



NIT.899.999.055-4

PROSPERIDAD
PARA TODOS



MEMORANDO
20134000074321



28-02-2013

Bogotá D.C., 28-02-2013

PARA: AUTORIDADES LOCALES DE TRANSPORTE

DE: DIRECTORA DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO

ASUNTO: CONTROLES AL TRANSPORTE INFORMAL

El Ministerio de Transporte con preocupación observa como se ha venido incrementando la prestación irregular del transporte en los municipios del país y en ejercicio de la tutela administrativa que le compete de conformidad con el artículo 8 de la Ley 105 de 1993 y con la finalidad de apoyar la gestión que en materia de control de la informalidad se viene adelantando en las entidades territoriales, me permito realizar las siguientes consideraciones, que esperamos sirvan de fundamento a las acciones institucionales que propendan por el control de la informalidad.

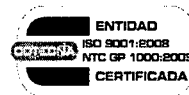
La movilidad, jurídicamente considerada, podemos analizarla en principio en relación con el derecho que tenemos todos a desplazarnos, el cual no solo se encuentra contenido en normas de carácter nacional de rango constitucional y consagrado como un derecho fundamental¹, sino que además encuentra sustento jurídico en normas supranacionales, específicamente en el artículo 22 de la Convención Americana de derechos Humanos, ratificada en Colombia mediante la Ley 16 del 30 de diciembre de 1972, publicada el 5 de febrero de 1973 en el diario oficial.

En el literal "d" del artículo 2 de la Ley 105 de 1993, se reconoce el transporte como *"elemento básico para la unidad nacional y el desarrollo de todo el territorio colombiano"*. La Sala Tercera de Revisión de la Corte Constitucional, en Sentencia T-595 DE 2002, recordó que *"en el contexto urbano el servicio de transporte público es un medio indispensable para poder ejercer la libertad de locomoción, derecho de rango constitucional y de carácter fundamental."*

Ahora, la consagración legal como servicio esencial del servicio público de transporte, es un acto de reconocimiento y no de constitución de su carácter como tal. En la Sentencia T-604 de 1992 M.P. Eduardo Cifuentes Muñoz, se expresó sobre el significado y relevancia constitucional de éste servicio, de la siguiente manera:



PROSPERIDAD
PARA TODOS



NIT.899.999.055-4

MEMORANDO
20134000074321



28-02-2013

"De la capacidad efectiva de superar distancias puede depender la estabilidad del trabajo, el acceso y la permanencia en el sistema educativo, el ejercicio de la iniciativa privada y, en general, el libre desarrollo de la personalidad..."

*... La necesidad de trascender la distancia entre los sitios de habitación, trabajo, estudio, mercado, etc., en el menor tiempo y costo posibles, coloca al ciudadano carente de medios de transporte propios, a merced del Estado o de los particulares que prestan este servicio. **La potencialidad de afectar la vida diaria del usuario por parte de las empresas transportadoras explica la mayor responsabilidad social y jurídica exigible a éstas** y el estricto control de las autoridades con el fin de garantizar la prestación adecuada del servicio.*

La trascendental importancia económica y social del transporte se refleja en el tratamiento de los servicios públicos hecha por el constituyente. Los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado (CP art. 365) - uno de cuyos fines esenciales es promover la prosperidad general (CP art. 2) -, factor que justifica la intervención del Estado en la actividad transportadora con miras a "racionalizar la economía con el fin de conseguir el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, la distribución equitativa de las oportunidades y los beneficios del desarrollo..." (CP art. 334).

