CONTENIDO

3. DIAGNOSTICO LEGAL 3-1

3.1 DESCRIPCIÓN Y METODOLOGÍA 3-1

3.2 ASPECTOS CONSTITUCIONALES 3-2

3.2.1 La Intervención del Estado 3-2

3.2.2 Los Derechos Constitucionales Asociados a la Movilidad 3-3

3.2.3 La Planeación 3-5

3.2.4 La Autonomía Territorial 3-6

3.3 LA LEY 3-7

3.3.1 El Código de Tránsito 3-7

3.3.2 El Estatuto del Transporte 3-11

3.3.3 El Ordenamiento Territorial 3-15

3.3.4 El Estatuto Orgánico 3-18

3.4 NORMATIVIDAD DISTRITAL 3-20

3.4.1 Diagnóstico de las Potestades Normativas de la Alcaldía Mayor 3-20

3.4.2 Ejercicio de las Potestades Normativas del Distrito Capital Por La Secretaria De Transito 3-22

3.4.3 Las potestades normativas del Departamento Administrativo de Planeación Distrital 3-25

3.4.4 Las potestades normativas de la sociedad TRANSMILENIO S.A. 3-26

3.4.5 Las Potestades Normativas de la sociedad Terminal de Transporte S.A. 3-27

3.4.6 Las Potestades Normativas del Concejo Distrital 3-28

LISTA DE TABLAS

Tabla 3-1 Normatividad Vigente 3-30

3. DIAGNOSTICO LEGAL

3.1 DESCRIPCIÓN Y METODOLOGÍA

Para la elaboración del diagnóstico legal, más allá de la enunciación de la normatividad vigente e histórica –en algunos casos extendida hasta a diez (10) años- relativa a la movilidad Distrital, de la definición de las normas, autoridades que las emitieron y de los aspectos regulados, descripción que en todo caso aparece en la Tabla 3-1 al final de este capítulo, se hará una presentación de las tendencias recientes en movilidad de la Administración, separando los comentarios de acuerdo con el titular de las normas que se analizan.

Inicialmente se disgregará, a partir de la Constitución, de donde emergen las facultades del Estado para intervenir en el sector, los lineamientos generales de la intervención, y la alusión a otro grupo de categorías relacionadas con la movilidad, como el derecho a la vida, al goce del espacio público y al medio ambiente, por ejemplo.

Luego se observarán los planteamientos generales de carácter legal en las disciplinas aludidas, para, al final enfrentar ya el panorama de las disposiciones normativas en el Distrito Capital, sus actores, y las competencias que ha ejercido.

En el Distrito Capital coexisten diversas autoridades de tránsito, como el Alcalde, la Secretaría de Tránsito y Transporte, y el Concejo Distrital, sin olvidar que existen otras autoridades que pueden dictar normas o tomar medidas con implicaciones sobre la movilidad, como el Departamento Administrativo de Planeación Distrital, las sociedades TRANSMILENIO S.A. y Terminal de Transporte S.A.

Se describirán asimismo, las facultades que poseen tanto el Departamento Administrativo de Planeación Distrital como la sociedad TRANSMILENIO S.A.,

En cuanto a autoridades de transporte, existe una dualidad de sujetos (Alcalde y Secretaría de Tránsito y Transporte), aunque para efectos de transporte masivo está clara la naturaleza e identificación de la autoridad única de transporte.

No harán parte tampoco del diagnóstico, aquellas normas cuya naturaleza, si bien está relacionada con la movilidad, no la alteran, como la definición puntual de tarifas del servicio de transporte público, a menos que la intervención de las

mismas pueda enfocarse en una estrategia general para llevar por ejemplo, a una integración modal.

3.2 ASPECTOS CONSTITUCIONALES

3.2.1 La Intervención del Estado

El Estado, como persona jurídica que encuentra su razón de ser en el cumplimiento de unos fines esenciales, entre los cuales aparece el señalamiento de las directrices de una sociedad, para procurar la obtención de condiciones de bienestar de quienes la componen.

Es por ello que las Constituciones Políticas otorgan al Estado facultades para intervenir en actividades precisas cuando estiman que éstas tienen repercusiones en el desarrollo de la sociedad.

La Constitución Política Colombiana, de hecho, va más allá, y otorga al Estado, generalmente a través de la Ley, las facultades para intervenir casi en todas las actividades públicas y privadas, así:

> *"Artículo 334º.- La dirección general de la economía estará a cargo del Estado. Este intervendrá, por mandato de la ley, en la explotación de los recursos naturales, en el uso del suelo, en la producción, distribución, utilización y consumo de los bienes, y en los servicios públicos y privados, para 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 y la preservación de un ambiente sano.*
> *El Estado, de manera especial, intervendrá para dar pleno empleo a los recursos humanos y asegurar que todas las personas, en particular las de menores ingresos, tengan acceso efectivo a los bienes y servicios básicos. También para promover la productividad y la competitividad y el desarrollo armónico de las regiones."*

La Carta Política otorgó la facultad a los administradores –léase Estado- de intervenir en la economía, expidiendo normas y fijando reglas que regulan la actividad de los particulares, previamente delimitadas por efecto del artículo 333 del mismo ordenamiento, que señala:

> *"La actividad económica y la iniciativa privada son libres, dentro de los límites del bien común ..."*

La Corte Constitucional validó esa intervención aún en actividades privadas, al señalar:

> *"La Constitución de 1991, norma de normas en nuestro sistema jurídico instituye al Estado social de derecho y hace suyo el valor de la solidaridad. Esta nueva forma de Estado, elevada a principio rector de comportamiento del poder público colombiano tiene como característica esencial en el plano económico la de legitimarlo para intervenir en las relaciones privadas de producción, a través de una política fundada en el principio de solidaridad y en el papel redistributivo del estado".*[1]

Finalmente cabe anotar que dentro de las atribuciones del Congreso, la unificación de normas sobre policía de tránsito en el territorio nacional, mereció espacio constitucional en el artículo 150 de la Carta Fundamental.

3.2.2 Los Derechos Constitucionales Asociados a la Movilidad

Ya en el campo específico de los derechos fundamentales y de los colectivos encontramos los siguientes que de orden constitucional, se relacionan con la movilidad:

> *"Artículo 11º.- El derecho a la vida es inviolable. No habrá pena de muerte.*
> *...*
> *Artículo 24º.- Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia.*
> *...*
> *Artículo 26º.- 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. Las profesiones legalmente reconocidas pueden organizarse en colegios. La estructura interna y el funcionamiento de éstos deberán ser democráticos. La ley podrá asignarles funciones públicas y establecer los debidos controles.*
> *...*
> *Artículo 52º.- Se reconoce el derecho de todas las personas a la recreación, a la práctica del deporte y al*

[1] CORTE CONSTITUCIONAL. Sentencia C-040 de 1993

aprovechamiento del tiempo libre.
El Estado fomentará estas actividades e inspeccionará las organizaciones deportivas, cuya estructura y propiedad deberán ser democráticas.
...
Artículo 79º.- Todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano. La ley garantizará la participación de la comunidad en las decisiones que puedan afectarlo.
Es deber del Estado proteger la diversidad e integridad del ambiente, conservar las áreas de especial importancia ecológica y fomentar la educación para el logro de estos fines.
Artículo 80º.- El Estado planificará el manejo y aprovechamiento de los recursos naturales, para garantizar su desarrollo sostenible, su conservación, restauración o sustitución.
Además, deberá prevenir y controlar los factores de deterioro ambiental, imponer las sanciones legales y exigir la reparación de los daños causados.
Así mismo, cooperará con otras naciones en la protección de los ecosistemas situados en las zonas fronterizas.
...
Artículo 82º.- Es deber del Estado velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular.
Las entidades públicas participarán en la plusvalía que genere su acción urbanística y regularán la utilización del suelo y del espacio aéreo urbano en defensa del interés común."

La alusión al derecho a la vida, como derecho fundamental, procura que ante todo, la movilidad se desarrolle en condiciones de seguridad, y ello faculta al Estado a regular los comportamientos que, asociados a la movilidad, ponen en peligro la vida, pues es ese el primer justificante de la intervención del estado en el sector, aunque para la mayoría de las autoridades las violaciones a las normas de tránsito se hayan convertido en un tema de índole fiscal, de ingresos estatales, y se enfoque el control ya a medidas de disciplina social, o a aquellas conductas fáciles de reprimir y de alta rentabilidad económica, pero de escaso impacto en la tranquilidad y en la salud públicas.

El derecho a circular libremente dentro del territorio nacional no es un derecho absoluto, sino relativo, sujeto a limitaciones normativas que deben procurar garantizar que la movilidad sea fruto de movilidades individuales razonablemente ejercidas, que cedan en el ejercicio del derecho cuando el mismo altere la movilidad, o el medio ambiente, o ponga en peligro derechos o bienes.

Para el Estado el ejercicio de las profesiones ha merecido elevación a texto legal de muchas de ellas, pero existen oficios cuyo riesgo social es mucho más alto que el que genera la mayoría de aquellas. La actividad de la conducción de vehículos y en ocasiones el simple tránsito peatonal implican alto riesgo social, pero no ha podido el Estado generar comportamientos favorables más que en grupos porcentualmente bajos de ciudadanos, y la absorción de la voluntad de las autoridades es lenta, y tal vez por ello, la intervención del estado es preferentemente restrictiva, pues reprime los comportamientos, cuando la sociedad misma no los controla espontáneamente.

