

INSTITUTO NACIONAL DEL TRANSPORTE
REGIONAL SANTANDER
Resolución Número 1938 de 19
(12 JUL. 1982)

" Por la cual se resuelve una oposición y se autoriza una ruta y horarios a unas empresas de transporte terrestre automotor."

EL DIRECTOR REGIONAL DEL INSTITUTO NACIONAL DEL TRANSPORTE EN SANTANDER

En uso de sus facultades legales y estatutarias y

C O N S I D E R A N D O :

Que el Instituto Nacional del Transporte Regional Santander, a solicitud de la empresa AUTOMOVILES CADIZ S.A., y por resolución #1992 de Agosto 20 de 1.981 en su artículo 1º. ordenó la publicación de la ruta colectiva Bucaramanga, Aeropuerto vi ceversa.

Que dichas publicaciones se efectuaron dentro del término legal, por la Secretaría General del Instituto Nacional del Transporte Regional Santander, en el diario "Vanguardia Liberal" durante los días 21, 27 de Agosto y 2 de Septiembre de 1.981.

Que dentro el término establecido en el artículo 6 del Decreto 2245 de 1.976, las empresas Radio Tax S.A., Automóviles Bucarica S.A.; Tax Sol de Oriente S.A. y Taxis Libres S.A.; por medio de apoderado presentaron oposición a la pretensión de la empresa Cádiz S.A., relacionada con la ruta mencionada en el primer considerando; con escrito radicado bajo el número 4293 el 22 de Septiembre de 1.981 en esta Regional del INTRA. La Cooperativa Integral de Taxistas Unidos Ltda., "COTAXI", bajo radicación número 4300 el 23 de Septiembre de 1.981, presentó propuesta para servir la citada ruta entre otra.

Que este Despacho estudiada la oposición y las propuestas conceptúa:

En cuanto a la oposición:

Quando como en el caso que nos ocupa, se presenta una oposición sobre una determinada ruta de transporte terrestre automotor la cual fué publicada a raíz de la petición de una de las empresas de transporte y específicamente cuando se menciona en la oposición el perjuicio que puede representar para una u otra empresa la factibilidad de que a la (s) solicitante (s) se le otorgue la ruta y/o nuevos horarios, debe demostrarse tal perjuicio, cuantificando los datos necesarios para probar lo contrario al estudio que dió origen a esa factibilidad y es precisamente esto lo que no sucede en la oposición, donde en ningún aparte del escrito, se efectúan análisis sobre demanda y oferta que demuestren la no factibilidad de esa ruta.

Afirma el oponente en uno de los apartes del cargo primero, que sus representados "se hicieron titulares en debida forma con la empresa peticionaria y otras taxativamente señaladas, al derecho de prestar el servicio público de transporte de pasajeros en forma colectiva y expresa, en el trayecto o ruta que une a Bucaramanga con su Aeropuerto Internacional de Palonegro desde el año de 1.974, cuando en ocasión de la inminente inauguración y puesta en servicio del aludido terminal aéreo, se profirió por parte de la entidad pública competente para ello; y con el lleno de los requisitos que para la época se exigían, un acto administrativo creador de una situación jurídica de carácter individual"

./.

ASB
APR

skv

Se refiere el oponente a la resolución #1275 de Julio 1 de 1.974, mediante la cual se autoriza a algunas empresas de taxis y buses a prestar el servicio de transporte al Aeropuerto Internacional de Palonegro y manifiesta, que "dicha resolución no ha sido revocada debidamente, como quiera que no se han dado los presupuestos necesarios que así lo indiquen; presupuestos a saber:

- a) El consentimiento expreso y escrito de los titulares del derecho.
- b) El posterior acto administrativo de igual o superior categoría y
- c) La ausencia o deficiencia en la prestación del servicio autorizado, según la reglamentación que cobije, conforme al Decreto 1393 de 1.970.