A nivel del individuo, el transporte es un instrumento de efectividad de los derechos fundamentales. (Negrilla y Subrayado propio)

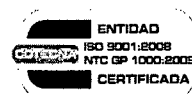
La Corte Constitucional en Sentencia C- 403 de 1998 pone de presente lo siguiente:

*"La operación del transporte público en Colombia es **un servicio público, inherente a la finalidad social del Estado** y sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades competentes, en cuya prestación juega un papel decisivo la participación del sector privado. La ley, en acatamiento de lo dispuesto en el artículo 24 de la Constitución Política, según el cual todo colombiano puede circular libremente por el territorio nacional, define este servicio como "... una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector [aéreo, marítimo, fluvial, férreo, masivo y terrestre], en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios sujeto a una contraprestación económica..."*

*Pero además, la ley 336 de 1996, "por la cual se adopta el Estatuto Nacional de Transporte", en armonía con la ley 105 de 1993, le otorga "El carácter de servicio público esencial..." **y resalta la prelación del interés general sobre el particular, especialmente en lo que tiene que ver con la garantía de la prestación del servicio y la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones establecidas en la Constitución, la ley y los reglamentos.** El*



**PROSPERIDAD
PARA TODOS**



NIT.899.999.055-4

MEMORANDO

20134000074321



28-02-2013

mismo ordenamiento destaca en su artículo 2° que la seguridad en el servicio, particularmente la relacionada con la protección de los usuarios, "constituye prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte", lo cual se ajusta al mandato constitucional contenido en los artículos 2°, 11, 24, 365 y 366, que le imponen al Estado el deber de proteger la vida e integridad de todas las personas residentes en Colombia." (Negrilla y Subrayado propio)

Los principios de continuidad y regularidad de los servicios públicos, se encuentran igualmente presentes en el servicio público de transporte; lo dicho en otros servicios es aplicable enteramente al de transporte, por lo cual debe recordarse *"que una de las medidas positivas a que está obligado el Estado para la realización de los derechos fundamentales de los coasociados, es la prestación ininterrumpida de los servicios públicos..."*²

Queda establecida de manera clara e indiscutible la transcendencia del servicio público de transporte y su directa relación con la efectividad de los derechos y libertades fundamentales de los ciudadanos, constituyéndose así el transporte, como servicio público inherente a la finalidad social del Estado, deber de éste asegurar su prestación de manera eficiente a todos los habitantes del territorio nacional, de conformidad con el artículo 365 de la Constitución Política de Colombia. Por estas, entre otras razones, el legislador exigió que las empresas interesadas en prestar el servicio público de transporte, obtuvieran previamente la habilitación para operar, acreditando las condiciones que en materia de organización, capacidad económica y técnica, factores de seguridad y demás, que reglamente el Gobierno Nacional³.

Aquí encontramos el fin último de las autorizaciones, que en palabras de la Corte Constitucional, no es otro que *"la obligación que tiene el Estado de proteger los intereses de la comunidad, de los posibles perjuicios que la ejecución **indiscriminada e incontrolada de la actividad de los particulares pudiera generarle.**"*⁴

Como ya se mencionó, el servicio público de transporte tiende a la satisfacción del derecho de locomoción principalmente y a los que de éste se derivan, o mejor, de los que éste se constituye en presupuesto para su materialización. El derecho de locomoción como se establece expresamente en su consagración, al igual que cualquier derecho que quiera tomarse como ejemplo, no es absoluto y su ejercicio se encuentra sujeto a *"las limitaciones que establezca la ley"*⁵; restricciones o limitaciones que encuentran amparo incluso en las normas supra nacionales e igualmente en consideración al orden público y los derechos y libertades de los demás.

² Corte Constitucional Sentencia T-270/07

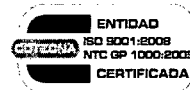
³ Artículo 11 de la ley 336 de 1996.

⁴ Corte Constitucional Sentencia C- 043 de 1998

⁵ Artículo 24 Constitución Política de Colombia.



PROSPERIDAD
PARA TODOS



NIT.899.999.055-4

MEMORANDO
20134000074321



28-02-2013

Puede decirse entonces que el decreto 2961 de 2006, modificado por el decreto 4116 de 2008 y las restricciones que estos implican, lejos de ser una violación de derechos fundamental como lo quieren convenientemente sostener algunos, gozan del aval de la carta de derechos humanos, para lo cual textualmente cito:

"ARTÍCULO 22. DERECHO DE CIRCULACIÓN Y RESIDENCIA. 1. Toda persona que se halle legalmente en el territorio de un Estado tiene derecho a circular por el mismo, y, residir en él con sujeción a las disposiciones legales.