La movilidad como tal no se limita a los vehículos automotores, pues ella es dable en vehículos que no lo son, e incluso puede darse a nivel de peatones. Las estrategias de movilidad deben tender a privilegiar los derechos de las mayorías, y si bien debe garantizarse espacio para la circulación de vehículos, debe recordarse que las personas como tales, tienen derecho a gozar también de infraestructuras viales peatonales, en las que la recreación no constituya un peligro latente, sino una alternativa al vehículo incluso más allá del ocio.

La calidad del ambiente, compuesta de factores como la calidad del aire, de las aguas, del espacio público visual, de la emisión de ruidos, merece una especial dedicación del Estado, tratando de lograr un balance entre progreso material y calidad de vida, no medida exclusivamente en términos de abundancia de bienes, sino de tranquilidad y salubridad.

La utilización del espacio público, que envuelve finalmente toda la infraestructura en la cual se desarrolla la movilidad, debe hacerse de acuerdo con criterios de racionalidad que permitan un disfrute efectivo del mismo para todas las capas sociales, garantizando que sobre el mismo se desarrollará una movilidad pública, mesurada, responsable y respetuosa de los derechos comunes.

3.2.3 La Planeación

La Planeación como referente obligatorio para el Estado ya existía en la Constitución de 1886, pero las estructuras de planeación y los mecanismos de entonces, adolecían de un centralismo excesivo, que al modificarse la Carta Política, hace planteamientos que reconocen la autonomía territorial –

> *Artículo 339º. Habrá un Plan Nacional de Desarrollo conformado por una parte general y un plan de inversiones de las entidades públicas del orden nacional. En la parte general se señalarán los propósitos y objetivos nacionales de largo plazo, las metas y prioridades de la acción estatal a mediano plazo y las estrategias y orientaciones generales de la política económica, social y ambiental que*

> *serán adoptadas por el gobierno. El plan de inversiones públicas contendrá los presupuestos plurianuales de los principales programas y proyectos de inversión pública nacional y la especificación de los recursos financieros requeridos para su ejecución.*
>
> *...*
>
> *Artículo 341. Las entidades territoriales elaborarán y adoptarán de manera concertada entre ellas y el gobierno nacional, planes de desarrollo, con el objeto de asegurar el uso eficiente de sus recursos y el desempeño adecuado de las funciones que les hayan sido asignadas por la Constitución y la ley. Los planes de las entidades territoriales estarán conformados por una parte estratégica y un plan de inversiones de mediano y corto plazo.*

Existen normas que en los diversos órdenes, Nacional, Departamental, Municipal y Distrital obligan a la adopción de planes de desarrollo, que en algunos casos implican concertación entre las mismas, y que deben en cuanto a las entidades territoriales contener un componente de formulación de políticas (estratégica) y un plan de inversiones de mediano y corto plazo, que es esencialmente, la definición de un horizonte de cada Administración.

La Planeación implica la integración no sólo de la esfera económica, sino también de aquellas áreas cuyas repercusiones en la comunidad son indiscutibles, como las sociales, ecológicas, comunitarias y culturales. En el campo de la movilidad toman importancia las económicas, dada la necesaria asociación movilidad-productividad, y las ecológicas, relativas al impacto ambiental de cada uno de los modos.

3.2.4 La Autonomía Territorial

Colombia ha sido, a partir de la derogatoria de la Constitución de 1.863, un estado unitario, en el cual el centralismo ha ido dejando paso a características de autonomía de los entes territoriales.

Así, dentro de los principios fundamentales de la Constitución, en su artículo primero aparece expresamente el de la autonomía territorial, en los siguientes términos:

> *"CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA*
> *"Título I - De los Principios Fundamentales*
> *Artículo 1º.-*
> *Colombia es un Estado social de derecho, organizado en forma de República unitaria, descentralizada, con autonomía de sus entidades territoriales, democrática,*

participativa y pluralista, fundada en el respeto de la dignidad humana, en el trabajo y la solidaridad de las personas que la integran y en la prevalencia del interés general."

Esta autonomía tiene precisos límites, y son aquellos geográficos que implican la entrada a otra jurisdicción, por lo que las políticas del plan maestro de movilidad deberán sopesar los efectos positivos o negativos que sobre los municipios vecinos, y en general sobre la región puedan generarse. Aspectos como la ubicación de las zonas de carga, o las limitaciones para vehículos pesados pueden tener incidencia sobre municipios vecinos, y por ello, debe procurarse mitigar este impacto, a través de estrategias como ubicación en zonas próximas a autopistas y a distancia de las zonas urbanas, por ejemplo.

3.3 LA LEY

El espectro de la movilidad a nivel de Ley ha sido objeto de tratamientos completos en materia del tránsito, el transporte y la planeación, y son los siguientes los principios generales con que se ha enfocado el estudio de esos temas:

3.3.1 El Código de Tránsito

Al final de los años veinte empezó a evidenciarse en el país, la necesidad de regular la circulación de vehículos con normas que integraran el derecho positivo, pues el control estatal había sido limitado a la vigilancia en sí de la actividad, sin que existieran como tales, los deberes más allá de la aceptación de las órdenes de los primeros guardas de tránsito. El Estado colombiano, convencido de que la prohibición elevada a Ley generaría la supresión de conductas ha adoptado ordenamientos de tránsito de nivel nacional, el último de los cuales, Ley 769 de 2002, incluye como principio la calidad, cubrimiento y libertad de acceso, pilar de la movilidad. Para el actual Código Nacional de Tránsito Terrestre, los principios de la intervención del estado en la movilización de personas y bienes en el territorio nacional son la seguridad de los usuarios, calidad, oportunidad, cubrimiento, libertad de acceso, plena identificación, libre circulación, educación y descentralización.

La seguridad es entonces, el criterio básico y al cual debe acudirse cuando las disposiciones deban interpretarse, cuando existan vacíos o aspectos que requieran de disquisiciones adicionales al simple texto legal.

A pesar de tratarse de un Código de orden nacional, es necesario aclarar que existen facultades que deja el Código en manos de las autoridades de tránsito locales, es decir, hay disposiciones en blanco en las cuales cada ente territorial que revista la calidad de autoridad (artículo 3ro del Código) define como han de aplicarse en su jurisdicción.

Desde el punto de vista de la normatividad contenida en el Código de Tránsito, los siguientes son los referentes que atribuyen a las autoridades locales autonomía para regular el tránsito en su sentido vehicular y peatonal. Se transcriben en todo caso también los que hacen referencia a los Alcaldes pues la desconcentración de funciones en la Secretaría de Tránsito en el Distrito Capital, implica la delegación de las mismas en desarrollo de lo normado en el artículo 209 de la Constitución, en la Ley 489 de 1998 y en el art{iculo 38 del Decreto Nacional 1421 de 1993, Estatuto Orgánico del Distrito Capital:

"Artículo 6°. Organismos de tránsito

...

Los Alcaldes dentro de su respectiva jurisdicción deberán expedir las normas y tomarán las medidas necesarias para el mejor ordenamiento del tránsito de personas, animales y vehículos por las vías públicas con sujeción a las disposiciones del presente código.

No obstante los alcaldes de municipios vecinos o colindantes podrán suscribir convenios interadministrativos para ejercer en forma conjunta, total o parcialmente, las funciones de tránsito que le correspondan a cada uno de ellos, dentro de las respectivas jurisdicciones que los compongan.

...

Artículo 76. Lugares prohibidos para estacionar. Está prohibido estacionar vehículos en los siguientes lugares:

...

En vías arterias, autopistas, zonas de seguridad, o dentro de un cruce.

En vías principales y colectoras en las cuales expresamente se indique la prohibición o la restricción en relación con horarios o tipos de vehículos.

En zonas expresamente destinadas para estacionamiento o parada de cierto tipo de vehículos, incluyendo las paradas de vehículos de servicio público, o para limitados físicos.

...

Donde las autoridades de tránsito lo prohíban.

...

Artículo 78. Zonas y horarios de estacionamiento especiales.

...

Las autoridades de tránsito definirán las horas y zonas para el cargue o descargue de mercancías.

...

Artículo 105. Clasificación de vías. Para efectos de determinar su prelación, las vías se clasifican así:

...

La autoridad de tránsito competente, por medio de resolución motivada señalará las categorías correspondientes a las vías urbanas, cualquiera que sea su denominación. En cualquier caso, las autoridades de tránsito podrán incorporar nuevas categorías y homologar su prioridad con cualquiera de las existentes.

...

Parágrafo 1°. Las autoridades de tránsito deberán consultar con las comunidades el uso de las vías cuando no se trate de vías arterias o autopistas, principales y secundarias, para la definición de las rutas de transporte público. Si las juntas administradoras votan negativamente un tramo de una ruta, ésta no se podrá autorizar.

Parágrafo 2°. En todo caso, las vías principales y secundarias que se autoricen para rutas de transporte público requieren concepto técnico de la autoridad competente de que son aptas para resistir el tránsito de rutas de transporte público.

...

Artículo 114. De los permisos.

...

Las autoridades de tránsito podrán ordenar el retiro de vallas, avisos, pasacalles, pendones u otros elementos que estén en la vía pública y que obstaculicen la visibilidad de las señales de tránsito.

...

Artículo 118. Simbología de las señales luminosas. Las señales luminosas para ordenar la circulación son las siguientes:

Roja: Indica el deber de detenerse, sin pisar o invadir la raya inicial de la zona de cruce de peatones. Si ésta no se encuentra demarcada, se entenderá extendida a dos metros de distancia del semáforo. El giro a la derecha, cuando la luz está en rojo está permitido, respetando la prelación del peatón. La prohibición de este giro se indicará con señalización especial. Las autoridades de tránsito, en su jurisdicción, podrán autorizarlo.

