



Universidad  
**Externado**  
de Colombia

FACULTAD DE DERECHO  
Centro de Estudios de Derecho del Transporte



## DERECHO DEL TRANSPORTE

### BOLETIN VIRTUAL N° 06

MAESTRÍA EN

DERECHO: PERSONA Y SOCIEDAD  
CON ÉNFASIS EN TRANSPORTE, LOGÍSTICA  
E INFRAESTRUCTURA

Código SINES: 104801



El día miércoles 03 de febrero de 2016, inició la Maestría en Transporte con énfasis en Logística e Infraestructura. El Centro de Estudios les desea muchos éxitos a los estudiantes de nuestra primera promoción.

## NORMATIVIDAD.

### Proyectos de Ley

**Proyecto de ley N° 126 de 2015/ Senado de la Republica**, éste, fue presentado por el Presidente de UBER en Colombia en razón de las controversias nacionales en materia de transporte y busca crear y reglamentar el Servicio Privado de Transporte Mediante Plataformas Tecnológicas, generar alternativas para mejorar la movilidad y la calidad de vida en las ciudades, la utilización eficiente de los recursos, la reducción del tiempo de desplazamiento y la utilización de tecnologías que contribuyan a la gestión del tráfico. Asimismo, procura establecer los principios y parámetros que deberán seguir las personas naturales y jurídicas interesadas en prestar este servicio.

Este proyecto de ley, define el Servicio Privado de Transporte Mediante Plataformas Tecnológicas, como aquel que tiende a satisfacer necesidades de movilización y transporte de personas o cosas, dentro del ámbito de las actividades exclusivas de las personas naturales y/o jurídicas, o en relación con sus actividades comerciales, sean éstas de carácter transitorio o permanente. Éste servicio, será prestado por y bajo la responsabilidad de los prestadores de Servicio Privado de Transporte Mediante Plataformas Tecnológicas, autorizados por el Ministerio de Transporte y registrados ante una Empresa de Red de Transporte; y crea nuevas categorías jurídicas tales como Empresa Red de Transporte, Prestador de Servicio Privado mediante Plataformas Tecnológicas, determinando sus fines y fijando los requisitos que debe cumplir para poder operar.

MARZO DE 2016

Especialización Internacional  
en Derecho del Transporte.

(Bogotá- Medellín)

Más información:

Teléfono: 3419900, Exts. 1100  
-1101

Correo electrónico:  
[dertransporte@uexternado.edu.co](mailto:dertransporte@uexternado.edu.co)

Universidad  
**Externado**  
de Colombia

130  
Años



**Proyecto de ley N° 125 de 2015/ Senado de la Republica:** Mediante el cual se busca modificar parcialmente la Ley 105 de 1993 y dictar medidas en relación con los peajes de la infraestructura de transporte-modo carretero a cargo de la Nación, con el fin de velar por el adecuado cumplimiento de estándares técnicos y socioeconómicos a la hora de definir las tarifas de los peajes de carreteras.

La política integral de peajes en la infraestructura de transporte-modo carretero a cargo de la Nación, tendrá por objeto promover que éste mecanismo de financiación para el despliegue de infraestructura de transporte nacional sea administrado eficazmente, para hacer compatible la remuneración de los usuarios por el uso de la infraestructura provista (tanto no concesionada como concesionada) con el cumplimiento adecuado de estándares de calidad y bienestar, rigiéndose por principios orientadores tales como suficiencia financiera, idoneidad técnica y socioeconómica, infraestructura de bienestar y calidad, gobierno electrónico e interoperabilidad; por tanto, debe regirse por un índice de actualización y con un sistema de información virtual de peajes de carreteras (SIVIPEC) para garantizar la adecuada disponibilidad de zonas de servicios complementarios para los usuarios de la carretera conforme a la ley 105 de 1993.

## Decretos

**Decreto 038 de 12 de enero de 2016/ Ministerio de Transporte:** Mediante el mismo se reglamentan las Zonas Estratégicas para el Transporte (ZET) y se adiciona el Título 8 a la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, estableciendo que para los efectos de lo establecido en el artículo 182 de la ley 1753 de 2015, harán parte de las Zonas de Frontera, de conformidad con lo dispuesto en la Ley 191 de 1995, todos los municipios y corregimientos especiales colindantes con los límites de la República de Colombia, y aquéllos en cuyas actividades económicas y sociales se advierte la influencia directa del fenómeno fronterizo, ubicados en los departamentos de La Guajira, Cesar, Norte de Santander, Boyacá, Arauca, Vichada, . Guainía, Vaupés, Amazonas, Putumayo, Nariño, Chocó y San Andrés y Providencia.

