

Bogotá, 12/27/2021

Al contestar citar en el asunto



Radicado No.: **20215330972331**

Fecha: 12/27/2021

Señores
Secretaría De Movilidad De Copacabana
Calle 50 No. 53 - 46
Copacabana,

Antioquia

Asunto: 16253 NOTIFICACION DE AVISOS

Respetado Señor(a) o Doctor (a)

De manera atenta, me permito comunicarle que la Superintendencia de Transporte, expidió la(s) resolución(es) No(s) 16253 de 12/7/2021 contra esa empresa.

De conformidad con el artículo 69 de la Ley 1437 de 2011 por la cual se expide el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, se remite para lo pertinente copia íntegra de la(s) resolución(es) en mención, precisando que las mismas quedarán debidamente notificadas al finalizar el día siguiente a la fecha de entrega del presente aviso en el lugar de destino.

Adicionalmente, me permito informarle que los recursos que legalmente proceden y las autoridades ante quienes deben interponerse los mismos, se relacionan a continuación:

Procede recurso de reposición ante el (la) DIRECTOR DE INVESTIGACIONES DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE dentro de los 10 días hábiles siguientes a la fecha de notificación.

SI NO

Procede recurso de apelación ante el Superintendente de Transporte dentro de los 10 días hábiles siguientes a la fecha de notificación.

SI NO

Procede recurso de queja ante el Superintendente de Transporte dentro de los 5 días hábiles siguientes a la fecha de notificación.

SI NO

Si la(s) resolución(es) en mención corresponden a una(s) apertura de investigación, procede la presentación de descargos, para cuya radicación por escrito ante la Superintendencia de Transporte cuenta con el plazo indicado en la parte resolutive del acto administrativo que se anexa con el presente aviso.

Sin otro particular.



Paula Lizeth Agudelo Rodríguez
Coordinadora Grupo de Notificaciones
Proyectó: Adriana Rocio Capera Amorocho

REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE

RESOLUCIÓN No. 16253 DE 07/12/2021

“Por la cual se abre una investigación administrativa mediante la formulación de pliego de cargos”

EL DIRECTOR DE INVESTIGACIONES DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE

En ejercicio de las facultades legales, en especial las previstas en la Ley 105 de 1993, la Ley 336 de 1996, la Ley 769 de 2002, la Ley 1437 de 2011, el Decreto 1079 de 2015 y el Decreto 2409 de 2018, y

CONSIDERANDO

PRIMERO: Que en el artículo 365 de la Constitución Política se establece que “[l]os servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado. Es deber del Estado asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional. Los servicios públicos estarán sometidos al régimen jurídico que fije la Ley (...). En todo caso, el Estado mantendrá la regulación, el control y la vigilancia de dichos servicios (...)”.

SEGUNDO: Que “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”¹.

TERCERO: Que en el numeral 8° del artículo 5° del Decreto 2409 de 2018² se establece que es función de la Superintendencia de Transporte “[a]delantar y decidir las investigaciones administrativas a que haya lugar por las fallas en la debida prestación del servicio público de transporte, puertos, concesiones, infraestructura, servicios conexos, y la protección de los usuarios del sector transporte”.

CUARTO: Que teniendo en cuenta que la Organización Mundial la Salud - OMS identificó que (i) el COVID19 tiene un comportamiento similar a los coronavirus del Síndrome Respiratorio de Oriente Medio (MERS) y del Síndrome Respiratorio Agudo Grave (SARS), en los cuales se ha identificado que los mecanismos de transmisión son: 1) gotas respiratorias al toser y estornudar, 2) contacto indirecto por superficies inanimadas, y 3) aerosoles por micro-gotas, (ii) que de acuerdo con la OMS, existe suficiente evidencia para indicar que el coronavirus (2019-nCoV), se transmite de

¹ Ley 105 de 1993, artículo 3, numeral 3.

² “Por el cual se modifica y renueva la estructura de la Superintendencia de Transporte y se dictan otras disposiciones”.