...

Parágrafo 1°. En ciertas situaciones o en determinados horarios, las autoridades de tránsito, en su jurisdicción y mediante resolución motivada, podrán utilizar la intermitencia de la luz de los semáforos. Esta intermitencia se da en amarillo y en rojo. El amarillo se utilizará para las vías con prelación y el rojo para todas las que acceden a éstas. La señal intermitente roja se asimila a una señal de PARE.

...

Artículo 121. Paraderos. Las autoridades de tránsito, en coordinación con las demás autoridades, fijarán la ubicación, condiciones técnicas y aspectos relativos a los paraderos de transporte urbano y estaciones de transporte masivo siguiendo las políticas locales de planeación e ingeniería de tránsito.

...”

El estudio generará, como políticas de ejercicio de estas facultades, lineamientos para su efectividad y correspondencia con los fines de movilidad, incluyendo aspectos como la supresión de intersecciones continuas en vías del sistema vial arterial, en avenidas y en general, por vías de inferior jerarquía,

para potencializar el uso de la red semafórica existente y disminuir las necesidades de expansión, donde ello sea posible.

3.3.2 El Estatuto del Transporte

Las dinámicas propias de la sociedad requieren actividades logísticas que solucionen la demanda de movilización de personas y cosas, regulado –ya no como simple movimiento- sino como actividad económica que es.

Las políticas de Estado en relación con el transporte, oscilan entre los dos polos que no han permitido trazar horizontes claros y duraderos en el sector: ¿ es el transporte un servicio, o es un negocio ?. El hecho de que sean casi exclusivamente personas privadas quienes lo prestan ha limitado el ejercicio sensato de regulación del Estado, y ha terminado ejerciéndolo, en forma laxa, tolerante y en ocasiones irresponsable, o por lo menos antitécnica, por largos períodos de tiempo, para luego, al tratar de retomar su orientación, ser tildado de autoritario. Las herramientas legales como tales existen, pero en el país, sólo han sido ejercidas esporádicamente, y de hecho, sólo en pocas jurisdicciones, el Distrito una de ellas, se ha emprendido recientemente un reexamen de las estrategias estatales para garantizar una movilidad más ordenada, respetuosa del medio ambiente y de los derechos de los usuarios.

Las siguientes son las atribuciones que las normas de jerarquía legal otorgan a las autoridades distritales de transporte en cuanto al transporte público colectivo de radio de acción distrital:

- LEY 105 DE 1993:

> *“ARTICULO 6o. Reposición del parque Automotor del Servicio Público de Pasajeros y/o Mixto.*
>
> *...*
>
> *Las autoridades competentes del orden metropolitano, distrital y municipal, podrán incentivar la reposición de los vehículos, mediante el establecimiento de los niveles de servicio diferentes al corriente, que serán prestados con vehículos provenientes de la reposición. Así mismo podrán suspender transitoriamente el ingreso de vehículos nuevos al servicio público de transporte de pasajeros, de acuerdo con las necesidades de su localidad, supeditando la entrada de un vehículo nuevo al retiro del servicio público de uno que deba ser transformado o haya cumplido el máximo de su vida útil. Para la fijación de tarifas calcularán los costos del transporte metropolitano y/o urbano incluyendo el rubro de "recuperación de capital", de*

acuerdo con los parámetros que establezca el Ministerio de Transporte.

...

PARAGRAFO 1. El Ministerio de Transporte en asocio con las autoridades territoriales competentes, vigilará los programas de reposición.

...

ARTICULO 11. Perímetros del Transporte por Carretera.

...

El transporte de pasajeros entre el Distrito Capital y los municipios contiguos será organizado por las autoridades de tránsito de los dos municipios. Ellos de común acuerdo adjudicarán las rutas y su frecuencia.

...

FUNCIONES Y RESPONSABILIDADES SOBRE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE

ARTICULO 19. Constitución y Conservación. Corresponde a la Nación y a las entidades territoriales la construcción y la conservación de todos y cada uno de los componentes de su propiedad, en los términos establecidos en la presente Ley.

ARTICULO 20. Planeación e Identificación de Prioridades de la Infraestructura de Transporte. Corresponde al Ministerio de Transporte, a las entidades del orden nacional con responsabilidad en la infraestructura de transporte y a las entidades territoriales, la planeación de su respectiva infraestructura de transporte, determinando las prioridades para su conservación y construcción.

Para estos efectos, la Nación y las entidades territoriales harán las apropiaciones presupuestales con recursos propios y con aquellos que determine esta Ley.

...

ARTICULO 30. Del Contrato de Concesión. La Nación, los departamentos, los distritos y los municipios, en sus respectivos perímetros, podrán en forma individual o combinada, o a través de sus entidades descentralizadas del sector de transporte, otorgar concesiones a particulares para la construcción, rehabilitación y conservación de proyectos de infraestructura vial.

Para la recuperación de la inversión, la Nación, los departamentos, los distritos y los municipios podrán establecer peajes y/o valorización. El procedimiento para causar y distribuir la valorización, y la fijación de peajes se regula por las normas sobre la materia. La fórmula para la recuperación de la inversión quedará establecida en el contrato y será de obligatorio cumplimiento para las partes.

...

- LEY 336 DE 1996

"Artículo 14. La autoridad competente de cada Modo dispondrá de noventa (90) días a partir la fecha de la solicitud de la habilitación para verificar el cumplimiento de los requisitos exigidos y decidir sobre esta. La habilitación se concederá mediante resolución motivada en la que se especificarán las características de la empresa y del servicio a prestar. La habilitación se otorgará con la misma denominación invocada por los interesados desde el inicio de la actuación administrativa y cualquier modificación o cambio de aquélla sólo podrá hacerse con permiso previo de la autoridad competente, razón por la cual deberá llevarse un registro de los nombres y distintivos de las empresas.

Artículo 15. La habilitación ...

La autoridad competente podrá en cualquier tiempo de oficio o a petición de parte, verificar su cumplimiento.

...

Artículo 20. La autoridad competente de transporte podrá expedir permisos especiales y transitorios para superar precisas situaciones de alteración del servicio público ocasionadas por una empresa de transporte en cualquiera de sus Modos, que afecten la prestación del servicio, o

para satisfacer el surgimiento de ocasionales demandas de transporte.

...

Artículo 22. Toda empresa operadora del servicio público de transporte contará con la capacidad transportadora autorizada para atender la prestación de los servicios otorgados. De conformidad con cada Modo de transporte, el reglamento determinará la forma de vinculación de los equipos a las empresas, señalando el porcentaje de su propiedad y las formas alternas de cumplir y acreditar el mismo.

...

Artículo 30. De conformidad con lo dispuesto en el artículo anterior, las autoridades competentes, según el caso, elaborarán los estudios de costos que servirán de base para el establecimiento de las tarifas, sin perjuicio de lo que estipulen los Tratados, Acuerdos Convenios, conferencias o prácticas internacionales sobre el régimen tarifario para un Modo de transporte en particular.

...

Articulo 50. Sin perjuicio de lo dispuesto por normas especiales sobre la materia, cuando se tenga conocimiento de la comisión de una infracción a las normas de transporte, la autoridad competente abrirá investigación en forma inmediata mediante resolución motivada contra la cual no cabrá recurso alguno, la cual deberá contener:'

a) Relación de las pruebas aportadas o allegadas que demuestren la existencia de los hechos;

b) Los fundamentos jurídicos que sustenten la apertura y el desarrollo de la investigación;

c) Traslado por un término no inferior a diez (10) días ni superior a treinta (30) días, al presunto infractor para que por escrito responda a los cargos formulados y solicite las pruebas que considere pertinentes, las que se apreciarán de conformidad con las reglas de la sana crítica.

> *Articulo 51. Presentados los descargos y practicadas las pruebas decretadas, si fuere el caso, se adoptará la decisión mediante acto administrativo motivado. Esta actuación se someterá a las reglas sobre vía gubernativa señaladas en el Código Contencioso Administrativo.*
>
> *...*
>
> *Artículo 66. Las autoridades competentes en cada una de las modalidades terrestres podrán regular el ingreso de vehículos por incremento al servicio público.*

La determinación final de cuál es la autoridad competente, en materia de transporte público terrestre automotor en el radio de acción distrital sólo viene a desarrollarse en los Decretos Reglamentarios 91 y 1558 de 1998 y 170 de 2001, todos ellos del Gobierno Nacional, así:

> *"CAPÍTULO IV*
>
> *AUTORIDADES COMPETENTES*
>
> *ARTÍCULO 10.- AUTORIDADES DE TRANSPORTE.- Son autoridades de transporte competentes las siguientes:*
>
> *...*
>
> - *En la Jurisdicción Distrital y Municipal: Los Alcaldes Municipales y/o distritales o en los que estos deleguen tal atribución."*

Sea este el momento de expresar que una de las facultades de las cuales hizo uso la Administración Distrital en el proceso de reorganización del transporte, el cual se expondrá en líneas generales más adelante, cual es la exigencia de una forma de vinculación específica de los vehículos a las empresas, radica en cabeza del Gobierno Nacional, al tenor de lo dispuesto por el artículo 22 de la Ley 336 de 1996.

3.3.3 El Ordenamiento Territorial

La Ley 388 de 1997 aparece por la necesidad, tanto de armonizar las disposiciones contenidas en la Ley 9 de 1989, como de materializar una intervención racional del Estado que permita a largo plazo efectivizar derechos que las infraestructuras urbanas no facilitaban a los asociados, apareciendo entonces el criterio de la intervención urbana integral, planificada.