Además de ello fija las competencias y los criterios generales para la expedición de reglamentos especiales y transitorios que contengan condiciones técnicas y operativas necesarias para la prestación del servicio de transporte de pasajeros en las modalidades requeridas, aclarando que las mismas serán aplicables exclusivamente en la circunscripción de dichas zonas.

**Decreto 2297 de 27 de noviembre de 2015/ Ministerio de Transporte.** Por medio del cual el cual se modifica y adiciona el Capítulo 3, Título 1, Parte 2, Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, en relación con la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en los niveles básico y de lujo, estableciendo que servicio de transporte público terrestre automotor individual de pasajeros, en el radio metropolitano, distrital o municipal se clasifica en: i) Básico: aquel que garantiza una cobertura adecuada en términos de servicio y costos que lo hacen asequible a los usuarios, que se puede ofrecer a través de medios tecnológicos o por medio de atención directa en las vía y cuya remuneración puede realizarse con dinero en efectivo. ii) Lujo: aquel que ofrece a los usuarios condiciones comodidad, de accesibilidad y operación superiores al nivel básico. Se caracteriza porque sus servicios son ofrecidos utilizando únicamente medios tecnológicos con plataformas para la oportuna y eficiente atención a los usuarios. El pago solo se realiza por medios electrónicos y la tarifa mínima del servicio en ningún caso será igualo inferior a la del servicio básico.

De igual forma establece los requisitos y el procedimiento para la habilitación en el servicio de transporte terrestre automotor individual de pasajeros de lujo.





## Resoluciones

“Al nivel del individuo, el transporte es un instrumento de efectividad de los derechos fundamentales. La íntima conexas entre el derecho al servicio público del transporte con los derechos al trabajo, a la enseñanza, a la libre circulación y, en general, al libre desarrollo de la personalidad, hace predicable a estos últimos la protección constitucional del artículo 86 de la Constitución se traduce en una inmediata vulneración o amenaza de los mencionados derechos.”

Corte Constitucional.  
S. T-604-92



**Resolución 0166 de 22 de enero de 2016/ Ministerio de Transporte:** Mediante la misma se actualizan los montos del reconocimiento económico por desintegración física total de los vehículos de servicio público de transporte de carga y la consecuente cancelación de su matrícula. Según los criterios de: Configuración del Tipo de Vehículo, Valor actualizado del Vehículo, Reconocimiento según el valor Económico e Índice de Precios al Consumidor

**Resolución 5886 de 24 de diciembre de 2015 /Ministerio de Transporte:** mediante la misma se implementa el registro en línea y tiempo real de los datos de la Póliza SOAT en el Registro Único Nacional de Tránsito a través de la interoperabilidad por servicios web de las funcionalidades de las entidades aseguradoras con el sistema RUNT, la generación del certificado de dicho registro y establece el proceso de verificación por las autoridades competentes.

**Resolución 4448 2015/ Ministerio de Transporte:** A través de la misma se determina el procedimiento para realizar el cargue masivo al sistema RUNT del detalle de la maquinaria agrícola, industrial, de construcción autopropulsado y minero, por parte de grandes propietarios, importadores, entidades financieros, los compañías de financiamiento comercial y se adopta el estándar que debe cumplir lo información para el respectivo cargue.

## NOTICIAS

### **XL Jornadas Latino Americanas de Derecho Aeronáutico y Espacial**

La Asociación Latino Americana de Derecho Aeronáutico y Espacial, mediante la Revista Latinoamericana de Derecho Aeronáutico anunció que las Jornadas tendrán lugar los días 7, 8 y 9 de septiembre de 2016, en la sede de la Facultad de Ciencias Jurídicas de la Universidad Nacional de Cuyo, en la ciudad de Mendoza, República Argentina.