Sobre lo anterior este Despacho considera:

Con posterioridad a la resolución mencionada se promulgaron las siguientes providencias sobre el servicio al Aeropuerto: Resoluciones #1905 del 31 de Agosto de 1.976; #2900 del 9 de Diciembre de 1.976; #4063 del 17 de Octubre de 1.977; #0226 del 7 de Febrero de 1.978, y #1764 del 31 de Agosto de 1.979; todas estas providencias, fueron promulgadas con el expreso fin de ir mejorando la organización del servicio al Aeropuerto, situación difícil de lograr dado el poco y deficiente control ejercido por las Empresas sobre la operación de sus vinculados.

Ocupémonos inicialmente de la Resolución #2900 del 9 de Diciembre de 1.976 (en la fecha derogada) "Por la cual se reforma y adiciona la Resolución #1905 del 31 de Agosto de 1.976, originaria de la Dirección Regional del INTRA en Santander", concretamente en su Artículo Octavo que rezaba: " La presente Resolución se incorpora a la Resolución #1905 del 31 de Agosto de 1.976, y deroga expresamente todas las disposiciones que sobre reglamentación al Aeropuerto Internacional de Palonegro hayan sido expedidas con anterioridad, en lo que le sean contrarias, mientras la Junta Directiva del Intra procede a reglamentar el transporte turístico a nivel Nacional".

Cabe anotar que con la Resolución #1905 de Agosto 31 de 1.976 se hacía una nueva reglamentación respecto al servicio al Aeropuerto de Palonegro que dejaba sin piso la reglamentación de la Resolución #1275 de Julio 1 de 1.974 ya posteriormente la #2900 de Diciembre 9 de 1.976 reforma y adiciona esta última y deroga como consta en su artículo octavo anteriormente transcrito las disposiciones que sobre reglamentación al Aeropuerto expedidas con anterioridad en lo que le sean contrarias y la resolución #1275 de Julio 1 de 1.974 es una disposición anterior y contraria a la providencia #2900 de Diciembre 9 de 1.976, providencia esta posterior y de igual categoría a la #1275 de Julio 1 de 1.974, la cual estaba derogando; luego encontramos que el presupuesto b) de los que hace mención el oponente en su escrito si se dió, pues existe una norma de igual categoría que deroga la resolución #1275 de Julio 1 de 1.974 de la cual obra la prueba en el expediente cual es la providencia #2900 y es más también el presupuesto c) puesto que las reglamentaciones que ha sufrido el servicio al Aeropuerto han sido en gran parte por la ausencia y deficiencia en la prestación del servicio, otra cosa es que en todas se hayan tenido cuenta a las empresas de taxis en su totalidad habiéndose prescindido únicamente del servicio de los buses urbanos de las empresas Unitransa y Transcolombia el cual fué autorizado inicialmente en la resolución #1275 de Julio 1 de 1.974 concretándose únicamente este servicio a vehículos taxis en cada una de las providencias que se fueron promulgando hasta la resolución #1764 de Agosto 31 de 1.979 en la cual se autoriza a todos los vehículos y conductores de taxis de las distintas empresas urbanas de Bucaramanga para prestar el servicio y en la misma providencia derogan las resoluciones promulgadas a partir de la #1905 de Agosto 31 de 1.976 siendo así que por lo expuesto anteriormente el servicio al Aeropuerto quedaría vigente de acuerdo a lo consignado en la resolución #1764 de Agosto 31 de 1.979 hasta cuando se lleve a cabo una reestructuración nueva para este servicio y que se injició con la publicación ordenada en la Resolución #1992 de Agosto 2 de 1.981. El Instituto constantemente ha promulgado providencias, reglamentando el servicio al Aeropuerto, otra cosa es que todavía no se ha obtenido satisfactoriamente solución al servicio y estos pasos son precisamente parte del proceso para la reestructuración completa del servicio de transporte para el Aeropuerto de Palonegro y se fundamenta en el artículo 69 del Decreto 1393 de 1.970 que reza: " El Instituto Nacional del Transporte podrá en cualquier tiempo cuando las necesidades y requerimientos así lo exijan, modificar las rutas y horarios autorizados o reestructurar el servicio en las zonas que considere necesario". Norma esta muy clara y que presuntamente desconoce el oponente, como también

②

de que el ejecutor de la política del Estado en materia de transporte terrestre automotor, es el Instituto Nacional del Transporte, el cual ejerce funciones de organización control y vigilancia de la actividad transportadora artículo 2°. Decreto 1393 de 1.970, Decreto este cuyo objetivos son:

- a) Regular el servicio de transporte terrestre automotor en todo el país.
- b) Intervenir en la Industria del transporte para su mejor desarrollo.
- c) Establecer condiciones y requisitos para la organización y el funcionamiento de las empresas dedicadas a la actividad transportadora y
- d) Fijar algunas normas en relación con actividades afines al transporte.