En el campo de la movilidad, el acceso a las vías públicas, infraestructuras de transporte y demás espacios públicos son en sí mismos, fines de la intervención urbanística del Estado.

Es aquí donde la planeación a nivel urbanístico supera el carácter meramente conceptual que había tenido hasta entonces y se fuerza a los municipios y distritos a extender cartas de navegación que les permitan definir un horizonte de desarrollo en términos de provisión de servicios, de infraestructuras, de coordinación interinstitucional, obligando a una acción articulada de los actores estatales que limiten el surgimiento o el incremento de situaciones lesivas para la sociedad en términos de espacio urbano.

Los siguientes son los referentes legales aplicables, que provienen de ese ordenamiento legal:

> *"Artículo 3º. Función pública del urbanismo. El ordenamiento del territorio constituye en su conjunto una función pública, para el cumplimiento de los siguientes fines: 1. Posibilitar a los habitantes el acceso a las vías públicas, infraestructuras de transporte y demás espacios públicos, y su destinación al uso común, y hacer efectivos los derechos constitucionales de la vivienda y los servicios públicos domiciliarios.*
>
> *...*
>
> *Artículo 7º. Competencias en materia de ordenamiento territorial. De acuerdo con los principios y normas constitucionales y legales, las competencias en materia de ordenamiento del territorio se distribuyen así:*
>
> *...*
>
> *Los municipios y los distritos deberán formular y adoptar los planes de ordenamiento del territorio contemplados en la Ley Orgánica del Plan de Desarrollo y la presente ley, reglamentar de manera específica los usos del suelo en las áreas urbanas, de expansión y rurales de acuerdo con las leyes, optimizar los usos de las tierras disponibles y coordinar los planes sectoriales, en armonía con las políticas nacionales y los planes departamentales y metropolitanos. Parágrafo. Las competencias de las entidades públicas en desarrollo de la función del ordenamiento se desarrollarán dentro de los límites de la Constitución y las leyes, y atendiendo los principios de coordinación, concurrencia y subsidiariedad. La autonomía municipal estará determinada por el carácter prevaleciente*

de las disposiciones dictadas por entidades de mayor ámbito en la comprensión territorial de sus competencias o de mayor jerarquía en materia de interés supramunicipal.

...

Artículo 8º. Acción urbanística. La función pública del ordenamiento del territorio local se ejerce mediante la acción urbanística de las entidades distritales y municipales, referida a las decisiones administrativas y a las actuaciones urbanísticas que les son propias, relacionadas con el ordenamiento del territorio y la intervención en los usos del suelo. Son acciones urbanísticas, entre otras:

...

2. Localizar y señalar las características de la infraestructura para el transporte, los servicios públicos domiciliarios, la disposición y tratamiento de los residuos sólidos, líquidos, tóxicos y peligrosos y los equipamientos de servicios de interés público y social, tales como centros docentes y hospitalarios, aeropuertos y lugares análogos. 3. Establecer la zonificación y localización de los centros de producción, actividades terciarias y residenciales, y definir los usos específicos, intensidades de uso, las cesiones obligatorias, los porcentajes de ocupación, las clases y usos de las edificaciones y demás normas urbanísticas. 4. Determinar espacios libres para parques y áreas verdes públicas, en proporción adecuada a las necesidades colectivas.

...

9. Dirigir y realizar la ejecución de obras de infraestructura para el transporte, los servicios públicos domiciliarios y los equipamientos públicos, directamente por la entidad pública o por entidades mixtas o privadas, de conformidad con las leyes.

...

Parágrafo. Las acciones urbanísticas aquí previstas deberán estar contenidas o autorizadas en los planes de ordenamiento territorial o en los instrumentos que los desarrollen o complementen, en los términos previstos en la presente ley.

...

Artículo 13. Componente urbano del plan de ordenamiento. El componente urbano del plan de ordenamiento territorial es un instrumento para la administración del desarrollo y la ocupación del espacio físico clasificado como suelo urbano y suelo de expansión urbana, que integra políticas de mediano y corto plazo, procedimientos e instrumentos de gestión y normas urbanísticas. Este componente deberá contener por lo menos: 1. Las políticas de mediano y corto plazo sobre uso y ocupación del suelo urbano y de las áreas de expansión, en armonía con el modelo estructural de largo plazo adoptado en el componente general y con las previsiones sobre transformación y crecimiento espacial de la ciudad. 2. La localización y dimensionamiento de la infraestructura para el sistema vial, de transporte y la adecuada intercomunicación de todas las áreas urbanas y la proyectada para las áreas de expansión; la disponibilidad de redes primarias y secundarias de servicios públicos a corto y mediano plazo; la localización prevista para los equipamientos colectivos y espacios libres para parques y zonas verdes públicas de escala urbana o zonal, y el señalamiento de las cesiones urbanísticas gratuitas correspondientes a dichas infraestructuras.

...

3.3.4 El Estatuto Orgánico

De acuerdo con previsiones constitucionales, el Distrito Capital debe tener un estatuto orgánico que lo rija, y en defecto del cual, o de leyes especiales, se aplicarán las normas dictadas para los municipios y distritos en general.

El Decreto Ley 1421 de 1993, dictado finalmente por el presidente de la república, dado que el Congreso no ejerció la facultad normativa a que se refieren los artículos 322 y siguientes de la Carta Política, tiene categoría de Ley, y constituye el Estatuto Orgánico del Distrito Capital.

Existen disposiciones en el área de la movilidad, que se refieren generalmente a distribución de funciones y competencias, pero existe una relativa al servicio de transporte masivo, que fija reglas específicas para su implantación en el Distrito Capital, de la siguiente forma:

"ARTICULO 172. TRANSPORTE MASIVO. El Gobierno distrital podrá celebrar el contrato o los contratos de concesión necesarios para dotar a la ciudad de un eficiente sistema de transporte masivo o de programas que conformen e integren dicho sistema.

En virtud de dichos contratos el concesionario se obliga por su cuenta y riesgo, a diseñar, construir, conservar y administrar por un plazo no mayor de treinta años el sistema o programa a que se refiere el inciso anterior, a cambio de las tarifas que perciba de los usuarios del servicio y de las demás compensaciones económicas que se convengan a favor o a cargo del Distrito, según el caso, y si a ello hubiere lugar.

El Gobierno Distrital reglamentará la selección del concesionario o concesionarios y la tramitación y perfeccionamiento del contrato o contratos correspondientes. El procedimiento que se adopte debe garantizar igualdad de condiciones y oportunidades a los participantes e imparcialidad y transparencia en la selección del contratista. El contrato o contratos que se celebren no se someterán a requisitos distintos de los previstos en este artículo y las normas que lo desarrollen.

La adquisición de los predios que se requieran para la construcción y operación del sistema o programa que se contrate estará a cargo del concesionario. La administración podrá adquirirlos con cargo a los recursos del contratista y mediante el empleo de las prerrogativas que la ley concede a las entidades públicas.

En los convenios que se celebren, el concejo distrital podrá autorizar que se convengan el otorgamiento por el distrito de exenciones y rebajas tributarlas a los contratistas o a terceros conforme a las disposiciones vigentes, para el desarrollo urbanístico de las áreas o zonas de influencia del sistema o programa acordado hasta por un tiempo igual al de la duración de los contratos."

Lo dispuesto en cuanto a los contratos en particular, resultó modificado por las disposiciones de la Ley 80 de 1993, dictado con posterioridad a esta norma, quedando vigente en todo caso, las características generales del servicio.

3.3.5. LA LEY 310 DE 1996

La Ley 310 de 1996 que establece disposiciones relativas al transporte público masivo, fija una serie de condiciones para el desarrollo de los proyectos de transporte masivo, cuando se requiera para los mismos, el aporte de La Nación.

Dentro de las condiciones que debe satisfacer el ente territorial interesado en desarrollar los proyectos, para contar con el apoyo financiero de La Nación, está la conformación de una sociedad por acciones, como titular del servicio. Esta exigencia envuelve tanto la intención de brindar al ente que se cree, un alto grado de autonomía en sus relaciones, propio de las entidades descentralizadas, y además, la característica de titular del servicio, implica que será quien se encargue de prestarlo, prestación, que puede hacerse directamente o a través de figuras como la delegación[2], por ejemplo, con arreglo al Estatuto General de Contratación de la Administración Pública. Esta figura ha sido la implantada en el Distrito Capital, donde TRANSMILENIO S.A., que dentro de la nomenclatura a que se refiere la Ley 489 de 1998, en concordancia con el artículo 54 del estatuto Orgánico del Distrito puede considerarse empresa industrial y comercial del Distrito o sociedad pública.

La Ley 310 de 1996 fue reglamentada por el Decreto Nacional 3109 de 1997, dentro de cuyas disposiciones aparecen las relativas al concepto de autoridad de transporte, las condiciones de habilitación y operación de los prestadores del servicio y la descripción de la regulación del mismo, al tiempo con las que complementan las condiciones de participación de La Nación.

A partir de las disposiciones de la Ley 310 de 1996, la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá obtuvo aprobación del Ministerio de Transporte como autoridad única de transporte masivo, y se definió su área de influencia, que puede extenderse a municipios donde exista interconexión directa o indirecta, cuya participación es necesaria para salvaguardar la autonomía territorial y para definir la forma en que se hará utilización de la infraestructura de transporte común, que puede llegar a incluir de hecho, aporte de infraestructura de La Nación, consistente en vías nacionales o en tramos férreos.

