

REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE  
DIRECCIÓN TERRITORIAL VALLE DEL CAUCA

RESOLUCIÓN No. 0111

( 17 ABR 2008 )

" Por la cual se modifica la Capacidad Transportadora de la empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera, denominada "COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES LA ANDINA LTDA", y se deroga la Resolución No.0276 del 31 de Diciembre de 2.003"

EL DIRECTOR TERRITORIAL DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE EN EL VALLE DEL CAUCA.

En uso de sus facultades legales, en especial las conferidas por los Decretos 540 de 2000 y 171 de 2001. Y

CONSIDERANDO

Que mediante Radicado No. 15132 del 14 de Diciembre de 2.007 la "COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES LA ANDINA LTDA", solicitó el incremento de la capacidad transportadora de la empresa.

Que mediante Resolución N° 0281 del 20 de Diciembre del 2001, el Director Territorial del Ministerio de Transporte en el Valle del Cauca, otorgo Habilitación para continuar operando como Empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera a la Sociedad Distinguida bajo el siguiente nombre y características:

RAZON SOCIAL	: "COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES LA ANDINA LTDA."
NIT	: 891.900.968-9
DOMICILIO PRINCIPAL	: Calle 14 No 13-47 La Unión -Valle
TELÉFONO	: 2293138
RADIO DE ACCION	: Nacional
MODALIDAD	: Pasajeros
VIGENCIA	: Indefinida, mientras subsistan las condiciones exigidas Para su otorgamiento.
CLASE DE VEHICULO	: Los homologados para esta Clase de Servicio.
RESENTANTE LEGAL	: LUIS ALFONSO MURIEL MURILLO.
CÉDULA DE CIUDADANÍA	: 6.348.784

Que mediante Resolución N° 0276 del 31 de Diciembre de 2.003, el Director Territorial del Ministerio de Transporte del Valle del Cauca, modifico la capacidad transportadora de la empresa, "COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES LA ANDINA LTDA", quedando dentro de los siguientes limites:

GRUPOS	CAP. MAXIMA	CAP. MINIMA
<b>GRUPO A (Camperos-Camioneta Automóvil)</b>		
4 a 9 Pasajeros	07	08
<b>GRUPO B. (Microbús).</b>		
10 a 29 pasajeros	52	62

" Por la cual se modifica la Capacidad Transportadora de la empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera, denominada "COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES LA ANDINA LTDA", y se deroga la Resolución No.0276 del 31 de Diciembre de 2.003"

Mediante Resolución No 0395 del 1 de Agosto de 1.989 emanada por el Instituto Nacional de Transito y Transporte (INTRA), autorizó a la COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES LA ANDINA LTDA la ruta:

La Unión – Cali y viceversa.

Mediante la Resolución No 00900 del 7 de Febrero de 1.992 el Instituto Nacional de Transporte y Tránsito autorizó las siguientes rutas:

- 1-2.- Cali – La Unión y viceversa.
- 3-4.- Cartago – La Unión y viceversa
- 5-6.- La Unión – La Victoria y viceversa
- 7-8.- La Unión – Roldadillo y viceversa
- 9-10 La Unión – Roldadillo y viceversa (Festivos)
- 11-12.La Unión – Toro y viceversa.
- 13-14.La Unión – Toro y viceversa (Fin de semana)
- 15-16.La Unión – Zarzal y viceversa.

Que en la misma resolución se fijó la capacidad transportadora quedando de la siguiente manera:

CLASE DE VEHICULO	MINIMA	MAXIMA
Automóvil	48	56
Campero	5	6

Mediante Resolución No 03392 del 22 de Julio de 1.993 el Instituto Nacional del Transporte autorizó la ruta:

17—18. La Unión – Pereira y viceversa

Que la Resolución No 0004661 de Agosto 11 de 1.997 emitida por la Dirección General de Transporte y Tránsito Terrestre Automotor del Ministerio de Transporte fijó la capacidad transportadora en la ruta antes citada quedando en definitiva la conferida a la Cooperativa bajo los siguientes rangos:

CLASE DE VEHICULO	MINIMA	MAXIMA
Automóviles	56	67
Camperos	5	6

Que la Cooperativa vino solicitando los cambios de clase de vehículo con el fin de racionalizar el servicio, siendo la última resolución vigente en materia de capacidad transportadora la 0276 del 31 de Diciembre de 2.003, la cual fijo dicha capacidad de la siguiente manera:

GRUPO A	CAP. MINIMA	CAP. MAXIMA
4 a 9 Pasajeros		
Automóvil campero Camioneta	07	08
GRUPO B (Microbús)		
10 A 19 Pasajeros	52	62

#### CONSIDERACIONES DE LA EMPRESA.

El Decreto 171 de Febrero 5 de 2.001 establece en su artículo 27 y siguientes el procedimiento para la adjudicación de rutas y horarios en el nivel de servicio básico.