Normas estas que revisten lo actuado por la Regional de legalidad por cuanto en base a ellas y a sus facultades y a normas que directamente regulan lo actuado, se ha llevado a cabo lo relacionado con la ruta Bucaramanga, Aeropuerto de Palonegro y viceversa. Por lo tanto la resolución #1992 de Agosto 20 de 1.981 que ordenan las publicaciones de la citada ruta entre otra, ha sido producto de un estudio minucioso que analiza la prestación del servicio desde su iniciación y que además se fundamenta en que las características de la ruta son las de Intermunicipal, pues une a los dos Municipios: Bucaramanga y Lebrija, separados por cerca a 20 kilómetros y en las cuales solo podrán operar las empresas que tengan Licencia de Funcionamiento, en cuyas características se estipule un Radio de Acción que permita la operación a sus vehículos en caso de ser adjudicataria de la ruta. Esta apreciación está basada en el artículo 64 del Decreto 1393 de 1.970, "El servicio público de transporte en cualesquiera de sus modalidades podrá ser prestado en rutas o en áreas de operación de acuerdo con la clasificación que de ellas determine el Instituto Nacional del Transporte".

En el cargo dos (2) continúa el oponente presentando argumentos contra la propuesta de la empresa solicitante diciendo: que dentro de los argumentos de su estudio, hace énfasis en la mala prestación del servicio y que según el oponente el INTRA prohija tales apreciaciones sintetizándolos en la resolución #1992 de Agosto 20 de 1.981 al considerar: " Que en la actualidad la demanda en la ruta Bucaramanga, Aeropuerto de Palonegro viceversa, no está adecuadamente satisfecha y que, existe una desorganización en el servicio." Emite tal criterio apoyado quizá en el concepto técnico, que mediante memorando Interno GT-044 del 3 de Noviembre de 1.980, se presenta a raíz de la solicitud de la empresa Cádiz S.A.

Sobre lo anterior, queda claro que la oposición acepta, aunque en menor escala deficiencia en la prestación del servicio. Sería inconveniente negar esta realidad, pues son numerosas las sanciones impuestas a los prestatarios de este servicio y estas forman parte de la etapa primaria que dió origen a la reorganización del servicio. Constituye un argumento sin base el esbozado por el oponente al inculpar al INTRA de la desorganización existente; pues desconoce que las resoluciones promulgadas tratando de organizar el servicio han sido el producto de continuos esfuerzos realizados por el INTRA, tratando de coordinar entre las empresas una adecuada organización del Servicio, esfuerzos estos que no fueron contemplados por los prestatarios del servicio. Quedaba pues al INTRA entrar a sancionar sobre la violación de las normas legales vigentes, llegando a la etapa crucial de reorganización total y legal del servicio, aspecto como ya se dijo contemplado en el artículo 69 del Decreto 1393 de 1.970. Esta prueba puede extraerse de los mismos considerandos de la resolución #1764 de Agosto 31 de 1.979 no impugnada por ninguna de las empresas y que argumenta "Que el servicio no se está prestando en debida forma y se están cometiendo abusos por parte de los señores conductores". Ahora bien, puede observarse claramente que al autorizar indiscriminadamente prestar el servicio al Aeropuerto de Palonegro a todos los taxis de las empresas de servicio urbano de esta modalidad en Bucaramanga, se está prescindiendo de cualquier ruta colectiva temporalmente y se está dando el carácter de individual (expreso) al servicio prestado por cada taxi y se dice que temporalmente puesto que su reestructuración implica la implantación nuevamente de este servicio, el colectivo.