“Por la cual se abre una investigación administrativa mediante la formulación de pliego de cargos”

persona a persona pudiendo traspasar fronteras geográficas a través de pasajeros infectados; la sintomatología suele ser inespecífica, con fiebre, escalofríos y dolor muscular, pero puede desencadenar en una neumonía grave e incluso la muerte y (iii) que, a la fecha, no existe un medicamento, tratamiento o vacuna para hacer frente al virus y, en consecuencia, por su sintomatología y forma de obrar en la persona, genera complicaciones graves y que, de acuerdo con las recomendaciones de los expertos, la forma más efectiva de evitar el contagio es tener una higiene permanente de manos y mantener los sitios de afluencia de público debidamente esterilizados, fue expedida la Resolución 385 del 12 de marzo de 2020³ por el Ministerio de Salud y Protección Social en la que se decretó la emergencia sanitaria en todo el territorio nacional con el fin de prevenir y controlar la propagación del Coronavirus COVID-19 y de mitigar sus efectos, en las que fueron incluidas medidas para garantizar la prestación de servicio público de transporte, adoptando las medidas higiénicas correspondientes⁴.

En esa medida, mediante el Decreto 417 del 17 de marzo de 2020 fue declarado el estado de emergencia económica, social y ecológica en todo el territorio nacional.

4.1 Aislamiento preventivo obligatorio en el territorio nacional

Así las cosas, por medio del Decreto 457 del 22 de marzo de 2020, el Gobierno Nacional ordenó el aislamiento preventivo obligatorio de todas las personas habitantes de la República de Colombia a partir del 25 de marzo hasta el 13 de abril de 2020, dejando de presente que para efectos de lograr el aislamiento preventivo obligatorio se limitaría totalmente la circulación de personas y vehículos por el territorio nacional⁵, con las excepciones previstas en el artículo 3° dicho acto administrativo⁶, las cuales se estipularon con la finalidad de garantizar el derecho a la vida, a la salud y a supervivencia, y a la satisfacción de demanda de abastecimiento de bienes de necesidad. Asimismo, se expedieron los siguientes decretos: (i) Decreto 531 del 8 de abril de 2020, mediante el que se ordenó el aislamiento preventivo obligatorio a partir del 13 de abril hasta el 27 de abril de 2020; (ii) Decreto 593 del 27 de abril de 2020, a través del cual se ordenó el aislamiento preventivo obligatorio desde el 27 de abril hasta el 11 de mayo de 2020; (iii) Decreto 636 del 6 de mayo de 2020, en virtud del cual se ordenó el aislamiento preventivo obligatorio desde el 11 de mayo de 2020 hasta el 25 de mayo de 2020, prorrogado por el Decreto 689 del 22 de mayo de 2020 hasta el 31 de mayo de 2020; (iv) Decreto 749 del 28 de mayo de 2020, mediante el que se ordenó el aislamiento preventivo obligatorio desde el 1 de junio hasta el 1 de julio de 2020; (v) Decreto 878 del 25 de junio de 2020, a través del cual prorrogó la vigencia del Decreto 749 de 2020 hasta el 15 de julio de 2020, y en consecuencia se extendieron sus medidas establecidas hasta las doce de la noche del día 15 de julio de 2020; (vi) Decreto 990 del 9 de julio de 2020, en virtud del cual se ordenó el aislamiento preventivo obligatorio de todas las personas habitantes de la República de Colombia, del 16 de julio hasta el 1° de agosto de 2020; y (vii) Decreto 1076 del 28 de julio de 2020 a partir del cual se ordenó el aislamiento preventivo obligatorio en el territorio nacional desde el 1° de agosto de 2020 al 1° de septiembre de 2020.

Y, en lo que respecta a la movilidad, se estableció en el artículo 7° del Decreto 1076 de 2020 que “[s]e deberá garantizar el servicio público de transporte terrestre, por cable, fluvial y marítimo de pasajeros, de servicios postales y distribución de paquetería, en el territorio nacional, que sean

³ “Por la cual se declara la emergencia sanitaria por causa del coronavirus COVID-19 y se adoptan medidas para hacer frente al virus”.

⁴ De esa forma, se decretaron medidas sanitarias con el objeto de prevenir y controlar la propagación del COVID-19 en el territorio nacional y mitigar sus efectos, en las que se adoptaron entre las otras, las siguientes medidas “(...) 2.7 Ordenar a los responsables de los medios de transporte públicos y privados y a quienes lo operen a adoptar las medidas higiénicas y demás que correspondan para evitar el contagio y la propagación del COVID-19. 2.8 Ordenar a los destinatarios de las circulares que han expedido los diferentes ministerios para la prevención del contagio del COVID-19, cumplir, con carácter vinculante, las recomendaciones y directrices allí impartidas”.