Como dicho decreto es una norma vigente, todo procedimiento tendiente a solicitar una nueva ruta se debe regir por dicho precepto.

Como consecuencia de la adjudicación de la ruta, la autoridad competente procede posteriormente y como efecto del estudio de oferta y demanda presentado para tal fin a fijar la capacidad transportadora necesaria para cubrirla.

La principal consideración para la fijación de la capacidad transportadora e el plan de rodamiento que se presenta y se estudia para su determinación.

" Por la cual se modifica la Capacidad Transportadora de la empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera, denominada "COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES LA ANDINA LTDA", y se deroga la Resolución No.0276 del 31 de Diciembre de 2.003"

---

Quiere decir lo anterior, que la capacidad tiene como base primordial el plan de rodamiento conformado de acuerdo al número de horarios autorizados y la frecuencia de los mismos y a la vez el tiempo que dura el recorrido de la ruta.

Estos parámetros expuestos anteriormente son los que sirven de base para su fijación y sin ellos no es posible establecer la cantidad de vehículos que se deben asignar y acuerdo a la preferencia de los usuarios determinada en el estudio de oferta y demanda.

Debemos entender que el caso que nos ocupa es aquel que corresponde no a la adjudicación de ruta, sino a la variación de los factores que dieron lugar a la determinación de la capacidad.

Los factores que se deben estudiar son los siguientes:

Población  
Tiempo de viaje.  
Frecuencia del servicio.  
Fecha de autorización de las rutas.  
Reestructuración de horarios.

Si dichos factores han variado y sirvieron de base a la fijación de la capacidad transportadora, lo lógico es que se debe reconsiderar la fijada, ya que es efecto de los factores enunciados y que variaron.

#### **POBLACION.**

Como se puede observar en el año de 1.989 a través de la Resolución 0395 del 1 de Agosto se autorizó a la **COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES LA ANDINA LTDA** la operación de la ruta **La Unión – Cali y viceversa**.

En el año de 1.992 a través de la Resolución No 00900 del 7 de Febrero se autorizan las rutas Cali – La Unión y viceversa; Cartago – La Unión y viceversa; La Unión – La Victoria y viceversa; La Unión – Roldanillo y viceversa; La Unión – Toro y viceversa; La Unión – Zarzal y viceversa.

A través de la Resolución 03392 del 22 de Julio de 1.993 se autorizó la ruta La Unión – Pereira y viceversa. Como se puede observar en las autorizaciones anteriores, han transcurridos de la primera más de 18 años y de la segunda más de 14 años, lo que significa que han variado las características poblaciones bajo las cuales se realizaron los estudios de oferta y demanda.

Si analizamos la población de Cali, esta ha aumentado desde aquellas fechas mas del 30% lo que equivale a la tercera parte de la población actual o sea casi un millón de habitantes y potenciales usuarios de las rutas en mención.

Si tomamos al municipio de La Unión, ocurre el mismo fenómeno lo que significa que también ha crecido en igual proporción y los usuarios potenciales han aumentado de igual forma.

No podemos esperar por lo tanto, que se pueda realizar una operación óptima y bajo las actuales circunstancias de capacidad transportadora, cuando los usuarios están reclamando lo contrario.

Igual comportamiento se puede observar en la ciudad de Pereira que como capital de Departamento significa una gran atracción, por su distancia mas corta de la Unión en comparación a otras ciudades donde las personas viajan para satisfacer muchas necesidades que solo se surten en ciudades grandes que cuentan con un sinnúmero de expectativas a todo nivel, que permiten satisfacer a los viajeros.

De igual manera se puede predicar de La Victoria, Zarzal, Toro y los demás destinos autorizados.

#### **TIEMPO DE VIAJE**

Podemos tomar como referencia la ruta La Unión – Cali y viceversa la cual fue autorizada como se dijo en el año de 1.989.

La distancia en kilómetros entre las dos ciudades es la mismas, pero existen circunstancias que varían plenamente el tiempo de recorrido, como es el crecimiento de la ciudad, el aumento de la población y el tráfico vehicular que ha aumentado sustancialmente, lo que no permite el traslado vehicular en igualdad de condiciones, como cuando se autorizó la ruta.

La congestión que se presenta se debe precisamente al aumento poblacional y al crecimiento de la ciudad hacia el norte, lo que hace que se deba bajar la velocidad a un mínimo de 30 0 40 kilómetros por hora, lo cual trae como resultado el aumento en el tiempo de recorrido.