2...

...4. El ejercicio de los derechos reconocidos en el inciso 1 puede asimismo ser restringido por la ley, en zonas determinadas, por razones de interés público." (Ley 16 de 1972. Derechos humanos)

Encontramos igualmente que el inciso 2 del artículo 5 de la Ley 336 de 1996, estableció que cuando el transporte no se realizara con equipos propios, la contratación del servicio se realizaría con empresas transporte público habilitadas.

Podemos decir que esas limitaciones, que por razones de orden e interés público se permiten, guardan estricta relación con las finalidades del estado y en especial en procura de aquella que apremia a las autoridades para *"garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución..."* (Artículo 2 C. N.).

Ahora, la trascendencia reconocida y la correlativa necesidad, anticipada en las normas citadas, de regular y limitar la prestación del servicio, es apenas lógica y evidente si consideramos su importancia en el desarrollo social, económico y cultural. Así lo establece el literal "d" del artículo 2 del estatuto básico del transporte Ley 105 de 1993, relativo a los principios fundamentales, el cual consagra:

"d) De la integración Nacional e Internacional. El transporte es el elemento básico para la unidad nacional y el desarrollo de todo el territorio colombiano y para la expansión de los intercambios internacionales del País."

Como ya lo he mencionado, el transporte funge como servicio público, precisamente para la satisfacción de esa necesidad de los ciudadanos de movilizarse, el cual se tiene como básico para el desarrollo del individuo, la sociedad y la efectividad de los demás derechos, razón por la cual el legislador lo consideró como esencial, consagrándose así en el artículo 5 de la ley 336 de 1996.

Las implicaciones de elevar a la categoría de servicio público esencial el transporte, no se limitan a la



PROSPERIDAD
PARA TODOS



NIT.899.999.055-4

MEMORANDO
20134000074321



28-02-2013

regularidad y continuidad del servicio; tal vez la más trascendente, en relación con el tema que nos ocupa, es que éste *"implicara la prelación del interés general sobre el particular, especialmente en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios..."*, prestación que de acuerdo con el artículo 365 de la Constitución Política de Colombia, debe ser **"eficiente a todos los habitantes del territorio"**.

A manera de conclusión parcial, quiero valirme de las palabras utilizadas por la Sección Primera del Consejo de Estado, el día 7 de abril de 2011, cuando en sentencia manifestó: *"De lo anterior se colige **que los Alcaldes son autoridades de tránsito, que deben velar por la seguridad de las personas, que tienen funciones regulatorias y sancionatorias y que en su función de conservar el orden público, de conformidad con la Ley y con las instrucciones del Presidente de la República, deben tomar medidas como restringir y vigilar la circulación de las personas por vías y lugares públicos.**"* (Negrilla y subrayado fuera de texto)

Vale la pena igualmente recordar, el pronunciamiento del la Corte Constitucional en SENTENCIA C-969/12 en donde *"afirmó que no existe un derecho a quebrantar el ordenamiento de tránsito, abstenerse de cancelar las multas y continuar desempeñando una actividad peligrosa con una licencia amparada por la legalidad"*.⁶

Por otro lado y concretamente hablando, podemos decir que el transporte puede ser mirado desde dos esferas jurídicas, una como actividad económica y la otra como servicio público. En la primera agrupamos a aquellos que pretenden prestar el servicio y en la segunda a quien pretenden acceder al servicio ofrecido.

Abordando el tema desde la perspectiva económica debemos resaltar que Colombia, como lo consagra el artículo primero de la constitución política, es un ESTADO SOCIAL DE DERECHO, lo que implica *"realizar la justicia social y la dignidad humana mediante la sujeción de las autoridades públicas a los principios, derechos y deberes sociales de orden constitucional"* (Sentencia C1064 de 2001). Se conserva esta filosofía cuando se consagra la función social que tienen las empresas, función que por ende implica obligaciones (artículo 333 C. N.).