Tomado de:

<http://www.rlada.com/index.php?idnoticia=8329&PHPSESSID=e5b611af3e4a4f463e27fd2bc999afaa>

### **Nuevas Normas Europeas en materia de seguridad**

El pasado 16 de diciembre la Comisión Europea aprobó nuevas normas sobre los sistemas de seguimiento y rastreo de aeronaves, con la finalidad de solucionar los problemas originados por las desapariciones de los aviones de Air France en 2009 y de Malaysia Airlines en 2014.

Tomado de:

<http://www.rlada.com/index.php?idnoticia=8003&return=noticias>

### **Decisión Estadounidense sobre drones**

La Administración Federal de Aviación de Estados Unidos de América, que regula el tráfico aéreo en ese país, anunció que antes del 31 de diciembre próximo, todos los “drones” deben ser inscriptos en un registro para recibir un número de licencia y de ese modo, evitar incidentes por el uso irresponsable de los mismos.

Tomado de:

<http://www.rlada.com/index.php?idnoticia=8004&return=noticias>

Universidad Externado  
de Colombia.

Centro de Estudios en  
Derecho de Transporte.

Calle 12 No. 1-17, Este.  
Of. A-205 - Bogotá D.C.

Teléfono: 3419900, Exts.  
1100 -1101

Correo electrónico:  
dertransporte@uexterna  
do.edu.co

Sitio web:  
[www.uexternado.edu.co](http://www.uexternado.edu.co)



### **¿Pacto entre UBER y la empresa de eventos Carnaval de Barranquilla? La superintendencia abre investigación.**

En razón de las constantes quejas manifestadas por el gremio taxista en Barranquilla, sobre la utilización de la plataforma y su supuesta alianza con empresas de eventos, la Superintendencia de Puertos y Transporte, abrió investigación, para determinar si existe algún vínculo contractual entre la empresa Carnaval de Barranquilla S.A. y la multinacional de tecnología Uber.

Según las denuncias, Carnaval de Barranquilla S.A tiene una relación contractual con UBER consistente en transportar a los asistentes de sus fiestas y eventos. Acuerdo que se ejecutó efectivamente durante los primeros días del mes de febrero.

El Superintendente de Puertos y Transporte, en respuesta al gremio taxista afirmó que, la entidad por él representada, está "en la obligación, no solo de atender a todas estas denuncias, sino también supervisar que en todo el país se preste un servicio público de transporte ajustado a la normatividad vigente".

Mencionó igualmente, que "es importante que los ciudadanos que asistan al Carnaval de Barranquilla se movilicen a través de empresas y vehículos autorizados por el Ministerio de Transporte para la prestación de este servicio", agregó el superintendente Jaramillo.

En su página web, La Superintendencia de Puertos y Transporte indicó que ya se iniciaron "las acciones pertinentes para solicitar la información que permita vigilar que en Barranquilla, así como en el resto del país, el servicio público de transporte ofrezca a todos los usuarios las garantías exigidas por el Gobierno Nacional para su adecuada movilización, así como sigue en su lucha por controlar que las empresas prestadoras del servicio cumplan con todas las normas consignadas en la Ley."

Tomado de: <http://www.supertransporte.gov.co/index.php/la-entidad/367-investigacion-alianza-uber-y-carnaval-de-barranquilla>

### **El Estado gana litigio en caso de concesión de vía Bogotá – Girardot.**

Así lo comunico Luis Fernando Andrade, presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI).

La decisión, fue tomada por el tribunal de Arbitramento de la Cámara de Comercio de Bogotá, entidad que encontró que el concesionario compró tardíamente predios necesarios para la construcción de la vía Bogotá- Girardot lo que ocasionó retrasos en las obras, además de ello, no ejecutó intervenciones como la variante de Boquerón. Por lo anterior, el concesionario deberá pagarle a la nación la suma de \$79.146 millones.

Tomado de: <http://app.eltiempo.com/economia/sectores/concesion-de-via-bogota-girardot/16497678>

### **El metro en Bogotá será elevado.**

El Alcalde Mayor de Bogotá, Enrique Peñalosa, así lo anunció éste mes. Tras duras batallas y varios cuestionamientos por su propuesta de metro elevado, en las que destacó el debate en el Congreso de la República liderado por el doctor Manuel Sarmiento, concejal del Polo Democrático, el recién electo alcalde aseguró que el gobierno nacional aportará 9,6 billones y el proyecto cuesta 12,8 billones y esos recursos se mantienen (...) el costo final no está definido todavía, pero se van a utilizar la totalidad de esos recursos".