3.4 NORMATIVIDAD DISTRITAL

3.4.1 Diagnóstico de las Potestades Normativas de la Alcaldía Mayor

Por residir tanto en el Alcalde Mayor como en el despacho de la Secretaría de Tránsito de Bogotá, las normas de ambas autoridades contienen disposiciones

[2] CONSTITUCIÓN POLÍTICA. Artículo 209.

que si bien por jerarquía normativa difieren, en cuanto a su contenido y efectividad no presentan diferencia.

Son diversos entonces los temas regulados, y se pueden dividir en dos géneros básicos, los del servicio de transporte público y los de tránsito.

Frente a los de servicio de transporte público, el Alcalde ha ejercido recientemente los necesarios para dar impulso a la reestructuración del servicio, que parece no haberse limitado a las previsiones de las normas nacionales, es decir a la reestructuración del servicio concebido como la articulación de los componentes de las rutas a partir de la demanda, sino que ha alcanzado órbitas cuyas competencias y efectos han derivado en controversias jurídicas, como la implantación de tarjetas de operación con estándares diferentes de los nacionales, la administración de los ingresos destinados a los fondos de reposición, y la definición de aspectos que de acuerdo con análisis normativos preliminares parecen estar reservados a los particulares como los modelos de contratos de vinculación, actos privados de los propietarios y las empresas habilitadas, vinculando en todo caso, la intervención del Estado a preceptos de índole constitucional y legal también vigentes.

En todo caso, conviene advertir que después de una primera mirada a los actos administrativos de reorganización del transporte, aspectos como la exigencia de un modelo empresarial dado, de un esquema de contratación, y de un ahorro que forzosamente debe destinarse a entidades financieras determinadas, parecen reñir con normatividad superior, es decir con facultades de organización de las empresas habilitadas que no fijó la Ley ni reglamentó el Gobierno Nacional, por lo que podría haber –en principio- ejercicio de funciones no atribuidas expresamente al Distrito.

También en esta materia se mantiene la prohibición de ingreso de vehículos de servicio público por incremento, que data de 1994, a través de los Decretos 519 de 2003 y 60 de 2005 y la intervención más o menos constante sobre aspectos de la prestación del servicio público en vehículos individuales.

Frente a los de tránsito, destaca recientemente el Decreto 343 de 2004, que aunque enfocado hacia cuestiones coyunturales, como las obras que se adelantan en el Distrito, empieza a generar a través del Comité de Movilidad, una dinámica de interacción entre las autoridades, que probablemente deba ampliarse para tener carácter permanente ante eventos similares o para enfrentar situaciones específicas.

En cuanto al ordenamiento del tráfico, es claro que han sido las facultades restrictivas las desarrolladas, léase decretos de restricción de circulación por placas, restricción de estacionamientos en zonas precisas, restricción de circulación de vehículos de carga, definición del alcance y extensión de la

prohibición de estacionar, por ejemplo. Todas estas facultades, por efecto de las dinámicas urbanas deberán probablemente ejercerse de nuevo de forma que en el mediano y largo plazo no se conviertan ellas mismas en un obstáculo para la movilidad, y deberán para ello, articularse con medidas de Planeación de ciudad, tendientes a desplazar o concentrar ciertos servicios con impacto negativo sobre la movilidad a sectores concretos.

3.4.2 Ejercicio de las Potestades Normativas del Distrito Capital Por La Secretaria De Transito

Aunque se trata de un entidad del sector central que conforma la Alcaldía Mayor, y en un sentido estrictamente legal-organizacional es el Distrito capital en sí mismo, el ejercicio de estas potestades debe hacerse por separado entre Alcaldía Mayor (directamente) y Secretaría, pues esta última abarca en cantidad y aspectos regulados la mayor parte de la normatividad de la movilidad, centrándose en varios temas básicos:

3.4.2.1 El Transporte Público Colectivo de Radio de Acción Distrital

En esta materia, la Secretaría posee, por delegación del despacho del Alcalde, atribuciones para habilitar las empresas que pueden prestar el servicio, y para autorizar las rutas del servicio (orígenes, destinos, recorridos, frecuencias y vehículos) y ha emprendido recientemente la reglamentación de las normas de reorganización que dictara a partir de Abril de 2003 el Alcalde Mayor.

El análisis del estudio incluirá las potenciales medidas que pueden adoptarse para que este servicio, el de mayor cobertura, pueda contribuir a la movilidad a través de medidas como por ejemplo las destinadas a la utilización racional del parque automotor existente, las que eviten el impacto en zonas residenciales e institucionales, las que puedan relacionar las características de los vehículos con los servicios que prestan y las que faciliten la intermodalidad.

3.4.2.2 El Transporte Público Masivo

La intervención normativa de la Secretaría en este punto, a partir del esquema de constitución de TRANSMILENIO S.A. en el cual, es ésta la que autoriza los servicios del transporte masivo y define todas las características de los servicios a prestar a través de contratos de concesión, se limita a tomar las medidas necesarias para el control y vigilancia de las vías en cuanto a los restantes vehículos, y a definir como organismo de tránsito las condiciones de registro de los vehículos de transporte masivo.

También dentro de este tema, se analizarán las estrategias que si bien no a nivel de actos administrativos de la Secretaría, sino de el superior jerárquico común a ésta y a TransMilenio, es decir del Alcalde Mayor, sienten criterios que puedan facilitar la coordinación de las dos entidades y la integración de los

servicios de transporte público, así como los particulares para mejorar la movilidad.

No se han ejercido, por no haberse implementado los proyectos específicos, las funciones de autoridad única de transporte en cuanto al Metro y Tren de cercanías.

3.4.2.3 Los Recorridos de los vehículos de transporte público de pasajeros por Carretera

Este punto se ha enfrentado con dos perspectivas, una, la de las rutas de transporte público por carretera que por sus características de proximidad o de conurbación genera impacto no sólo para la movilidad vehicular, sino también para el servicio de transporte público del Distrito; y otra, la de las empresas cuyos sitios de origen y destino no impactan más que la movilidad general de la ciudad, y no compiten en forma alguna con las rutas de transporte público distrital.

Desde el punto de vista normativo, ambos tipos de servicio, con la supresión de las diferencias entre servicio intermunicipal e interdepartamental han quedado englobados en la categoría de transporte público colectivo de pasajeros por carretera, y con ello su regulación como servicio público hace parte de las potestades de La Nación, radicando en cabeza del Ministerio de Transporte.

Esta categoría común para servicios cuya naturaleza es diversa, ha restringido las facultades normativas del Distrito a aquellas que posee a partir del Decreto Ley 80 de 1987, es decir, a definir simplemente, cuáles han de ser los recorridos de este servicio dentro del Distrito, y en ese sentido, las facultades regulatorias son similares y no abarcan el espectro de influencia total del servicio sobre la movilidad Distrital.

Existe dentro de la primera de las dos categorías, es decir la de aquel servicio que por sus características de proximidad o de conurbación genera impacto no sólo para la movilidad vehicular, sino también para el servicio de transporte público del Distrito, también una subdivisión para aquellos servicios que originados o destinados a La Sabana de Bogotá, no prestaban sino marginalmente servicios que podrían catalogarse como urbanos, como los destinados a la zona norte y occidente de la ciudad, por vías como la Autopista Norte, la Autopista Medellín o la Calle 13, que han podido integrarse a la red de transporte masivo, aunque su destino natural en términos normativos debe ser el de terminales de transporte, y el de la Autopista Sur generalmente proveniente de Soacha, que por sus características de conurbación y número de usuarios no puede administrarse suficientemente sólo con disposiciones legales hasta que pueda integrarse al transporte masivo, pues la demanda de transporte con ese origen y destino desde el Distrito es permanente.

En cuanto a las potestades normativas para definir los recorridos del servicio de las empresas cuyos sitios de origen y destino no impactan más que la movilidad general de la ciudad, y no compiten en forma alguna con las rutas de transporte público distrital, han debido dictarse normas que no parten sólo de las potestades de las autoridades de transporte, sino que combinan estrategias a partir del año 2001 para limitar primero y luego suprimir el ascenso de pasajeros por fuera del Terminal de Transporte, que generan impactos negativos para la movilidad del Distrito, por las obstrucciones que los vehículos terminan generando en vías cercanas a las salidas del Terminal, si no en su perímetro inmediato.

Dentro del desarrollo del estudio, se proyectarán normas que permitan limitar el impacto en la movilidad Distrital por parte del servicio de transporte de pasajeros por carretera, y orienten, con base en criterios de planeación, tanto los recorridos, como las políticas atinentes a la utilización del Terminal de Transporte y a la utilización de otra u otras de éstas para tales vehículos.

3.4.2.4 El Transporte Escolar

Las potestades normativas ejercidas en este punto están dirigidas al control y vigilancia del tránsito de estos vehículos y al respeto de las normas que buscan la seguridad de los usuarios, pero no se han orientado a la búsqueda de mecanismos garantizadores de una mejor movilidad, teniendo en cuenta el impacto que en horas y zonas determinadas generan los vehículos destinados a este servicio.

El desarrollo del estudio propondrá criterios para la aprobación de obras destinadas a establecimientos educativos, enfocadas hacia la movilidad de los nuevos establecimientos y a la adopción gradual de las mismas por los existentes.

3.4.2.5 Disposiciones sobre Ordenamiento del Tráfico

Es este el campo de mayor impacto en la movilidad vehicular, como quiera que es el que sienta las bases para el comportamiento en el tráfico ante situaciones diversas y puntuales. Las normas de este tipo son dispersas y por ello no facilitan la concepción de movilidad como conjunto, pues su misma inmediatez y focalización (léase restricción de circulación de vehículos en las áreas contiguas al Palacio de Nariño) impiden articularlas con las dinámicas propias del Centro de la ciudad, y en esa medida, resienten la movilidad.