En este enfoque, desde el punto de vista de la actividad económica empresarial, debemos continuar diciendo que la misma como labor u oficio nos remite a los artículos 25 y 26 de la Constitución Nacional, los cuales abordaremos separadamente y a continuación:

"Artículo 25. El trabajo es un derecho y una obligación social y goza, en todas sus modalidades, de la especial protección del Estado. Toda persona **tiene derecho a un trabajo en condiciones**



PROSPERIDAD
PARA TODOS



NIT.899.999.055-4

MEMORANDO
20134000074321



28-02-2013

dignas y justas.

Artículo 26. *Toda persona es libre de escoger profesión u oficio. La ley podrá exigir títulos de idoneidad. Las autoridades competentes inspeccionarán y vigilarán el ejercicio de las profesiones. Las ocupaciones, artes y oficios que no exijan formación académica son de libre ejercicio, salvo aquellas que impliquen un riesgo social.*" (Negrillas propias)

El derecho al trabajo en condiciones justas, es un derecho de todos los conductores de vehículos de servicio público y de las mismas empresas de transporte público, que no están haciendo otra cosa que trabajar con estricto apego a la normatividad. Ahora, recordemos que las profesiones aun cuando no exijan formación académica, lo cual no es el caso del transporte, **no son de libre ejercicio cuando impliquen un riesgo social** (artículo 26 C. N.), lo que armoniza con aquel postulado que enseña que los derechos no son absolutos.

Lo anterior, sostienen algunos, nos lleva a un aparente conflicto entre los derechos al trabajo de los conductores de los moto taxis y los derechos al trabajo de los conductores de vehículos de servicio público y empresas de servicio público. Digo aparente conflicto, por cuanto el tema ya ha sido dilucidado por la Corte Constitucional:

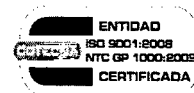
"autorizar la prestación del servicio público de transporte sin el cumplimiento de los requisitos legales, no solo constituiría una inaceptable falencia del estado en perjuicio de la comunidad, sino que sería avalar la violación del derecho a la igualdad de quienes en cumplimiento de claras normas legales obtienen las habilitaciones y permisos requeridos para la prestación eficiente de servicio público de transporte.

*La exigencia de requisitos para la prestación de un servicio público como el de transporte no puede como equivocadamente lo entiende la demandante, constituir una violación del derecho al trabajo, pues la ley permite la constitución de empresas para la prestación de dicho servicio, siempre y cuando se cumplan las exigencias legales. **La protección del derecho al trabajo no implica que el estado este en la obligación de soportar el ejercicio de actividades para las cuales no se cumplen la exigencias legales**, con claro detrimento y desconocimiento de los derechos de los demás, pues un principio de orden social exige que las autoridades reglamenten el ejercicio de las actividades laborales cuando éstas lleguen a afectar derechos ajenos"*⁷ (Negrilla y subrayado propio).

La justificación de los requisitos para el ejercicio de la actividad transportadora no lleva a recordar que el estado tiene la obligación constitucional de garantizar la prestación eficiente de los servicios (artículo



PROSPERIDAD
PARA TODOS



NIT.899.999.055-4

MEMORANDO
20134000074321



28-02-2013

365 C. N.), pero siendo el transporte una actividad peligrosa, entre otras razones por involucrar la masa de los vehículos y la velocidad que alcanzan los mismos, potencializándose la posibilidad de causar daños y la intensidad de los mismos, nos vemos obligados a tener muy en cuenta que la constitución nacional, reza:

"Artículo 2: ...

*Las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, **en su vida,...**"*

Lo anterior es razón suficiente para que el literal "e" del artículo 2 de la ley 105 de 1993, relativo a los principios fundamentales, contemplara que *"la seguridad de las personas constituye una prioridad del sistema y del sector transporte."* En el mismo sentido, la Ley 336 de 1996 cataloga la seguridad, especialmente la relacionada con la protección de los usuarios, como la **"prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte"**

Pero como no se debe garantizar exclusivamente la seguridad, sino además la prestación eficiente del servicio, el artículo 3 de la ley 336 de 1996 determina que *"las autoridades competentes exigirán y verificarán las **condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad** requeridas para garantizarle la eficiente prestación del servicio..."*, con lo que podemos entender que para el legislador la eficiencia del transporte implica la garantía de la **seguridad, comodidad y accesibilidad**, ubicando dentro de esta última el factor calidad, según se contiene en las implicaciones del principio de acceso al transporte público, contenida en el artículo 3 numeral 1º de la Ley 105 de 1993.