El gerente del proyecto, Andrés Escobar, indicó que el metro tendrá una longitud de 15 kilómetros, será elevado (a diferencia de lo propuesto por la anterior administración) y que en su trazo, se utilizarán los estudios realizados bajo la administración de Gustavo Pero.

Tomado de: <http://www.eltiempo.com/bogota/enrique-penalosa-habla-del-metro/16520039>





## La Universidad Externado de Colombia, celebró 130 años de fundación.

El lunes 15 de febrero de 2016, nuestra casa de estudios celebró sus 130 de fundación. A la ceremonia asistió el Presidente de la República, altos funcionarios del gobierno y la comunidad Externadista,

*"Luego de agradecer la presencia del Jefe del Estado en esta celebración, y de declararse honrado con su presencia, el rector Henao se concentró en puntos fundamentales de la filosofía externadista, la cual se basa en el legado de los 'tatarabuelos radicales', cuya vigencia se mantiene y que por esa misma razón hay que adaptarla al lenguaje de la juventud que debe recoger la antorcha de quienes los precedieron El Externado, dijo el rector, combina una tradición que se complementa con la apertura hacia la innovación y para darle la cara al futuro.*

Tomado textual de:

[http://www.uexternado.edu.co/esp/noticias/juan\\_manuel\\_santos\\_130UEC.html](http://www.uexternado.edu.co/esp/noticias/juan_manuel_santos_130UEC.html)



## Clausura de la primera promoción de la Especialización Internacional en Derecho del Transporte en la Ciudad de Medellín.

El pasado viernes 26 de febrero, en el hotel Dann Carlton se llevó a cabo la ceremonia de clausura del primer curso de Especialización Internacional en Derecho del Transporte en la Ciudad de Medellín, con el grado de quince estudiantes. El Centro de Estudios les desea a todos ellos muchos éxitos en sus actividades futuras.

## DOCTRINA

### "Introducción al Derecho del Transporte" del Dr. Jaime Salazar

Siempre a la vanguardia en el sector transporte y teniendo en cuenta la importancia de la doctrina para el análisis de esta importante rama del Derecho, el Centro de Estudios de Derecho del Transporte, presenta la segunda edición del libro "Introducción al Estudio del Transporte" escrito por el doctor Jaime Salazar.



### "Tratado de Derecho Aeronáutico y Política de la Aeronáutica Civil" del Dr. Mario O. Folchi

El día 27 de agosto de 2015 y formando parte del Programa del IX Coloquio Rioplatense de Derecho Aeronáutico y Espacial, que tuvo lugar en la Facultad de Derecho de la Universidad de Buenos Aires, se efectuó un Acto Académico, en el cual fue presentado el "Tratado de Derecho Aeronáutico y Política de la aeronáutica civil" del Dr. Mario O. Folchi, Presidente de la Asociación Latino Americana de Derecho Aeronáutico y Espacial, profesor universitario, consultor internacional y abogado en ejercicio.



Para más información los invitamos a visitar nuestro blog:  
<http://dertransporte.uexternado.edu.co>

 **BLOG DEL TRANSPORTE**  
Centro de Estudios de Derecho del Transporte

## FRANJA DE OPINION

### ➤ **Política Aero comercial**

La política aerocomercial, en principio, la constituyen todas las normas o decisiones estratégicas que el Estado emite para regular el uso comercial del espacio aéreo que se levanta sobre su territorio y propenden únicamente por el desarrollo del transporte aéreo. La mayor parte de nuestra política aerocomercial ha venido creándose a partir de las decisiones que el Grupo Evaluador de Proyectos Aero comerciales GEPA toma respecto de solicitudes particulares de operadores aéreos, reuniones sobre Política Aero comercial como la efectuada en el año 2003 en Rio Negro, Antioquía y decisiones que la Unidad Administrativa de Aeronáutica Civil ha emitido mediante resoluciones.