La reestructuración planteada en el artículo segundo de la resolución #1764 del 31 de Agosto de 1.979, y que se fundamenta en el artículo 69 del Decreto 1393 de 1.970, es la que se esta llevando a cabo, a través del procedimiento legal vigente para autorizar rutas y horarios como lo establece el Decreto 2245 de Octubre 22 de 1.976.

Serían interminables las pruebas de la deficiencia del servicio, detectada a través de los 7 a 8 años que lleva en operación el Aeropuerto de Palonegro, por lo que en el

6

expediente solo figuran los más recientes, quedando con esto desvirtuado lo expuesto por el oponente respecto al servicio en el segundo cargo.

Otro aspecto contemplado en la oposición constituye un análisis subjetivo y sin fundamento que trata de demostrar que el servicio colectivo al Aeropuerto no puede estar sometido a rutas y horarios. Además de constituirse esta afirmación en el desconocimiento a las normas legales vigentes sobre la materia (Artículo 64 Decreto 1393 de 1.970), peca al presentar como fundamento; el tiempo de espera de algunos vehículos en el terminal como si esto constituyera argumento técnico para aseverar que la demanda de una Ruta está adecuadamente satisfecha. Al no presentar fundamentos de carácter legal y mucho menos de carácter técnico, no vale la pena más consideraciones respecto a este cargo.

Con el cargo tercero, continúa el oponente argumentado que la propuesta de la empresa Cádiz S.A.:

- 1.) " No demuestra y mucho menos garantiza, la disponibilidad de equipo vehicular que le permita cumplir a cabalidad con su cometido, y
- 2.) El tener que cumplir con un recorrido y con unos horarios rigurosos implicaría necesariamente, en razón a las características tan especiales de la demanda para este servicio, poner a circular en ambos sentidos y sobre el mismo trayecto, vehículos desocupados, inutilizados, exabrupto que conllevaría irremediamente al fracaso de una empresa de esta magnitud.

Sobre el particular esta Despacho considera que tales afirmaciones son infundadas, pues el estudio evaluativo realizado por el INTRA, sobre la solicitud inicial presentada por la Empresa Cádiz S.A., fué el que dió origen a las publicaciones y por ende a la factibilidad de la ruta. En él se demuestra que la empresa Cádiz S.A., puede disponer de los vehículos necesarios para la prestación de la ruta y que la prestación de la misma en forma colectiva garantiza una adecuada rentabilidad. El opositor ni siquiera entra a cuestionar aspectos técnicos relacionados con la utilización vehicular de la ruta, de los costos, etc.; sino que saca como por encanto la conclusión de que esto conllevaría a un fracaso.

Como medio probatorio de su apreciación el oponente menciona casos en que uno o varios vehículos no tienen una amplia utilización o que han permanecido en tiempo de espera varios períodos largos. No será procedimental que en un concepto sobre los aspectos técnicos en una oposición se entrara a tratar de reproducir cuales son los parámetros que se siguen en un estudio técnico de rutas de este género, sino qué y por qué podría existir diferencia entre los parámetros de un estudio con otro. En el caso que nos ocupa no se presenta ninguna justificación técnica de los oponentes, ni siquiera para ser mencionada, por lo cual se considera no existe justificación valedera para ello.

Como vicios formales de lo actuado presenta el oponente, la omisión de los sitios de parada en un croquis. Respecto a lo anterior para ilustración del oponente lo establecido en el artículo 76 del Decreto 1393 de 1.970, se refiere a los sitios intermedios que según la forma de despachos que se estipulen: Directos u ordinarios (artículo 7º Decreto 1393 de 1.970) pueden ser fijados o no con anterioridad. Para el caso que nos ocupa, la fijación de los sitios de parada los determinan los estudios realizados por el INTRA o las Direcciones Departamentales o Inspecciones Municipales de Tránsito según el caso.

También cabe destacar que dentro de la propuesta de la Empresa Cádiz S.A., figuran las paradas; determinadas en su descripción.