" Por la cual se modifica la Capacidad Transportadora de la empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera, denominada "COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES LA ANDINA LTDA", y se deroga la Resolución No.0276 del 31 de Diciembre de 2.003"

---

Para comprobar lo anterior, podemos analizar lo siguiente:

Cuando se autorizó la ruta La Unión – Cali y viceversa el tiempo de recorrido era de dos horas cuarenta y cinco minutos.

Ahora con el crecimiento de la ciudad, el aumento de los vehículos o parque rodante incluyendo motos y otros vehículos el tiempo de recorrido es de tres horas quince minutos hasta la llegada al terminal de transporte donde se culmina la ruta autorizada.

Lo mismo se puede decir de las demás rutas, donde la población ha aumentado, las ciudades han crecido, el parque automotor se ha incrementado, las frecuencias producto de lo anterior se han acortado, por lo tanto el parque automotor se hace insuficiente.

### **FRECUENCIA DEL SERVICIO**

De todos es conocido que la llamada LIBERTAD DE HORARIOS fue producto de las necesidades originadas por los nuevos usuarios, salidos del aumento poblacional.

El aumento en las frecuencias se fueron haciendo cada día mas frecuentes y se institucionalizaron por la necesidad misma del servicio, producto de la ocurrencia de todos los factores anteriormente expuestos.

El mismo Estado dio vía libre a dicha libertad de horarios, puesto que la necesidad era apremiante, pero nunca tuvo en cuenta que era irreversible, por lo tanto debían disponerse los vehículos para poder realizar las frecuencias acordes a la necesidad.

La norma se contentó con solucionar un problema a medias, ya que la necesidad traía como efecto el aumento del parque automotor de las empresas.

### **FECHA DE AUTORIZACION DE LAS RUTAS**

Como se dijo en anteriores puntos, las rutas fueron autorizadas hace mucho tiempo y las condiciones infraestructurales han variado, proporcionalmente a lo anterior se aumentó la utilización vehicular, lo que ha motivado la merma en la eficiencia del servicio, pues debido ha ello no se puede dar cumplimiento a la necesidad del usuario por falta de parque automotor que pueda resolver el problema.

### **REESTRUCTURACION DE HORARIOS**

El Decreto 171 de Febrero 5 de 2.001 en su artículo 37 establece la Reestructuración de horarios.

El mismo Ministerio de Transporte a través de Circulares Internas ha establecido ciertas condiciones para la ejecución de la reestructuración de horarios, entre los cuales se establece la presentación de un estudio que permita establecer dicha necesidad.

Por lo anterior se puede concluir que la reestructuración de horarios es consecuencia de las necesidades del servicio y no por voluntad de la empresa.

Siendo así lo anterior, podemos concluir que el hecho de no operar el aumento de capacidad transportadora para dichas reestructuraciones, no quiere decir que si varían las condiciones que dieron origen a la capacidad transportadora, de igual forma esta no pueda ser modificada.

Si analógicamente analizamos lo expuesto con otras circunstancias, tenemos que de igual forma acaecería, si una empresa habiéndose aumentado la demanda de sus productos no procede a aumentar el personal operario o no toma medidas para ampliar la cobertura operacional pensando que con lo que tiene puede surtir las necesidades que se le presentan.

Para el caso que se nos presenta no se trata exclusivamente de pensar en una sola ruta sino por el contrario en el análisis operacional de la empresa, que por el aumento de la demanda debe proceder a buscar alternativas para poder lograr un mayor número de unidades vehiculares que le permitan cumplir con el usuario conforme lo establece la ley y bajo las condiciones de seguridad, eficiencia y operación.

De donde podemos concluir que el aumento de la capacidad transportadora no opera solamente por el hecho de autorizarse una nueva ruta, sino por haber cambiado las condiciones que se tuvieron para adjudicarla?

Lo anterior se puede determinar legalmente del análisis de las normas mismas previstas en el Decreto 171 de 2.001 en lo que a capacidad transportadora se refiere.

Artículo 48.- Definición. La capacidad transportadora es el número de vehículos requeridos y exigidos para la adecuada y racional prestación de los servicios autorizados y/o registrados.

Si analizamos la norma expuesta, vemos que tiene varios elementos que os permite reafirmar nuestros fundamentos que dan base a la presente solicitud.



" Por la cual se modifica la Capacidad Transportadora de la empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera, denominada "COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES LA ANDINA LTDA", y se deroga la Resolución No.0276 del 31 de Diciembre de 2.003"

---

Cuando habla de número de vehículos requeridos, significa que son los que realmente se necesitan para prestar el servicio en debida forma.

Cuando habla de exigido, significa de nuevo que es una afirmación imperativa o sea que se debe contar con los necesarios para operar el servicio, no productos de normas rígidas, sino por el contrario, teniendo en cuenta los factores de la oferta y demanda.