No obstante, una de las funciones que tiene la Aerocivil, la más importante después de velar por la seguridad aérea, es direccionar el sector aéreo colombiano y no hay otra forma de hacerlo que estableciendo una política aerocomercial clara, eficiente y acorde con las tendencias globales de la industria aérea. Nuestra política aerocomercial carece de unidad, por el contrario, se encuentra dispersa y no es clara; éste hecho dificulta el direccionamiento del sector aéreo pues no se sabe claramente cuáles han sido nuestras posiciones y hacia dónde estamos yendo en esa materia.

Nuestra política aerocomercial se conoce, generalmente, en el momento en el cual, v.g. se negocia o se revisa un acuerdo de transporte aéreo con otro Estado. O, después de presentar una solicitud para prestar un servicio público de transporte aéreo, en cualquier modalidad. Y, es conocida de forma particular por quien tiene algún interés en ello. Esta incertidumbre puede generar un temor en los inversionistas pues no hay reglas claras establecidas al respecto.

Lo anterior, hace obligatorio que la autoridad aeronáutica regule inteligentemente cuando se trate del fondo y la forma de nuestra política aerocomercial. Más importante aún, que al menos la política aerocomercial sea emitida únicamente por la autoridad aeronáutica y no entre en conflicto con la misma política aerocomercial existente. Es inaceptable que salga del Congreso de la República. Debe estar en línea con, v.g., los tratados de libre comercio y otros acuerdos de tipo económico que últimamente se han celebrado.

Un ejemplo claro de regulación de política aerocomercial no alienado con ningún interés es el acuerdo de transporte aéreo con Corea del Sur. Por un lado tenemos un tratado de libre comercio y para materializarlo - pues en gran medida su materialización depende de la conectividad y ahí juega un papel muy importante el transporte aéreo - tenemos un acuerdo de transporte aéreo que solo permite un vuelo chárter de carga (no regular) a la semana. Pues bien, es claro que la política aerocomercial colombiana no puede ser estática, pero si debe estar alienada con realidades globales. Se requiere de una estructuración tanto formal como de fondo, que al menos nos dé una seguridad jurídica frente a cualquier inversión en transporte aéreo y fortalezca de paso la misión de la autoridad aeronáutica como ente director del sector aéreo colombiano.

**Por: Juan Felipe Reyes**

**Abogado egresado de la Especialización Internacional en Derecho del Transporte**



## ➤ UBER ¿servicio privado?

El transporte público en Colombia, no siempre ha desempeñado el papel preponderante que hoy para la satisfacción de las necesidades de la comunidad implica. En otrora, en vigencia del Código de Comercio Terrestre, constituía una actividad meramente mercantil, sin su calificativo de servicio público, mucho menos de esencial. Disponía en aquel entonces el artículo 271 de la codificación mencionada:

### **“Hay empresarios particulares y empresarios públicos de conducciones.**

**Son empresarios particulares** los que, ejerciendo la industria de conductor, no han ofrecido al público sus servicios, y se encargan libremente de la conducción de personas o mercaderías a precios convenidos.

**Son empresarios públicos** los que tienen anunciado y abierto al público un establecimiento de conducciones, y ejecutan en los periodos, por el precio y las condiciones que prefijan sus anuncios”

No fue sino hasta el año de 1954, que en el artículo 3 del Decreto Extraordinario 826, fue declarado el transporte como un servicio público, estableciéndose: “el transporte de personas y mercadería en vehículos automotores, mediante retribución en dinero, **es un servicio público** y su organización y control, corresponde al gobierno.”

La variación que implicaba pasar de considerarse una actividad meramente comercial, a considerarse a su vez un servicio público, no encontró su génesis en la dinámica comercial del oferente del servicio, sino en la importancia que la actividad adquirió para el usuario y la sociedad misma, a raíz de la densificación de la población urbana y las complejidades que en adelante implicarían sus desplazamientos.

Para fundamentar lo anterior, consideremos lo siguiente. En sentencia T – 604 de 1992, afirmó la Corte Constitucional: A nivel del individuo, el transporte es un instrumento de efectividad de los derechos fundamentales. La íntima conexidad entre el derecho al servicio público del transporte con **los derechos al trabajo** (CP art. 25) **a la enseñanza** (CP art. 27), **a la libre circulación** (CP art. 24) y, en general, al libre desarrollo de la personalidad (CP art. 16), hace predicable a éstos últimos la protección constitucional del artículo 86 de la Constitución...”. Sí la importancia de la actividad deviene de la actividad misma, o del papel que en un estadio de la dinámica social de las ciudades representa, es una conclusión que hallamos en la respuesta al siguiente interrogante ¿El transporte público al interior del casco urbano en villa de Leyva – con una población urbana que no supera los 12 mil habitantes -, es tan indispensable como lo es en el casco urbano de Bogotá?