Califica el opositor altamente defectuosa la propuesta por no presentar calidad y características de las vías Bucaramanga, Girón, Aeropuerto. Sobre el particular en los croquis; se acostumbra a utilizar la línea continua para codificar la vía pavimentada o en buen estado y a trazos para especificar la vía en construcción o en mal estado. Dadas las características del croquis y su presentación esto no se presenta y menos califica a la propuesta como altamente defectuosa.

Otro caso similar se presenta con el argumento sobre la determinación del tiempo por poblaciones intermedias, mencionando a Girón dentro de su recorrido. En el estudio de

5

Cádiz S.A., se estipula el tiempo de recorrido de cada trayecto Bucaramanga, Aeropuerto que dada su cortedad no se justifica mencionar el paso por los límites de un Municipio. Esto se emplea cuando una ruta penetra dentro del casco urbano de un Municipio y tiene determinada una parada en dicho sitio y se hace con la finalidad de garantizar el paso en determinado tiempo por ese punto. No como en el presente caso donde pasa bordeando (la ruta) dos (2) cascos urbanos el de Girón y queda muy cerca del de Lebrija.

Como segundo argumento el opositor hace mención a una incoherencia entre la solicitud presentada por Cádiz S.A., y la resolución #1992 de Agosto 20 de 1.981, que ordena las publicaciones según él: "ya que el Instituto Nacional del Transporte está obligado a considerar y evaluar en la resolución que ordena las publicaciones las diferentes propuestas que le formula la peticionaria pronunciándose respecto de cada una de ellas, ya sea manifestando cual o cuales a juicio del Instituto son procedentes y continúa el oponente: pues bien en nuestro caso la resolución precitada, que es la que ordena las publicaciones, no considera la totalidad de la propuesta de la entidad Cádiz S.A., y, entonces deja de pronunciarse sobre una parte de ella, generando, como es lógico un defecto en la misma resolución y un vicio grave en las publicaciones"

Sobre el particular se nota el desconocimiento de las normas actuales existentes en la materia por parte del oponente. Basta destacar que el Decreto 2245 de 1.976 en su artículo 5° establece el procedimiento que se adelanta con posterioridad a la propuesta presentada por cualquier empresa, de la siguiente manera: "El Instituto Nacional del Transporte evaluará el estudio presentado y si resultaren rutas y horarios disponibles, las publicará por tres (3) veces, con intervalo de cinco (5) días calendarios entre una y otra publicación."

Por lo tanto lo que se debe evaluar son los estudios presentados y lo que se debe publicar es lo que sea factible en esos estudios presentados.

Además desconoce el oponente que cuando se hacen las propuestas de rutas, existe un procedimiento para evaluar las que tienen carácter Intermunicipal y otro para las que tienen carácter urbano, para el presente caso se dió esa circunstancia, razón por la cual y para título informativo del oponente el Acuerdo #018 de Junio 25 de 1.980 es el que determina el procedimiento para la asignación de rutas urbanas en las vías de uso público, mediante permiso y se hubiera entrado en ambigüedad al considerarlas conjuntamente. Para algunas no se encontró factible su operación y otorgamiento ya que ni siquiera su publicación era procedente, pues como ya se dijo anteriormente el trámite sería el del Acuerdo #018 de 1980 tanto para su análisis como para su publicación; en este caso no cabría por lo tanto el procedimiento de las rutas Intermunicipales; como son las publicaciones de acuerdo a la Resolución #1992 de Agosto 20 de 1.981, que se efectuaron por trámite diferente y ajustado al procedimiento indicado en el Decreto 2245 de 1.976.

Sobre el tercer argumento, que es una combinación de los expuestos anteriormente el oponente manifiesta: que se falta a la verdad cuando se afirma que "la solicitud fué presentada de conformidad con el Decreto 2245 de Octubre 22 de 1.976, del Decreto 1393 y demás normas concordantes", pues ya quedó ampliamente demostrado que la empresa solicitante (dice el oponente) no cumplió con la mayoría de las exigencias que las normas mencionadas le imponen. Igualmente expresa que se contraría la realidad al mencionar las empresas que cubren la ruta, por cuanto se dice que esa ruta no la cubre ninguna autorizada en forma colectiva en automóviles.

