

SISTEMA TRANSMILENIO - Uso exclusivo de troncales o carriles del sistema / TRANSITO O TRAFICO MIXTO - No es utilizado como expresión normativa en Resolución Distrital 1402 de 2000 / TRAFICO MIXTO - Alcance en normativa de Sistema Transmilenio

El acto acusado. Se trata del artículo 1º de la Resolución Núm. 1402 de 11 de noviembre de 2000, “Por la cual se dictan disposiciones para permitir el uso exclusivo de las Troncales o Carriles de uso exclusivo del Sistema Transmilenio”, expedida por la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá D.C., cuyo texto dice: “ARTICULO PRIMERO.- Los vehículos automotores utilizados en el transporte colectivo urbano e intermunicipal de pasajeros no podrán transitar por las troncales destinadas para el uso exclusivo del Sistema Transmilenio, ya sea por los carriles destinados al transporte masivo o por los carriles paralelos destinados al tránsito mixto.” (...) El motivo de inconformidad del apelante frente a la sentencia radica en que a su juicio en la normatividad superior no existe la definición de carril mixto y en que el legislador es el competente para regular el tránsito del transporte público colectivo de pasajeros. Visto el texto de la disposición transcrita, la Sala no encuentra que esté estableciendo definición alguna. Utiliza sí la expresión de tráfico mixto, pero no con carácter normativo, sino con simple intención descriptiva del tráfico o tránsito que utiliza los carriles paralelos a los carriles exclusivos para TRANSMILENIO, pudiéndose observar que dicha expresión de “tráfico mixto” no es parte sustancial de la norma, tanto que bien puede faltar y ésta no se afecta en su sentido, alcance o contenido, pues si se hace abstracción de aquella expresión, la norma sigue siendo la misma, esto es, que “Los vehículos automotores utilizados en el transporte colectivo urbano e intermunicipal de pasajeros no podrán transitar por las troncales destinadas para el uso exclusivo del Sistema Transmilenio, ya sea por los carriles destinados al transporte masivo o por los carriles paralelos” a aquéllos. Por consiguiente la expresión “tráfico mixto”, sea cual fuere el significado o sentido con que se utilizó, es jurídicamente irrelevante en la norma acusada, luego su uso en ésta no tiene posibilidad alguna de violar cualquier precepto legal o reglamentario superior.

NORMA DEMANDADA: RESOLUCION 1402 DE 2000 (11 DE NOVIEMBRE) SECRETARIA DE TRANSITO Y TRANSPORTE DE BOGOTA D.C. (NO ANULADA)

RESOLUCION DISTRITAL 1402 DE 2000 - Constituye una mera forma de organizar el uso de vías públicas para el Sistema Masivo de Transporte / SISTEMA MASIVO DE TRANSPORTE - Prelación frente a sistema de transporte colectivo e individual / SISTEMA MASIVO DE TRANSPORTE - Regulación legal. Normativa Distrital / ASIGNACION DE RUTA A SISTEMA DE TRANSPORTE MASIVO TRANSMILENIO - Debe observar carácter prioritario reconocido a Sistema Masivo de Transporte / ASIGNACION DE RUTA A SISTEMA DE TRANSPORTE MASIVO TRANSMILENIO - Alcance de prioridad reconocida a ese Sistema

En lo concerniente a la facultad para expedir la disposición cuestionada, se debe tener en cuenta: En primer lugar, que ésta no es más que una forma de organizar el uso de las vías públicas para la prestación del servicio público de pasajeros, siguiendo políticas, parámetros y lineamientos establecidos por el legislador, de las cuales tiene carácter medular el otorgamiento de prelación a los sistemas masivos de transporte de pasajeros sobre los colectivos e individuales. Así se colige del artículo 3º de la Ley 105 de 1993, consagra los principios del transporte público, en cuyo numeral 1 incluye el “DEL ACCESO AL TRANSPORTE”, dentro de cuyas diversas “implicaciones” señala la del literal c) de ese numeral, consistente en “Que las autoridades competentes diseñen y ejecuten políticas dirigidas a

