiesta que se han presentado fallas mecánicas durante el recorrido y el 26% afirman que no; de lo cual se deduce que el vehículo que presta el servicio de transporte escolar no cuenta con una revisión técnico-mecánica oportuna que permita detectar las posibles fallas.

**Cuadro 3.** Riesgos a los que se someten los estudiantes de la zona rural del colegio Emiliano Santiago Quintero al utilizar un servicio inadecuado.

| ITEM  | FRECUENCIA | PORCENTAJE |
|-------|------------|------------|
| SI    | 67         | 70%        |
| NO    | 29         | 30%        |
| TOTAL | 96         | 100%       |

Fuente autores del proyecto.

**Grafica 3.** Riesgos a los que se someten los estudiantes de la zona rural del colegio Emiliano Santiago Quintero al utilizar un servicio inadecuado.



Fuente: autores del proyecto.

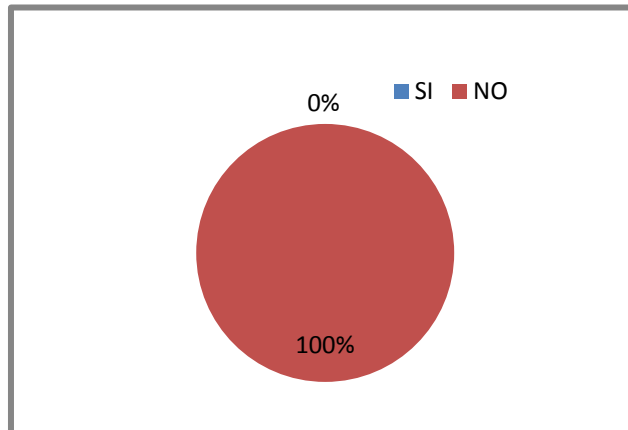
Un 70% de los estudiantes es consciente que al utilizar este medio de transporte se expone a numerosos riesgos; un 30% de los estudiantes no conoce los posibles riesgos a los que se enfrenta diariamente. Teniendo en cuenta lo anterior se deduce que aunque los jóvenes conocen los riesgos a que se exponen deciden utilizar el único medio de transporte para llegar a la institución educativa y de esta manera poder superarse.

**Cuadro 4. Póliza especial de vida para el servicio de transporte escolar**

| ITEM  | FRECUENCIA | PORCENTAJE |
|-------|------------|------------|
| SI    | 0          | 0%         |
| NO    | 96         | 100%       |
| TOTAL | 96         | 100%       |

Fuente autores del proyecto.

**Grafica 4.** Póliza especial de vida para el servicio de transporte escolar.



Fuente: autores del proyecto.

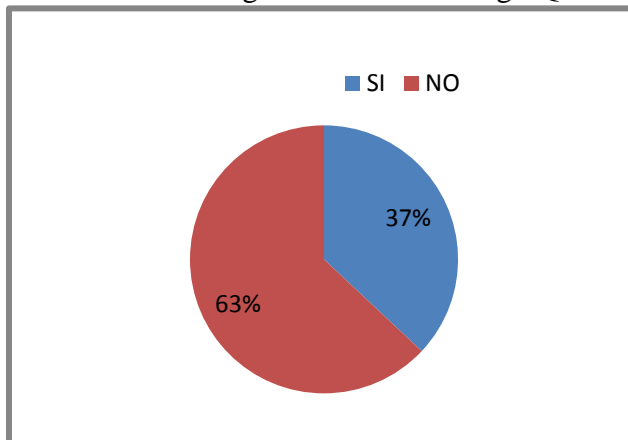
El 100% de los estudiantes expresan que no cuenta con una póliza de seguro lo cual es sumamente preocupante; en caso de presentarse algún accidente no hay quien responda.

**Cuadro 5.** Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito de los vehículos que transportan los estudiantes de la zona rural del Colegio Emiliano Santiago Quintero.

| ITEM  | FRECUENCIA | PORCENTAJE |
|-------|------------|------------|
| SI    | 36         | 37%        |
| NO    | 60         | 63%        |
| TOTAL | 96         | 100%       |

Fuente autores del proyecto.