Estos aspectos ya quedaron claramente establecidos en puntos anteriores; la propuesta cumple con los requisitos de orden legal establecido, que como ruta colectiva los taxis no están prestando el servicio ni podrán hacerlo en una ruta de tales características, pues claramente está definido en el artículo 34 del Decreto 1393 de 1.970. "El servicio público de transporte de acuerdo a cada modalidad, se puede prestar en buses, taxis, camionetas, volquetas, carro-tanques y otros similares. Las empresas de Transporte podrán especializar sus servicios en uno o más tipos de vehículos dentro de una misma modalidad.

PARAGRAFO: Los vehículos de servicio público vinculados a empresas autorizadas para conducir pasajeros en el área urbana en cualesquiera de las especialidades, no podrán prestar el servicio sino dentro de su respectiva ciudad".

(4)

Con lo anterior queda demostrado que el procedimiento adelantado por el Instituto no adolece de falla que le permita efectuar nueva revisión.

En cuanto a las propuestas:

Inicialmente lo hizo la empresa Cádiz S.A., la cual fué objeto de estudio por esta Regional, comprobándose que cumplía las exigencias legales y por tanto dió origen a las publicaciones de la ruta. En los considerandos anteriores también se hace un análisis de la citada propuesta, concluyéndose que ofrece las exigencias del servicio por cuanto su estudio se basa en las necesidades y características del mismo y con fundamento a las normas previstas para el efecto, acercándose por ende a los parámetros organizativos para su prestación.

La empresa Cotaxi Ltda., que a raíz de las publicaciones presentó propuesta para la ruta de marras entre otras, lo hace con datos muy superficiales de donde extrae muy pocas conclusiones precisamente en la Ruta Bucaramanga, Aeropuerto y viceversa, pero sobre todo, ella no presenta soluciones de tipo organizativo que sean fundamento de la oferta presentada que tienda a justificar las soluciones para la desorganización planteada en su análisis del servicio en la ruta.

Por lo anterior, siendo procedente fallar en pro de la correcta prestación del servicio público de transporte terrestre automotor este despacho:

R E S U E L V E :

ARTICULO PRIMERO: No aceptar la oposición presentada ante este Despacho por las Empresas Radio Tax S.A., Tax Sol de Oriente S.A.; Bucarica S.A., y Taxis Libres S.A., contra la pretensión de la empresa de Automóviles Cádiz S.A. respecto a la ruta Bucaramanga, Aeropuerto y viceversa cuya publicación fué ordenada por la Resolución #1992 de Agosto 20 de 1.981, por lo expuesto en la parte motiva.

ARTICULO SEGUNDO: Autorizar a la Empresa Automóviles Cádiz S.A., con Licencia de Funcionamiento vigente según Resolución #1247 de Mayo 06 de 1.982; Categoría: "A", Modalidad: Pasajeros; Radio de Acción: Departamental II; Tipo de vehículos: Automóviles; la prestación de servicio público de transporte terrestre automotor en la ruta y horarios que a continuación se describen:

RUTA COLECTIVA: BUCARAMANGA, AEROPUERTO Y VICEVERSA

DESCRIPCION:

Sentido Bucaramanga, Aeropuerto (Vía Girón)

Sale de la estación en el parque Santander, por ésta a la carrera 19, por ésta a la calle 35 sube hasta la carrera 27, por ésta a la Autopista a Girón, por ésta al Aeropuerto de Palonegro.

Sentido Aeropuerto, Bucaramanga (Vía Girón)

Sale del Aeropuerto a la Puerta del Sol, a la Diagonal 15, por ésta a la calle 35, a la carrera 20, a la calle 36, a la estación (Parque Santander)

FRECUENCIAS:

Sentido: Bucaramanga, Aeropuerto

De 05:00 a 06:00 cada 15 minutos
De 06:00 a 11:00 cada 20 minutos
De 11:00 a 13:00 cada 15 minutos
De 13:00 a 15:00 cada 20 minutos
De 15:00 a 16:00 cada 15 minutos
De 16:00 a 20:00 cada 20 minutos
De 20:00 a 21:00 cada 15 minutos

. / .

