

**FORMULACIÓN Y EVALUACIÓN PARA LA PUESTA EN MARCHA DE UNA
EMPRESA QUE PRESTA SERVICIOS DE TRASPORTE ESPECIAL PARA
PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C.**

**LAURA CATALINA CARDONA QUIJANO
DIANA MAYERLY MONTAÑA CASTELLANOS
SINDY LORENA ZAMBRANO**

**UNIVERSIDAD CATÓLICA DE COLOMBIA
FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y ECONÓMICAS
ESPECIALIZACIÓN EN FORMULACIÓN Y EVALUACIÓN SOCIAL Y ECONÓMICA
DE PROYECTOS
BOGOTÁ D.C., 2019**

**FORMULACIÓN Y EVALUACIÓN PARA LA PUESTA EN MARCHA DE UNA
EMPRESA QUE PRESTA SERVICIOS DE TRASPORTE ESPECIAL PARA
PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C.**

**Trabajo de síntesis aplicada para optar al título de especialistas, basado en la formulación
y evaluación de un proyecto para la implementación de transporte especial para población
en condición de discapacidad de la ciudad de Bogotá**

LAURA CATALINA CARDONA QUIJANO

DIANA MAYERLY MONTAÑA CASTELLANOS

SINDY LORENA ZAMBRANO

TUTOR: ANDRÉS PAZ ORTEGA

UNIVERSIDAD CATÓLICA DE COLOMBIA

FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y ECONÓMICAS

ESPECIALIZACIÓN EN FORMULACIÓN Y EVALUACIÓN SOCIAL Y ECONÓMICA

DE PROYECTOS

BOGOTÁ D.C., 2019



La presente obra está bajo una licencia:
Atribución 2.5 Colombia (CC BY 2.5)
Para leer el texto completo de la licencia, visita:
<http://creativecommons.org/licenses/by/2.5/co/>

Usted es libre de:

- Compartir - copiar, distribuir, ejecutar y comunicar públicamente la obra
- hacer obras derivadas
- hacer un uso comercial de esta obra



Bajo las condiciones siguientes:



Atribución — Debe reconocer los créditos de la obra de la manera especificada por el autor o el licenciante (pero no de una manera que sugiera que tiene su apoyo o que apoyan el uso que hace de su obra).

CONTENIDO

RESUMEN	10
ABSTRACT.....	10
1. JUSTIFICACIÓN.....	11
2. OBJETIVOS.....	14
2.1. Objetivo General.....	14
2.2. Objetivos Específicos.....	14
3. MARCO METODOLÓGICO	15
3.1. Planteamiento del problema	15
3.2. Tipo de investigación	15
3.3. Enfoque metodológico	15
3.4. Técnicas de recolección de información	16
3.5. Necesidades de la investigación.....	16
4. ESTUDIO ADMINISTRATIVO	17
4.1. Propuesta de valor.....	17
4.2. Segmentación de mercado.....	18
4.2.1. Variable geográfica	19
4.2.2. Variable demográfica	19
4.2.3. Variable psicográfica.....	24
4.2.4. Variable de uso de producto	26
4.3. Misión	27
4.4. Visión.....	28
4.5. Objetivos estratégicos	28
4.6. Planes de acción.....	28
4.7. Recursos humanos	30
4.8. Nómina y Parafiscales.....	30
5. ESTUDIO DE MERCADO	32
5.1. Población.....	32
5.2. Muestra.....	32
5.3. Cronograma	33
5.3. Estrategia de servicio	34
5.4. Ficha técnica del servicio	35
5.5. Competencia.....	36

6.	ESTUDIO TÉCNICO	39
6.1.	Ubicación	39
6.1.1.	Macro localización	39
6.1.2.	Micro localización.....	40
6.2.	Aspectos Legales	43
6.3.	Especificaciones de los vehículos	48
6.4.	Balance de obras físicas	49
6.5.	Balance de equipos	52
6.6.	Tamaño del proyecto.....	53
6.7.	Proceso de servicio	54
6.7.1.	Descripción del flujo de procesos	54
7.	ESTUDIO FINANCIERO	56
7.1.	Fuentes de ingreso	56
7.2.	Estructura de costos	57
7.3.	Fuentes de financiamiento.....	59
8.	EVALUACIÓN SOCIAL	61
8.1.	Matriz de marco lógico	61
8.2.	Identificación del problema social	61
8.3.	Caracterización del problema social	62
8.4.	Identificación de los beneficios sociales	63
8.5.	Materialización de los beneficios sociales.....	63
8.6.	Identificación de la población objetivo	64
9.	CONCLUSIONES	65
10.	BIBLIOGRAFÍA	67

LISTA DE TABLAS

Tabla 1, datos del RLCPD (Dismovi, fuente Ministerio de Salud y Protección Social 2019).....	19
Tabla 2, Estadísticas PcD por género al año 2004 (DANE 2019).....	19
Tabla 3, Estadísticas PcD por estrato al año 2004 (DANE 2019).....	19
Tabla 4, Estadísticas PcD por localidad al año 2004 (DANE 2019).....	20
Tabla 5, Estadísticas PcD por actividad económica al año 2004 (DANE 2019).....	21
Tabla 6, Estadísticas PcD por sistema de salud al año 2004 (DANE 2019).....	21
Tabla 7, Estadísticas PcD por tipo de afiliación al año 2004 (DANE 2019).....	21
Tabla 8, Estadísticas PcD por edad al año 2004 (DANE 2019).....	22
Tabla 9, Estadísticas PcD por función afectada al año 2004 (DANE 2019).....	22
Tabla 10, Estadísticas PcD prevalencia al año 2004 (DANE 2019).....	23
Tabla 11, Resumen de las estadísticas por mayores índices (Dismovi 2019).....	23
Tabla 12, percepción de discriminación de PcD (DANE 2019).....	24
Tabla 13, Obstáculos de las PcD (DANE 2019).....	24
Tabla 14, Nómina y parafiscales (Dismovi 2019).....	30
Tabla 15, Muestra (Dismovi 2019).....	32
Tabla 16, Cronograma (Dismovi 2019).....	33
Tabla 17, Matriz de perfil competitivo (Dismovi 2019).....	37
Tabla 18, Hectáreas por localidad (Localidad de Kennedy 2019).....	40
Tabla 19, Características de la SAS (Dismovi 2019).....	43
Tabla 20, áreas de la planta (Dismovi 2019).....	49
Tabla 21, Balance de obras físicas (Dismovi 2019).....	50

Tabla 22, Balance de equipos (Dismovi 2019).....	53
Tabla 23, Fuentes de ingreso (Dismovi 2019).....	56
Tabla 24, Estructura de costos (Dismovi 2019).....	57

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1, Diagrama de Pareto para determinación (Dismovi 2019)	26
Gráfico 2, Organigrama (Dismovi 2019)	309

LISTA DE FIGUAS

Ilustración 1, Caracterización de localidades (Dismovi 2019).....	20
Ilustración 2, Mapa de Bogotá (Mapas Bogotá 2019)	39
Ilustración 3, Mapa de Colombia (AnnaMapa.com 2019).....	39
Ilustración 4, Localidad de Kennedy (Secretaria distrital de planeación 2019).....	41
Ilustración 5 Localidad de Kennedy (Secretaria distrital de planeación 2019).....	42
Ilustración 6, distribución de planta (Dismovi 2019)	49
Ilustración 7, distribución de planta (Dismovi 2019)	50
Ilustración 8, Matriz de marco lógico (Dismovi 2019).....	61
Ilustración 9, Árbol de problemas (Dismovi 2019)	62

RESUMEN

El presente documento tiene como objetivo realizar una pre factibilidad a un proyecto cuyo propósito es la implementación de un servicio de transporte especial para personas con discapacidad en la ciudad de Bogotá, partiendo de datos estadísticos publicados por el DANE, los cuales, pese a no estar actualizados, brindan una visión clara del índice de personas en condición de discapacidad en la Ciudad, además de otros factores como las emociones y hechos culturales de la comunidad, que pretenden hacer de este un proyecto con un fuerte enfoque social, toda vez que se busca también reducir los índices de problemas psicológicos y los hechos que se causan por los mismos.

ABSTRACT

The purpose of this document is to carry out a prefeasibility for a project whose purpose is the implementation of a special transport service for people with disabilities, focused on people with reduced mobility in the city of Bogotá, based on statistical data published by DANE, that, despite not being updated, provide a clear view of the index of people with disabilities in the city, in addition to other factors such as emotions and cultural events in the community, which aim to make this a project with a strong social approach, since it also seeks to reduce the rates of psychological problems and the facts they cause.

1. JUSTIFICACIÓN

Luego de que el Ministerio de Transporte anunciara la legalización del servicio de transporte especial en el país, las empresas suscritas a dicha actividad económica han aumentado en un 40% hasta el año 2018. Dichas empresas tienen orientaciones comerciales diferentes, algunas se dedican a la prestación de servicios turísticos, transporte escolar y, un gran porcentaje a la movilización de población en condición de discapacidad (tema de referencia del presente documento). Por otra parte, organizaciones como Emi se dedican a la atención médica domiciliaria o servicio de ambulancia mediante la metodología “prepagada” para casos de emergencia.

Evidentemente, en el mercado podemos hallar una gran variedad de empresas dedicadas al transporte especial para personas en condición de discapacidad, sin embargo, existen una serie de limitantes para el acceso a dicho servicio, no solo por cuestiones económicas (es un servicio costoso), sino también por los medios a los que se debe recurrir para solicitarlo (líneas telefónicas y páginas web con mal funcionamiento).

Además de lo anterior, el estado dice brindar condiciones especiales para dicha población en materia de transporte, sin embargo, esto no es del todo cierto. Por ejemplo, para el caso del servicio masivo a bajo costo (Transmilenio y SITP), es evidente que las condiciones de infraestructura y seguridad no son las adecuadas, no porque no existan, sino porque la presencia del vandalismo y la ausencia de mantenimientos ha generado el deterioro progresivo del sistema. Por otra parte, están los 52.400 taxis de Bogotá, cuyo valor de servicio es más alto, pero no es proporcional a la calidad del servicio; es común ver transitando los vehículos minúsculos denominados “huevos”, en los cuales no cabe absolutamente nada, ¿acaso la gente ya no piensa

en el espacio que puede ocupar una silla de ruedas por muy pequeña que sea? Al parecer no, porque cada vez disminuyen más los autos con maleteros grandes y llegan más de aquellos pequeños, yo me pregunto ¿eso no hace parte de la discriminación?

Otro caso similar al de los taxis es el servicio de transporte ilegal (Uber, Cabify, Beat) el cual está en constante crecimiento y que, aunque debería pensar en la población vulnerable, el trato hacía las personas es cada vez peor.

Hablando de la discriminación, a todos los obstáculos técnicos para la movilización de personas discapacitadas, se le suma la falta de cultura ciudadana y humanidad de la población. Ya no somos tolerante, ya no somos humanos. Para el año 2018 el índice de suicidios para personas de la tercera edad (población con más discapacidad) fue de aproximadamente el 2.4%, lo cual indica que los niveles de depresión a los que pueden llegar estas personas es bastante considerable, su sensibilidad emocional es mayor.

La población con discapacidad según el último censo realizado por el DANE es del 6.2% a nivel nacional, pese a ello el estado solamente reconoce la existencia de 1.404.108, que corresponde al 3.37% de los colombianos, lo anterior debido a que, El Ministerio de Salud y protección social ha creado el portal RLCPD (Registro de Localización y Caracterización de Personas con Discapacidad), el cual tiene como objetivo identificar a la población en condición de discapacidad, siempre y cuando se inscriban en dicho aplicativo. Lo anterior, se supone, fue elaborado para mejorar la calidad de vida de dichas personas, ya que al tenerla identificadas la implementación de planes de contingencia es mucho más efectivo, sin embargo, la mitad de las personas con discapacidad no aparecen en esa base de datos, quizá porque no la conocen, y tampoco ha sido útil para quienes si están en el registro.

Como se mencionó, pese a que El DANE se encarga de generar este dato gracias a los censos nacionales, solo toman en cuenta a la población que aparece en el RLCPD, debido a esto, evidentemente los discapacitados no reciben la atención que deberían.

La Política Pública Nacional de Discapacidad e Inclusión Social 2013-2022, no contrarresta todo lo mencionado anteriormente.