⁵ En lo que respecta al servicio público de transporte terrestre de pasajeros, se estableció en el artículo 4 que “se deberá garantizar el servicio público de transporte terrestre, por cable, fluvial y marítimo de pasajeros (...) que sean necesarios para prevenir, mitigar y atender la emergencia sanitaria por causa del Coronavirus COVID-19 (...)”.

⁶ Decreto 457 del 22 de marzo del 2020 “Por el cual se imparten instrucciones en virtud de la emergencia sanitaria generada por la pandemia del Coronavirus COVID-19 y el mantenimiento del orden público”.

“Por la cual se abre una investigación administrativa mediante la formulación de pliego de cargos”

estrictamente necesarios para prevenir, mitigar y atender la emergencia sanitaria por causa del Coronavirus COVID-19 y las actividades permitidas en el presente decreto.

Se deberá garantizar el transporte de carga, el almacenamiento y la logística para la carga”⁷.

4.2. Aislamiento selectivo y distanciamiento individual responsable

Mediante el Decreto 1168 del 25 de agosto de 2020 el Gobierno Nacional reguló la fase de aislamiento selectivo y distanciamiento individual responsable que rigió en la República de Colombia desde las cero horas (00:00 a.m.) del día 1 de septiembre de 2020, hasta las cero horas (00:00 a.m.) del día 1 de octubre de 2020. De igual forma, se determinó que “[t]odas las personas que permanezcan en el territorio nacional deberán cumplir con los protocolos de bioseguridad de comportamiento del ciudadano en el espacio público para la disminución de la propagación de la pandemia y la disminución del contagio en las actividades cotidianas expedidos por el Ministerio de Salud y Protección Social. Así mismo, deberán atender las instrucciones que para evitar la propagación del Coronavirus COVID - 19, adopte o expidan los diferentes ministerios y entidades del orden nacional, cumpliendo las medidas de aislamiento selectivo y propendiendo por el autoaislamiento”⁸.

Asimismo, se estableció que los gobernadores y alcaldes municipales y distritales previo a emitir instrucciones u órdenes en materia de orden público, relacionadas con la emergencia sanitaria por causa del Coronavirus COVID-19, deben obtener autorización por parte del Ministerio del Interior para su aplicación, por lo que les corresponde justificar y comunicar dichas medidas a esa cartera ministerial⁹.

Es importante señalar que la vigencia del Decreto 1168 del 25 de agosto de 2020 fue prorrogada, en una primera ocasión, mediante el Decreto 1297 del 29 de septiembre de 2020, hasta las cero horas (00:00 a.m.) del día 1 de noviembre de 2020; en una segunda ocasión, a través del Decreto 1408 del 30 de octubre de 2020, hasta las cero horas (00:00 a.m.) del día 1 de diciembre de 2020; y, en una tercera ocasión, por medio del Decreto 1550 del 28 de noviembre de 2020, hasta las cero horas (00:00 a.m.) del día 16 de enero de 2021.

Posteriormente, el Gobierno Nacional expidió el Decreto 039 del 14 de enero de 2021, a partir del cual estableció una nueva fase del aislamiento selectivo y distanciamiento individual responsable que rige en Colombia a partir de las cero horas (00:00 a.m.) del día 16 de enero de 2021, hasta las cero horas (00:00 a.m.) del día 1 de marzo de 2021, y con el mismo se derogaron los Decretos 1168 del 25 de agosto de 2020, 1297 del 29 de septiembre de 2020, 1408 del 30 de octubre de 2020 y 1550 de 28 de noviembre de 2020.

A la postre, el Gobierno Nacional profirió el Decreto 206 del 26 de febrero de 2021, a través del que reguló la fase de aislamiento selectivo, distanciamiento individual responsable y reactivación económica segura, que regirá desde las cero horas (00:00 a.m.) del día 1 de marzo de 2021, hasta las cero horas (00:00 a.m.) del día 1 de junio de 2021, en la República de Colombia, en el marco de la emergencia sanitaria por causa del Coronavirus COVID-19. Igualmente, mediante este Decreto derogó el Decreto 039 del 14 de enero de 2021. Este decreto fue derogado por el Decreto 580 del 31 de mayo de 2021, en el que adicionalmente se reguló con nuevas disposiciones la fase de Aislamiento Selectivo, Distanciamiento Individual Responsable y Reactivación Económica Segura, que regirá en la República de Colombia a partir de las cero horas (00:00 a.m.) del día 1 de junio de 2021, hasta las cero horas (00:00 a.m.) del día 1 de septiembre de 2021.