No desconocemos en uno y otro lado la importancia de viabilizar los desplazamientos para garantizar el derecho de locomoción, no así el carácter imprescindible del transporte público. Pero la complejidad de la actividad en una y otra, tienen una incidencia directa en el nivel de intervención Estatal; no en vano, en el primer supuesto su planeación y organización es un asunto meramente local, mientras que en el segundo, a través de los denominados Sistemas de Transporte, interviene de manera directa la entidad territorial y el Gobierno Nacional.

Sin dejar de considerar estos antecedentes, pasemos a mirar la iniciativa que se encuentra cursando en la Comisión Sexta del Senado de la República – Proyecto de Ley 126 de 2015 –, mediante el cual se espera regular el servicio privado de transporte. Una lectura del mismo me lleva a una conclusión, falible como todo conocimiento del hombre, de acuerdo con la cual, el mismo, lo único que procura, es la desregulación de la actividad a través de una menor intervención del Estado, principalmente en lo que a la cuantificación de la oferta respecta; pues lo que en materia tarifaria corresponde, su libertad o regulación es un asunto que hoy, por disposición del artículo 29 de la Ley 336 de 1996, es de sede reglamentaria.



Volviendo sobre la respuesta al interrogante que partía de un ejercicio comparativo, y que nos permitía concluir que la complejidad de la ciudad conlleva por se la complejidad de la actividad transportadora y por ende incrementa la necesidad de intervención Estatal, se evidencia en la lectura integral de ésta iniciativa legislativa, la utilización de herramientas erísticas que llevaron en otros tiempos a la descalificación del arte retorico y a adoptar una concepción peyorativa del mismo. Herramientas que se encuentran presentes desde su denominación, hasta el aporte de ingresos a determinados fondos públicos que en la misma se impone.

Y es que se califica la actividad de servicio privado de transporte, buscando con ello crear la ilusión de que nos encontramos en presencia de un asunto del resorte exclusivo de los particulares, contrariando la más básica noción de servicio público contenida en el artículo 430 del Código Sustantivo del Trabajo, de conformidad con la cual, por tal se entiende, **“toda actividad organizada que tienda a satisfacer necesidades de interés general en forma regular y continua, de acuerdo con un régimen jurídico especial, bien que se realice por el Estado, directa o indirectamente, o por personas privadas”**. He incluso, aquellas más elaboradas y complementarias, construidas por la jurisprudencia y referidas al servicio público esencial, de conformidad con las cuales: **“El carácter esencial de un servicio público se predica, cuando las actividades que lo conforman contribuyen de modo directo y concreto a la protección de bienes o a la satisfacción de intereses o a la realización de valores, ligados con el respeto, vigencia, ejercicio y efectividad de los derechos y libertades fundamentales”** (Sentencia C – 450 DE 1995. énfasis propio).

O tal vez me equivoco y los desplazamientos que eventualmente se realizarían en lo que se ha pretendido denominar servicio privado de transporte, no son como ejercicio del derecho de locomoción, una actividad que tiende *“a la satisfacción de intereses o a la realización de valores, ligados con el respeto, vigencia, ejercicio y efectividad de los derechos y libertades fundamentales”*. Y dirán entonces, que no requerimos *“actividad organizada..., regular y continua”*, para garantizar la seguridad, la calidad y el acceso de las personas al servicio privado de transporte. Por cuanto, como vimos en la propia definición, no es la naturaleza del prestador, la que le da el calificativo de servicio público a la actividad.



Si de tamaña insensatez estuviéremos poseídos, obligados estaríamos, por la regla de la coherencia, a responder afirmativamente al siguiente interrogante: ¿ Los desplazamientos que eventualmente se realizarían en lo que se ha pretendido denominar servicio privado de transporte, como ejercicio del derecho de locomoción **NO** son una actividad que tiende *“a la satisfacción de intereses o a la realización de valores, ligados con el respeto, vigencia, ejercicio y efectividad de los derechos y libertades fundamentales”*?