**Grafica 5.** Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito de los vehículos que transportan los estudiantes de la zona rural del Colegio Emiliano Santiago Quintero.



Fuente: autores del proyecto.

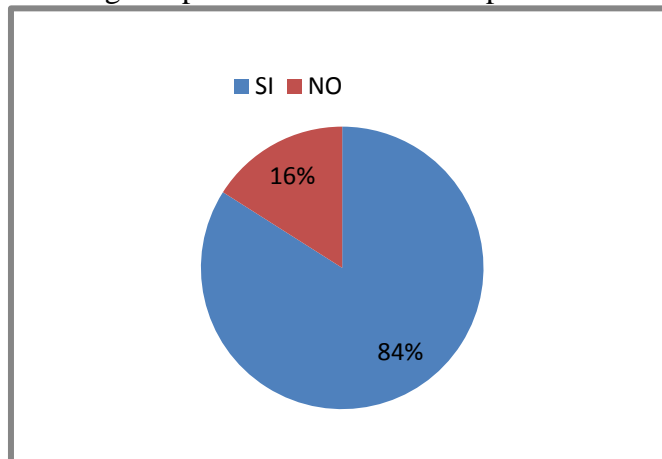
El 37% de los estudiantes saben que el vehículo cuenta con el SOAT, pero un 63% manifiesta que no sabe; por lo tanto se puede apreciar que los estudiantes desconocen la situación de seguridad en que son transportados.

**Cuadro 6.** Normatividad vigente para el servicio de transporte escolar.

| ITEM  | FRECUENCIA | PORCENTAJE |
|-------|------------|------------|
| SI    | 15         | 16%        |
| NO    | 81         | 84%        |
| TOTAL | 96         | 100%       |

Fuente autores del proyecto.

**Grafica 6.** Normatividad vigente para el servicio de transporte escolar.



Fuente: autores del proyecto.

El 84% de los estudiantes no conoce la normatividad vigente para el servicio de transporte escolar, mientras que la minoría, en este caso el 16% manifiesta conocerla. Con esto deducimos que es alta la falta de información y conocimiento de los estudiantes frente a esta normatividad.

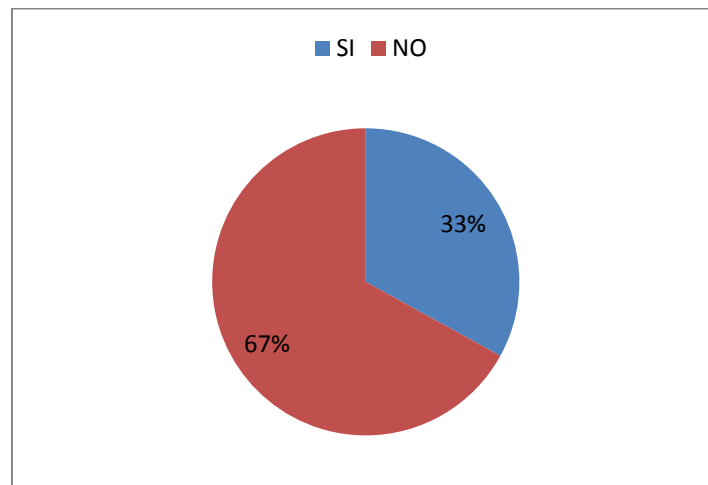
**Cuadro 7.** Pago mensual por el servicio de transporte escolar.

| ITEM  | FRECUENCIA | PORCENTAJE |
|-------|------------|------------|
| SI    | 32         | 33%        |
| NO    | 64         | 67%        |
| TOTAL | 96         | 100%       |

Fuente autores del proyecto.



**Grafica 7. Pago mensual por el servicio de transporte escolar.**



Fuente: autores del proyecto.