⁷ Cfr. Decretos 457, 531, 593, 636, 749 y 990 de 2020.

⁸ Artículo 2° del Decreto 1168 de 2020.

⁹ Cfr. Artículo 4° del Decreto 1168 de 2020.

“Por la cual se abre una investigación administrativa mediante la formulación de pliego de cargos”

4.3. Prestación del servicio público de transporte terrestre durante el estado de emergencia

En el Decreto 482 del 26 de marzo de 2020 se dictaron medidas sobre la prestación del servicio público de transporte en las modalidades de pasajeros por carretera, pasajeros individual tipo taxi¹⁰ y carga, dentro del Estado de emergencia económica, social y ecológica.

En lo que respecta al transporte de pasajeros por carretera se consagró que “[d]urante el estado de emergencia económica, social y ecológica y el aislamiento preventivo obligatorio, se permite operar el servicio público de transporte terrestre automotor en la modalidad de pasajeros por carretera – intermunicipal con fines de acceso o de prestación de servicios de salud; y a personas que requieran movilizarse y sean autorizadas en los términos del Decreto 457 de 22 de marzo de 2020”¹¹.

En cuanto al servicio público de transporte terrestre de carga, se estableció que “[d]urante el estado de emergencia económica, social y ecológica y el aislamiento preventivo obligatorio, deberá garantizar el servicio de transporte de carga en el territorio nacional, que sean estrictamente necesarios para prevenir, mitigar y atender la emergencia sanitaria por causa del Coronavirus COVID-19 y las permitidas en el Decreto 457 de 22 de marzo de 2020”¹².

Bajo ese escenario, se hace necesario para esta Superintendencia, en desarrollo de sus funciones de control, inspección y vigilancia, verificar el cumplimiento de la normatividad aplicable al tránsito y al servicio público de transporte, particularmente en el marco del estado de emergencia económica, social y ecológica declarada por el coronavirus COVID-19 para prevenir, mitigar y atender la emergencia.

QUINTO: Que mediante los Decretos 417 del 17 de marzo de 2020 y 637 del 6 de mayo de 2020 el Gobierno Nacional declaró el Estado de Emergencia Económica, Social y Ecológica en todo el territorio nacional; por su parte el Ministerio de Salud y Protección Social a través de la Resolución 385 del 12 de marzo de 2020 decretó la emergencia sanitaria en todo el territorio nacional por causa del Coronavirus COVID -19 hasta el día 30 de mayo de 2020, y mediante la Resolución 1462 del 25 de agosto de 2020 se prorrogó dicha emergencia hasta el 30 de noviembre de 2020.

Así las cosas, mediante el Decreto Legislativo 491 de 28 de marzo de 2020 se adoptaron medidas de urgencia para garantizar la atención y la prestación de los servicios del Estado por parte de las diferentes autoridades y por aquellos particulares que cumplen funciones públicas.

Dentro de estas medidas se encuentra la posibilidad de suspender, mediante acto administrativo, los términos de las actuaciones administrativas o jurisdiccionales en sede administrativa hasta tanto permanezca vigente la Emergencia Sanitaria declarada por el Ministerio de Salud y Protección Social, de conformidad con lo previsto en el Artículo 6 del Decreto Legislativo 491 de 28 de marzo de 2020.

En ese sentido, la Superintendencia de Transporte con fundamento en lo anterior y con el fin de garantizar el debido proceso a los supervisados de la Entidad, entre otras cosas, emitió la Resolución 6255 de 29 de marzo de 2020, por la cual se suspendieron los términos legales de los procesos y actuaciones administrativas que se surten ante las diferentes dependencias de la Entidad, a partir del lunes 30 de marzo de 2020 y hasta tanto permanezca vigente la Emergencia Sanitaria declarada por el Ministerio de Salud y Protección Social. De esta manera y, en consecuencia, los términos de ley fijados para dar trámite a la presente investigación administrativa de carácter sancionatorio fueron suspendidos desde el 30 de marzo de 2020.