2. OBJETIVOS

2.1. Objetivo General

Crear una empresa de transporte especial para personas en condición de discapacidad a bajo y mediano costo, brindando a los usuarios un espacio de comodidad, felicidad/inclusión, seguridad y ocio, generando un impacto positivo en cuanto a concientización para toda la comunidad en general.

2.2. Objetivos Específicos

- Caracterizar desde un estudio de mercado las personas con discapacidad susceptibles del uso del servicio ofertado.
- Establecer las condiciones técnicas y administrativas para la puesta en marcha de una iniciativa para prestar servicios especiales de transporte privado a PcD en la ciudad de Bogotá.
- Proyectar la viabilidad financiera y económica del proyecto que asegure su rentabilidad, estabilidad en el mercado y posicionamiento.

3. MARCO METODOLÓGICO

3.1.Planteamiento del problema

Carencia de empresas prestadoras de un servicio de transporte especial para personas en condición de discapacidad, basándose en costos, comodidad, inclusión y un fuerte enfoque social.

3.2.Tipo de investigación

El tipo de investigación a utilizar es la Exploratoria, teniendo en cuenta que se realizará un proceso descriptivo/deductivo que buscará un acercamiento al problema que ayude a definirlo de manera precisa, haciendo referencia en la identificación de las falencias en los servicios de transporte especial para personas con movilidad reducida.

3.3.Enfoque metodológico

El Enfoque Metodológico a aplicar es el cuantitativo. Lo anterior se fundamenta en que se desea resolver una serie de inquietudes que permitan inferir si la realización del proyecto es viable con ayuda de estadísticas existentes revisadas dentro de la investigación.

3.4. Técnicas de recolección de información

Las técnicas de recolección de información serán:

Fuentes secundarias:

- **Documentos:** Consulta de normatividad sobre temas relacionados con el uso del espacio terrestre para transporte privado mediante vehículos particulares y vans modalidad de rutas en la Ciudad de Bogotá, además leyes sobre garantías de seguridad a los usuarios.
- **Datos Estadísticos:** Consulta de estadísticas del censo realizado por el DANE en el año 2005; y consulta de datos contenidos en el Registro de Localización y Caracterización de Personas con Discapacidad RLCPD

3.5. Necesidades de la investigación

Esta investigación surge de la necesidad de implementar un sistema de transporte especial para personas con discapacidad, con costos bajos y condiciones que garanticen la mejora en las emociones de los usuarios, que genere a su vez, un aporte positivo a la sociedad, eliminando la discriminación y los índices de suicidio y problemas psicológicos tanto permanentes como transitorios, en las personas con dicha condición.

De tal forma que mediante esta se busca innovar con la implementación de un sistema especial de transporte con características técnicas y culturales específicas.

4. ESTUDIO ADMINISTRATIVO

4.1. Propuesta de valor

Transporte especial privado para PcD que cuente con principios de inclusión, seguridad y comodidad, partiendo de las siguientes especificaciones:

- **Bajo costo:** Transporte colectivo para 8 usuarios, cada uno con su acompañante y herramienta de movilidad, en rutas predeterminadas. Tarifa única.
- **Mediano costo:** Automóviles Sedan (cuyas características serán descritas en el estudio técnico) para un usuario con máximo dos acompañantes y su herramienta de movilidad, viaje redondo con la ruta que el usuario indique. Tarifa dependiente del recorrido.

El acceso al servicio se podrá realizar por dos medios diferentes:

- **App:** Su acceso puede ser con o sin internet. Para el caso del transporte de bajo costo puede visualizar las rutas, horarios y su paradero más cercano, luego deberá solicitar un espacio dentro del automóvil y dirigirse al punto. Para el caso del transporte de mediano costo, puede indicar el punto de recogida, el punto de destino y programar el servicio hasta con tres días de antelación, el conductor y el equipo de trabajo se encargarán de regresarlo al punto de partida si así lo requiere.
- **Llamada gratuita desde cualquier número fijo o celular:** Marcando a la línea de atención podrá obtener toda la información sobre la ruta y tipo que más le convenga y agendar o agendarse para la que elija.

Dicho servicio contará con un equipo conformado de la siguiente manera:

- **Conductor:** Con experiencia en conducción, deberá pasar unas rigurosas pruebas que van a determinar el nivel de tolerancia ante situaciones especiales y contingentes. Persona alegre, activa y colaboradora.
- **Enfermero o paramédico:** Enfermero o paramédico profesional que al igual que el conductor, deberá pasar unas pruebas de actitud para lograr identificar a las personas idóneas para tratar con usuarios en condiciones especiales. Esta persona tendrá la labor de ayudar a subir y bajar al usuario, su instrumento de movilidad y entrarlo al punto de destino (casa, hospital, centro médico).
- **Psicólogo:** Psicólogo profesional que ayudará a determinar los posibles problemas mentales causados por la discriminación; con terapias ayudará a disminuir progresivamente dicho hallazgo.

Todos en conjunto desarrollarán actividades lúdico/recreativas para los usuarios que deseen un viaje divertido. Las campañas publicitarias irán en pro de sensibilizar a toda la comunidad para que entiendan la importancia del buen trato a las personas en condición de discapacidad.

Es importante aclarar que para un proceso de inclusión todos los agentes involucrados deben aportar de manera positiva, lo que quiere decir que el usuario también se compromete a cooperar con el proceso de todas las formas que se le sean solicitadas. Hay que recordar que, el respeto es algo que se debe generar por ambos lados de la historia.

4.2. Segmentación de mercado

La presente segmentación es de tipo “concentrado”, cuya característica principal es que se dirige a una parte de la población (nicho de mercado) que cumple con una condición especial, tal y como se podrá evidenciar durante el desarrollo de cada una de las variables que lo componen.

4.2.1. Variable geográfica

Con un total de 367.485 habitantes en condición de discapacidad y una participación porcentual de 14 puntos a nivel nacional, la ciudad de **Bogotá** ocupa el primer lugar de dicho índice, por ello la capital del país es la referencia para este estudio.

4.2.2. Variable demográfica

Tabla 1, datos del RLCPD (Dismovi, fuente Ministerio de Salud y Protección Social 2019)

Población Bogotá	8.808.734	
Inscritos en RLCPD	189.177	2,10%

Las mujeres son las más afectadas:

Tabla 2, Estadísticas PcD por género al año 2004 (DANE 2019)

GÉNERO		
Femenino	112.172	59,30%
Masculino	77.005	40,70%

Los estratos bajos son los más afectados:

Tabla 3, Estadísticas PcD por estrato al año 2004 (DANE 2019)

ESTRATO		
Estrato 1	22.206	11,74%
Estrato 2	87.808	46,42%
Estrato 3	71.705	37,90%
Estrato 4	6.229	3,29%
Estrato 5	672	0,36%
Estrato 6	90	0,05%
Sin Estrato	467	0,25%

Las localidades más afectadas son Bosa, Kennedy y Rafael Uribe:

Tabla 4, Estadísticas PcD por localidad al año 2004 (DANE 2019)

LOCALIDAD		
Usaquen	23.502	4,90%
Chapinero	6.408	1,30%
Santafé	7.823	1,60%
San Cristobal	32.387	6,80%
Usme	21.337	4,50%
Tunjuelito	21.329	4,50%
Bosa	49.077	10,30%
Kennedy	73.421	15,40%
Fontibón	24.309	5,10%
Engativa	31.853	6,70%
Suba	29.872	6,30%
Barrios Unidos	14.033	2,90%
Teusaquillo	5.244	1,10%
Martires	6.563	1,40%
Antonio Nariño	9.590	2,00%
Puente Aranda	29.973	6,30%
Candelaria	3.529	0,70%
Rafael Uribe	53.259	11,20%
Ciudad Bolivar	32.942	6,90%
Sumapaz	540	0,10%



Ilustración 1, Caracterización de localidades (Dismovi 2019)

La mayoría de discapacitados no trabajan formalmente:

Tabla 5, Estadísticas PcD por actividad económica al año 2004 (DANE 2019)

ACTIVIDAD ECONÓMICA		
Trabajando	28.093	14,90%
Buscando trabajo	6.266	3,30%
Incapacitado permanente para trabajar - sin pensión	44.991	23,80%
Incapacitado permanente para trabajar - con pensión	12.143	6,40%
Estudiando	13.456	7,10%
Realizando oficios del hogar	42.610	22,50%
Recibiendo renta	2.598	1,40%
Pensionado - jubilado	7.505	4,00%
Realizando actividades de autoconsumo	2.397	1,30%
Otra actividad	14.287	7,60%
Sin información	14.831	7,80%

La mayoría de la población cuenta con servicio de salud:

Tabla 6, Estadísticas PcD por sistema de salud al año 2004 (DANE 2019)

SISTEMA DE SALUD		
Afiliado	144.482	76,40%
No Afiliado	44.674	23,60%

El régimen contributivo es el más usual:

Tabla 7, Estadísticas PcD por tipo de afiliación al año 2004 (DANE 2019)

TIPO DE AFILIACIÓN		
Contributivo	73.956	51,20%
Subsidiado	63.476	43,90%
Régimen especial	6.652	4,60%
No sabe	92	0,10%
Sin información	306	0,20%

Los adultos entre 50 a 79 años son los más afectados:

Tabla 8, Estadísticas PcD por edad al año 2004 (DANE 2019)

EDAD		
Menores de tres	2.207	1,20%
De 3 a 4	2.901	1,50%
De 5 a 9	8.286	4,40%
De 10 a 14	9.955	5,30%
De 15 a 19	8.129	4,30%
De 20 a 24	6.995	3,70%
De 25 a 29	6.551	3,50%
De 30 a 34	6.562	3,50%
De 35 a 39	7.852	4,20%
De 40 a 44	9.719	5,10%
De 45 a 49	11.651	6,20%
De 50 a 54	14.005	7,40%
De 55 a 59	14.863	7,90%
De 60 a 64	16.238	8,60%
De 65 a 69	16.823	8,90%
De 70 a 74	15.861	8,40%
De 75 a 79	13.922	7,40%
De 80 a 84	9.213	4,90%
De 85 y más	7.444	3,90%

La mayoría de los discapacitados tienen dificultades para movilizarse:

Tabla 9, Estadísticas PcD por función afectada al año 2004 (DANE 2019)

FUNCIÓN AFECTADA		
El sistema nervioso	39.667	21,00%
Los ojos	14.795	7,80%
Los oídos	5.744	3,00%
Los demás órganos de los sentidos (olfato, tacto, gusto)	549	0,30%
La voz y el habla	4.185	2,20%
El sistema cardiorrespiratorio y las defensas	45.692	24,20%
La digestión, el metabolismo, las hormonas	16.944	9,00%
El sistema genital y reproductivo	3.814	2,00%
El movimiento del cuerpo, manos, brazos, piernas	55.796	29,50%
La piel	1.798	1,00%
Otra	193	0,10%

El 15% de los discapacitados manifiestan presentar una condición temporal, pueden ser fracturas u otras consecuencias de algún accidente.

Tabla 10, Estadísticas PcD prevalencia al año 2004 (DANE 2019)

PREVALENCIA	15,00%
--------------------	---------------

Teniendo en cuenta los aspectos que hacen parte de la segmentación demográfica de este estudio, se determina que la población a dirigirse es el 45% de la población Bogotana en condición de discapacidad, teniendo en cuenta que los clientes potenciales podrían cumplir con las siguientes condiciones:

- De género indiferente; pueden ser hombres o mujeres.
- Que se ubiquen en el estrato socioeconómico 1, 2 o 3.
- Que residan en las localidades de Bosa, Kennedy o Rafael Uribe.
- Que se encuentren en un rango de edad entre 50 o 79 años.
- Su vinculación al sistema de salud es indiferente; puede estar afiliado o no.
- Que su función afectada sea la movilidad o el sistema nervioso central.