Cuando la misma norma habla de adecuada y racional prestación del servicio, pone en manos del autorizado la obligación de operar el servicio tal como lo dice la norma, pero a la vez pone en manos del Estado que este preste su concurso para que el beneficiario de la ruta pueda dar cumplimiento cabal a lo previsto en la norma.

Si analizamos la segunda parte del artículo 49 del Decreto 171 de 2.001, tenemos lo siguiente:

Para la fijación de una nueva capacidad transportadora mínima, por el otorgamiento de nuevos servicios, se requerirá la revisión integral del plan de rodamiento a fin de determinar la necesidad real de un incremento., Analizando lo anterior, vemos que una nueva capacidad transportadora por el otorgamiento de nuevos servicios, significa no solo una ruta nueva, sino el aumento de los que se tenían, por lo tanto al ocurrir esto, en varias rutas se debe proceder a revisar el plan de rodamiento.

Al aumentarse el tiempo de recorrido de una ruta, o al aumentarse la frecuencia, se debe proceder a revisar la capacidad transportadora de manera integral para establecer si existe la necesidad o no de incrementarla.

De todas maneras a nivel jurídico, técnico y operativo la legislación nos presentan las opciones que se pueden presentar y la manera de solucionar los eventos cuando no exista norma expresa que así lo determine.

Para poder dar cumplimiento a lo expuesto en el artículo 47 del Decreto 171 de 2.001 se debe dar la opción de verificar las necesidades vehiculares de las empresas, puesto que la fijación de dicha capacidad no obedece a capricho alguno, sino a estudios y análisis técnicos que permitan detectar la necesaria con que debe contar una empresa para poder operar los servicios conforme lo ordena la ley.

## COMPETENCIA

El Decreto 171 de febrero 5 de 2.001 establece que es autoridad de Transporte a nivel nacional el Ministerio de Transporte.

Que el Decreto 540 de marzo 28 del año 2.000 organiza las Direcciones Territoriales y le asigna sus funciones, entre las que se consideran todas las actividades de transporte que se desarrollen dentro del ámbito territorial de un Departamento donde se presta el servicio correspondiente.

Que la presente solicitud corresponde a una empresa ubicada dentro de la jurisdicción del Departamento del Valle del Cauca, por lo tanto corresponde al Director Territorial del Valle del Cauca conocer de la presente solicitud.

Es procedente la modificación de la capacidad transportadora, en cuanto a la competencia, ya que el Decreto 540 de marzo 28 de 2.000, mediante el cual se organizan las Direcciones Territoriales del Ministerio de Transporte otorgan la competencia para otorgar, negar, modificar, revocar las habilitaciones a las empresas o la autorización de rutas, horarios y frecuencias. Fijación de capacidad transportadora a las empresas de transporte terrestre Automotor de Pasajeros, carga, mixto, turismo y especial por carretera que tengan sede principal en su jurisdicción.

En cuanto a la competencia se refiere, es competente la Dirección Territorial en el Valle del Cauca, ya que las rutas objeto de la presente solicitud están dentro del Departamento del valle del Cauca y solo una fue otorgada por el superior, pero se debe tener en cuenta para el estudio integral que se debe realizar y establecer la capacidad transportadora con que se deben operar los servicios

También es lógico analizar, que tanto la ley 105 como la ley 336 de 1.996 establecen que la autoridad competente para regular el servicio de transporte intermunicipal es el Ministerio de Transporte, quien debe velar por el cumplimiento de las normas legales y estructurar el transporte de acuerdo a las necesidades que se presenten.

De conformidad con lo establecido en la Constitución Política. Colombia es un Estado Social de Derecho y los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado, razón por la cual éstos están sometidos al régimen jurídico que establece la ley.

" Por la cual se modifica la Capacidad Transportadora de la empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera, denominada "COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES LA ANDINA LTDA", y se deroga la Resolución No.0276 del 31 de Diciembre de 2.003"

---

Para el caso del Servicio de Transporte, el Congreso Nacional expidió la ley 105 del 30 de diciembre de 1.993 "Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen Competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones", que en su artículo 3º contempla lo concerniente a los principios rectores del transporte público tales como:

2º DEL CARÁCTER DE SERVICIO PUBLICO DEL TRANSPORTE: La operación del transporte público en Colombia es un servicio público bajo la regulación del Estado, quien ejercerá el control y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación, en condiciones de calidad. Oportunidad y seguridad.

5º DE LAS RUTAS PARA EL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS: Entiéndase por ruta para el servicio público de transporte el trayecto comprendido entre un origen y un destino, con un recorrido determinado y unas características en cuanto a horarios, frecuencias y demás aspectos operativos.

El otorgamiento de permisos o contratos de concesión a operadores de transporte público a particulares no genera derechos especiales, diferentes a los estipulados en dichos contratos o permisos.

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

El otorgamiento de rutas se podrá realizar mediante concurso, en cuyo caso se establecerán las condiciones del mismo.