¹⁰ A partir del artículo 6° del Decreto 482 de 2020 el Gobierno Nacional permitió durante el estado de emergencia, económica, social y ecológica y el aislamiento preventivo obligatorio, la prestación del servicio público de transporte de pasajeros individual tipo taxi y determinó que su ofrecimiento únicamente podrá hacerse vía telefónica o a través de plataformas tecnológicas.

¹¹ Artículo 4 del Decreto 482 de 2020.

¹² Artículo 7 del Decreto 482 de 2020

“Por la cual se abre una investigación administrativa mediante la formulación de pliego de cargos”

Ahora bien, de conformidad con lo dispuesto en la Resolución 7770 de 19 de octubre de 2020, la Superintendencia de Transporte resolvió reanudar a partir del 21 de octubre todos los términos de las actuaciones administrativas de la Dirección de Investigaciones de Tránsito y Transporte Terrestre y otras dependencias de la Entidad.

SEXTO: Que en el numeral 3° del artículo 22 del Decreto 2409 del 2018 se establece como función de la Dirección de Investigaciones de Tránsito y Transporte Terrestre “[t]ramitar y decidir, en primera instancia, las investigaciones administrativas que se inicien, de oficio o a solicitud de cualquier persona, por la presunta infracción a las disposiciones vigentes en relación con la debida prestación del servicio público de transporte, servicios conexos a este, así como la aplicación de las normas de tránsito”.

Lo anterior, de conformidad con el párrafo 3 del artículo 3 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 2° de la Ley 1383 de 2010, que señala que “[l]as Autoridades, los organismos de tránsito, las entidades públicas o privadas que constituyan organismos de apoyo serán vigiladas y controladas por la Superintendencia de Puertos y Transporte”.

También, en virtud de lo dispuesto en el artículo 1° de la Ley 105 de 1993 en el cual se estableció que “[i]ntegra el sector Transporte, el Ministerio de Transporte, sus organismos adscritos o vinculados y la Dirección General Marítima del Ministerio de Defensa Nacional, en cuanto estará sujeta a una relación de coordinación con el Ministerio de Transporte. Conforman el Sistema Nacional de Transporte, para el desarrollo de las políticas de transporte, además de los organismos indicados en el inciso anterior, los organismos de tránsito y transporte, tanto terrestre, aéreo y marítimo e infraestructura de transporte de las entidades territoriales y demás dependencias de los sectores central o descentralizado de cualquier orden que tengan funciones relacionadas con esta actividad”.

De igual forma, en el artículo 42 del Decreto 101 de 2000 se determinó que “[e]starán sometidas a inspección, vigilancia y control de la Superintendencia de Transporte, exclusivamente para el ejercicio de la delegación prevista en los artículos 40, 41 y 44 de este decreto o en las normas que lo modifiquen, las siguientes personas naturales o jurídicas: (...) 2. Las entidades del Sistema Nacional de Transporte, establecidas en la ley 105 de 1993, excepto el Ministerio de Transporte, en lo relativo al ejercicio de las funciones que en materia de transporte legalmente les corresponden. (...) 6. Las demás que determinen las normas legales”.

Y, en el artículo 1° de la resolución 3443 de 2016 del Ministerio de Transporte expresamente se dispuso que “[t]odas las entidades del sector transporte deberán aunar esfuerzos para apoyar a las entidades que tienen a cargo el control del cumplimiento, para garantizar la eficiencia de las acciones de supervisión, inspección, control y vigilancia”, incluyendo para esos efectos a los Alcaldes Municipales, Distritales, Autoridades Metropolitanas y Secretarías de Tránsito y/o de Movilidad.

Asimismo, el numeral 2° del artículo 4° del Decreto 2409 de 2018 establece que la Superintendencia de Transporte tiene dentro de sus funciones: “vigilar, inspeccionar, y controlar la permanente, eficiente y segura prestación del servicio de transporte, con excepción del servicio público de transporte terrestre automotor colectivo metropolitano, distrital y municipal de pasajeros, del servicio público de transporte, terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxis en todo el territorio nacional y de la prestación del servicio escolar en vehículos particulares cuya vigilancia continuará a cargo de las autoridades territoriales correspondientes”.