Tabla 11, Resumen de las estadísticas por mayores índices (Dismovi 2019)

Población de Bogotá		85.130	45%
GEN	Femenino	50.477	59%
	Masculino	34.652	41%
ESTRAT	Estrato 1	10.216	12%
	Estrato 2	40.862	48%
	Estrato 3	33.201	39%
LOCAL.	Bosa	23.836	28%
	Kennedy	35.754	42%
	Rafael Uribe	25.539	30%
E	De 50 a 54	13.000	15%

	De 55 a 59	13.796	16%
	De 60 a 64	15.073	18%
	De 65 a 69	15.616	18%
	De 70 a 74	14.723	17%
	De 75 a 79	12.923	15%
SIST	Afiliado	65.017	76%
	No Afiliado	20.103	24%
AFE	El sistema nervioso	35.754	42%
	El movimiento	49.375	58%

4.2.3. Variable psicográfica

En primer lugar, el índice de discriminación es un factor benéfico para este proyecto, debido a que el 30% de la población con discapacidad manifiesta haber sido discriminada por alguno de los agentes de la comunidad, como se evidencia a continuación:

Tabla 12, percepción de discriminación de PcD (DANE 2019)

DISCRIMINACIÓN		
Familiares	15.588	28%
Amigos, compañeros	9.420	17%
Vecinos	8.164	15%
Funcionarios, empleados	5.009	9%
Otras personas	16.671	30%
Sin Información	1.064	2%

Las vías públicas, vivienda y transporte son los obstáculos que manifiestan tener con más frecuencia:

Tabla 13, Obstáculos de las PcD (DANE 2019)

OBSTÁCULO		
Vivienda	118.211	19,80%
Vía pública	125.850	21,10%
Parques	63.665	10,70%

Transporte	103.762	17,40%
Centro educativo	29.079	4,90%
Lugar de trabajo	31.346	5,30%
Centro de Salud	33.114	5,50%
Centro comercial	52.246	8,80%
Otros	19.744	3,30%
Ninguno	18.528	3,10%
Sin Información	1.211	0,20%
*Una persona puede estar escogiendo múltiples opciones		

Por otra parte, aunque en Bogotá por lo menos el 27% de los hogares cuentan con vehículo propio¹, aspectos como el pico y placa, combustible y las tarifas de parqueaderos impiden en muchas ocasiones el tránsito de estos cuando es estrictamente necesario, además, en su mayoría este porcentaje se centra en los estratos medio a alto, por lo cual, teniendo en cuenta que la población objetivo se sitúa en los estratos más bajos su influencia no es significativa, teniendo en cuenta también que el nivel de ingresos de los estratos bajos solo les permite la adquisición de carros automotores tipo hatchback (como los spark), cuyos maleteros son extremadamente pequeños y no hay lugar para objetos grandes. Otro aspecto importante a resaltar es que casi el 50% de los vehículos en Bogotá tienen más de 10 o 20 años de antigüedad², lo que implica que la seguridad y el rendimiento son menores.

Actualmente a nivel nacional hay en existencia cerca de 17.000.000 de tarjetas de crédito y 31.000.000 tarjetas débito, la población de los estratos más altos es la que más uso les da. Sin embargo, en los estratos bajos también realizan transacciones con dinero plástico, aunque en menor cantidad.

¹ FUENTE: <http://oab.ambientebogota.gov.co/es/indicadores?id=272>, Octubre 2019

² FUENTE: <https://www.publimetro.co/co/bogota/2018/04/23/advierten-que-el-50-de-los-carros-particulares-en-bogota-superan-los-10-y-20-anos-de-antiguedad.html>, octubre 2019

El 96.5% de los hogares colombianos cuentan con por lo menos un teléfono celular, bien sea Android o tradicional. El acceso al servicio puede ser desde cualquiera de los dos.

El 66% de los bogotanos cuentan con acceso a internet, aunque en las localidades de esta segmentación la participación es débil. Sin embargo, el estado ha dispuesto algunas zonas de Wi-Fi gratis, entre los cuales la localidad de Kennedy se encuentra beneficiada de dicho servicio.

En promedio, diariamente 9.027 citas médicas son asignadas para los sistemas de salud hospitalaria en Bogotá, para un total de 3.250.000 al año.

4.2.4. Variable de uso de producto

Para evaluar los aspectos a tener en cuenta en esta variable, fue importante tener en cuenta el análisis realizado mediante el siguiente diagrama de Pareto, en donde se tendrán en cuenta los aspectos más relevantes que determinan el uso, la frecuencia y la satisfacción al acceder a los servicios de transporte especial para discapacitados tanto públicos como privados, con el fin de determinar las variables a saber:

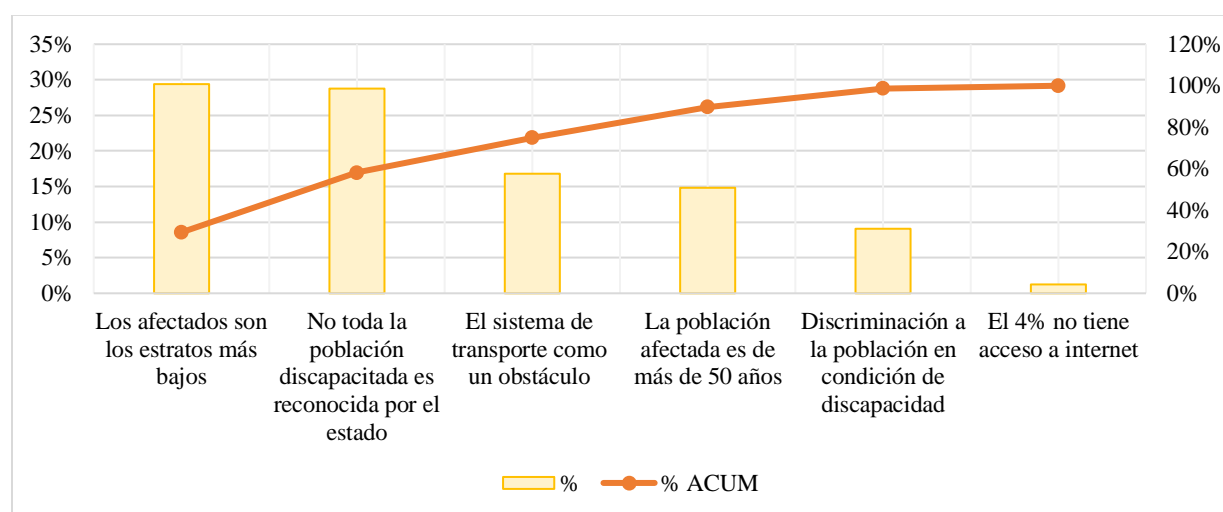


Gráfico 1, Diagrama de Pareto para determinación (Dismovi 2019)

Con base en lo anterior se determina proceder así:

- a. Conocimiento de marca:** La finalidad es llegar al cliente por el lado emocional, recordarles que hacen parte íntegra de la comunidad sin importar su condición. Lo anterior se realizará así: 1) Brindando el apoyo para la inscripción al RLCPD; 2) La publicidad del servicio tendrá mensajes visuales, de texto y audio de concientización; 3) Se realizarán actividades recreativas y jornadas psicológicas en las localidades que resultaron luego de la segmentación.
- b. Preferencia de marca:** El proceso evolutivo del sistema de transporte para discapacitados (nuevas rutas), los bajos precios, la vinculación masiva y creciente de la población real al RLCPD, las jornadas zonales en las zonas con estratificación más baja. Para este servicio, el usuario es lo más importante y ellos así lo sentirá. Ningún otro servidor en el mercado les brindará en acompañamiento que necesitan.
- c. Insistencia de marca:** Aunque en el mercado hay variedad de servidores del transporte especial, los beneficios económicos y emocionales que brinda este proyecto no tendrán sustituto. Aquí el usuario es el protagonista. El aumento en el número de discapacitados inscritos en el sistema y la mejora en el estado de satisfacción de los usuarios frente a los sistemas de transporte, serán el factor que el proyecto sacará a relucir al mercado.

4.3. Misión

Proporcionar un servicio de transporte para PcD en especial a bajo y mediano costo, brindando a los usuarios un espacio de comodidad, felicidad/inclusión, seguridad y ocio; contando además con acompañamiento especial e inclusivo

4.4. Visión

Consolidarnos como la empresa líder en el mercado prestadora de servicios de transporte especial, mediante la prestación de un servicio que genere un cambio positivo en toda la comunidad en general, aportando y creando espacios de inclusión y solidaridad.

4.5. Objetivos estratégicos

Los objetivos estratégicos se enfocan a la captación y fidelización de los clientes, generando un impacto positivo en la sociedad. Estos van encaminados según se describe en los planes de acción:

4.6. Planes de acción

El cliente es lo más importante en este proyecto, no solo por la importancia que tienen para los ingresos, sino por el papel que juegan y deberían jugar en la sociedad, es por ello que los planes de acción van encaminados a ellos:

- **Para obtener clientes:** Campañas audiovisuales y jornadas zonales informando a la comunidad sobre el proyecto y sobre el registro RLCPD del estado, haciendo énfasis en que las mejoras para su condición empiezan cuando desde el gobierno conozcan con certeza el porcentaje de la población que vive en condición de discapacidad; asimismo, indicando la ayuda que se les brindará con el registro a dicho sistema para que sean

tenido en cuenta por el gobierno. Además de lo anterior, se crearán mensajes de concientización para toda la comunidad en general.

- **Para mantener al cliente:** En primer lugar y como toda aplicación móvil (igual para quienes adquieran el servicio vía teléfono), el cliente podrá realizar la calificación de su experiencia y consignar allí sus observaciones, las cuales serán tenidas en cuenta para mejorar, a ese cliente en su próximo viaje, se le dará un tratamiento especial (cambio de equipo humano cuando sea necesario y descuento según el caso).

Por otra parte, se brindará un beneficio a los clientes frecuentes. Aquellos que más usan el sistema semanalmente, para ellos se manejarán tarifas especiales y beneficios como bonos de comida, cine o parques de diversiones. Otro beneficio para los usuarios del servicio a bajo costo, es ampliar las rutas de movilidad con el fin de que puedan ser recogidos frente a su casa.

Además de ello, es importante recordar que para que la sociedad reconozca su importancia dentro de la comunidad, es fundamental que cada persona en condición de discapacidad preste sus esfuerzos emocionales e intelectuales para que esto suceda (evitar la grosería y el irrespeto), participar en actividades comunales con el fin de que las personas conozcan sus capacidades más importantes. Cada usuario que genere espacios de integración y participe activamente dentro de la comunidad recibirá incentivos en sus viajes.

- **Para incrementar los clientes:** La campaña asociada con el RLCPD y la colaboración para su inscripción será permanente, es importante recordar que para que el estado tome medidas en cuanto a su condición, debe conocer con claridad cuantos se encuentran en ella.

Empezar a crear alianzas con empresas promotoras de servicios de salud para llegar a más usuarios; expandir el público objetivo a otra parte de la población segmentada realizando las mismas campañas.

4.7. Recursos humanos

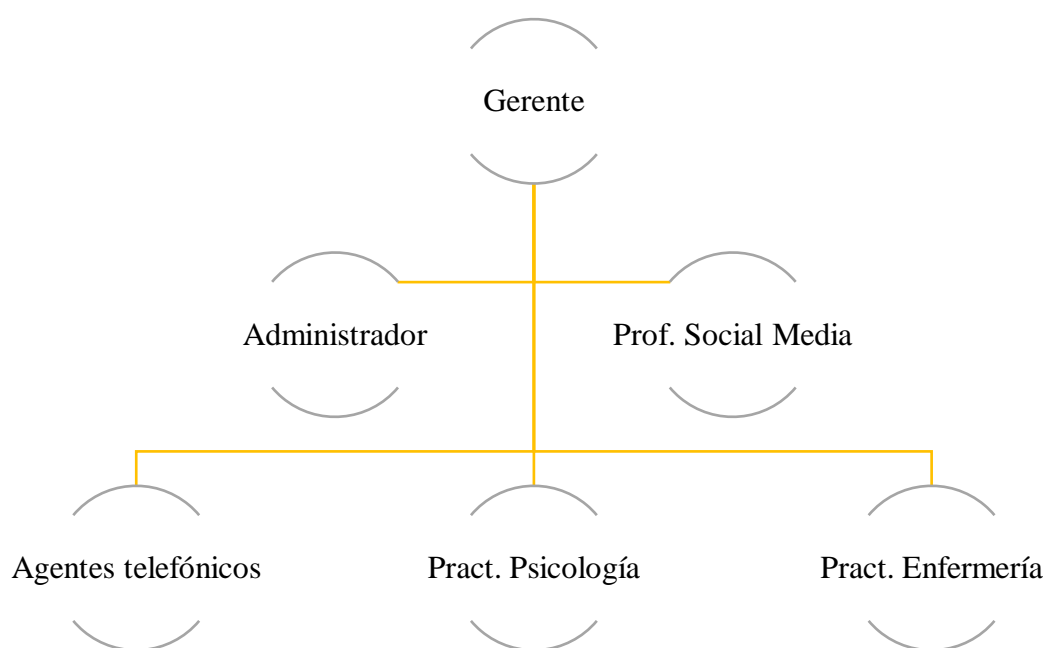


Gráfico 2, Organigrama (Dismovi 2019)

4.8. Nómina y Parafiscales

Teniendo en cuenta el organigrama expuesto anteriormente, se decide que los salarios y vacantes para cada cargo será así:

Tabla 14, Nómina y parafiscales (Dismovi 2019)

Carga prestacional 1.64

Cargo	Salario	Costo + prest.	Cantidad	Costo Total
-------	---------	----------------	----------	-------------

Administrador	\$1,200,000	\$1,968,000	1	\$1,968,000
Agentes telefónicos	\$828,116	\$1,358,110	2	\$2,716,220
Profesional Social Media	\$1,000,000	\$1,640,000	1	\$1,640,000
Psicólogo profesional	\$1,800,000	\$2,952,000	11	\$32,472,000
Enfermero profesional	\$1,200,000	\$1,968,000	11	\$21,648,000

Como se ha mencionado anteriormente, los conductores no serán contratados como personal de nómina, sino que serán asociados al servicio, sin embargo, deberán cumplir una serie de requisitos para poder ingresar al proyecto, los cuales serán descritos en el estudio técnico.