fomentar el uso de los medios de transporte, racionalizando los equipos apropiados de acuerdo con la demanda y propendiendo por el uso de medios de transporte masivo.” Del artículo 3º de la Ley 336 de 1996, en cuanto prevé que en la regulación del transporte público las autoridades competentes exigirán y verificarán las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas para garantizarle la eficiente prestación del servicio básico, dándole prioridad a la utilización de medios de transporte masivo; mientras que el artículo 5º de la misma, le da carácter de servicio público esencial a dicho servicio público y le atribuye la consecuente prelación del interés general sobre el particular. Descendiendo al ámbito distrital, se le dio desarrollo y aplicación a dicha prioridad mediante el Decreto 115 de 2003 del Distrito Capital, en cuyo artículo 1º se estableció que “para todos los efectos se considerará prioritario para la ciudad, el desarrollo, expansión e implantación del Sistema de Transporte Masivo TransMilenio” y que dicha prioridad será criterio esencial para la adopción de las decisiones asociadas a la definición, desarrollo e implementación de políticas de transporte público de la ciudad. De dicha normatividad, en especial de la última disposición citada, la Sala, en sentencia donde examinó la legalidad del referido decreto distrital, concluyó que “si el uso de medios y sistemas masivos de transporte es prioritario frente a los que no lo son, es lógico que las rutas que se entren a cubrir mediante ese sistema les sean dadas de la misma forma prioritaria, es decir, que pasa a primar o a tener preferencia sobre las demás formas que se vinieran dando en dichas rutas”. Obsérvese que esa prioridad se proyecta sobre las rutas, es decir, sobre las vías que asignen para la prestación del servicio de transporte de pasajeros, masivo o colectivo, y no sobre los carriles que puedan conformar las vías de las respectivas rutas, de modo que la asignación de una ruta al sistema de transporte masivo implica que éste tiene la exclusividad de la misma frente al servicio público colectivo de pasajeros.

FUENTE FORMAL: LEY 105 DE 1993 – ARTICULO 3 / LEY 336 DE 1996 – ARTICULO 3 / LEY 336 DE 1996 – ARTICULO 5 / DECRETO DISTRITAL 115 DE 2003 – ARTICULO 1

NOTA DE RELATORIA: Sobre la prioridad de las rutas del Sistema masivo de Transporte Transmilenio, sentencia, Consejo de Estado, Sección Primera, Radicación 2003 00834 01, del 26 de abril de 2007, C.P. Rafael E. Ostau De Lafont Pianeta.

NORMA DEMANDADA: RESOLUCION 1402 DE 2000 (11 DE NOVIEMBRE) SECRETARIA DE TRANSITO Y TRANSPORTE DE BOGOTA D.C. (NO ANULADA)

RESOLUCION DISTRITAL 1402 DE 2000 - Alcance: precisa lo dispuesto en norma de superior jerarquía sobre prioridad de Sistema Masivo de Transporte / SECRETARIA DE TRANSITO Y TRANSPORTE DE BOGOTA - Es la encargada de regular el servicio de transporte público de pasajeros del Distrito Capital por delegación del Alcalde Distrital / SECRETARIA DE TRANSITO Y TRANSPORTE DE BOGOTA - Competente para expedir Resolución Distrital 1402 de 2000