Analizadas las anteriores apreciaciones de carácter normativo precedentes hay que tener en cuenta que nuestros argumentos expuestos se fundamentan en aspectos técnicos y jurídicos, razón por la cual se debe analizar de manera profunda.

El artículo 48 del Decreto 171 de febrero 5 de 2.001 establece que la capacidad transportadora de una empresa es el número de vehículos requeridos y exigidos para la adecuada y racional prestación de los servicios autorizados y/o registrados. Para su fijación se debe hacer una revisión integral de plan de rodamiento.

Por lo expuesto, se debe revisar el plan de rodamiento para lo cual se deberán tener en cuenta el número de rutas autorizadas, los actos administrativos emitidos, establecer si se fijaron dichas capacidades para cada ruta asignada y consecuentemente con todo lo anterior si la capacidad actual de la empresa corresponde de manera efectiva a la necesaria para cubrir las rutas autorizadas.

Teniendo en cuenta la delegación de funciones establecidas a las Territoriales, está en cabeza de estas ejercer dentro de su jurisdicción las que corresponden al Ministerio de Transporte a nivel nacional.

Es por lo tanto viable la presente solicitud, ya que se acomoda en los presupuestos legales y a las normas que regulan la materia en cuanto a revocatoria de actos administrativos se refiere.

Que mediante Resolución No 00900 del 7 de febrero de 1.992 emanada del Intra, se unificaron los actos administrativos que le habían sido expedidos a mi representada. Derogando todos los anteriores.

Que mediante Resolución No 0002 del 2 de Enero de 2.007 la Dirección Territorial aclaró el artículo primero de la Resolución No 00900 del 7 de Febrero de 2.007 en el sentido de incluir que la vía por donde se presta el servicio en la ruta Cali – La Unión y viceversa es por la Troncal del Pacífico.

También en su artículo segundo incluye la ruta La Unión – Cali y viceversa (Vía La Victoria – Zarzal – Tulúa – Buga) la cual no había sido tomada en cuenta al momento de emitirse la resolución 00900 de 1.992.

Esta situación también demuestra que se hace necesario el aumento de la capacidad transportadora, ya que la ruta no incluida tiene como origen y destino ciudades diferentes y vías diferentes, lo que determina que debe contar con la capacidad transportadora necesaria para poder operar.

Otro aspecto que se debe tener en cuenta de manera integral para determinar las necesidades de aumento de capacidad es el hecho que la empresa ha solicitado la reestructuración de la ruta La Unión - Cali y viceversa, lo cual concluye que se requiere de un mayor parque automotor para dar cumplimiento de manera real a las necesidades del servicio de acuerdo al plan de rodamiento general que se realiza permanentemente.

" Por la cual se modifica la Capacidad Transportadora de la empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera, denominada "COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES LA ANDINA LTDA", y se deroga la Resolución No.0276 del 31 de Diciembre de 2.003"

#### PROPORCION DEL AUMENTO VEHICULAR

Como vimos anteriormente la proporción de aumento poblacional en los últimos dieciocho años es del 30 por ciento, por lo tanto en dicha proporción ha aumentado la demanda de servicios, lo que significa que el aumento vehicular debe estar por el orden mínimo del 20% sobre la actual capacidad con que cuenta la empresa.

Como se puede establecer el aumento de capacidad infiere solo al vehículo tipo microbús, puesto que son el tipo con que se operan todos los servicios, ya que los camperos y camionetas se operan en rutas de difícil acceso.

Como vimos la capacidad actual de la empresa está dentro de los siguientes rangos:

GRUPO B (10 a19 PAS.	CAP. MINIMA	CAP. MAXIMA
MICROBUS -VANS.	52	62

Con base en los rangos anteriores la capacidad transportadora teniendo en cuenta la necesidad quedaría de la siguiente manera:

GRUPO	CAP. MINIMA	CAP. MAXIMA
Automóvil campero camioneta		
GRUPO A (4 a 9 PAS).	07	08
GRUPO B (10 a19 PAS.		
MICROBUS -VANS.	62	72

Con la capacidad transportadora anterior se pueden cubrir todas las rutas de la empresa, realizando un plan de rodamiento que permita cumplir el servicio tal como lo determinan las normas vigentes.

La ocurrencia de los hechos anteriores da lugar a que la autoridad competente, en este caso la Dirección Territorial del Valle, revise la actuación, la corrija y proceda a fijar la capacidad que corresponde operativamente a la empresa en conjunto, teniendo en cuenta el total de rutas autorizadas y el plan de rodamiento general que se requiere para su determinación.

#### CONCLUSIONES: Esgrime como conclusiones las siguientes:

Todo lo anterior no lleva a determinar que existen los fundamentos jurídicos para entrar a revisar la capacidad transportadora de la empresa y determinarla no como la adjudicación de servicios aislados, sino por el contrario teniendo en cuenta las variaciones que se han surtido en los presupuestos que originaron su fijación.