5. ESTUDIO DE MERCADO

5.1. Población

Con base en los datos del DANE sustraídos mediante el estudio administrativo, la población está compuesta por 85.130 PcD, residentes de la ciudad de Bogotá.

5.2. Muestra

Con base en el conjunto de variables estudiadas con anterioridad y que hacen parte del estudio de administrativo presentado anteriormente, se determinó que dentro de las 85.130 personas en condición de discapacidad que componen el mercado objetivo, a diario podrían atenderse las necesidades de desplazamiento de cerca de 105 personas, partiendo de aspectos como la percepción del cliente, la frecuencia de la necesidad, las herramientas para el acceso y los beneficios que les representaría en uso del servicio, teniendo en cuenta que el enfoque del servicio es para las personas que presentan condición de movilidad reducida.

Tabla 15, Muestra (Dismovi 2019)

Citas Asignadas		Inscritos RLCPD	
Año	3.250.000	Año	69.797
Día	10.833	Día	233

Mercado Objetivo	
%	45%
Año	31.409
Día	105

5.3 Cronograma

Con el fin de definir los tiempos en los que se realizarán las actividades que permitirán establecer la viabilidad se determinó:

Tabla 16, Cronograma (Dismovi 2019)

No	Actividades	Septiembre				Octubre				Noviembre			
		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
1	Identificación del problema												
2	Consulta de Antecedentes												
3	Definición de Objetivos												
4	Planteamiento de necesidades de la investigación												
5	Definición del tipo de investigación y su enfoque metodológico												
6	Definición de la población y la muestra												
7	Definición y diseño de las técnicas de recolección de información												
8	Observación (ejecución)												
9	Planteamiento administrativo y técnico												
10	Consulta de normatividad (documentos) y definición de condiciones del proyecto												
11	Definición de costos												
12	Evaluación social												
13	Compilación de resultados de la observación												
14	Análisis de resultados de la observación												
15	CONCLUSIONES												
16	Determinación de la viabilidad												
17	Correcciones del proyecto												
18	Puesta en marcha												

5.3. Estrategia de servicio

Se prevén 3 aspectos importantes a tener en cuenta para la formulación de la estrategia, los cuales brindarán una perspectiva global de la misma.

• **Estrategia de la Empresa:** Se cuenta con una ventaja, y es que el cliente potencial está identificado y con el servicio a prestar se llega a las PcD por medio de un servicio útil para ellos. Por tal razón una de las estrategias más importante a tener en cuenta para implementar, está en capacitar adecuadamente a los empleados, con el fin de tener un enfoque en nuestros clientes; será una estrategia efectiva, por medio de una encuesta de satisfacción (La cual se realizará por uno de los acompañantes durante el recorrido del cliente) de esta manera se conocerá que tan satisfechos se encuentran los clientes con el servicio prestado.

• **Estrategia de precio:** El servicio de transporte especial para PcD se caracteriza por ser un servicio seguro, cómodo, de fácil acceso y lo más importante asequibles económicamente, ya que se cuenta con dos estrategias así:

- a) **Bajo Costo:** Tarifa única, se admite en un móvil con capacidad para 8 usuarios es permitido que cada usuario vaya con un acompañante, se presta el servicio por ruta predeterminada lo que hace que la tarifa sea de bajo costo y asequible.
- b) **Mediano Costo:** Es una modalidad mucho más privada para el usuario en el cual se puede movilizar hasta con dos acompañantes, la tarifa está sujeta al recorrido que el usuario indique, se presta el servicio en un automóvil amplio.

Teniendo en cuenta que los usuarios están ubicados en los estratos 1,2 y 3 y en la localidad de Bosa, Kennedy y Rafael Uribe, se establecen unas rutas para comodidad del usuario la cual

pueden consultar por medio de la APP, adicional contamos con se tienen medios de pago alternos como lo son tarjetas de crédito debido o efectivo.

- **Estrategia de Publicidad:** El servicio se dará a conocer principalmente en los diferentes centros de salud teniendo en cuenta que es el lugar que con más frecuencia visita los usuarios.

Por medio de campañas audiovisuales se informará de la importancia que tiene realizar el registro RLCPD para concientizar a los usuarios de las oportunidades y mejoras que desde el gobierno se puede obtener.

En las zonas en las cuales se prestará el servicio se darán charlas de acompañamiento para el uso de la APP, y el uso del servicio vía telefónica.

La estrategia de publicidad será orientada a brindar beneficios a los clientes frecuentes, es decir aquellos usuarios que más viajes semanales recibirán tarifas especiales en el costo de cada recorrido, así mismo se brindarán bonos sorpresa que motivarán a los usuarios a utilizar el servicio. Se contará con una estrategia en la cual se involucra a toda la comunidad con la finalidad de que toda la comunidad reconozca la importancia que tienen las persona en condición de discapacidad, el apoyo que se les puede brindar y así contribuir a sus emociones.

5.4. Ficha técnica del servicio

FICHA TÉCNICA DE SERVICIOS	
NOMBRE:	Servicio de transporte especial
CLIENTES:	Personas con discapacidad
LUGAR DE DESARROLLO:	Ciudad de Bogotá, localidad bosa, Kennedy y Rafael Uribe.
CARACTERÍSTICAS GENERALES:	Transporte especial privado para personas en condición de discapacidad en especial a aquellas con movilidad reducida a bajo y mediano costo

CARACTERÍSTICAS ESPECÍFICAS:	<p>Transporte colectivo para 8 usuarios, cada uno con su acompañante y herramienta de movilidad, en rutas predeterminadas. Tarifa única.</p> <p>Transporte por medio de automóviles sedan (con maletero amplio) para un usuario con máximo tres acompañantes y su herramienta de movilidad, viaje redondo con la ruta que el usuario indique. Tarifa dependiente del recorrido.</p>
PRESENTACIÓN:	<p>El servicio sera prestado por medio de la app en la cual se puede visualizar las rutas, horarios y paraderos cercanos al usuario, asi mismo se puede indicar el punto de recogida, el punto de destino y programar hasta tres dias de antelacion el servicio. Todo esto dependiendo del costo bajo o medio.</p> <p>El servicio tambien sera prestado por medio de llamada gratuita desde cualquier numero fijo o celular marcando a la linea de atencion solicitando la informacion que convenga para requerir el servicio.</p>
CAPACIDAD:	A diario se podrían atenderse las necesidades de desplazamiento de cerca de 105 usuarios
CUALIDADES:	Servicio comodo, agil, util, eficiente.
CLIENTES POTENCIALES:	<ol style="list-style-type: none"> 1. De género indiferente; pueden ser hombres o mujeres. 2. Que se ubiquen en el estrato socioeconómico 1, 2 o 3. 3. Que residan en las localidades de bosa, kennedy o rafael uribe. 4. Que se encuentren en un rango de edad entre 50 o 79 años. 5. Su vinculación al sistema de salud es indiferente; puede estar afiliado o no. 6. Que su función afectada sea la movilidad o el sistema nervioso central.

5.5. Competencia

Para analizar con certeza la posición que tendría el proyecto en el mercado, teniendo en cuenta que existen numerosas empresas dedicadas al transporte especial, se utilizó la Matriz del

Perfil Competitivo MPC, en donde se analizaron aspectos relevantes de tres empresas y el proyecto para determinar la viabilidad en cuanto a competencia mediante la ponderación:

Tabla 17, Matriz de perfil competitivo (Dismovi 2019)

Tabla de valoración	
Descripción	Calificación
Debilidad principal	1
Debilidad menor	2
Fortaleza menor	3
Fortaleza mayor	4

	Factores clave de éxito	Pondera.	Dismovi		Movilizate		AsTransportes		EMI	
			Calif	Pnt	Calif	Pnt	Calif	Pnt	Calif	Pnt
1	Fácil acceso	0,05	4	0,2	2	0,1	2	0,1	1	0,05
2	Canales de distribución	0,06	3	0,18	2	0,12	2	0,12	3	0,18
3	Competitividad en precios	0,15	4	0,6	1	0,15	2	0,3	2	0,3
4	Reconocimiento	0,1	1	0,1	2	0,2	3	0,3	4	0,4
5	Calidad del servicio	0,04	3	0,12	1	0,04	2	0,08	3	0,12
6	Diversidad de servicios	0,12	3	0,36	3	0,36	2	0,24	2	0,24
7	Fidelización de clientes	0,07	4	0,28	1	0,07	2	0,14	4	0,28
8	Responsabilidad social	0,2	4	0,8	1	0,2	1	0,2	2	0,4
9	Investigación	0,12	3	0,36	2	0,24	1	0,12	2	0,24
10	Uso de las TICS	0,09	3	0,27	2	0,18	2	0,18	2	0,18
	TOTAL	1		3,27		1,66		1,78		2,39

Fundamentación	
FCE1	Facilidad en el acceso al servicio basado en precios y modalidades de pago
FCE2	Diversidad de los canales de acceso al servicio (Apps, páginas, líneas telefónicas)
FCE3	Acceso al servicio por nivel de precios
FCE4	Preferencia de los usuarios en el mercado por reconocimiento y publicidad
FCE5	Preferencia de los usuarios por la calidad que perciben antes, durante y después de tomar el servicio

FCE6	Diversidad de metodologías del servicio partiendo del precio y la calidad para el acceso de todos
FCE7	Programas de captación y fidelización de clientes
FCE8	Sentido de pertenencia con las Pcd, cuidado, solidaridad, acompañamiento e inclusión
FCE9	Reingeniería y mejora continua gracias a la investigación constante
FCE10	Facilidad en el acceso al servicio por el uso de la tecnología

Con los resultados obtenidos se puede determinar que, pese a no tener un reconocimiento significativo en el mercado, el proyecto promete ser bien recibido por la comunidad directamente afectada por los aspectos planteados en el problema, teniendo en cuenta el valor agregado a ofrecer y el nivel de competitividad en precios que se expone, además de los programas de fidelización de clientes y la firme intención de transformar poco a poco la cultura de los ciudadanos.

6. ESTUDIO TÉCNICO

6.1. Ubicación

Las especificaciones geográficas del proyecto se determinaron luego de los resultados obtenidos en los estudios administrativo y de mercado y serán así:

6.1.1. Macro localización

Se presenta en las *ilustraciones 02 y 03* la localización del proyecto, el cual estará ubicado en Colombia, Bogotá siendo su capital y centro de la implementación del proyecto de los cuales 3 de sus localidades serán beneficiadas.



Ilustración 3, Mapa de Colombia
(AnnaMapa.com 2019)



Ilustración 2, Mapa de Bogotá (Mapas Bogotá 2019)

6.1.2. Micro localización

Tomando como base las localidades en las cuales el proyecto va a implementar su servicio, se toma como localidad principal para el inicio del proyecto la localidad de Kennedy la cual está ubicada en el sur occidente de la sabana de Bogotá y se localiza entre las localidades de Fontibón al norte, Bosa al sur, Puente Aranda al oriente y un pequeño sector colinda con las localidades de Tunjuelito y Ciudad Bolívar, por la Autopista Sur con Avenida Boyacá, hasta el río Tunjuelito.

El total de la localidad es de **3855.45 hectáreas** de las cuales el 98.1% es área urbana y 1.8% es área rural. En relación con la extensión del Distrito Capital, la localidad de Kennedy representa el 11,12%, el tercer puesto en extensión³.