Tenemos entonces que como servicio público que es, el estado debe asegurar su prestación eficiente, para lo cual, aun cuando los mismos sean prestados por particulares, mantendrá la regulación, el control y la vigilancia (artículo 365 C. N.), e igualmente estará obligado a intervenir por mandato de la ley en los servicios públicos, *"para racionalizar la economía con el fin de conseguir el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes"* (artículo 334 C. N.). Por lo anterior, *"cuando la actividad llevada a cabo por los particulares involucra intereses que superan a los suyos propios y comprometen derechos de la colectividad en los que media un interés público, es deber de la administración... velar por su cumplimiento eficiente..."*⁸

Se establecen por estas razones, entre otras, las exigencias técnicas, financieras, administrativas, de seguridad y de solvencia económica (artículos 12 ley 336 de 1996, 15 Decreto 170 de 2001, 13 y 14 Decreto 172 de 2001).



**PROSPERIDAD
PARA TODOS**



NIT.899.999.055-4

MEMORANDO
20134000074321



28-02-2013

Por lo anterior, en la prestación del servicio público debo recordar nuevamente los principios del transporte público, específicamente los contenidos en el artículo 3 de la Ley 105 de 1993 y que a la letra reza:

Artículo 3º.- Principios del transporte público. El transporte público es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios sujeto a una contraprestación económica y se regirá por los siguientes principios:

I. DEL ACCESO AL TRANSPORTE:

El cual implica:

...

*c. Que las autoridades competentes diseñen y ejecuten políticas dirigidas a fomentar el uso de los medios de transporte, **racionalizando los equipos apropiados de acuerdo con la demanda y propendiendo por el uso de medios de transporte masivo.***

5. DE LAS RUTAS PARA EL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS:

...

*El Gobierno Nacional, establecerá las condiciones para el otorgamiento de rutas para cada modo de transporte, **teniendo en cuenta los estudios técnicos que se elaboren con énfasis en las características de la demanda y la oferta.***

6. DE LA LIBERTAD DE EMPRESA:

...

*El Gobierno Nacional, reglamentará las condiciones de carácter técnico u operativo para la prestación del servicio, **con base en estudios de demanda potencial y capacidad transportadora.***

(Negrillas y subrayado propio)

Por su parte y en el mismo sentido, encontramos los artículos 17 y 21 de la ley 336 de 1996, los cuales al respecto consagran:

*Artículo 17.- ... En el transporte de pasajeros será la autoridad competente la que determine la **demanda existente o potencial, según el caso para adoptar las medidas conducentes a satisfacer las necesidades de movilización.***



PROSPERIDAD
PARA TODOS



NIT.899.999.055-4

MEMORANDO

20134000074321



28-02-2013

Artículo 21. ...No podrá ordenarse la apertura de la licitación pública sin que previamente se haya comprobado la existencia de una demanda insatisfecha de movilización.

En todo caso, al usuario se le garantizarán formas alternativas de transporte para su movilización. (Negrillas y subrayado propio)

De lo anterior se quiere resaltar que la protección del usuario solo se logra con una industria de transporte regulada y estructurada técnicamente. Así la satisfacción de las necesidades del pasajero, si no se quiere materializar las preocupaciones de la Corte Constitucional y sufrir los perjuicios de la ejecución indiscriminada de la actividad, como lo ordena la Ley, deberá ser estructurada y caracterizada técnicamente la demanda y establecer las formas adecuadas para su satisfacción.