También cabe anotar que las funciones del Ministerio de Transporte, tanto en la Oficina Central para el caso de las rutas de su competencia, como las direcciones territoriales, deben ejercer las funciones establecidas en la ley 105, la ley 336, el decreto 171 entre otros, para dar cumplimiento el mandato que les ha sido conferido. Es deber del Estado como máximo administrador de los servicios públicos delegados a los particulares, no solo exigir el cumplimiento de los parámetros bajo los cuales se concesionaron, sino también encontrar las soluciones reales y prácticas a los inconvenientes o perturbaciones que no permitan cumplir la delegación en debida forma

#### PETICION

Con base en lo expuestos la empresa solicita que se revise la capacidad transportadora y se fije una nueva bajo los rangos presentados.

También solicita que se realice un análisis técnico de la operación actual a fin de establecer la capacidad transportadora necesaria

Solicita por lo tanto que dicha capacidad quede dentro de los siguientes rangos:

GRUPO	CAP. MINIMA	CAP. MAXIMA
Automóvil campero camioneta		
GRUPO A (4 a 9 PAS.)	07	08
GRUPO B (10 a19 PAS.)		
MICROBUS -VANS.	62	72

" Por la cual se modifica la Capacidad Transportadora de la empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera, denominada "COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES LA ANDINA LTDA", y se deroga la Resolución No.0276 del 31 de Diciembre de 2.003"

---

#### CONSIDERACIONES DEL DESPACHO:

Este Despacho para decidir se permite hacer las siguientes consideraciones:

Las fundamentaciones expuesta por el peticionario son dignas de tener en cuenta, ya que encierran una gran realidad que se viene presentado, puesto que a la "COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES LA ANDINA LTDA", se le adjudicó una capacidad transportadora desde hace mas de diez (10) años, pero han existidos circunstancias que variaron radicalmente los parámetros técnicos bajo los cuales se realizaron los estudios que concluyeron en establecer la necesidad vehicular que se hacía necesaria para operar los servicios adjudicados.

Entre dichos parámetros podemos enunciar el crecimiento poblacional, que ha hecho que un mayor numero de personas ocupen los servicios ofrecidos, de allí que fue necesario consecuentemente con la necesidad que el Ministerio de transporte expidiera una norma mediante la cual se pusiese en vigencia la llamada libertad de horarios, la cual se encuentra vigente hasta el momento de la presente petición.

Otro factor que conllevó a variar las bases técnicas bajo las cuales se fijó la capacidad transportadora de la empresa fue el hecho que el crecimiento de la ciudad de Cali y el aumento del rodamiento vehicular hizo que los tiempos de recorrido variaran y pasaran a aumentarse en gran porcentaje lo que hizo necesario un mayor flujo de vehículos para dar cumplimiento a los servicios ofrecidos.

La distancia entre los sitios de origen y destino es igual, pero desde el momento en que se presenta el aumento poblacional y se expanden las ciudades, el recorrido que se realiza en las áreas urbanas pobladas no es el mismo que el que se realiza en sitio carretable donde no existe afluencia de personas y vehículos que dificulta el rodamiento vehicular. Es allí donde la velocidad de tránsito es menor, por lo tanto el tiempo de recorrido aumenta.

Si tomamos el aumento poblacional ocurrido en los municipios de Cali y la Unión u otros municipios donde se originan o destinan las rutas, vemos que ha operado un aumento del 30% de la población, ya que la mayoría de las rutas asignadas a la Cooperativa tienen un tiempo de mas de catorce años y otras mas de dieciocho años.

La velocidad autorizada en carretera es de máximo ochenta (80) kilómetros por hora, pero en la zona urbana rebaja entre 40 y 50 kilómetros por hora.

Reiteramos que dicha situación conlleva al aumento del tiempo de recorrido, lo que significa que el número de vehículos asignados inicialmente no sean los suficientes para operar todos los servicios autorizados.

Otra situación que incide en los servicios es que las reestructuraciones conllevan a un aumento de las frecuencias autorizadas, lo que en conjunto hace que los vehículos incluidos en la capacidad de la empresa no sean suficientes para cumplir las rutas.

Sabemos y aceptamos que la reestructuración de rutas no conlleva al aumento de la capacidad transportadora de la empresa, pero debemos tener en cuenta que el fenómeno expuesto nos demuestra que las condiciones bajo las cuales se autorizó o modificó la capacidad han cambiado.