El estudio, a partir de las conclusiones de los diversos especialistas, sentará las bases –a través de un proyecto de Decreto- para que ese ejercicio sea precedido de un análisis de las dinámicas propias del sector y de su articulación con los más próximos que sin afectar los propósitos específicos de la autoridad –en este caso la seguridad del área- generen un impacto menor a la movilidad.

3.4.3 Las potestades normativas del Departamento Administrativo de Planeación Distrital

Corresponde al Departamento Administrativo de Planeación Distrital la formulación de políticas y la planeación económica, social y territorial del Distrito Capital a mediano y largo plazo. En desarrollo de esas potestades toma decisiones que influyen sobre la movilidad urbana en todos los ámbitos, pues medidas en torno a la densidad de viviendas o a la localización de equipamientos por ejemplo, marcan el comportamiento de la demanda de transporte, sea público o particular. De hecho, las dependencias de infraestructura y espacio público, poseen funciones en la definición de políticas, planes y programas relacionados con servicios públicos, vías, tránsito y transporte en materia de ordenamiento territorial, en la revisión y aprobación de los proyectos viales y en la determinación de las zonas de reserva de vías y transporte, que deben entenderse de acuerdo con la definición y alcance del Subsistema de Transporte que contiene el artículo 164 del Plan de ordenamiento Territorial.

Adicionalmente, le compete la formulación de políticas, estrategias y proyectos para integrar las determinantes del desarrollo económico y los elementos institucionales, espaciales y medioambientales, considerando el análisis de la productividad, la competitividad, la innovación y el cambio tecnológico, en un marco de ciudad región, en el cual la garantía de la movilidad como actividad necesaria para asegurar la productividad y competitividad es indiscutible.

Así, las competencias en movilidad tienen la siguiente desagregación: El DAPD formula las políticas, cuya aplicación corresponde a cada una de las entidades de los subsistemas (Vial: IDU-SOP, Transporte: STT-TransMilenio, Regulación y Control: STT-DAMA).

Existe un campo en el cual el Departamento no sólo formula las políticas sino que regula su aplicación y alcance, correspondiente a la Planeación urbana como tal, es decir a la determinación del desarrollo físico, del uso del suelo, de la expansión o conservación y ocupación del suelo, fijando normas urbanas, atendiendo su competencia en cuanto a la proposición de normatividad urbana, general y complementaria.

Así, se tratarán desde el punto de vista legal aspectos referidos a las características de los inmuebles cuando las mismas (por uso, ubicación, vocación) afectan la movilidad en forma indirecta, y cuando, como en el caso de los estacionamientos, elemento del subsistema de transporte, deben regularse para asegurar su integración al subsistema, a partir de condiciones de ubicación dentro o fuera de vía, de características físicas de los dotacionales, y de los privados abiertos o no al público para llenar las exigencias que permitan contar con edificaciones apropiadas y en zonas de demanda definida.

3.4.4 Las potestades normativas de la sociedad TRANSMILENIO S.A.

Desde un punto de vista estrictamente jurídico, TRANSMILENIO S.A. no tiene como tal potestades normativas, sino que su función básica, es la de asegurar el servicio de transporte masivo estructurado básicamente sobre troncales. Su labor debe estar reglada por las normas nacionales y por las políticas distritales que adopte la autoridad de planeación transporte, y las de regulación de la autoridad única de transporte, y le compete verificar que la prestación del servicio por parte de sus contratistas se dé dentro de las condiciones específicas de los arreglos contractuales.

La ausencia de potestades normativas se explica en su naturaleza, la de sociedad por acciones asimilable a empresa industrial y comercial del Distrito, correspondiente al sector descentralizado, con autonomía negocial en su campo de acción, pero sin capacidad de regular situaciones generales, labor restringida generalmente al sector central, y en el descentralizado, a los establecimientos públicos.

Así, el crecimiento y la expansión del sistema deben obedecer a las políticas que adopten tanto Planeación Distrital como la Secretaría de Tránsito, quienes poseen las competencias para regular el crecimiento urbano y la satisfacción de la demanda de transporte, respectivamente. La asignación de la competencia de planeación del sistema que hace el Acuerdo 4 de 1999 debe entenderse dada únicamente dentro del Transporte masivo, es decir, dentro de las troncales construidas y donde las autoridades de planeación ya enunciadas planteen la necesidad de su construcción, para poder dar cumplimiento a los preceptos de orden nacional que señalan que habrá para efectos del transporte masivo una autoridad única de transporte, ya definida en cabeza de la Secretaría de Tránsito y Transporte,

En todo caso, para atender la gestión del servicio de transporte que se le encomendó, puede ejercer a su interior, y con claros efectos sobre sus contratistas, funciones de planeación, tendientes a garantizar el servicio en las áreas donde la autoridad de transporte lo señale.

En la perspectiva territorial, la gestión, organización y planeación del servicio de transporte público masivo urbano de pasajeros en el área de influencia del Distrito Capital deben ejercerse dentro de los límites que les imprime la Constitución Política, pues la Carta garantiza la autonomía territorial, que además fue desarrollada en las Leyes 105 de 1993, 310 y 336 de 1996, de forma tal que la expansión de un sistema más allá de los límites de la jurisdicción territorial de la autoridad que lo emprende, debe contar con autorizaciones, acuerdos y definiciones de las jurisdicciones restantes, actuación que deben adelantar los Alcaldes, como representantes legales de cada municipio o distrito.

3.4.5 Las Potestades Normativas de la sociedad Terminal de Transporte S.A.

Al igual que TRANSMILENIO S.A., la Terminal de Transporte S.A. es una sociedad gestora, es decir, encargada de prestar un servicio especializado con la autonomía negocial necesaria para interactuar como particular, pero sin las potestades de regular por sí misma las funciones que presta, labor que se mantiene, dentro de la estructura del Estado, en cabeza del sector central.

Sus antecedentes aparecen en el Acuerdo 33 de 1967, expedido por el Concejo Distrital, aunque su constitución tardó alrededor de quince (15) años, pues el Acuerdo reseñado autorizaba la construcción de terminales de transporte intermunicipal e interdepartamental. En 1982 se constituye la sociedad, haciendo uso de la figura de empresa industrial y comercial del Estado, que se desarrolló en el año 1968 a través de los Decretos Nacionales 1050 y 3130. En 1984 varió su naturaleza a la de sociedad de economía mixta del orden nacional, adscrita al Ministerio de Obras Públicas y Transporte y luego en 1988 adquiere la naturaleza jurídica que posee actualmente.

A partir del Decreto Nacional 2762 de 2001 los terminales de transporte son objeto de la definición de condiciones y requisitos mínimos para su creación, habilitación y homologación, para la operación de la actividad transportadora que se desarrolla dentro de tales instalaciones, y se les considera tanto responsables, como titulares de la potestad sancionatoria en caso de violación a la reglamentación allí contenida. Este decreto contiene además una disposición según la cual, es obligación de las empresas transportadoras utilizar los terminales de transporte terrestre y de sus vehículos portar el comprobante que acredite su uso, así como hacer uso de las vías de salida e ingreso de los terminales, y no recoger pasajeros por fuera del terminal de transporte, medidas cuyo control corresponde a las autoridades de tránsito.

De sus funciones, extractadas de los estatutos adoptados en el año 2002, se extractan las siguientes, directamente relacionadas con la movilidad del Distrito Capital:

> *2. La construcción y explotación de terminales de transporte tendientes a asegurar una adecuada administración y mejoramiento del servicio de transporte terrestre automotor.*
>
> *...*
>
> *5. Estudiar, promover, construir, explotar, articular y complementar los diversos sistemas de transporte.*
>
> *"*

Tales funciones deben ejercerse en forma coordinada con las demás autoridades del sector, a partir de la definición de necesidades de la misma sociedad, de la localización probable de las instalaciones de acuerdo con la normativa de usos de suelo del Departamento Administrativo de Planeación Distrital, y atendiendo las reglas sobre impacto en la circulación de la autoridad de tránsito.

Recientemente se expidió el decreto 359 de 2005, en el cual, el Alcalde Mayor, con el fin de garantizar el desarrollo del proyecto de terminales satélite en la ciudad, declaró la urgencia por razón de utilidad pública en la adquisición de los inmuebles o zonas de terreno requeridos para la ejecución de los proyectos de Terminales Satélites, haciendo uso de la figura prevista en la Ley 388 de 1997.

3.4.6 Las Potestades Normativas del Concejo Distrital

Hasta el momento se han analizado potestades normativas que dependen de autoridades individuales, o por lo menos, jerárquicamente subordinadas entre sí, lo que para el ejercicio de las facultades normativas no entraña mayor dificultad en cuanto a su ajuste o modificación.

No sucede así cuando existen organismos facultados para tomar también medidas en el sector, y sus decisiones son colegiadas, es decir, dependen de varias voluntades. Este es el caso del Concejo Distrital, facultado por el Decreto 1421 de 1993, Estatuto Orgánico del Distrito Capital para dictar normas de tránsito y transporte.