AS
AP

(3)

Sentido: Aeropuerto, Bucaramanga

De 06:00 a 08:00 cada 15 minutos
 De 08:00 a 09:00 cada 10 minutos
 De 09:00 a 10:00 cada 15 minutos
 De 10:00 a 16:00 cada 10 minutos
 De 16:00 a 20:00 cada 20 minutos
 De 20:00 a 22:00 cada 10 minutos

Distancia: 18.5 kilómetros en ambos sentidos.
 Tiempo de recorrido: 40 minutos en ambos sentidos
 No. de vehículos necesarios: Mínimo: 12
 Máximo: 15

CARACTERISTICAS DEL SERVICIO EN ESTA RUTA

Radio de Acción: Intermunicipal
 Modalidad: Pasajeros por carretera
 Forma de despachos: Directos
 Forma de prestación: Colectiva
 Nivel del servicio: De lujo en automóviles
 Tipo de vehículos: Automóviles con distintivos especiales.
 Capacidad: Cinco (5) pasajeros

Los vehículos deberán llenar los requisitos de comodidad, seguridad e higiene estipulados por las normas de tránsito vigentes, para lo cual su edad promedio no debe ser inferior a cinco (5) años de antigüedad; y cuyas calidades serán las estipuladas legalmente.

ARTICULO TERCERO: El servicio público de transporte terrestre automotor en la modalidad de pasajeros en vehículos tipo taxi con origen en el Aeropuerto de Palonegro y la ciudad de Bucaramanga y viceversa, será prestado en forma colectiva únicamente por la empresa autorizada en esta Resolución en su artículo segundo, y en las rutas y horarios descritos. Para la forma individual (o expresos) por las empresas de taxis urbanos: Radio Tax S.A., Tax Sol de Oriente; Empresa de Taxis Bucarica; Empresa de Taxis Libres S.A.; Cooperativa Integral de Taxistas Unidos Ltda., "COTAXI, y Empresa de automóviles Cádiz S.A., de acuerdo a la siguiente reglamentación:

a) Para el servicio individual de expresos.

- Inscripción de un número máximo de 8 vehículos por empresa, para un total de 48, los cuales podrán operar en ambos sentidos, previo cumplimiento de los siguientes requisitos:
 - a.1.- Modelo cuya edad no sea inferior a cinco (5) años de antigüedad.
 - a.2.- Portar en su vidrio delantero un letrero de 25 X30 Cms., con la leyenda "EXPRESO AEROPUERTO", en letras negras y fondo amarillo. Esta leyenda debe estar impresa en una lámina la que estará sujeta a un portaláminas en la parte derecha del vidrio delantero, el cual deberá estar iluminado en horas nocturnas.
 - a.3.- Todos los vehículos inscritos y aprobados para este servicio portarán en sus puertas laterales delanteras el emblema del avión indicativo del servicio, en fondo blanco y el avión en azul con las siguientes dimensiones: Largo 60 Cms.; ancho: 40 Cms.
 - a.4.- Los vehículos taxis inscritos y aprobados para el servicio de expreso al Aeropuerto por cada una de las empresas, no podrán prestar de ninguna forma el servicio colectivo, el cual solo será prestado por la empresa adjudicataria de la ruta.

PARAGRAFO: La violación de estas normas acarreará las sanciones contempladas según el Decreto 1393 de 1.980 en su orden:

- a.3.1. Aplicación de multas entre \$100 y \$20.000
- a.3.2. Suspensión temporal del servicio.
- a.3.3. Suspensión definitiva del servicio.
- a.5.- El número de vehículos inscritos como expresos serán incrementado anualmente de acuerdo con las necesidades del mismo, previo estudio realizado por la Regional del Intra, al igual, que el número de vehículos para el servicio colectivo.

a.6.- Todos los vehículos inscritos y aprobados para este servicio, deberán encontrarse diariamente en óptimas condiciones de limpieza y estar provistos de los siguientes elementos adicionales:

- a.5.1. Pasacintas.
- a.5.2. Cassettes con música variada.
- a.5.3. Sus asientos provistos de forros.
- a.5.4. Cómodo baúl para guarda-equipaje o parrilla superior.
- a.5.5. Calcomanía identificatoria.
- a.5.6. Mapas turísticos de la ciudad y sus alrededores.
- a.5.7. Tener aprobada la revisión técnica mecánica la que será realizada por funcionarios de la Regional del INTRA.

a.7.- Los vehículos inscritos y aprobados para la prestación de este servicio en forma de expresos, operarán desde el Aeropuerto a la ciudad, ubicándose en la zona demarcada para esta forma de prestación del servicio y se enturnarán en la forma que vayan arribando al Aeropuerto.