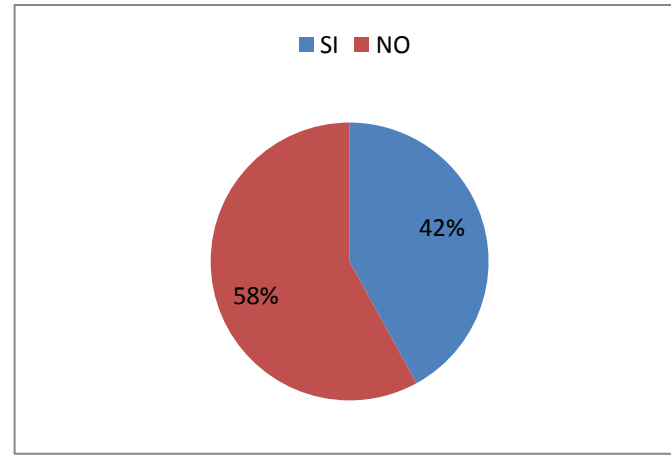
Según los resultados de las encuestas realizadas a los estudiantes el 67% de los padres de familia no pagan por el servicio el transporten que utilizan sus hijos; sin embargo no en todas las rutas el servicio es gratuito, el 33% de los estudiantes responden que sus padres pagan en promedio entre \$10.000 y \$20.000 mensual; el precio varía dependiendo de la trayectoria entre la vivienda y la institución educativa.

**Cuadro 8.** Niños y jóvenes que no estudian por no contar con un servicio adecuado para desplazarse a la institución educativa.

| ITEM  | FRECUENCIA | PORCENTAJE |
|-------|------------|------------|
| SI    | 56         | 58%        |
| NO    | 40         | 42%        |
| TOTAL | 96         | 100%       |

Fuente: autores del proyecto.

**Grafica 8.** Niños y jóvenes que no estudian por no contar con un servicio adecuado para desplazarse a la institución educativa.



Fuente: autores del proyecto.

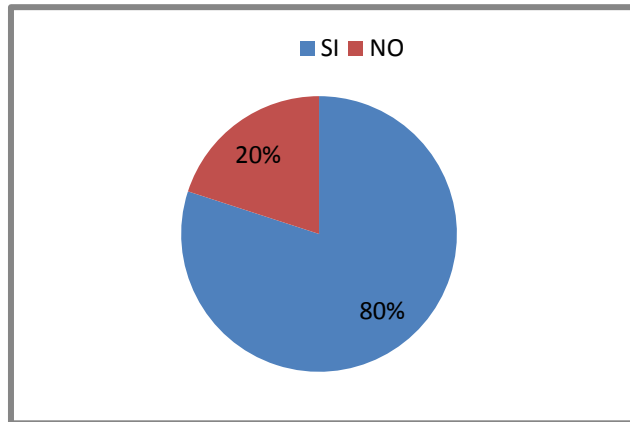
El 58% de los estudiantes responden que no hay jóvenes en sus veredas que dejen de estudiar por no contar con un buen servicio de transporte escolar; pero un 42% afirma que en sus comunidades existen niños y jóvenes que no asisten a la institución educativa por no existir un servicio adecuado y confiable de transporte escolar especial. Esta situación demuestra la necesidad de la consecución de un vehículo de transporte adecuado para prestar este servicio.

**Cuadro 9.** Satisfacción frente al servicio de transporte escolar

| ITEM  | FRECUENCIA | PORCENTAJE |
|-------|------------|------------|
| SI    | 18         | 20%        |
| NO    | 78         | 80%        |
| TOTAL | 96         | 100%       |

Fuente: autores del proyecto.

**Grafica 9.** Satisfacción frente al servicio de transporte escolar.



Fuente: autores del proyecto.

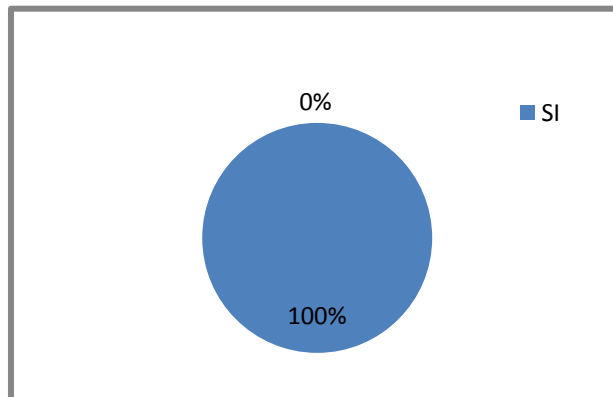
El 80% de los estudiantes manifiestan que no están satisfechos con el medio de transporte que utilizan y el 20% dicen estar satisfechos. Por lo cual confirmamos que es un servicio de pésimas condiciones, donde la mayoría de las personas que lo utilizan están insatisfechas por los múltiples riesgos a que son sometidos.