En ese orden, si en otro acto reglamentario de menor jerarquía, como la resolución acusada, se dice que los vehículos automotores utilizados en el transporte colectivo urbano no podrán transitar por los carriles paralelos a los destinados al transporte masivo, no se hace más que reiterar la norma superior, esto es, que tales vehículos automotores “no podrán transitar por las troncales (léase vías y rutas) destinadas para el uso exclusivo del Sistema TransMilenio”, que justamente es lo que real y formalmente está diciendo la disposición acusada, lo cual no tiene

origen sustancial en ésta sino en la normatividad superior. El artículo acusado lo que hace es explicitarla y precizarla en lo que al sistema TRANSMILENIO se trata. Es entonces inherente a los sistemas de transporte masivo la exclusividad de rutas para su funcionamiento, cuya concreción le corresponde a las autoridades encargadas de organizar, vigilar y controlar los servicios de transporte de pasajeros de la respectiva entidad territorial (municipal o distrital). Entre esas autoridades se encuentra el Alcalde distrital o municipal o en quien éste delegue su atribución sobre esa actividad o servicio público, según el artículo 10 del precitado Decreto 170 de 2001, que en el caso del Distrito Capital cabe decir que está dada en la Secretaría de Tránsito, mediante el artículo 2, numerales 4 y 6, entre otros, del Decreto 354 de 2001, expedido por el Alcalde Distrital, en tanto el primero le asigna al Secretario de Tránsito la facultad de “Desarrollar la política nacional en materia de tránsito y transporte en el Distrito Capital y vigilar su ejecución de conformidad con la ley y reglamentación vigentes”, y el segundo, “Dictar las medidas de carácter reglamentario y sancionatorio, cuyas atribuciones le confieran las normas vigentes de tránsito y transporte, así como ejercer las delegaciones que le sean asignadas.” La disposición acusada se enmarca claramente en tales facultades, toda vez que es conocida como política nacional la promoción o impulso de sistemas masivos de transporte de pasajeros en las ciudades de alta densidad poblacional del país. Así las cosas, la disposición acusada no aparece excediendo, modificando y contrariando las normas reglamentadas, ni violando las demás normas superiores invocadas en los cargos de la demanda y la autoridad que la expidió tiene competencia para ello, por consiguiente, el recurso no prospera, luego se ha de confirmar la sentencia apelada, como en efecto se hará en la parte resolutive de esta providencia.

FUENTE FORMAL: DECRETO 170 DE 2001 – ARTICULO 10 / DECRETO DISTRITAL 354 DE 2001 – ARTICULO 2 NUMERAL 4 / DECRETO DISTRITAL 354 DE 2001 – ARTICULO 2 NUMERAL 6

NOTA DE RELATORIA: Sobre el alcance de la competencia de la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá, hoy Secretaría de la Movilidad, se citan sentencias, Consejo de Estado, Expediente núm. 8993 de 6 de agosto de 2004, M.P. Rafael Ostau de Lafont Pianeta y expediente núm. 2002 0026 02 de 27 de enero de 2005, M.P. Rafael Ostau de Lafont Pianeta.

NORMA DEMANDADA: RESOLUCION 1402 DE 2000 (11 DE NOVIEMBRE) SECRETARIA DE TRANSITO Y TRANSPORTE DE BOGOTA D.C. (NO ANULADA)

CONSEJO DE ESTADO

SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO

SECCION PRIMERA

Consejero ponente: RAFAEL E. OSTAU DE LAFONT PIANETA

Bogotá, D.C., once (11) de febrero de dos mil diez (2010)

Radicación número: 25000-23-24-000-2004-90493-01

Actor: FABIO AUGUSTO CIFUENTES REYES

Demandado: SECRETARIA DE TRANSITO Y TRANSPORTE DE BOGOTA

Referencia: APELACION SENTENCIA

Se decide el recurso de apelación interpuesto por el actor contra la sentencia de 12 de julio de 2007, mediante la cual la Subsección "A" de la Sección Primera del Tribunal Administrativo de Cundinamarca niega las pretensiones de la demanda que interpuso en acción de nulidad contra una resolución de la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá.