Pero antes de que se incremente el número de poseídos, permítanme recordarles, que fueron las nociones de servicio público atrás expuestas, las que llevaron a la Corte Constitucional en Sentencia 981 de 2010 a entender configurado dicho servicio público, **incluso en el marco de aquellos ofrecidos y prestados de forma irregular**. En esa oportunidad afirmó la Corte:

**“Quien interviene por el Ministerio del Transporte conceptúa que esas otras modalidades deben tenerse como especies de transporte privado, en cuanto no se prestan por empresas habilitadas para el transporte público. Esa interpretación parte del criterio de que lo que no esté expresamente previsto en la ley como parte del transporte público, debe tenerse como transporte privado. Sin embargo, de esas eventuales falta de previsión legislativa y ausencia de habilitación para la prestación del servicio público no se desprendería un cambio en la naturaleza del transporte, sino en la calificación del mismo como formal o informal”**. (Énfasis propio)



Con la denominación de transporte privado que se introduce en la iniciativa legislativa entonces, se busca, contraevidentemente, hacer creer a la opinión pública que el asunto sobre el que versa el Proyecto de Ley 126 de 2015, es algo completamente distinto al transporte público mismo, en el que solo median intereses privados. Pero ¿Qué tan distinto puede ser, si se trata de la misma actividad (transporte) para la satisfacción de los mismos intereses y necesidades (desplazamiento), se contrata con persona autorizada (sujeto habilitado), para el desplazamiento de un lugar a otro bajo remuneración (contrato de transporte) y con regulación, autorización y supervisión de la autoridad de transporte público (Ministerio de Transporte y Superintendencia de Puertos y Transporte)?

Queda comprobado el carácter retórico de la denominación del servicio que se pretende regular, pero mucho más sutil, y quizás efectiva, resulta la segunda herramienta de convencimiento. Las empresas de la red de transporte deberán pagar por las licencias de operación y estarán obligadas a aportar a fondos públicos por su intermediación en la contratación el 0,5% de sus ingresos. Me imagino ya a todos considerando y cuantificando los recursos y su importancia para la infraestructura y la movilidad del país, lo que indudablemente es una razón de peso para impulsar decididamente el proyecto; no sé si aplaudir el ingenio o llorar por el triste y vergonzoso ejercicio de manipulación.

En todo caso, es cierto que a la mayoría de ciudadanos, el servicio actualmente ofertado para la satisfacción de las necesidades que se pretenden servir con el denominado servicio privado, nos resulta por decir lo menos, insatisfactorio, lo que obliga a desplegar acciones contundentes y concretas; sin embargo, en dicha tarea, debemos preguntarnos, en qué proporción la mala calidad del servicio responde a una incapacidad de regulación, inspección, vigilancia y control de la actividad transportadora por parte de la autoridad competente. Si el porcentaje es alto, ¿cuánto tiempo tardará en ocurrirle lo mismo a un servicio privado de transporte, mucho más liberal y menos controlado?



Finalmente, solo quisiera que, recordando pronunciamientos de la Corte Constitucional, se considerara en el trámite del proyecto de desregulación de la actividad, la que podrá con la sanción de la norma ejercerse sin restricción de oferta, que "La administración equilibrada y justa de la riqueza puede verse afectada por errores o falta de planeación del transporte público que, siendo un instrumento clave del desarrollo, tiene una incidencia directa sobre el goce efectivo de los derechos fundamentales" (Sentencia C – 604 de 1992). Y que "...La posibilidad de generar procesos de desarrollo económico e integración social que propicien el goce efectivo de las garantías constitucionales, reposa, en gran medida, en el éxito de los sistemas de transporte público" (Sentencia T – 595 de 2002).

**Por Andrés Felipe López Gómez**  
**Docente investigador**  
**Centro de Estudios de Derecho del Transporte**



#### **Centro de Estudios en Derecho del Transporte:**

**Director:** Manuel Guillermo Sarmiento García.  
**Coordinadora:** Martha Janneth Sánchez Rodríguez.  
**Docente investigador:** Andrés Felipe López Gómez  
**Asistente de investigación:** Bernardo Javier Puetaman Baquero.  
**Monitoras:** Sarah Milkes Sánchez y Andrea Lloreda Flórez