Si tomamos la definición de capacidad transportadora, vemos que el artículo 48 del decreto 171 de febrero 5 de 2.001 establece lo siguiente: La capacidad transportadora es el número de vehículos requeridos y exigidos para la adecuada y racional prestación de los servicios autorizados y/o registrados,

Lo anterior quiere significar que la capacidad transportadora debe ser el producto o resultado de las necesidades que nazcan del estudio del plan de rodamiento que se presente por parte de la empresa para operar cada servicio.

Concordantemente con lo anteriormente expuesto, vemos que el artículo 49 del citado Decreto establece lo siguiente:

Para la fijación de una nueva capacidad transportadora mínima, por el otorgamiento de nuevos servicios, se requerirá la revisión integral del plan de rodamiento a fin de determinar la necesidad real de un incremento.



" Por la cual se modifica la Capacidad Transportadora de la empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera, denominada "COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES LA ANDINA LTDA", y se deroga la Resolución No.0276 del 31 de Diciembre de 2.003"

Debemos por lo tanto entender como nuevos servicios la operación de hecho o derecho de nuevas frecuencias, por lo tanto se deberá revisar de manera integral el plan de rodamiento para establecer realmente, cuantos y que clase de vehículos se hacen necesarios para operar los servicios autorizados.

La base fundamental para fijar la capacidad transportadora de una empresa está en el estudio de oferta y demanda que se presenta para acceder a un servicio, el cual se realiza para ese servicio en especial, pero para el caso que nos ocupa la revisión que se debe realizar es integral o sea teniendo en cuenta todos los servicios servidos por la empresa, teniendo en cuenta las consideraciones siguientes:

Tiempo de recorridos de todas las rutas  
Frecuencias servidas en cada una de ellas.

Con base en lo anterior y teniendo en cuenta que los conceptos anteriormente expuestos variaron, no por la voluntad de la empresa, sino por la necesidad del servicio se debe entrar a revisar de manera real el volumen de vehículos necesarios para cubrir integralmente la rutas asignadas.

Ahora; la clase de vehículo requerido se pudo establecer analizando la racionalización de parque automotor solicitada por la empresa la cual vario la clase de vehículo contenido en el Grupo "A" por el vehículo contenido en el Grupo "B", lo que significa el querer de los usuarios, pues es en este tipo de vehículo donde se presenta la afluencia de pasajeros y se concentra la voluntad del pasajero.

Existió un fenómeno que fue el de la racionalización, el cual captó de manera real el querer del usuario, pero disminuyó el número de vehículos, ya que fueron cambiados tres(3) por dos, lo que significó una disminución de la capacidad transportadora de la empresa.

Pero el anterior fenómeno no se puede tomar aisladamente, ya que al disminuirse la capacidad transportadora, pero aumentarse la población o sea el volumen de usuarios en las distintas rutas y aumentarse a la vez el tiempo de recorrido por las consideraciones expuestas anteriormente, vemos que el déficit es claro y evidente, pues el número del parque automotor no atiende a las necesidades de la empresa y al plan de rodamiento actual de los servicios ofrecidos.

Podemos concluir frente a este aspecto legal, que la fijación de la capacidad no obedece a un capricho ni de la empresa, ni de los usuarios sino a un análisis técnico del plan de rodamiento, el cual debe estar encaminado a cubrir los servicios autorizados.

#### ANALISIS DE LA CAPACIDAD ACTUAL

Vemos que la última modificación de la capacidad transportadora de la empresa obedeció precisamente a una racionalización o sea a un uso integral de los vehículos, teniendo en cuenta los servicios que se venían prestando en todas las rutas asignadas.

La Resolución No 0004661 de Agosto 11 de 1.997 emitida por la Dirección General de Transporte y Tránsito Terrestre Automotor del Ministerio de Transporte fijó la capacidad transportadora en la ruta antes citada quedando en definitiva la conferida a la Cooperativa bajo los siguientes rangos:

CLASE DE VEHICULO	MINIMA	MAXIMA
Automóviles	56	67
Camperos	5	6
Capacidad Total	61	73

Al momento de emitirse la Resolución No 0276 de Diciembre 31 de 2.003 la capacidad varió y los vehículos contenidos en el Grupo "A" pasaron a hacer parte del Grupo "B" pero en una menor proporción, ya que se cambiaron tres por dos, lo que disminuyó dicha capacidad, quedando en los siguientes rangos:

GRUPOS	CAP. MAXIMA	CAP. MINIMA
<b>GRUPO A (Camperos-Camioneta Automóvil)</b>		
4 a 9 Pasajeros	07	08
<b>GRUPO B. (Microbús).</b>		
10 a 29 pasajeros	52	62

17 ABR 2008

" Por la cual se modifica la Capacidad Transportadora de la empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera, denominada "COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES LA ANDINA LTDA", y se deroga la Resolución No.0276 del 31 de Diciembre de 2.003"

#### CONCLUSIONES.

La racionalización nos demostró que el vehículo requerido por los usuarios es el tipo MICROBUS, por lo tanto bajo ese parámetro debemos enfocar la necesidad vehicular.