**Cuadro 10.** Obtención de un bus que cuente con toda la normatividad vigente para el servicio de transporte escolar para el Colegio Emiliano Santiago Quintero.

| ITEM  | FRECUENCIA | PORCENTAJE |
|-------|------------|------------|
| SI    | 96         | 100%       |
| NO    | 0          | 0%         |
| TOTAL | 96         | 100%       |

Fuente: autores del proyecto.

**Grafica 10.** Obtención de un bus que cuente con toda la normatividad vigente para el servicio de transporte escolar para el Colegio Emiliano Santiago Quintero.



Fuente: autores del proyecto.

La totalidad de los estudiantes de la zona rural encuestados les gustaría que el colegio Emiliano Santiago Quintero cuente con un servicio de transporte escolar que cumpla con toda la normalidad vigente. Situación que debe conllevar a los directivos de la institución a gestionar la consecución de este servicio.

#### **4. DIAGNOSTICO SITUACIONAL.**

Después de analizar los resultados obtenidos mediante la aplicación de las encuestas se puede confirmar que los vehículos utilizados para el transporte de los estudiantes de la zona rural del colegio Emiliano Santiago Quintero del municipio de Teorama además de no ser adecuados para la prestación de este servicio no cuentan con revisión técnico-mecánica ni seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, lo cual genera un alto nivel de inseguridad; y como si fuera poco los estudiantes no tienen ninguna póliza que les responda en caso accidentalidad.

Es sumamente necesario que el colegio Emiliano Santiago Quintero cuente con un servicio de transporte escolar que cumpla con las condiciones establecidas por ley, el cual beneficiaría a los niños y jóvenes que son transportados en carros de cargas, pero también les daría la oportunidad a aquellos que por no contar con un servicio de transporte escolar adecuado no han culminar sus estudios secundarios.

#### **4.1 ACCIONES REALIZADAS POR LA INSTITUCIÓN Y LA ALCALDÍA MUNICIPAL PARA MEJORAR LAS CONDICIONES DE TRANSPORTE ESCOLAR DE LOS ESTUDIANTES DE LA ZONA RURAL.**

Diagnóstico de la entrevista aplicada al rector de la instrucción educativa colegio Emiliano Santiago Quintero señor Mario Alfonso Sánchez.

El rector manifiesta que durante los años que ha estado al frente de la rectoría, ha planteado a los alcaldes del municipio que en vez de compromisos y favores políticos inviertan en un bus que cumplan con las condiciones necesarias para prestar el servicio escolar y poder mejorar las condiciones de los estudiantes de la zona rural. Afirma que el primer paso a seguir debe ser una actitud de responsabilidad social de quienes vienen controlando y prestando el servicio; el dinero que llega al municipio para educación debería ser manejado de una mejor manera; se ve que legalizan este dinero en obras que no se ejecutan dejando así una comunidad estudiantil con cada día más dificultades para superarse. Además alega que no es un problema que como rector debe solucionar, pero que estaría dispuesto en lo posible a colaborar.

Diagnóstico de la entrevista aplicada al alcalde encargado del municipio de Teorama Eilyn Susana Duran Ovallos.

Por otra parte el alcalde encargado manifiesta que el problema de transporte escolar en la zona rural es algo muy complejo y además esta problemática no existe únicamente en el municipio de Teorama. En el periodo de mandato hemos hecho lo que está en nuestro alcance para que al menos estos estudiantes de las veredas cuenten con un medio de transporte que les permita llegar al colegio, se nos es imposible brindar un servicio con todas las condiciones, pues tenemos otras necesidades frente a la educación como lo son alimentación, uniformes, mobiliarios etc. Además se ha gestionado con cooperativas de la región que ofrecen este tipo de servicio y la respuesta no ha sido positiva, pues a ellos no

les genera rentabilidad prestar sus servicios en este sector por el estado de las vías y principalmente por el orden público que afronta nuestro municipio; afirma el alcalde encargado.