I. ANTECEDENTES

1. LA DEMANDA

El ciudadano FABIO AUGUSTO CIFUENTES REYES, en ejercicio de la acción establecida en el artículo 84 del C.C.A., solicita al tribunal que en proceso de primera instancia acceda a las siguientes

1. 1. Pretensiones

Que declare la nulidad del artículo 1º de la Resolución Núm. 1402 de 11 de noviembre de 2000, *"Por la cual se dictan disposiciones para permitir el uso exclusivo de las Troncales o Carriles de uso exclusivo del Sistema Transmilenio"*, expedida por la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá D.C., cuyo tenor es el siguiente:

"ARTICULO PRIMERO.- Los vehículos automotores utilizados en el transporte colectivo urbano e intermunicipal de pasajeros no podrán transitar por las troncales destinadas para el uso exclusivo del Sistema Transmilenio, ya sea por los carriles destinados al transporte masivo o por los carriles paralelos destinados al tránsito mixto."

1. 2. Hechos

En resumen, el actor se refiere al acto de expedición de la resolución impugnada y a los antecedentes y fundamentos normativos del mismo, al tiempo que le hace varias censuras respecto de su legalidad.

1. 3. Normas violadas y concepto de la violación

Indica como violados los artículos 2, literal c), de la Ley 105 de 1993; 6º, inciso primero, de la Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito Terrestre); 11, inciso segundo, del Decreto 1558 de 1998; y las leyes 336 de 1996; 276 de 1996 y 15 de 1959; debido a las siguientes razones:

1.3.1. No existe en la legislación de transporte y tránsito el concepto de tráfico mixto, por lo que se estima como una ficción tal señalamiento técnico, y la Secretaría de Tránsito carece de competencia para establecer definiciones tanto en la materia de transporte como en la de tránsito terrestre.

1.3.2. En caso de conflicto o insuficiencia de la infraestructura del transporte, el estado preferirá el servicio público colectivo del servicio particular, según la Ley 105 de 1993 (artículo 2º, literal c), norma que prevalece sobre las reglamentarias.

1.3.3. El inciso segundo del artículo 11 del Decreto 1558 de 1998 prevalece sobre la exclusión de los vehículos colectivos de las vías paralelas a los carriles exclusivos del transporte masivo que establecen los artículos 1 y 7 de la Resolución 1402 enjuiciada, los cuales despojan a las empresas de las vías paralelas sobre las cuales habían obtenido legalmente rutas y horarios, desconociendo así la norma superior citada.

2. CONTESTACIÓN DE LA DEMANDA

Al proceso fue vinculada como parte demandada la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá D.C., quien mediante apoderado manifiesta que se opone a las pretensiones de la demanda y que de acuerdo con el artículo 3 de la Ley 105 de 1993 las autoridades de transporte municipales están facultadas para diseñar y ejecutar las políticas dirigidas a fomentar el uso de los medios de transporte, racionalizando los equipos apropiados según la demanda y propendiendo por el uso de medios de transporte masivo.

Que lo que hizo fue reestructurar las rutas y no adjudicarlas, lo que también puede hacer, para dar cabida al sistema de transporte masivo, cuya primacía se establece en el artículo 5 de la Ley 336 de 1996, dejando los otros carriles para uso de los

demás medios de transporte, excepto los del servicio que le antecedió. La decisión tuvo origen en circunstancias concretas y objetivas y no en aspectos subjetivos o caprichosos.

El hecho de que no exista en normas superiores la acepción de tráfico mixto no impide que se utilicen conceptos que sean comprensibles o susceptibles de interpretar y entender, pues las definiciones legales no son taxativas, de modo que sin mayor esfuerzo, puede decirse que un carril mixto es aquel por el cual circulan vehículos de transporte diferente al masivo y a los vinculados al sistema anterior de transporte público urbano de la capital.

Acota que no existe conflicto entre el transporte público y el particular, ya que el de pasajeros es un privilegiado al mantener corredores viales exclusivos, mientras que los particulares cuentan con un carril mixto, que debe ser compartido con ciclistas, motociclistas y las demás modalidades de transporte público, ya sea de carga, escolar, taxi, etc.