Tabla 18, Hectáreas por localidad (Localidad de Kennedy 2019)

No.	Nombre	Área Has.
44	Américas	381
45	Carvajal	435,62
46	Castilla	500,22
47	Kennedy Central	337,17
48	Timiza	431,38
78	Tintal Norte	345,16
79	Calandaima	318,63
80	Corabastos	187,51
81	Gran Britalia	179,41
82	Patio Bonito	314,21
83	Las Margaritas	148,52
113	Bavaria	277,72
	Total UPZ: 12	3.856,55

³ Fuente: <http://www.kennedy.gov.co/content/localidad-kennedy>, Octubre de 2019

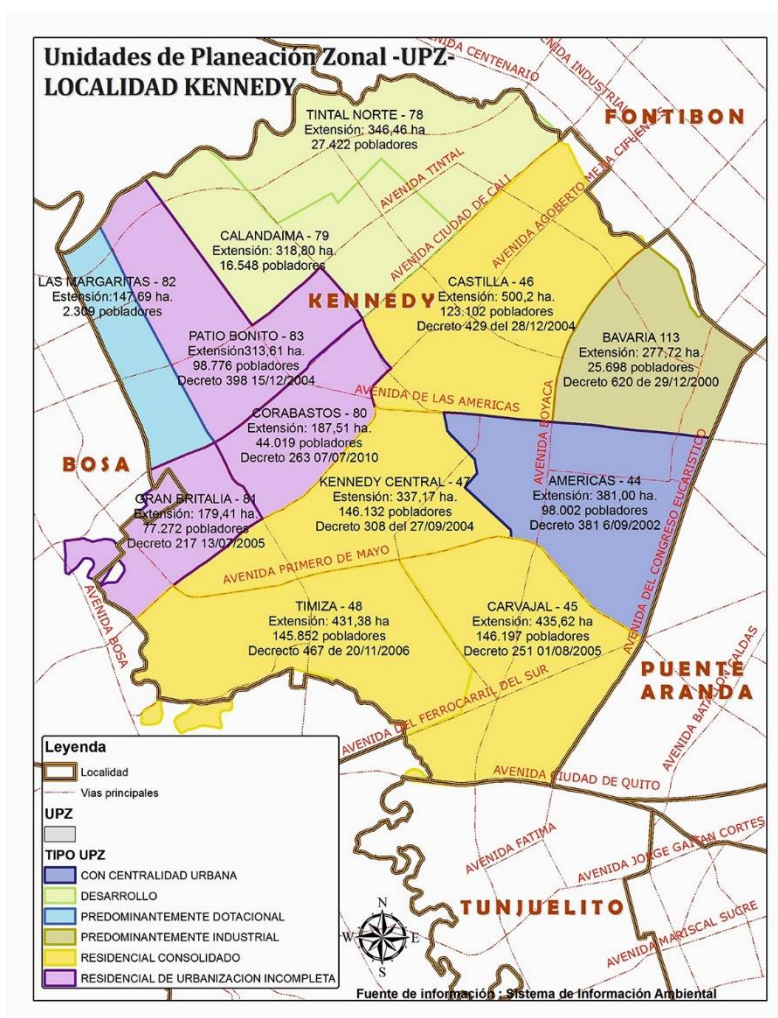


Ilustración 4, Localidad de Kennedy (Secretaría distrital de planeación 2019)

Dentro de la distribución interna de la localidad, se plantea localizar específicamente el proyecto en Kennedy Central, Por el cual se reglamenta la Unidad de Planeamiento Zonal (UPZ) No. 47, KENNEDY CENTRAL, ubicada en la localidad de Kennedy, y se incorpora un sector al Tratamiento de Renovación Urbana.



Ilustración 5 Localidad de Kennedy (Secretaría distrital de planeación 2019)

Según lo estipulado en la UPZ N°-47 el sector 9 su actividad permitida es comercio y servicio teniendo así una zona la cual implantar el proyecto.

6.2. Aspectos Legales

Para iniciar consolidado el proyecto se deben tener en cuenta ciertos aspectos legales como lo son la constitución de una empresa de SOCIEDAD POR ACCIONES SIMPLIFICADAS –S.A.S. Con las siguientes características:

Tabla 19, Características de la SAS (Dismovi 2019)

Sociedad por acciones simplificadas –s.a.s	A través de Escritura Pública ante Notario o a través de Documento Privado, a menos que ingrese un bien sujeto a registro, caso en el cual la constitución se debe hacer mediante Escritura Pública ante Notario.
Numero de accionistas o socios	Mínimo 1 accionista y no tiene un límite máximo.
Su capital se divide en	En acciones. Las acciones son libremente negociables, pero puede por estatutos restringirse hasta por 10 años su negociación, (por eso se dice que es un modelo ideal para sociedades de familias)
Formación del capital	Autorizado: Cuantía fija que determina el tope máximo de capitalización de la sociedad Suscrito: La parte del capital autorizado que los accionistas se comprometen a pagar a plazo (máximo en 2 años), al momento de su constitución no es necesario pagar, pues se puede pagar hasta en 2 años, la totalidad suscrita. Pagado: La parte del suscrito que los accionistas efectivamente han pagado y que ha ingresado a la sociedad
Responsabilidad de los accionistas o socios	Responden hasta el monto de sus aportes por las obligaciones sociales. Si la SAS es utilizada para defraudar a la ley o en perjuicio de terceros, los accionistas y los administradores que hubieren realizado, participado o facilitado los actos de fraudatorios, responderán solidariamente por las obligaciones nacidas de tales actos y por los perjuicios causados, más allá del monto de sus aportes.
Revisor fiscal	Es Voluntario, pero si tiene Activos Brutos a 31 de diciembre del año anterior iguales o superiores a 5.000 s.m.m.l.v. y/o cuyos ingresos brutos sean

	o excedan a 3.000 s.m.m.l.v., será obligatorio tenerlo
Para tener en cuenta	<p>Acciones ordinarias: otorgan el derecho a participar con voz y voto en las asambleas de accionistas de la compañía y a percibir dividendos de la misma. Son emitidas con el fin de vincular nuevos accionistas para financiar y desarrollar la empresa, sin necesidad de incurrir en gastos financieros (endeudarse).</p> <p>Acciones preferenciales: El propietario de estas acciones tiene derecho a recibir un dividendo mínimo con preferencia por encima de los accionistas ordinarios y al reembolso preferencial de su inversión en caso de disolución de la sociedad. Este accionista no tiene derecho a voto. Esta alternativa le permite al emisor capitalizar su empresa sin perder el control de la misma, ya que le ofrece al inversionista un dividendo definido por la empresa, a cambio de no interferir en el manejo de la misma.</p> <p>Acciones privilegiadas: Además de los beneficios de un accionista ordinario, estas acciones otorgan otros derechos económicos como el derecho preferencial para el reembolso en caso de liquidación. Para emitir acciones privilegiadas, una vez se haya constituido la sociedad, representa un requisito indispensable que la Asamblea General de Accionistas apruebe la emisión de las mismas con un mínimo favorable del 75% de las acciones suscritas. Este requisito no tendrá lugar si la emisión se produce durante la celebración del contrato de constitución de la sociedad.</p>

Ya que se cuenta con transporte a personas con movilidad reducida se deberá tener en cuenta al momento del servicio que los socios cumplan con estándares adecuados para entrar en marcha este proyecto, como lo nombra los siguientes artículos de la ley 336 de 1996.

Decreto 171 de 2001

ARTÍCULO 5.- TRANSPORTE PRIVADO. De acuerdo con el artículo 5 de la Ley 336 de 1996, el transporte privado es aquel que tiende a satisfacer necesidades de movilización de personas o cosas, dentro del ámbito de las actividades exclusivas de las personas naturales y/o jurídicas. Cuando no se utilicen equipos propios, la contratación del servicio de transporte deberá realizarse con empresas de transporte público legalmente constituidas y debidamente habilitadas.

ARTÍCULO 8o. CONDICIONES EN MATERIA DE ORGANIZACIÓN. El operador o empresa deberá tener una estructura sólida, dinámica y competitiva, orientada a optimizar la calidad de los servicios ofrecidos al usuario.

Para los efectos aquí previstos, la empresa, a través del representante legal, deberá adjuntar los siguientes documentos:

1. Certificado de existencia y representación legal de la empresa y de las sucursales o agencias, según el caso, expedido por autoridad competente, con una anterioridad no superior a treinta (30) días calendario. Si se trata de empresa constituida por persona natural, certificado de registro de la calidad de comerciante y de los libros y documentos respecto de los cuales se les exija esta formalidad.

2. Título de propiedad o contrato de tenencia de los inmuebles en donde funcionará la empresa, las sucursales o agencias.

3. Certificación firmada por el representante legal y el revisor fiscal mediante la cual se establezca la existencia de los contratos de trabajo de conductores asalariados y el cumplimiento de las normas de vinculación de los trabajadores al sistema de seguridad social integral.

Para las empresas que no están obligadas a contar con revisor fiscal, bastará la certificación suscrita por el representante legal.

Para el caso del transporte individual de pasajeros en vehículos taxi, las empresas tendrán la obligación de implantar sistemas de control periódico sobre la actividad de los conductores en relación con la utilización de los vehículos.

4. Descripción del programa de salud ocupacional que implantará la empresa para asistir a sus empleados y operarios.

5. Descripción y diseño de los distintivos de la empresa.

En todo caso, deberá mantener en sus archivos para verificación, la siguiente documentación:

- a) Reglamento de funcionamiento;
- b) Manual de funciones y métodos de selección del personal;
- c) Reglamentos de trabajo e higiene y seguridad social, actualizados y aprobados por la autoridad competente."

ARTÍCULO 9o. CONDICIONES DE CARÁCTER TÉCNICO. El operador o empresa deberá tener una infraestructura de recursos físicos y humanos que permita la prestación eficiente del servicio, con sistemas de información y medios para la implementación de los mismos.

Con el fin de verificar su cumplimiento, deberá adjuntar los siguientes documentos:

1. Certificación sobre la preparación especializada y/o la experiencia laboral del personal administrativo, profesionales y tecnólogos vinculados a la empresa.

2. Certificación sobre la implementación o realización de programas de capacitación a través del SENA o entidades especializadas cuyos programas sean autorizados por el Ministerio de Transporte, con una intensidad mínima de ochenta (80) horas, con el fin de garantizar la eficiencia y tecnificación del personal operativo vinculado a la empresa.

3. Relación de los sistemas de información en la operación con los que contará la empresa, detallando las características de los equipos y programas de aplicación.

4. Relación del equipo con el cual se prestará el servicio, con indicación del nombre y cédula del propietario, clase, marca, placa, modelo, número del chasis, capacidad y demás especificaciones que permitan su identificación, de acuerdo con las normas vigentes.

5. Certificación de inscripción en el Registro Nacional Automotor del equipo de propiedad de la empresa, expedido con anterioridad no superior a treinta (30) días.

6. Certificación firmada por el representante legal y por el revisor fiscal mediante la cual se establece la existencia de los contratos de vinculación del parque automotor de la empresa. Para las empresas que no están obligadas a contar con revisor fiscal, bastará la certificación suscrita por el representante legal.

En ningún caso, las empresas podrán cobrar valor alguno a los propietarios del equipo, por concepto de las asignaciones de cupos disponibles dentro de su capacidad transportadora.

Las empresas de transporte, deberán adoptar formas de vinculación que les permitan tener el control efectivo del vehículo para efectos de garantizar la eficiente prestación del servicio.

2. Para el transporte individual de pasajeros en vehículos taxi, con radio de acción distrital o municipal, el parque automotor se fijará con base en los siguientes niveles, teniendo en cuenta las cifras del último censo poblacional adelantado por el Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas, DANE.

Nivel I: Para distritos o municipios de más de 1.800.000 habitantes, se requiere un mínimo de 80 vehículos.

Nivel II: Para distritos o municipios entre 900.001 y 1.800.000 habitantes, se requiere un mínimo de 60 vehículos.

Nivel III: Para distritos o municipios entre 400.001 y 900.000 habitantes, se requiere un mínimo de 40 vehículos.

Nivel IV: Para distritos o municipios entre 100.001 y 400.000 habitantes, se requiere un mínimo de 20 vehículos.

Nivel V: Para distritos o municipios de menos de 100.001 habitantes, se requiere un mínimo de 5 vehículos.