#### **4.2 ESTRATEGIAS PARA MEJORAR LAS CONDICIONES DE TRASPORTE DE LOS ESTUDIANTES DE LA ZONA RURAL DEL COLEGIO EMILIANO SANTIAGO QUINTERO DEL MUNICIPIO DE TEORAMA NORTE DE SANTANDER.**

Los padres de familia que sus hijos utilizan el servicio de transporte escolar rural, junto con el rector de la institución educativa podrían gestionar proyectos en las entidades municipales y gubernamentales; para la consecución de un medio de transporte escolar y de esta manera satisfacer esta necesidad para la comunidad estudiantil.

La Alcaldía Municipal con los recursos que le llegan para educación podría comprar un bus que cuente con las condiciones establecidas por ley para ofrecer el servicio de transporte escolar. Este vehículo podría ser administrado por el rector de la institución y el funcionario encargado de educación del municipio. Para el mantenimiento y combustible del mismo se podría estipular una cuota mensual, la cual sería cancelada por los padres de familia de los estudiantes que se movilicen en él.

Una estrategia de solución inmediata que podría remediar un poco las condiciones de incomodidad en que son transportados los estudiantes de la zona rural del colegio Emiliano Santiago Quintero será instalar en los vehículos de carga sillas o reclinatorios que vayan sujetas al vehículo para que los estudiantes puedan sentarse y sentir un poco de agrado al dirigirse a la institución y viceversa. También que la compuerta de la camioneta sea cerrada para evitar que estos jóvenes salgan de ella. Asimismo que la Institución con los recursos que llegan por los estudiantes compren una póliza o seguro de vida que responda en caso de presentarse algún accidente. Además que contraten personas responsables para que conduzcan estos automotores, ya que se ha presentado casos en donde los conductores manejan en estado de alicoramiento exponiendo aún más la vida de los estudiantes. (Esto mientras se gestiona para un servicio mejor).

## **5. CONCLUSIONES**

El objetivo general de este estudio fue realizar un diagnóstico para determinar la necesidad del servicio de transporte escolar de los estudiantes de la zona rural del Colegio Emiliano Santiago Quintero del Municipio de Teorama Norte de Santander. El desarrollo del proyecto de investigación se llevó a cabo en 4 semanas en las que se alcanzó con satisfacción cada una de las actividades proyectadas.

Se logró a través de entrevistas conocer las acciones realizadas por la Institución y la Alcaldía Municipal para mejorar las condiciones de transporte escolar de los estudiantes de la zona rural, y se ultimó que desde el 2004, se está brindando servicio de transporte escolar el cual no cumple con las mínimas condiciones legales para trasladar personas, pero los contratantes responsables para prestar este servicio de transporte han procedido con negligencia, ya que no han tomado correctivos necesarios para lograr darles a los estudiantes un transporte digno.

Durante la aplicación de encuestas se pudo evidenciar la insatisfacción de los usuarios al utilizar el servicio de transporte que hasta el momento se está prestando; y como ya se ha mencionado anteriormente este servicio no cumple con las normas para movilizar personas; Es por ello que se han planteado estrategias que mejoren las condiciones del servicio de transporte escolar de los estudiantes de la zona rural para que ellos se sientan satisfechos al dirigirse al colegio y esto refleje un buen estado de ánimo y así logren culminar sus estudios secundarios; y a su vez tranquilidad a los padres de familia al enviar a sus hijos a la institución en un transporte que cumpla con las condiciones legales. Ellos son el futuro del mañana en nuestra la región.

## **6. RECOMENDACIONES**

Basados en los resultados que se obtuvieron con la realización de este estudio se plantean las siguientes recomendaciones:

La institución educativa colegio Emiliano Santiago Quintero debe tomar mayor responsabilidad con aquellos estudiantes de la zona rural que son transportados en vehículos no adecuados brindándoles como en años anteriores una póliza de vida que responda en caso de accidentalidad.