II. LA SENTENCIA APELADA

El Tribunal, luego de reseñar la actuación procesal y las posiciones enfrentadas, despachó los cargos así:

- Que el tráfico por los carriles que se refiere la demanda generado por los vehículos oficiales, particulares que transportan personas o carga, taxis y otros automotores diferentes a los buses articulados de Transmilenio y a los utilizados en el transporte colectivo urbano e intermunicipal de pasajeros no tiene nada de ilegal, por consiguiente negó la prosperidad del cargo.

- Además de las anteriores consideraciones, aduce que la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá fue aprobada por el Ministerio de Transporte “como autoridad única de transporte para la administración del Sistema de Servicio Público Urbano de Transporte de Pasajeros para Santa Fe de Bogotá D.C.”, mediante la resolución 0266 de 16 de febrero de 1999, con apoyo en la cual y en el Decreto Distrital 831 de 1999, profirió la resolución acusada, cuyos artículos 1º y 7º no modifican ni adicionan el Código de Tránsito vigente para la época. En virtud de ello desestimó el cargo de falta de competencia que aduce el actor.

De esa forma negó las pretensiones de la demanda.

III. EL RECURSO DE APELACION

El actor apeló la sentencia con el argumento de que no pretende que se declare la nulidad del tráfico de los buses articulados por las vías exclusivas, sino la declaración de ilegalidad de impedir la circulación del transporte colectivo urbano por las vías paralelas a las troncales destinadas a TRANSMILIENO S.A., ya que no existe norma que permita a la demandada establecer definiciones en materia de tránsito, las cuales son exclusivas del legislador, y al no poder hacer tal definición de tráfico mixto, mal puede considerarse que el transporte colectivo urbano no pueda usar esos carriles paralelos.

La resolución 266 de 1999 del Ministerio de Transporte fue modificada, puesto que legalmente no pueden existir autoridades únicas de transporte.

IV. TRAMITE DEL RECURSO

Durante el traslado para alegar de conclusión se pronunció la entidad demandada, la cual reiteró lo expuesto en la contestación de la demanda y solicita que se confirme la sentencia apelada; así como el actor, quien retomó lo dicho en la sustentación del recurso.

V. CONCEPTO DEL MINISTERIO PÚBLICO

El Procurador Primero Delegado ante esta Corporación no rindió concepto en este proceso.

VI. LA DECISION

No observándose causal de nulidad que invalide lo actuado, se procede a resolver la controversia, previas las siguientes

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

1. El acto acusado.

Se trata del artículo 1º de la Resolución Núm. 1402 de 11 de noviembre de 2000, *“Por la cual se dictan disposiciones para permitir el uso exclusivo de las Troncales o Carriles de uso exclusivo del Sistema Transmilenio”*, expedida por la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá D.C., cuyo texto dice:

“ARTICULO PRIMERO.- Los vehículos automotores utilizados en el transporte colectivo urbano e intermunicipal de pasajeros no podrán transitar por las troncales destinadas para el uso exclusivo del Sistema Transmilenio, ya sea por los carriles destinados al transporte masivo o por los carriles paralelos destinados al tránsito mixto.”

La Resolución fue expedida por la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá D.C., *“en ejercicio de sus facultades, en especial de las conferidas por las leyes 105 de 1993”* (sic), de la cual cita en su parte considerativa el artículo 11, así como el Decreto 883 de 1999, en tanto erige a TRANSMILINEO S.A. en titular del Sistema Transmilenio.

2. Examen del recurso

2.1. El motivo de inconformidad del apelante frente a la sentencia radica en que a su juicio en la normatividad superior no existe la definición de carril mixto y en que el legislador es el competente para regular el tránsito del transporte público colectivo de pasajeros.