(Ministerio de transporte, 2019, Decreto 171 del 05 de febrero de 2001)

6.3. Especificaciones de los vehículos

Teniendo en cuenta que el proyecto va dirigido a población susceptible a varios aspectos del medio, se hace necesario que los vehículos se acoplen a cualquier necesidad del usuario, teniendo en cuenta aspectos como alergias, condiciones de movilidad o baja tolerancia ante cualquier tipo. Los vehículos que quieran ingresar a prestar el servicio deben tener:

- Vidrios polarizados según lo permitido en la resolución 3777 de 2003 (aproximadamente 30%)
- Pantallas aislantes de vibraciones y ruidos externos
- Maletero amplio para el almacenamiento de sillas de rueda, muletas, etc.
- Silla delantera reclinable
- Rampa de acceso para sillas de ruedas*
- Para algunos casos, rampa de acceso o carro adecuado para personas en sillas de ruedas.
-

6.4. Balance de obras físicas

Se cuenta con una planta, la cual tendrá asignados espacios idóneos para el desarrollo de las áreas administrativas, bodegas y áreas comunes, para el óptimo desarrollo de la empresa que prestará servicios de transporte especial para personas con discapacidad (movilidad reducida) en la ciudad de Bogotá D.C.

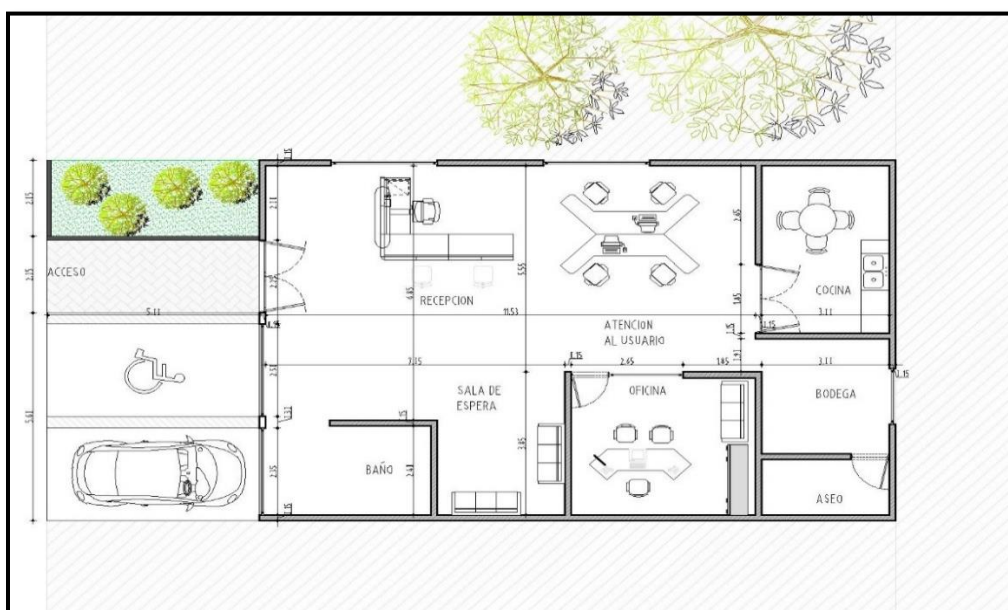


Ilustración 6, distribución de planta (Dismovi 2019)

El proyecto comprende las siguientes áreas.

Tabla 20, áreas de la planta (Dismovi 2019)

ESPACIO	AREA
Recepción, atención al usuario, sala de espera	80.91M2
Oficina	16.09 M2
Baño	9.46 M2
Bodega	9.30 M2
Cocina	13.49 M2
Aseo	4.50 M2
TOTAL AREAS CONSTRUIDA	133.75

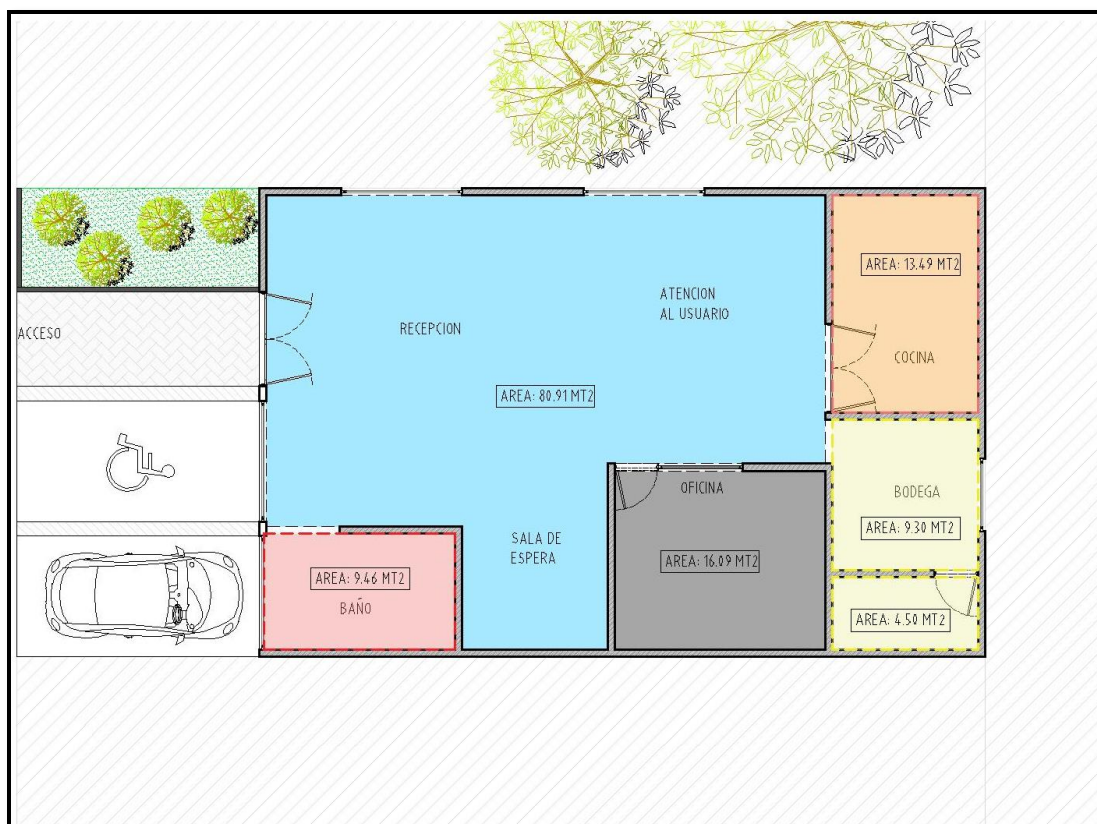


Ilustración 7, distribución de planta (Dismovi 2019)

Tabla 21, Balance de obras físicas (Dismovi 2019)

BALANDE DE OBRAS				
ACTIVIDADES	UND.	CANT.	VR UNITARIO	VR TOTAL
MUROS				
MURO EN DRYWALL DOS CARAS (Perfilaría Cal. 24). Incluye tres (3) manos de pintura (1 mano en Esmalte o equivalente y dos manos en pintura Vinil tex o equivalente, filos y dilataciones).	M2	65.00	\$ 64,712.00	\$ 4,206,280.00
PERFILERIA METALICA				
PUERTA VENTANA CORREDIZA EN ALUMINIO ANODIZADO VIDRIO INCOLORO 6mm (Incluye marco en perfilaría PC 8025 o equivalente). Incluye el suministro de todos los accesorios requeridos para el correcto montaje, así como el suministro e instalación de la silicona que sea	M2	5.50	\$ 377,320.00	\$ 2,075,260.00

requerida para garantizar una perfecta instalación. SEGUN DETALLE. (Suministro e Instalación).				
VENTANA EN ALUMINIO ANODIZADO VIDRIO 6mm. (Incluye marco en perfilaría PB 5020 o equivalente, contramarco en anejo mosquitero, rejilla y vidrio cristal 6mm). Incluye el suministro de todos los accesorios requeridos para el correcto montaje, así como el suministro e instalación de la silicona que sea requerida para garantizar una perfecta instalación. SEGUN DETALLE. (Suministro e Instalación).	M2	4.00	\$ 345,252.00	\$ 1,381,008.00
PUERTA EN ALUMINIO ANODIZADO MATE NATURAL VIDRIO TEMPLADO 8 mm. CON PELICULA SAND BLASTING, SEGUN PLANOS SEGUN DETALLE. Incluye el suministro de todos los accesorios requeridos para el correcto montaje, así como el suministro e instalación de la silicona que sea requerida para garantizar una perfecta instalación.	M2	9.50	\$ 380,157.00	\$ 3,611,491.50
CERRADURAS				
CERRADURA ENTRADA Acabado según diseño. (Incluye suministro e instalación)	UND	4	\$ 88,999.00	\$ 355,996.00
BAÑOS				
SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE SANITARIO DISCAPACITADOS TAZA NA017. HELVEX O EQUIVALENTE. Incluye todos los accesorios necesarios para su correcta instalación.	UND	1	\$ 534,988.00	\$ 534,988.00
SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE LAVAMANOS NOVARA BLANCO REF. 019301001 Tipo Corona o equivalente.	UND	1	\$ 225,991.00	\$ 225,991.00
SUMINISTRO E INSTALACIÓN BARRA DISCAPACITADOS EN CON DOS BRAZOS, EN ACERO INOXIDABLE SATINADO fijadas a piso y a pared ref.8-AA-508	UND	1	\$ 145,159.00	\$ 145,159.00
SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE GRIFERIA LAVAMANOS NOVO DE 8" INCLUYE TODOS LOS ACCESORIOS PARA SU CORRECTA INSTALACION.	UND	1	\$ 397,859.00	\$ 397,859.00
ENCHAPES Y ACCESORIOS				

MESON EN MARMOL VILLA DE LEYVA Ancho: 0.60 m. Instalado con SOPORTES METALICOS (Suministro e instalación con soportes metálicos anclado, pulido y brillado).	M	2.50	\$ 421,569.00	\$ 1,053,922.50
CERAMICA IMPORTADA DIAMANTE BRANCO AC 32,5X59cm. (Incluye boquilla color).	M2	17.50	\$ 71,250.00	\$ 1,246,875.00
SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE INCRUSTACIÓN CROMADA Porta Rollo Novo Ref. 726400001 Tipo Corona o equivalente.	UND	1	\$ 120,237.00	\$ 120,237.00
DISPENSADOR PARA JABON LIQUIDO PARA INSTALAR A LA PARED CON TORNILLOS ESCONDIDOS, VALVULA ANTICORROSIVA, CUERPO EN ACERO INOXIDABLE SATINADO, CAPACIDAD 1.2 LITROS, VENTANILLA DE RECARGA SUPERIOR CON LLAVE, NIVEL DE JABON, PUSH FRONTAL, MARCA A&A	UND	1	\$ 162,348.00	\$ 162,348.00
SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE DISPENSADOR DE TOALLAS. Corona o equivalente. Incluye todos los elementos indispensables para su correcta instalación y funcionamiento.	UND	1.00	\$ 197,626.00	\$ 197,626.00
ACCESO				
PINTURA ICONO DISCAPACITADOS 60x60cm. Color según diseño. (Incluye 3 manos).	UND	1.00	\$ 35,122.00	\$ 35,122.00
REDES ELECTRICAS Y VOZ Y DATOS				
RED ELECTRICA	GLB	1	\$ 332,883.42	\$ 332,883.42
RED VOZ Y DATOS	GLB	1	\$ 255,069.85	\$ 255,069.85
TOTAL				\$ 16,338,116.26

6.5. Balance de equipos

En la siguiente tabla N°22 se describen los equipos esenciales para la implementación de transporte especial para discapacitados en la ciudad de Bogotá, dando descripción unidades necesarios valores y vida útil de los mismos.