La empresa con la citada racionalización demostró que la tendencia de las personas está en dicho vehículo, por lo tanto la existencia en la capacidad transportadora de vehículos tipo Campero, Camioneta o Automóvil es la misma de siempre, ya que solo se están ocupando tres (3) de los existentes, por lo tanto si se traslada a la capacidad transportadora contenida en el Grupo "B" los al Grupo "A", estaríamos aliviando la necesidad vehicular para la operación., lo que significaría una capacidad mínima de 61 y máxima de 73 en el Grupo "B", respetando los tres (3) cupos de camperos que se encuentran ocupando el grupo "A".

Lo anteriormente expuesto nos demuestra que la capacidad necesaria en el Grupo "B" se equipara a la capacidad total inicial contenida en la resolución 0004461 del 11de Agosto de 1997 y la del Grupo "A" sería la actualmente ocupado o sea tres (3) vehículos tipo campero, camioneta o automóvil.

Es por lo tanto procedente acceder a la petición por los motivos expuestos y bajo los fundamentos jurídicos contenidos en la petición.

Que mediante Estudio Técnico N° 036 del 16 de Abril de 2008, se concluyó que es procedente acceder a la solicitud presentada por el Representante Legal de la empresa "COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES LA ANDINA LTDA",

Que en mérito de lo expuesto éste Despacho,

#### RESUELVE

**ARTÍCULO PRIMERO:** Modificar la capacidad transportadora de la Empresa "COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES LA ANDINA LTDA", quedando dentro de los siguientes límites:

GRUPOS	CAP. MAXIMA	CAP. MINIMA
<b>GRUPO A (Camperos-Camioneta Automóvil)</b>		
4 a 9 Pasajeros	02	03
<b>GRUPO B. (Microbús).</b>		
10 a 29 pasajeros	61	73

**ARTICULO SEGUNDO:** Derogar la Resolución No. No.0276 del 31 de Diciembre de 2.003.

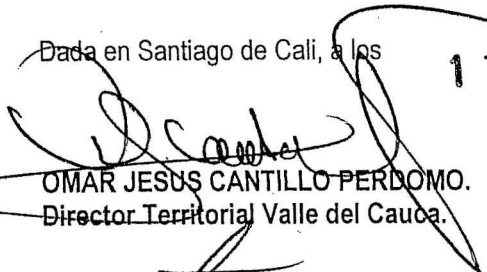
**ARTICULO TERCERO:** Las autoridades de Tránsito y Transporte serán las encargadas de velar por el cumplimiento de la presente Resolución.

**ARTICULO CUARTO:** Contra la presente Resolución proceden los recursos de Reposición ante el Director Territorial del Valle del Cauca dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a la notificación y el de Apelación ante el Director General de Transporte y Transito Automotor.

#### NOTIFIQUESE Y CUMPLASE

Dada en Santiago de Cali, a las

17 ABR 2008

  
OMAR JESUS CANTILLO PERDOMO.  
Director Territorial Valle del Cauca.



## DILIGENCIA DE NOTIFICACION PERSONAL

En Santiago de Cali, a los dieciocho (18) días del mes de abril de 2008, se notificó personalmente al señor (a) LUIS ALFONSO MURIEL MURILLO, identificado con la Cedula de Ciudadanía No. 6.348.784 de La Victoria (Valle), quien actúa en su calidad de Representante Legal de la empresa denominada: COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES LA ANDINA, del contenido de la Resolución N° 0111 del 17 de abril de 2008, "Por la cual se modifica la Capacidad Transportadora de la empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera, denominada "COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES LA ANDINA LTDA" y se deroga la Resolución No. 0276 del 31 de diciembre de 2003".

Al notificado se le informa que para el presente Acto Administrativo procede por la vía gubernativa el recurso de Reposición ante el mismo funcionario que la profirió y el de Apelación ante el superior, el cual podrá interponerse por escrito en esta diligencia o dentro de los cinco (5) días siguientes a ella, de conformidad con lo previsto en los artículos 50 y 51 del Código Contencioso Administrativo.

Se suministra copia íntegra y gratuita de la providencia notificada.

  
EL NOTIFICADO

C.C. No 6348784

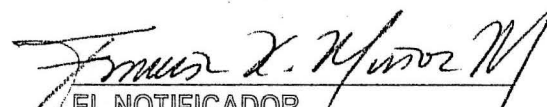
DIRECCION: Calle 14 - 13.47

TELEFONO: 229 3138

CIUDAD: Andina

Ranuncio a Terminos



  
EL NOTIFICADOR  
NOMBRE: FRANCIA HELENA MUNOZ M.  
C.C. No. 66.982.832 de Cali