2.2. Visto el texto de la disposición transcrita, la Sala no encuentra que esté estableciendo definición alguna. Utiliza sí la expresión de tráfico mixto, pero no con carácter normativo, sino con simple intención descriptiva del tráfico o tránsito que utiliza los carriles paralelos a los carriles exclusivos para TRASMILENIO, pudiéndose observar que dicha expresión de “tráfico mixto” no es parte sustancial de la norma, tanto que bien puede faltar y ésta no se afecta en su sentido, alcance o contenido, pues si se hace abstracción de aquella expresión, la norma sigue siendo la misma, esto es, que *“Los vehículos automotores utilizados en el transporte colectivo urbano e intermunicipal de pasajeros no podrán transitar por las troncales destinadas para el uso exclusivo del Sistema Transmilenio, ya sea por los carriles destinados al transporte masivo o por los carriles paralelos”* a aquéllos.

Por consiguiente la expresión “tráfico mixto”, sea cual fuere el significado o sentido con que se utilizó, es jurídicamente irrelevante en la norma acusada, luego su uso en ésta no tiene posibilidad alguna de violar cualquier precepto legal o reglamentario superior.

2.3. En lo concerniente a la facultad para expedir la disposición cuestionada, se debe tener en cuenta:

En primer lugar, que ésta no es más que una forma de organizar el uso de las vías públicas para la prestación del servicio público de pasajeros, siguiendo políticas, parámetros y lineamientos establecidos por el legislador, de las cuales tiene carácter medular el otorgamiento de prelación a los sistemas masivos de transporte de pasajeros sobre los colectivos e individuales.

Así se colige del artículo 3º de la Ley 105 de 1993, consagra los **principios del transporte público**, en cuyo numeral 1 incluye el “DEL ACCESO AL TRANSPORTE”, dentro de cuyas diversas “*implicaciones*” señala la del literal c) de ese numeral, consistente en “*Que las autoridades competentes diseñen y ejecuten políticas dirigidas a fomentar el uso de los medios de transporte, racionalizando los equipos apropiados de acuerdo con la demanda y proponiendo por el uso de medios de transporte masivo.*”

Del artículo 3º de la Ley 336 de 1996, en cuanto prevé que en la regulación del transporte público las autoridades competentes exigirán y verificarán las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas para garantizarle la eficiente prestación del servicio básico, dándole prioridad a la utilización de medios de transporte masivo; mientras que el artículo 5º de la misma, le da carácter de servicio público esencial a dicho servicio público y le atribuye la consecuente prelación del interés general sobre el particular.

Descendiendo al ámbito distrital, se le dio desarrollo y aplicación a dicha prioridad mediante el Decreto 115 de 2003 del Distrito Capital, en cuyo artículo 1º se estableció que “*para todos los efectos se considerará prioritario para la ciudad, el desarrollo, expansión e implantación del Sistema de Transporte Masivo TransMilenio*” y que dicha prioridad será criterio esencial para la adopción de las

decisiones asociadas a la definición, desarrollo e implementación de políticas de transporte público de la ciudad.

De dicha normatividad, en especial de la última disposición citada, la Sala, en sentencia donde examinó la legalidad del referido decreto distrital, concluyó que *“si el uso de medios y sistemas masivos de transporte es prioritario frente a los que no lo son, es lógico que las rutas que se entren a cubrir mediante ese sistema les sean dadas de la misma forma prioritaria, es decir, que pasa a primar o a tener preferencia sobre las demás formas que se vinieran dando en dichas rutas”*.¹

Obsérvese que esa prioridad se proyecta sobre las rutas, es decir, sobre las vías que asignen para la prestación del servicio de transporte de pasajeros, masivo o colectivo, y no sobre los carriles que puedan conformar las vías de las respectivas rutas, de modo que la asignación de una ruta al sistema de transporte masivo implica que éste tiene la exclusividad de la misma frente al servicio público colectivo de pasajeros.