Tabla 22, Balance de equipos (Dismovi 2019)

Ítem	Descripción	Und	Cant	Vlr unitario	V/total	Vida útil	Valor de liquidación
Muebles y equipos administrativos							
1	Computador de escritorio	Un	1	\$2,500,000.00	\$2,500,000.00	5 años	\$500,000.00
2	Escritorio	Un	1	\$414,000.00	\$414,000.00	5 años	\$82,800.00
3	Silla ergonómica	Un	2	\$188,900.00	\$377,800.00	5 años	\$37,780.00
4	Sillas básicas auxiliares	Un	2	\$109,900.00	\$219,800.00	5 años	\$21,980.00
5	Conmutadores	Un	3	\$150,000.00	\$450,000.00	5 años	\$30,000.00
6	Están metálico 240*90*60	Un	3	\$124,000.00	\$372,000.00	5 años	\$24,800.00
Muebles y equipos sección apps							
7	Computador de escritorio	Un	1	\$2,500,000.00	\$2,500,000.00	5 años	\$500,000.00
8	Escritorio	Un	1	\$414,000.00	\$414,000.00	5 años	\$82,800.00
9	Silla ergonómica	Un	1	\$188,900.00	\$188,900.00	5 años	\$37,780.00
10	Software de las apps	Un	1	\$1,800,000.00	\$1,800,000.00	5 años	\$360,000.00
11	Teléfono móvil	Un	2	\$600,000.00	\$1,200,000.00	5 años	\$120,000.00
Dotación cocina							
12	Horno microondas	Un	1	\$250,000.00	\$250,000.00	5 años	\$50,000.00
13	Cafetera	Un	1	\$199,000.00	\$199,000.00	5 años	\$39,800.00
14	Utensilios	Un	1	\$200,000.00	\$200,000.00	5 años	\$40,000.00
15	Silla para cocina	Un	2	\$65,000.00	\$130,000.00	5 años	\$13,000.00
Mobiliario de bodega							
Accesorios de seguridad y decoración							
16	Señalización	Un	20	\$2,000.00	\$40,000.00		
17	Botiquín	Un	11	\$60,000.00	\$660,000.00		
18	Cuadros - reloj	Un	4	\$60,000.00	\$240,000.00	5 años	\$12,000.00
Totales				\$9,802,700	\$11,043,600		\$2,509,186.60

6.6. Tamaño del proyecto

Determinando la necesidad del proyecto y la demanda del mercado las instalaciones administrativas se ubicarán en la localidad de Kennedy, adecuando un espacio de 133.75 m2 que

se tomara en alquiler, y será diseñada para la atención a las personas que necesiten información personalizada en el manejo de la aplicación y los servicios que la misma ofrece. Por otra parte, los conductores asociados se encontrarán la mayoría del tiempo en los alrededores de las localidades seleccionadas teniendo en cuenta la población a la que va dirigido el servicio y se usarán relevos para aquellos casos en los que el destino final del servicio sea fuera de las localidades.

6.7. Proceso de servicio

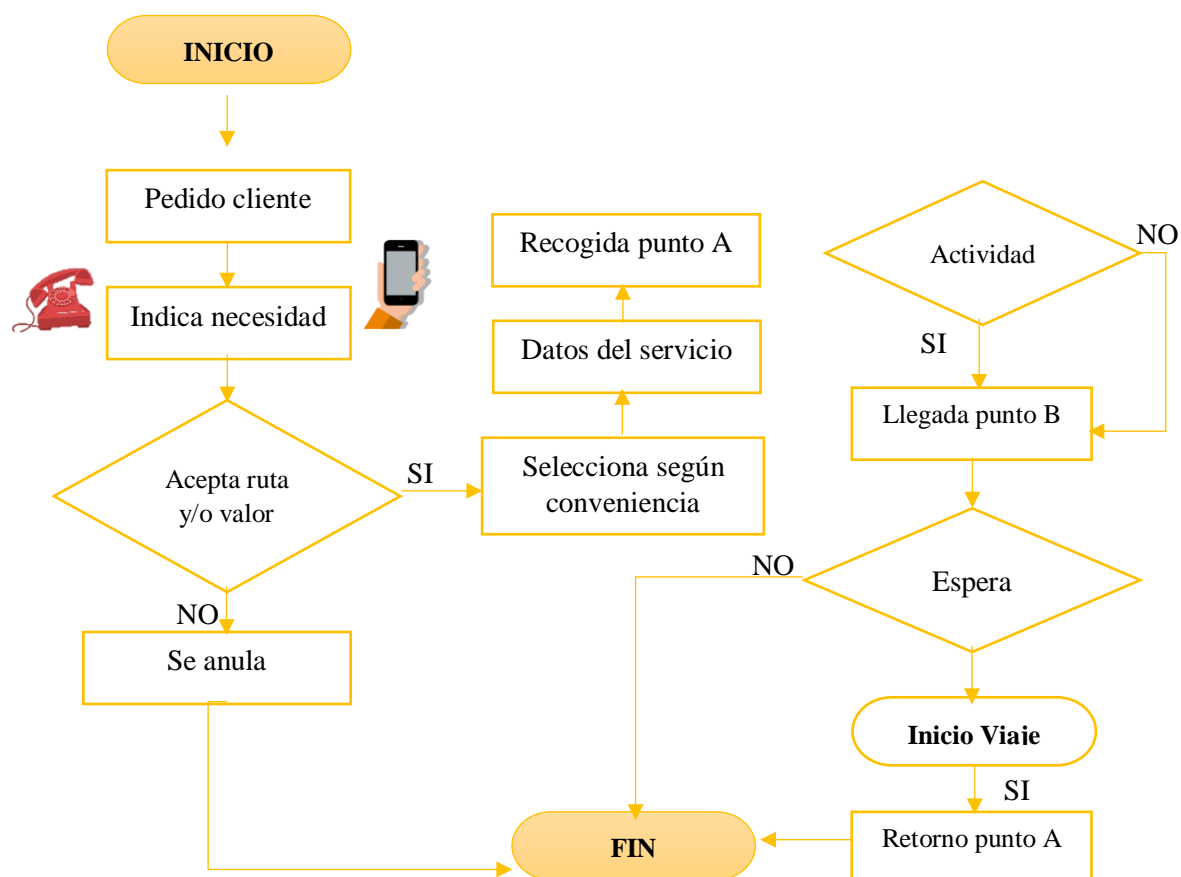
Teniendo en cuenta la naturaleza del acceso al servicio, el canal de distribución sería directo, sin embargo, existe un agente intermediario que es quien tiene contacto directo tanto con la empresa como con el usuario final, siendo así, el canal de distribución sería el siguiente:



6.7.1. Descripción del flujo de procesos

La intensidad de la distribución es de tipo selectiva, ya que se dirige a una población en específico. El proceso para llegar al cliente es el siguiente (diagrama de flujo):

Con base en el diagrama a mostrar a continuación, se determina que los principales canales por los cuales se va a llegar al usuario final son: aplicación móvil, redes sociales, medio telefónico (conmutador) y las jornadas zonales en las localidades que resultaron de la segmentación.



7. ESTUDIO FINANCIERO

7.1. Fuentes de ingreso

El sistema de pagos y valores se registrará con base en lo siguiente:

Tabla 23, Fuentes de ingreso (Dismovi 2019)

SERVICIO	VALOR	UNIDAD	CAPACIDAD	MEDIO
Servicio de transporte a bajo costo (Colectivo)	3.000	Traslado sencillo	Por persona	Efectivo (Al conductor)
Servicio de transporte a mediano costo	1200	Por Km recorrido	1-2 personas	Efectivo (Al conductor)
				Tarjeta débito o crédito
				Consignación (recarga de saldo)

**Valores en pesos*

**Para el transporte de mediano costo no existe tarifa base.*

**Para el viaje redondo se detendrá el calculador de cobro y volverá a iniciar cuando el usuario esté de regreso.*

Para entender mejor cómo funciona la fuente de ingresos, dos ejemplos prácticos:

- a. **Para traslados a bajo costo:** Supongamos que María reside en la localidad de Bosa, más específicamente en Bosa Santafé. A dos cuadras de su casa hay un paradero de nuestra empresa. María se contacta con el servidor e indaga sobre el horario y ruta que le conviene; se acerca al punto diez minutos antes de la hora de recogida; Los profesionales le brindan ayuda y ella indica que se dirige a Chapinero; viaja acompañada por su hija. El recorrido es de aproximadamente 17 kilómetros, sin embargo, ellas solo cancelan **\$6.000**, que equivalen a \$3.000 por cada una de ellas.

b. Para traslados a mediano costo: Ahora bien, José reside en Kennedy, en el barrio Roma y debe dirigirse a Chapinero también. Contacta al operador y se le indican los datos del conducto asignado. Recordemos que aquí puede viajar él y tres acompañantes más. De Roma a Chapinero hay 16 kilómetros. Teniendo en cuenta el sistema de precios José pagaría **12.800** por el recorrido (tarjeta, efectivo o depósito).

Con base en la variable demográfica de determinó que los ingresos se pueden originar dadas las siguientes condiciones: 40% de los usuarios optarían por el servicio a mediano costo y el 60% por el servicio de bajo costo, siendo así, el número de viajes por cada modalidad sería de la siguiente forma:

Bajo costo	60%	63
Medio Costo	40%	42

7.2. Estructura de costos

A continuación, se presenta una relación de los costos iniciales del proyecto, es decir lo que se necesitan para la adquisición de cada uno de los recursos fundamentales para su puesta en marcha:

Tabla 24, Estructura de costos (Dismovi 2019)

CONCEPTO	CANT.	VL UNITARIO	VL TOTAL
COSTOS FIJOS			
<u>Costos iniciales</u>			
Elaboración de la APP			

Diseñador	1	\$ 4,500,000.00	\$ 4,500,000.00
Distribución de la APP	1	\$ 2,000,000.00	\$ 2,000,000.00
Diseño Social Media			
Página Web	1	\$ 1,800,000.00	\$ 1,800,000.00
*Dominio	1	\$ 100,000.00	\$ 100,000.00
*Hosting	1	\$ 150,000.00	\$ 150,000.00
Difusión Redes Sociales	3	\$ 30,000.00	\$ 90,000.00
Legales			
Registro CCB	1	\$ 200,000.00	\$ 200,000.00
Autenticación acta constit.	1	\$ 6,900.00	\$ 6,900.00
Formulario de registro	1	\$ 200,000.00	\$ 200,000.00
Derecho de inscripción	1	\$ 31,000.00	\$ 31,000.00
Certificado de Existencia	1	\$ 8,600.00	\$ 8,600.00
Inscripción de libros	1	\$ 103,000.00	\$ 103,000.00
Infraestructura			
Compra de Equipos			
*Computadores	2	\$ 2,500,000.00	\$ 5,000,000.00
*Conmutadores	3	\$ 150,000.00	\$ 450,000.00
Botiquines	11	\$ 60,000.00	\$ 660,000.00
<u>Costos mensuales</u>			
Infraestructura			
Adecuación de las oficinas	1	\$ 16,338,116.26	\$ 16,338,116.26
Servicios públicos			
*Agua	1	\$ 200,000.00	\$ 200,000.00
*Luz	1	\$ 150,000.00	\$ 150,000.00
*Teléfono/internet	1	\$ 230,000.00	\$ 230,000.00
Personal			
Administrador	1	\$ 1,968,000.00	\$ 1,968,000.00
Agentes telefónicos	2	\$ 1,358,110.00	\$ 2,716,220.00
Profesional Social Media	1	\$ 1,640,000.00	\$ 1,640,000.00
Psicólogos	11	\$ 2,952,000.00	\$ 32,472,000.00
Enfermeros	11	\$ 1,968,000.00	\$ 21,648,000.00
Legales			
Retención en la fuente	3,50%		\$ -
TOTAL, COSTOS FIJOS		\$ 38,643,726.26	\$ 92,661,836.26

COSTOS VARIABLES

		<i>sobre las ventas</i>	
Comisión Conductor	30%		\$ -
Alquiler Van/Colectivo	40%		\$ -
<i>Costos anuales</i>			
Mantenimiento de la APP	1	\$ 1,000,000.00	\$ 1,000,000.00
Renovación Dominio	1	\$ 103,000.00	\$ 103,000.00
Renovación Hosting	1	\$ 154,500.00	\$ 154,500.00
Infraestructura			
Mantenimiento de equipos			
*Computadores	2	\$ 200,000.00	\$ 400,000.00
*Conmutadores	3	\$ 150,000.00	\$ 450,000.00
TOTAL, COSTOS VARIABLES			\$ 2,107,500.00
TOTAL COSTOS			\$ 189,538,672.52

Luego de un año de percibir ingresos, se deben pagar los siguientes impuestos con base en el resultado del año anterior:

Impuesto de Renta		30%
Gravamen Mov. Financieros	4x1000	
ICA	4,14%	
IVA		19%
Renovación de matrícula mercantil	Tarifa que establezca la CCB	

7.3. Fuentes de financiamiento

La financiación para el funcionamiento, de la empresa de transporte especial contará con un 45% de capital propio proveniente de los socios adscritos al proyecto de inversión, y un 55% proveniente de Crowdfunding por medio de la comunidad KICKSTARTE quienes financian proyectos de emprendimiento, por tal motivo no se considera viable adquirir préstamos o

créditos con entidades bancarias que incurran en compromisos con los cuales se afecte el flujo de ingresos y la capacidad financiera de la empresa.