No resulta conveniente que una autoridad colegiada pueda intervenir en situaciones puntuales de movilidad, pues los mecanismos para modificarla y ajustarla a los cambios en la dinámica misma de las actividades que regula, son lentos y no están regidos necesariamente por criterios técnicos, sino políticos. Este ejercicio, sensato en cuanto a lineamientos generales como por ejemplo en lo relativo a los derechos y deberes del peatón, pueden ser inconvenientes cuando se quiera por ejemplo tocar temas como el estacionamiento en el Centro de la ciudad, variar las características de las zonas escolares con velocidad restringida “ZEVER” o en general proceder con celeridad frente a una disposición que por jerarquía prevalece sobre un Decreto del Alcalde o una resolución de la Secretaría de Tránsito. Es probable que las potestades de dictar medidas de tránsito y transporte -al menos las puntuales- por parte del Concejo Distrital resulten inconvenientes, por inflexibles y de naturaleza política, no técnica, pero entre tanto, gozan de presunción de legalidad y deben respetarse.

3.4.7. Comentarios sobre el modelo normativo de los sistemas de transporte público terrestre en el radio municipal, distrital y metropolitano.

La reglamentación nacional en lo relativo al transporte público terrestre colectivo en el radio de acción distrital, contenida hoy en el Decreto Nacional 170 de 2001, presenta a juicio del estudio, deficiencias estructurales que impiden a las autoridades, una intervención en el servicio que garantice los principios rectores del transporte. Tales deficiencias pueden resumirse en:

1. Admisión de un modelo empresarial donde no existen exigencias en infraestructura de equipos ni en gestión administrativa y que genera modelos de explotación personal (sobre el propietario-conductor) y no industrial (sobre los equipos de transporte) permitiendo la existencia de empresas de transporte sin equipos de transporte.

2. Falta de flexibilidad para situaciones que o bien requieren intervenciones no tan rigurosas – entes donde el servicio es casi inexistente- o para aquellas donde las condiciones económicas, ambientales y de seguridad vial exigen mayores niveles de responsabilidad –ciudades capitales y distritos.

3. Condiciones predeterminadas para la realización de procesos de selección de nuevos servicios.

4. Escaso nivel de exigencia para obtener la habilitación.

5. Escasas facultades a las autoridades locales para intervenir aspectos operativos del servicio.

A partir de los Decretos 112 a 116 de 2003, la Administración Distrital procuró superar algunas de esas deficiencias e intervenir en el servicio para garantizar los principios que las Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996 determinaron, enfrentando sin embargo, limitaciones de competencia derivadas del modelo normativo rígido, que les ha impedido mantenerse dentro del ordenamiento y producir efectos concretos.

La intervención del Estado, es pues, de escaso impacto, mientras que otro modelo normativo del cual se ha hecho uso a partir del Sistema de Transporte Masivo que en Bogotá presta TRANSMILENIO S.A., se sirve de modelos más flexibles y que permiten garantizar niveles de servicio, calidad y seguridad superiores.

En la medida en que las normas nacionales no posibiliten superar las limitaciones normativas del esquema actual en el transporte público colectivo, el Estado deberá propender por extender el transporte masivo, o migrar aquél hacia éste, para poder efectuar una gestión efectiva en el servicio.

Tabla 3-1 Normatividad Vigente

Se enuncian las normas, agrupadas con base en los subsistemas que establece el artículo 164 del Plan de Ordenamiento Territorial y en orden jerárquico.

1. SUBSISTEMA VIAL

NORMA	NUMERO	AÑO	AUTORIDAD	REGULA
CONSTITUCION				• Corresponde a los municipios construir las obras que demande el progreso local
LEY	769	2002	Congreso	• Define las categorías de vías, las zonas viales y las prelaciones entre vías • Establece exigencias para obras en vía pública • Obliga a incluir dentro de toda obra vial, la demarcación correspondiente
LEY	105	1993	Congreso	• Establece los perímetros del transporte por carretera • Describe la infraestructura de transporte de Distritos y Municipios • Atribuye facultades de planeación, construcción y conservación de vías a los entes territoriales • Describe mecanismos para la financiación de infraestructura vial • Posibilita la construcción, rehabilitación y conservación de proyectos de infraestructura vial por el sistema de concesión • Incluye dentro de los planes de desarrollo territoriales, los de transporte e infraestructura • Establece la gradualidad en la transferencia de infraestructura de La Nación

NORMA	NUMERO	AÑO	AUTORIDAD	REGULA
LEY	310	1996	Congreso	• Fija condiciones para la cofinanciación de La Nación en proyectos de transporte masivo
LEY	336	1996		• Incluye como servicios conexos al transporte público los de Terminales, Puertos Secos, Aeropuertos y Estaciones. • Obliga a tener en cuenta en el diseño y construcción de terminales, puertos secos, aeropuertos y estaciones, sistemas o mecanismos apropiados para discapacitados físicos. • Obliga a tener en cuenta planes y programas de la autoridad de planeación en la construcción y operación de terminales de transporte terrestre de pasajeros y/o carga. • Faculta a los entes territoriales para acceder a la infraestructura vial de La Nación bajo condiciones dadas.
Acuerdo	119	2004	CONCEJO DISTRITAL	• Adopta el plan de desarrollo económico, social y de obras públicas para Bogotá D.C. 2004-2008.
Acuerdo	180	2005	CONCEJO DISTRITAL	• Aprueba un Plan de Obras por valorización de beneficio local
Decreto	46	2004	ALCALDE MAYOR	• Crea el Comité Asesor de Calidad de Obras
DECRETO	619	2000	ALCALDE MAYOR	• Adopta el Plan de Ordenamiento Territorial • Fija las políticas para inversión en infraestructura vial • Particulariza los ejes de movilidad del Distrito Capital • Describe los componentes del Subsistema Vial • Describe la red vial arterial, hace ajustes a la misma y clasifica las secciones viales, las reservas y dimensiones

NORMA	NUMERO	AÑO	AUTORIDAD	REGULA
				• Hace exigencias en infraestructura para accesos viales en malla arterial
DECRETO	343	2004	ALCALDE MAYOR	• Se crea el Subcomité de Movilidad y Seguridad Vial para las obras en Bogotá D.C.
DECRETO	252	2000	ALCALDE MAYOR	• Dicta disposiciones para implementar la infraestructura del Sistema de Transporte Masivo

2. SUBSISTEMA DE TRANSPORTE

NORMA	NUMERO	AÑO	AUTORIDAD	REGULA
CONSTITUCION				• Es deber del Estado asegurar la prestación eficiente de los servicios públicos a todos los habitantes del territorio nacional, podrán ser prestados por el Estado, directa o indirectamente, por comunidades organizadas, o por particulares, bajo la regulación, el control y la vigilancia del Estado
LEY	105	1993	Congreso	• Enuncia los principios fundamentales del transporte • Atribuye competencias en materia de transporte • Impone la reposición de vehículos de transporte público colectivo de pasajeros y mixto
LEY	310	1996	Congreso	• Establece condiciones técnicas para la cofinanciación de sistemas de transporte público masivo
LEY	336	1996	Congreso	• Adopta el estatuto nacional del transporte • Establece normas sobre la creación y habilitación de las empresas de transporte público • Establece formas de prestación del servicio (permiso, concesión, operación) • Dicta normas sobre equipos • Factura a las autoridades locales para realizar los estudios y fijar las tarifas del servicio • Establece un régimen de sanciones

NORMA	NUMERO	AÑO	AUTORIDAD	REGULA
LEY	688	2001	Congreso	• Admite la figura de renovación y dicta disposiciones sobre reposición de vehículos
DECRETO LEY	1421	1993	GOBIERNO NACIONAL	• Otorga funciones para tomar medidas en transporte al Concejo Distrital
Decreto	3109	1997	GOBIERNO NACIONAL	• Reglamenta la habilitación, la prestación del servicio de transporte masivo de pasajeros y la utilización de los recursos de la Nación.
Decreto	2762	2001	GOBIERNO NACIONAL	• Por el cual se reglamenta la creación, habilitación, homologación y operación de los terminales de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera
Circular	1	2004	MINISTERIO DE TRANSPORTE	• Establece directrices para la implementación de sistemas de transporte masivo
Resolución	3363	1998	MINISTERIO DE TRANSPORTE	• Se determina el área de influencia del sistema de transporte masivo para Santafé de Bogotá D.C.
Acuerdo	34	1991	CONCEJO DISTRITAL	• Por el cual se establece el sistema de estacionamiento en vía pública y se autoriza su concesión”
DECRETO	619	2000	ALCALDE MAYOR	• Describe la primera línea de metro, corredores troncales y alimentadores, sistema de CicloRutas, tren de cercanías • Incluye la red de estacionamientos públicos y terminales de buses.
Decreto	359	2005	ALCALDE MAYOR	• Declara la urgencia para la adquisición de inmuebles destinados a la obra de utilidad pública de Terminales Satélites de Transporte
Decreto	519	2003	ALCALDE MAYOR	• Prorroga la suspensión del ingreso de vehículos por incremento para el servicio público de transporte colectivo e individual a pasajeros del Distrito Capital.