Para esto, el Gobierno nacional según facultad general y constitucional, además de las específicas expresamente señaladas en las normas que se acaban de citar, y con la finalidad de garantizar la realización de los principios del transporte, reglamentó cada una de las modalidades de prestación del servicio público de transporte atendiendo a las características de la demanda.

Así encontramos en materia de transporte público de pasajeros las siguientes:

- Decreto 3109 de 1997 "Por el cual se reglamenta la habilitación, la prestación del servicio público de transporte masivo de pasajeros y la utilización de los recursos de la Nación"
- Decreto 170 de 2001 "Por el cual se reglamenta el servicio público de transporte terrestre automotor colectivo metropolitano, distrital y municipal de pasajeros"
- Decreto 171 de 2001 "por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera"
- Decreto 172 de 2001 "por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi"
- Decreto 174 de 2001 "por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial"
- Decreto 175 de 2001 "por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Mixto"

Cada una de las anteriores fue establecida a raíz de la caracterización de una demanda específica, la cual se dirige a satisfacer y la cuantificación de la demanda que a cada una corresponde se realiza técnicamente y de manera previa a la expedición de los permisos correspondientes.

Sin embargo, cada una de ellas tienen un marco limitado dentro de su autorización y la necesidad del usuario no puede modificar las condiciones del permiso otorgado a una respectiva modalidad ni



NTT.899.999.055-4

PROSPERIDAD
PARA TODOS



MEMORANDO

20134000074321



28-02-2013

justificar la contratación de servicios no autorizados y deberá hacer uso de la modalidad establecida para satisfacer la demanda de las características similares a las necesidades que en él se presentan.

La estabilidad del transporte como actividad industrial trastabilla cuando las autoridades competentes no son eficaces en el control de la informalidad y permiten la prestación del servicio por personas no habilitadas y en vehículos no autorizados. Cuando esto ocurre en desconocimiento de la estructuración técnica de los servicios, concebida para la adecuada atención de la demanda, se sacrifican los principios de **seguridad, comodidad y accesibilidad.**

Cuando no se logra un control efectivo de la informalidad, puede configurarse una omisión de la administración en el cumplimiento de sus finalidades, sobre la base de la cual, una vez realizado el juicio sobre el comportamiento de la misma, pueden encontrarse configurados los supuestos de la Responsabilidad del Estado por la Falla del Servicio.

Para el efecto me permito citar extensamente apartes del pronunciamiento de Subsección B de la Sección Tercera del Consejo de Estado, del 29 de agosto de 2012:

"La empresa Cooperativa de Transportadores de Santa Rosa Ltda. COOPETRANSA dirigió varias comunicaciones a la Secretaría de Tránsito y Transporte de la ciudad, entre el 30 de agosto de 1993 y el 24 de febrero de 1994, con el propósito de que se tomaran los correctivos necesarios para poner fin al transporte informal en las rutas que le habían sido concedidas por el municipio de Medellín a dicha cooperativa...

La Secretaría de Tránsito y Transporte de Medellín, durante los meses de septiembre de 1994 a marzo de 1996, impuso sanciones por la ocurrencia de transporte informal, por la práctica de: "servicio diferente al autorizado" entre otras, por las rutas donde operaba la empresa Coopetransa. Así se acreditó en la estadística sobre los informes realizados por contravenciones de tránsito durante el periodo transcurrido entre los meses de septiembre de 1994 y marzo de 1996 (f 160-243 c.1), documento del cual se extracta que se impusieron aproximadamente 621 sanciones por transporte diferente al autorizado...

Para el 8 de mayo de 1995, la Cooperativa de Transporte de Santa Rosa Ltda. COOPETRANSA, había tenido una reducción del 47% en la prestación del servicio de transporte en horas de la noche, en las rutas asignadas...