En ese orden, si en otro acto reglamentario de menor jerarquía, como la resolución acusada, se dice que los vehículos automotores utilizados en el transporte colectivo urbano no podrán transitar por los carriles paralelos a los destinados al transporte masivo, no se hace más que reiterar la norma superior, esto es, que tales vehículos automotores *“no podrán transitar por las troncales (léase vías y rutas) destinadas para el uso exclusivo del Sistema TransMilenio”*, que justamente es lo que real y formalmente está diciendo la disposición acusada, lo cual no tiene origen sustancial en ésta sino en la normatividad superior. El artículo acusado lo que hace es explicitarla y precizarla en lo que al sistema TRANSMILENIO se trata.

Es entonces inherente a los sistemas de transporte masivo la exclusividad de rutas para su funcionamiento, cuya concreción le corresponde a las autoridades encargadas de organizar, vigilar y controlar los servicios de transporte de pasajeros de la respectiva entidad territorial (municipal o distrital).

Entre esas autoridades se encuentra el Alcalde distrital o municipal o en quien éste delegue su atribución sobre esa actividad o servicio público, según el artículo 10 del precitado Decreto 170 de 2001, que en el caso del Distrito Capital cabe

¹ Sentencia de 26 de abril de 2007, expediente núm. 2003 00834 01, consejero ponente doctor Rafael Ostau de Lafont Pianeta.

decir que está dada en la Secretaría de Tránsito, mediante el artículo 2, numerales 4 y 6, entre otros, del Decreto 354 de 2001, expedido por el Alcalde Distrital, en tanto el primero le asigna al Secretario de Tránsito la facultad de *“Desarrollar la política nacional en materia de tránsito y transporte en el Distrito Capital y vigilar su ejecución de conformidad con la ley y reglamentación vigentes”*, y el segundo, *“Dictar las medidas de carácter reglamentario y sancionatorio, cuyas atribuciones le confieran las normas vigentes de tránsito y transporte, así como ejercer las delegaciones que le sean asignadas.”*²

La disposición acusada se enmarca claramente en tales facultades, toda vez que es conocida como política nacional la promoción o impulso de sistemas masivos de transporte de pasajeros en las ciudades de alta densidad poblacional del país.

Así las cosas, la disposición acusada no aparece excediendo, modificando y contrariando las normas reglamentadas, ni violando las demás normas superiores invocadas en los cargos de la demanda y la autoridad que la expidió tiene competencia para ello, por consiguiente, el recurso no prospera, luego se ha de confirmar la sentencia apelada, como en efecto se hará en la parte resolutive de esta providencia.

En mérito de lo expuesto, el Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Primera, administrando justicia en nombre de la República y por autoridad de la ley,

F A L L A:

Primero.- CONFÍRMASE la sentencia apelada de 12 de julio de 2007, de la Subsección “A” de la Sección Primera del Tribunal Administrativo de Cundinamarca, que niega las pretensiones de la demanda que interpuso el ciudadano FABIO AUGUSTO CIFUENTES REYES para que se declarara la nulidad del artículo 1º de la Resolución 1402 de 2000 de la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá

Segundo.- Ejecutoriada esta providencia, devuélvase el expediente al Tribunal de origen.

² Sobre el alcance de la competencia de la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá, hoy Secretaría de la Movilidad, véase también sentencias de 6 de agosto de 2004, expediente núm. 8993 y 27 de enero de 2005, expediente núm. 2002 0026 02, ambas con ponencia del consejero doctor Rafael Ostau de Lafont Pianeta.

Cópiese, notifíquese, publíquese y cúmplase.

La anterior providencia fue leída, discutida y aprobada por la Sala en su sesión del 11 de febrero del 2009.

MARÍA CLAUDIA ROJAS LASSO **RAFAEL E. OSTAU DE LAFONT PIANETA**
Presidenta

MARCO ANTONIO VELILLA MORENO