NORMA	NUMERO	AÑO	AUTORIDAD	REGULA
Decreto	113	2003	ALCALDE MAYOR	• Establece la tarjeta electrónica de operación para el servicio de transporte público de pasajeros
Decreto	114	2003	ALCALDE MAYOR	• Adoptan medidas para garantizar la seguridad del transporte y la adecuación de los contratos de vinculación a su marco legal
Decreto	115	2003	ALCALDE MAYOR	• Establece criterios para la reorganización del transporte público colectivo en el Distrito Capital.
Decreto	116	2003	ALCALDE MAYOR	• Establece mecanismos de vigilancia y control para la reposición, la desintegración física de vehículos que cumplan su vida útil y los aportes a fondos de reposición.
Decreto	1253	1997	ALCALDE MAYOR	• Crean Zonas Amarillas.
Decreto	101	1999	ALCALDE MAYOR	• Dictan disposiciones para la prestación del servicio público de transporte de vehículos taxi en el Distrito Capital.
Resolución	00050	2005	Secretaría de Tránsito y Transporte	• Establece medidas especiales y se adoptan elementos de prevención y seguridad para el transporte escolar en la ciudad de Bogotá D.C.
Resolución	1236	2004	Secretaría de Tránsito y Transporte	• Modifica parcialmente la Resolución 1192 del 03 de noviembre del 2000 sobre registro de vehículos de transporte masivo.
Resolución	019	2004	Secretaría de Tránsito y Transporte	• Se modifica la Resolución 413 de 2003 por la cual se señalan los términos y parámetros para la implementación de la tarjeta electrónica de operación para el servicio de transporte público de pasajeros en el Distrito Capital.
Resolución	410	2003	Secretaría de Tránsito y Transporte	• Se imparten directrices para orientar la aplicación de normas que regulen el proceso de inmovilización por infracciones de transporte público colectivo en el Distrito Capital, se determinan las condiciones para la entrega y se dictan otras disposiciones

NORMA	NUMERO	AÑO	AUTORIDAD	REGULA
Resolución	413	2003	Secretaría de Tránsito y Transporte	• Se señalan los términos y parámetros para la implementación de la tarjeta electrónica de operación para el servicio de transporte público de pasajeros en el Distrito Capital.
Resolución	414	2003	Secretaría de Tránsito y Transporte	• Se adoptan medidas para el control de la reposición.
Resolución	415	2003	Secretaría de Tránsito y Transporte	• Se adoptan medidas para el control de la reposición.
Resolución	416	2003	Secretaría de Tránsito y Transporte	• Se orienta el ajuste a los mecanismos de vinculación de los vehículos a las empresas de transporte y se reglamenta el sistema centralizado de recaudo de la tarifa del servicio de transporte público colectivo de pasajeros en la ciudad de Bogotá y se fijan los parámetros para su administración y aplicación
Resolución	417	2003	Secretaría de Tránsito y Transporte	• Se dictan disposiciones para facilitar la aplicación de las sanciones por infracciones a las normas de transporte público Colectivo en el Distrito Capital.
Resolución	396	2003	Secretaría de Tránsito y Transporte	• Se adiciona la resolución 318 del 04 de julio de 2003 referente al informe especial para las infracciones de transporte público y se codifican las sanciones.
Resolución	392	2003	Secretaría de Tránsito y Transporte	• Se fija el índice de reducción de sobreoferta de vehículos, se reglamenta el sistema centralizado de recaudo de la tarifa del servicio de transporte público colectivo de pasajeros en la ciudad de Bogotá y se fijan los parámetros para su administración y aplicación.
Resolución	318	2003	Secretaría de Tránsito y Transporte	• Se adopta el informe especial para las infracciones de transporte público y se codifican las sanciones.

NORMA	NUMERO	AÑO	AUTORIDAD	REGULA
Resolución	469	2003	Secretaría de Tránsito y Transporte	• Se modifica el artículo 10° de la Resolución 410 del 27 de agosto de 2003 (infracciones de transporte público)
Resolución	093	2002	Secretaría de Tránsito y Transporte	• Se fija el recorrido dentro del perímetro urbano para las rutas de transporte intermunicipal de pasajeros en Bogotá D.C.
Resolución	094	2002	Secretaría de Tránsito y Transporte	• Se fijan recorridos dentro del perímetro urbano de Bogotá a las empresas intermunicipales que sirven el corredor SOACHA – BOGOTA.
Resolución	545	Sep – 13 - 2001	Secretaría de Tránsito y Transporte	• Se reglamenta el parágrafo del artículo cuarto del Decreto 660 de 2001, sobre el distintivo de vehículos de transporte público colectivo intermunicipal de pasajeros y se modifica la resolución 537 de 2001.
Resolución	438	Jul – 30 - 2001	Secretaría de Tránsito y Transporte	• Se establece el procedimiento para el registro inicial de los vehículos alimentadores requeridos para la operación del Sistema TransMilenio.
Resolución	1402	Dic – 11 - 2000	Secretaría de Tránsito y Transporte	• Se dictan disposiciones para permitir el uso exclusivo de las Troncales o Carriles de uso exclusivo del Sistema TransMilenio.
Resolución	1192	Nov – 03 - 2000	Secretaría de Tránsito y Transporte	• Establece el proceso de desintegración física total, para efectos de reposición, de los vehículos de servicio público de transporte colectivo y de transporte masivo de pasajeros en el Distrito Capital.

3. SUBSISTEMA DE REGULACIÓN Y CONTROL DE TRÁFICO

NORMA	NUMERO	AÑO	AUTORIDAD	REGULA
CONSTITUCION				• Postula como derecho fundamental el de circular libremente por el territorio nacional • Faculta al estado a intervenir en oficios que impliquen riesgo social –v. gr. la participación en el tráfico, la conducción- • Establece el debido proceso como imperativo (competencia, derecho a la defensa, consagración de las conductas prohibidas) • Garantiza el derecho a gozar de un ambiente sano • Es deber del Estado proteger el espacio público y su destinación al uso común • Atribuye al Congreso la potestad de expedir códigos y unificar las normas sobre policía de tránsito •
LEY	769	2002		• Expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre • Identifica y atribuye competencias a las autoridades • Crea registros para la administración de la información • Establece requisitos para ejercer la actividad de conducción de vehículos • Dispone las reglas para el tránsito de vehículos • Establece las reglas de comportamiento en el tráfico

NORMA	NUMERO	AÑO	AUTORIDAD	REGULA
				• Establece el régimen y procedimiento de las sanciones • Dispone la destinación de los ingresos por infracciones
LEY	903	2004		• Modifica la Ley 769 de 2002 Admite el cambio de servicio
LEY	962	2005		• Fija condiciones para entrega de vehículos inmovilizados
DECRETO LEY	1421	1993	GOBIERNO NACIONAL	• Otorga funciones para tomar medidas de tránsito al Concejo Distrital
RESOLUCION	1050	2004	MINISTERIO DE TRANSPORTE	• Adopta el manual de señalización vial para calles, carreteras y CicloRutas de Colombia
Acuerdo	104	2003	CONCEJO DISTRITAL	• Reglamentan las Zonas Escolares con Velocidad Restringida “ZEVER” en el Distrito Capital.
Acuerdo	87	2003	CONCEJO DISTRITAL	• Dicta disposiciones sobre Conectividad de CicloRutas, ciclo parqueaderos y ciclo puentes
Acuerdo	34	1999	CONCEJO DISTRITAL	• Se dictan medidas de seguridad para la conducción de motocicletas en el D. C.
Acuerdo	23	1999	CONCEJO DISTRITAL	• Se ordena la evaluación de emisiones de gases y otros contaminantes emitidos por vehículos automotores con el fin de proteger el aire en el Distrito Capital.
Acuerdo	16	1998	CONCEJO DISTRITAL	• Se restringe el estacionamiento de vehículos automotores en el centro de la ciudad.
Acuerdo	38	1997	CONCEJO DISTRITAL	• Se dictan normas sobre los derechos y deberes del peatón tendientes a garantizar el adecuado uso del espacio público.

NORMA	NUMERO	AÑO	AUTORIDAD	REGULA
Decreto	621	2001	ALCALDE MAYOR	• Crea el Comité de Seguimiento a la restricción de circulación vehicular
Decreto	112	1994	ALCALDE MAYOR	• Fijan lineamientos para el tránsito de vehículos de carga e industriales, en el área urbana del Distrito Capital.
Decreto	397	1998	ALCALDE MAYOR	• Fija condiciones para el tránsito de vehículos pesados en fines de semana que culminen en lunes festivo
Decreto	459	2000	ALCALDE MAYOR	• Reglamenta el acuerdo Número 38 de 1999 sobre sanciones y medidas correctivas para los peatones.
Decreto	550	1998	ALCALDE MAYOR	• Crea el Comité Operativo de Obras de Infraestructura de Servicios Públicos
Decreto	511	1998	ALCALDE MAYOR	• Toma medidas de tránsito relativas al parqueo en vías públicas
Decreto	0441	1984	ALCALDE MAYOR	• Reglamenta los horarios de cargue y descargue de mercancías en un Sector del Centro.
Resolución	780	2004	Secretaría de Tránsito y Transporte	• Se toman medidas para la aplicación de los decretos 510 del 2003 en vehículos de tracción animal y 086 del 2004.
Resolución	329	2003	Secretaría de Tránsito y Transporte	• Toman medidas para el mejor ordenamiento del Tránsito en la zona aledaña al Palacio de Nariño.
Resolución	9	2002	Secretaría de Tránsito y Transporte	• Establece reglas para el uso de las CicloRutas
Resolución	445	2000	Secretaría de Tránsito y	• Adopta una medida para el mejor ordenamiento del tránsito en Santa Fe Bogotá D.C.

NORMA	NUMERO	AÑO	AUTORIDAD	REGULA
			Transporte	
Resolución	42	1999	Secretaría de Tránsito y Transporte	• Se toman medidas para el mejor ordenamiento del tráfico suprimiendo contraflujos

4. SUBSISTEMA VIAL PEATONAL

NORMA	NUMERO	AÑO	AUTORIDAD	REGULA
LEY	769	2002	Congreso	• Define las áreas de tránsito de peatones, tanto exclusivas como compartidas Determina la prelación vial peatonal frente a la restante infraestructura.
DECRETO	619	2000	ALCALDE MAYOR	• Fija condiciones para infraestructura de vías destinada a los peatones

Fuente: Elaboración Propia