PARAGRAFO: La violación a esta norma dará lugar a las sanciones contempladas en el literal a.3 del presente artículo.

a.8.- Cualquier taxi de servicio urbano de Bucaramanga podrá llevar pasajeros operando en forma de expreso al Aeropuerto de Palonegro, pero no transportar pasajeros de ese sitio a cualquier otro de la ciudad.

b.) Serán obligaciones del conductor del vehículo:

- b.1.- Aprobar el curso sobre Relaciones Humanas, que será dictado periódicamente por el Intra y el Servicio Nacional de Aprendizaje SENA.
- b.2.- Mantener una correcta presentación personal.
- b.3.- Portar los documentos del vehículo que demuestren la autorización para prestar el servicio.
- b.4.- Atender en forma cortés a los pasajeros ayudándolos a abordar el vehículo, cargar y descargar el equipaje.
- b.5.- Cobrar la tarifa legamente autorizada.
- b.6.- Llevar en lugar visible la credencial del conductor, y la calcomanía del vehículo.
- b.7.- Portar en la parte derecha del vidrio trasero el listado con las tarifas autorizadas.
- b.8.- Portar los colores y distintivos señalados por el Instituto Nacional del Transporte.

c.) Para la expedición de la credencial de conductor al servicio al Aeropuerto, se deberá cumplir con los siguientes requisitos:

- c.1.- Tres (3) fotografías de frente (4X4 Cms).
- c.2.- Cédula de Ciudadanía.
- c.3.- Licencia de Conducción con categoría no inferior a séptima.
- c.4.- Certificado de aprobación del curso sobre Relaciones Humanas.

ARTICULO CUARTO: Fijar como término máximo sesenta (60) días calendarios a partir de la ejecutoria de la presente providencia para entrar en funcionamiento las rutas y horarios autorizados y la organización del servicio de expresos.

ARTICULO QUINTO: Contra la presente providencia proceden los recursos de reposición y apelación por la vía gubernativa.

NOTIFIQUESE Y CUMPLASE

Dada en Bucaramanga, a los 12 JUL. 1982.

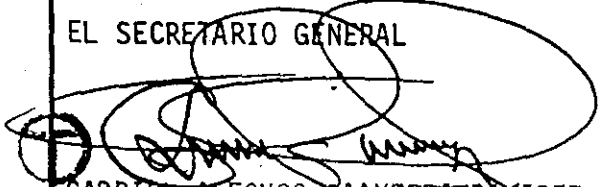
./.

EL DIRECTOR REGIONAL


ALFONSO PINTO AYANADOR

INTRA Regional Santander
DIRECTOR REGIONAL

EL SECRETARIO GENERAL

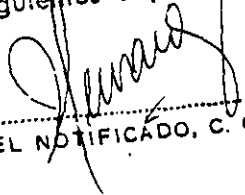


GABRIEL ALFONSO SAAVEDRA RAMIREZ
INTRA Regional Santander
SECRETARIO GENERAL

GASR/mlac/

INSTITUTO NACIONAL DEL TRANSPORTE
REGIONAL DE SANTANDER

En Bucaramanga, a 13 de Julio de 1938 notifico personalmente
al Señor Heriberto Vargas en su calidad de Gerente
de la empresa Cudiz en contenido de la providencia No. 1938,
contra la cual proceden los recursos de reposición y apelación por la vía admini-
strativa, que deben interponerse por escrito dentro de los cinco (5) días hábiles
siguientes a partir de esta notificación.


EL NOTIFICADO, C. C. 13.837.844