III. Problema jurídico

10. Corresponde a la Sala determinar si el daño alegado por la parte actora, consistente en la reducción del número de pasajeros que movilizaba en el vehículo de servicio público de su



NIT.899.999.055-4

PROSPERIDAD
PARA TODOS



MEMORANDO

20134000074321



28-02-2013

*propiedad durante los años 1993 a 1996, es imputable al municipio de Medellín por no adoptar medidas **EFFECTIVAS** para el control del transporte informal...*

Visto lo anterior, conviene precisar que de conformidad con los artículos 1 y 3 del Decreto 1787 de 1990, por el cual el gobierno nacional expidió el estatuto nacional de transporte público colectivo municipal de pasajeros y mixto, para el ejercicio de las funciones asignadas al Distrito de Bogotá y a los municipios por el Decreto 80 de 1987, es a los distritos y municipios a quienes les corresponde la inspección y vigilancia del transporte "informal". La autoridad municipal competente es la encargada de regular la prestación del servicio y en ese orden es quien realiza la autorización o reconocimiento, mediante una licencia de funcionamiento, a la empresa que cumpla con los requisitos definidos por mencionado estatuto (arts. 8, 17, 56, 68, 69, 74 y ss.).

13.5. Por su parte los artículos 111 y 112 del estatuto, dotan de facultades a los organismos municipales encargados del control del transporte informal, para la imposición de sanciones consistentes en multas a los particulares que presten servicio público de transporte y a los de servicio público que no estén vinculados legalmente a una empresa...

14.1. De conformidad con lo probado, es claro que desde el 21 de marzo de 1994 hasta el mes de agosto de 1994, no se demostró que la entidad demandada realizara gestiones encaminadas al control del transporte informal en la ciudad de Medellín, en cumplimiento de la obligación que le correspondía en los términos del Decreto 1787 de 1990 y los acuerdos municipales 12 del 6 de septiembre de 1971 y 7 del 8 de marzo de 1988.

14.2. La existencia del transporte informal en la ciudad de Medellín para los años de 1994 a 1996 estuvo suficientemente demostrada en el proceso. Quedó acreditado que la ciudadanía y la empresa Coopetransa presentaron ante la secretaría de tránsito y transporte del municipio de Medellín, distintas solicitudes y reclamos en razón de la proliferación del transporte informal...

14.3. Es decir, que durante el periodo comprendido entre el mes de marzo y hasta el mes de agosto la entidad demandada omitió el ejercicio de sus funciones de control y vigilancia del transporte público en la ciudad y permitió el transporte informal, particularmente en las rutas en que transitaba el bus del actor, toda vez que no hizo uso de los instrumentos que tuvo a su alcance para mitigar y tratar de controlar las consecuencias que el transporte "informal" generaba sobre el tráfico de la ciudad. Con lo cual es fuerza concluir que la entidad demanda no atendió el deber de regulación y organización del transporte público durante dicho periodo y por el contrario permitió, la presencia de transporte no autorizado lo que devino en un perjuicio para el actor...



**PROSPERIDAD
PARA TODOS**



NIT.899.999.055-4

MEMORANDO

20134000074321



28-02-2013

RESUELVE:

...

PRIMERO: DECLÁRASE patrimonialmente responsable al municipio de Medellín de los perjuicios causados al señor Juan Ramón Molina Balbín, con ocasión de la reducción en el número de pasajeros que transportaba con su vehículo de transporte público, como asociada a la empresa Cooperativa de Transporte de Santa Rosa Ltda. "COOPETRANSA", en el periodo comprendido entre el 21 de marzo el 31 de agosto de 1994."

Teniendo en cuenta que el Consejo de Estado, realiza los juicios de responsabilidad Civil del Estado en esta materia con base en el criterio de 'falta relativa del servicio', consideró prudente llamar la atención de las Autoridades de Tránsito y Transporte locales sobre la efectividad de las medidas adoptadas para el control del transporte informal y su revisión y adaptación de cara a las facultades con que cuentan para la prevención y control de las actividades irregulares u operaciones de transporte no autorizadas.

Para el efecto el Ministerio de Transporte cuenta con un equipo de trabajo altamente calificado el cual se encuentra dispuesto para absolver sus inquietudes y apoyarlos brindando el soporte conceptual tanto técnico como jurídico, si así lo consideran pertinente.

Cordialmente,

AYDA LUCY OSPINA ARIAS
DIRECTORA DE TRANSPORTE Y TRANSITO