Teniendo en cuenta que el número de socios es (3), cada uno de ellos brindará en 15% del total requerido de inversión, con el fin de que, de la misma forma, el capital accionario sea dividido en partes iguales.

Teniendo en cuenta el valor de la inversión inicial, la distribución quedaría de la siguiente manera:

APORTE SOCIOS	45%
Diana Montaña	28,430,801
Sindy Zambrano	28,430,801
Laura Cardona	28,430,801
CROWDFUNDING	55%
	104,246,270

189,538,673

8. EVALUACIÓN SOCIAL

8.1. Matriz de marco lógico

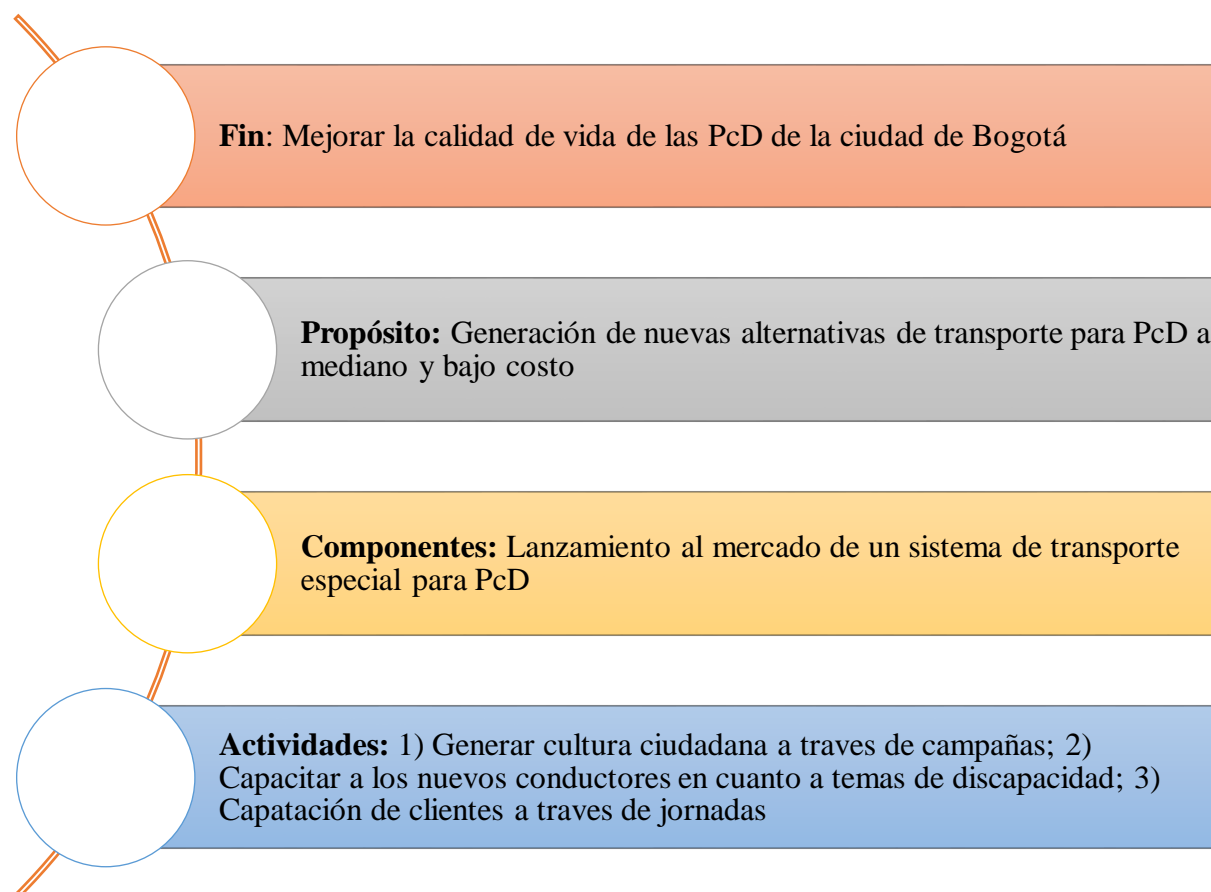


Ilustración 8, Matriz de marco lógico (Dismovi 2019)

8.2. Identificación del problema social

Hecho: La mejora de la calidad de vida de las PcD residentes en la ciudad de Bogotá, mediante la generación de un transporte especial, disminuyendo los índices de discriminación y suicidio en personas mayores.

Fenómeno: Se genera como alternativa de solución para la movilidad de las PcD de la ciudad de Bogotá, un transporte a mediano y bajo costo al que se pueda acceder con facilidad

Población: Personas en condición de discapacidad de los estratos 1, 2 y 3, de las localidades de Kennedy, Bosa y Rafael Uribe de la Ciudad de Bogotá

Tiempo: No se conoce una línea de tiempo específica para el inicio del suceso, toda vez que la condición de discapacidad se presenta desde el inicio de los tiempos, así como la discriminación.

Lugar: localidades de Kennedy, Bosa y Rafael Uribe de la Ciudad de Bogotá, Cundinamarca, Colombia

8.3. Caracterización del problema social

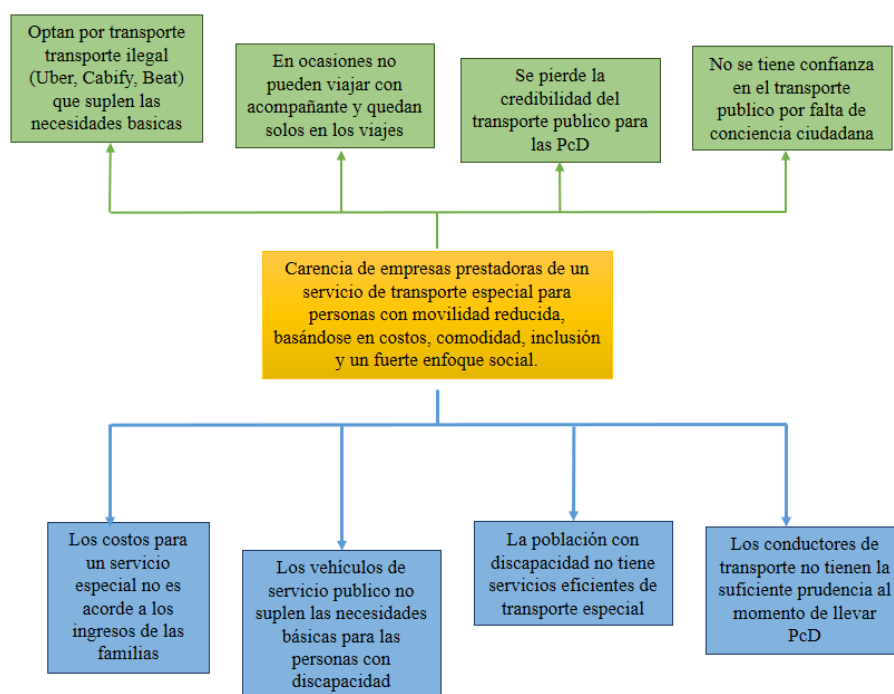


Ilustración 9, Árbol de problemas (Dismovi 2019)

8.4. Identificación de los beneficios sociales

Beneficios directos

- Se ampliará el servicio de transporte especializado para personas con discapacidad para las personas del sector de Kennedy, Bosa y Rafael Uribe de la Ciudad de Bogotá.
- Inclusión de personas con bajos recursos que necesitan transporte de calidad y atención privilegiada con costos asequibles según la necesidad.
- La seguridad, y las comodidades que se tendrán en los vehículos aliados para el transporte de personas con discapacidad.
- Los vehículos cumplirán con estándares necesarios para la comodidad de cada una de las personas que solicite el servicio.

Beneficios indirectos

- Las familias de las Personas con discapacidad que decidan tomar el servicio podrán estar seguras de la calidad de personal que se tiene.
- Se incentiva el uso de transporte especial así los conductores de este servicio se darán a conocer por la comunidad
- Los profesionales que se vincularán al proyecto podrán ejercer sus conocimientos y así aportar a un trabajo social a la comunidad.

8.5. Materialización de los beneficios sociales

- Vehículos con adecuaciones específicas que permiten una comodidad tanto al cliente directo del servicio como a otros que así lo deseen.
- Acompañamiento específico de personas capacitadas para la prestación del servicio.
- Cultura y conciencia ciudadana frente al trato digno y no discriminatorio con la población en condición de discapacidad
- Acreditación en transporte servicio especial a personas en condición de discapacidad.
-

8.6. Identificación de la población objetivo

Directos:

- 26 nuevos empleos directos de personal altamente calificado con estándares de calidad en conocimiento y servicio.
- Usuarios/ clientes potenciales, en condición de discapacidad

Indirectos:

- Generación de ingresos a los asociados transportadores a la empresa.
- Acompañantes de los usuarios/ clientes

Caracterización de la población objetivo

- Geográficamente: En la ciudad de Bogotá, en las localidades de Kennedy con un 15,40% de PcD, Bosa con el 10,30% de PcD y Rafael Uribe con un 11,20% de PcD.
- Socioeconómico: Estratos Socioeconómicos tales como estrato 1 población afectada 11,74%, estrato 2 con 46,42% y estrato 3 con 37,90% de identificación de población afectada en condición de discapacidad.

9. CONCLUSIONES

La tendencia de comportamiento discriminatorio ha ocasionado que la comunidad se haya empezado a dividir, no solo por grupos socio económicos, como es claro, sino también por condiciones especiales, como en este caso, la discapacidad. Esto en ocasiones puede agravarse hasta el punto de causar impactos negativos en la salud mental de las personas que se ven afectadas con algún tipo de discapacidad.

Lo anterior puede generar una oportunidad de negocio y a su vez, la solución a dichos comportamientos, mediante el ejemplo y una serie de acciones que, bien comunicadas, cambian la mentalidad de las personas con dichas tendencias.

Teniendo en cuenta que en la ciudad de Bogotá se encuentra la mayor concentración de PcD, se procedió a realizar una serie de estudios para determinar la viabilidad de la puesta en marcha del proyecto en la capital del país, encontrando que:

- El modelo de negocio ofrece al público una serie de oportunidades de mejora en la calidad de vida, con aspectos como facilidad de acceso, precios asequibles, seguimiento y apoyo médico. Gracias a esto se puede llegar a atender a 105 personas al día, con una mayor concentración de servicio en las localidades de Bosa, Kennedy y Rafael Uribe, y en los estratos socioeconómicos 1, 2 y 3.
- Al estudiar el proyecto técnicamente, se pudo evidenciar que las condiciones requeridas para los autos son bastante exigentes, pero que sin ellas no se puede garantizar la calidad del servicio a los usuarios, razón por la cual es un aspecto que no se puede dejar pasar por alto. Teniendo en cuenta que las personas a atender serán 105 por día, los tiempos de

espera al solicitar el servicio en alguna ocasión se puede alargar un poco (máximo 20 minutos), partiendo del hecho de que se cuentan 11 conductores diarios, sin embargo, no es un problema preocupante porque se puede cubrir mediante relevos entre los mismos conductores asociados. En ese orden de ideas, la capacidad instalada inicialmente proyectada es viable.

10. BIBLIOGRAFÍA

De Transporte, M. (2001). REPÚBLICA DE COLOMBIA “Por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera” EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA DE COLOMBIA.

Discapacidad. (n.d.). Retrieved November 13, 2019, from

<https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/demografia-y-poblacion/discapacidad>

Guía núm. 1. Constitución de una sociedad por acciones simplificada (SAS) - Cámara de Comercio de Bogotá. (n.d.). Retrieved November 13, 2019, from

<https://www.ccb.org.co/Inscripciones-y-renovaciones/Matricula-Mercantil/Guias-informativas-del-Registro-Mercantil/Guia-num.-1.-Constitucion-de-una-sociedad-por-acciones-simplificada-SAS>

Registro para la Localización y Caracterización de Personas con Discapacidad - RLCPD. (n.d.).

Retrieved November 13, 2019, from

https://www.minsalud.gov.co/proteccion-social/Paginas/DisCapacidad_RLCPD.aspx