La Alcaldía Municipal debe saber administrar los recursos que les llegan por educación y así suplir las necesidades básicas de los estudiantes y además contribuir con el mejoramiento del servicio de transporte escolar del municipio; de igual manera puede gestionar proyectos ante entidades Gubernamentales y Nacionales para la consecución de un bus apto para prestar el servicio.



## REFERENCIAS DOCUMENTALES ELECTRÓNICAS

ASOMUNICIPIOS (s/f). Reseña histórica. [En línea]. Recuperado el 10 de junio de 2015. [Citado 03 de junio del 2015]. Ubicado en la URL: <http://asomunicipios.co/teorama/>

COOTRANINEZ. (s/f). Servicio de Transporte escolar. [En línea]. Recuperado el 10 de junio de 2015. Ubicado en la URL: [http://aplicaciones.ceipa.edu.co/biblioteca/biblio\\_digital/.../cootraninez.pdf](http://aplicaciones.ceipa.edu.co/biblioteca/biblio_digital/.../cootraninez.pdf)

<sup>11</sup>CONCEPTO.DE DIANOSTICO. Teoría metodológica. [En línea]. Recuperado el 22 de julio de 2015. Ubicado en la URL: [www.cauqueva.org.ar/archivos/guía-de-diagnóstico.pdf](http://www.cauqueva.org.ar/archivos/guía-de-diagnóstico.pdf)

FERREIRO, Sonia. Transporte internacional [En línea]. Recuperado el 10 de junio de 2015. <http://transporteinternacional.blogspot.com/2006/>

GERENCIA. (s/f).Economía y finanzas. [En línea]. Recuperado el 09 de junio de 2015. Ubicado en la URL: [www.gerencie.com](http://www.gerencie.com) › Economía y finanzas [Citado 18 de mayo del 2015]

LEÓN RANGEL, Zaide y otro. Repositorio UFPSO. [En línea]. Recuperado el 10 de junio de 2015, de <http://repositorio.ufpso.edu.co:8080/dspaceufpso/bitstream/123456789/424/1/25769.pdf>

UNIVERSIDAD DE LOS ANDES. Fundamentos De Economía Del Transporte: Teoría, Metodología Y Análisis De Política. [En línea]. Recuperado el 09 de junio de 2015. Ubicado en la URL: <https://economia.uniandes.edu.co>  
<http://cursos.aiu.edu/Fundamentos%20de%20Administraci%C3%B3n/PDF/tema%202.pdf>

EL PORTAL LOGÍSTICO AL ALCANCE DE TODOS. (OCTUBRE 26 DE 2011). Recuperado el 09 de junio de 2015. <https://logistweb.wordpress.com/tag/definicion-transporte/>

UNIVERSIDAD DE LOS ANDES. Fundamentos De Economía Del Transporte: Teoría, Metodología Y Análisis De Política. Recuperado el 09 de junio de 2015. <https://economia.uniandes.edu.co>

# **ANEXOS**

**Anexo A.** Encuesta dirigida a los estudiantes del Colegio Emiliano Santiago Quintero, que utilizan el transporte escolar rural.

UNIVERSIDAD FRANCISCO DE PAULA SANTANDER  
FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y ECONÓMICAS  
TECNOLOGÍA COMERCIAL Y FINANCIERA

**Objetivo.** Conocer el nivel de satisfacción de los estudiantes frente al servicio de transporte escolar que utiliza actualmente.

Responda las siguientes preguntas.

1. Al utilizar este medio de transporte llega oportunamente al aula escolar?

SI\_\_\_\_\_ NO\_\_\_\_\_

2. El vehículo donde se moviliza ha presentado fallas mecánicas durante el recorrido

SI\_\_\_\_\_ NO\_\_\_\_\_

3. Conoce el riesgo al que se somete al utilizar este medio de transporte?

SI\_\_\_\_\_ NO\_\_\_\_\_

4. Cuenta con una alguna póliza especial de vida para utilizar este medio de transporte?

SI\_\_\_\_\_ NO\_\_\_\_\_

5. Sabe si el vehículo cuenta el SOAT vigente?

SI\_\_\_\_\_ NO\_\_\_\_\_

6. Conoce la normatividad vigente para el servicio de transporte escolar?

SI\_\_\_\_\_ NO\_\_\_\_\_

7. Sus padres pagan mensualmente por el servicio de transporte que utiliza?

SI\_\_\_\_\_ Cuanto? \_\_\_\_\_NO\_\_\_\_\_

8. En su vereda hay niños y jóvenes que no estudian por no contar con un medio de transporte adecuado para desplazarse a la institución educativa?

SI \_\_\_\_\_ NO \_\_\_\_\_

9. Está satisfecho con el medio de transporte escolar que utiliza?

SI \_\_\_\_\_ NO \_\_\_\_\_ Porque? \_\_\_\_\_

10. Le gustaría que el colegio EMILIANO SANTIAGO QUINTERO cuente con un bus escolar con todas las normas vigentes para prestar el servicio?

SI \_\_\_\_\_ NO \_\_\_\_\_

**Anexo B.** Entrevista dirigida al rector del colegio Emiliano Santiago Quintero.

**UNIVERSIDAD FRANCISCO DE PAULA SANTANDER  
FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y ECONÓMICAS  
TECNOLOGÍA COMERCIAL Y FINANCIERA**

**Objetivo.** Conocer las acciones realizadas por el señor rector el colegio Emiliano Santiago Quintero. Para mejorar el servicio de transporte escolar de los estudiantes de la zona rural.

Entrevista dirigida a el señor rector Mario Alfonso Sánchez.

1. ¿Cuál es su opinión frente al problema que se ha venido presentando desde el año 2004 con el transporte escolar de los estudiantes del colegio Emiliano Santiago de la zona rural?
2. ¿Cuál cree es el motivo por el cual el colegio aun no cuente con un servicio adecuado de transporte escolar para sus estudiantes?
3. Sabemos que los estudiantes al utilizar el vehículo de carga como medio de transporte están expuestos a posibles riesgos. ¿En caso de accidentalidad quien respondería?
4. Como rector del colegio ha gestionado proyectos ante entidades municipales y gubernamentales para la obtención de un bus que cumpla con lo establecido por ley para el servicio de transporte escolar?
5. ¿Cuál sería el primer paso a seguir para mejor las condiciones en que son transportados estos estudiantes?
6. Esta dispuesto a trabajar junto con los padres de familia para mejorar y garantizar la seguridad de los estudiantes a la hora de ser transportados?

**Anexo C. Entrevista dirigida al Alcalde Municipal.**

**UNIVERSIDAD FRANCISCO DE PAULA SANTANDER  
FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y ECONÓMICAS  
TECNOLOGÍA COMERCIAL Y FINANCIERA**

**Objetivo.** Conocer las acciones realizadas por la alcaldía municipal. Para mejorar el servicio de transporte escolar de los estudiantes de la zona rural.

1. ¿Cuál es su opinión frente al problema que se ha venido presentando desde el año 2004 con el transporte escolar de los estudiantes del colegio Emiliano Santiago de la zona rural?
2. ¿Cuál cree es el motivo por el cual el colegio aun no cuente con un servicio adecuado de transporte escolar para sus estudiantes?
3. Sabemos que los estudiantes al utilizar el vehículo de carga como medio de transporte están expuestos a posibles riesgos. ¿En caso de accidentalidad quien respondería?
4. Como alcalde municipal que responsabilidad tiene frente a esta problemática?
5. ¿Cuál sería el primer paso a seguir para mejorar las condiciones en que son transportados estos estudiantes?
6. Esta dispuesto a trabajar junto con los padres de familia para mejorar y garantizar la seguridad de los estudiantes a la hora de ser transportados?

**Anexo D. Fotografía**

**COLEGIO EMILIANO SANTIAGO QUINTERO**



## Anexo E. Fotografía

### MEDIO DE TRANSPORTE UTILIZADO POR LOS ESTUDIANTES