Ahora bien, respecto de los organismos de tránsito, se tiene que en el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte, Decreto 1079 de 2015, se definen como autoridades competentes para investigar e imponer sanciones por infracciones a las normas de Transporte Público Terrestre Automotor en la jurisdicción distrital y municipal.

“Por la cual se abre una investigación administrativa mediante la formulación de pliego de cargos”

Respecto de los problemas de ilegalidad e informalidad en el transporte público, conforme con lo que ha señalado múltiples veces el Ministerio de Transporte, son materia de prioridad para las entidades del Sistema Nacional de Transporte¹³, teniendo en cuenta que se ven transgredidos principios generales del transporte –los cuales deben garantizar en su jurisdicción los organismos de tránsito– entre otros, los de seguridad, libertad de acceso y calidad.

Es tan profunda esta problemática, que esta Superintendencia ha solicitado el esfuerzo por parte de los organismos de tránsito en Circulares como la No. 005 del 30 de marzo de 2004, No. 009 del 25 de julio de 2007, No. 0024 del 30 de diciembre de 2014, No. 0022 del 24 de marzo de 2015, No. 0059 y 0060 del 12 de julio 2016, No. 008 del 10 de febrero de 2017, entre otras; reiteradas a su vez por el Ministerio de Transporte en Circulares tales como la No. 20124000668211 del 19 de diciembre del 2012, No. 20134000074321 del 28 de febrero de 2013, No. 20134200330511 del 12 de septiembre del 2013, No. 2014000000781 del 3 de enero de 2014, No. 20144000135701 del 56 de mayo de 2014, No. 20144000252931 del 21 de septiembre del 2014, No. 20144000357831 del 2 de octubre de 2014, No. 20144000406461 del 5 de noviembre de 2014, No. 20161100137321 del 17 de marzo de 2016 y No. 20164100264971 del 14 de junio de 2016, la Procuraduría General de la Nación en Circular Externa No. 015 del 8 de septiembre de 2017 y la Circular No. 015 del 20 de Noviembre de 2020 de la Superintendencia de Transporte.

En este sentido, el Gobierno ha sido enfático en señalar que los organismos de tránsito deben propender por llevar a cabo todas las políticas públicas encaminadas a este fin, v.gr. dentro de las acciones ordenadas a las autoridades se encuentra: *“[a]plicar las sanciones a cargo del propietario y el conductor de los vehículos que sean sorprendidos prestando este servicio público ilegal; y por consiguiente la respectiva inmovilización y traslado del respectivo vehículo a los parqueaderos designados por los organismos de tránsito respectivo”*¹⁴.

SÉPTIMO: Que para efectos de la presente investigación administrativa, se precisa identificar plenamente al sujeto de la misma, siendo para el caso que nos ocupa el organismo de tránsito denominado **SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE COPACABANA** (en adelante **SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE COPACABANA** o la Investigada).

OCTAVO: Que la Dirección de Investigaciones de Tránsito y Transporte Terrestre recibió una queja en la que se denuncia presuntas infracciones a la normatividad vigente por parte de la Investigada¹⁵, relacionadas con el control de la ilegalidad e informalidad en el servicio público de transporte en su jurisdicción.

NOVENO: Que la Superintendencia de Transporte en el ejercicio de las funciones de control, inspección y vigilancia atribuidas efectuó un (1) requerimiento de información¹⁶ a la **SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE COPACABANA**, que fue contestado por la Investigada el 12 de marzo de 2021 a través de la comunicación con Radicado Supertransporte No. 20215340396592.

DÉCIMO: Que de la evaluación y análisis de los documentos presentados por parte de algunos ciudadanos, el requerimiento de información realizado y la respuesta al mismo que obran en el expediente, se pudo evidenciar la existencia de actuaciones por parte de la **SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE COPACABANA** que presuntamente demuestran el incumplimiento de sus deberes y obligaciones como organismo de tránsito y, en consecuencia, generaron la alteración del servicio público de transporte en el municipio de Copacabana, Antioquia.

¹³ Respecto del Modo de Transporte Terrestre Automotor.

¹⁴ Cfr. Circular Externa No. 009 del 25 de julio de 2007 proferida por el Ministerio de Transporte

¹⁵ Radicado Supertransporte No. 20205321315622 del 2 de diciembre de 2020.

¹⁶ Oficio de Salida Supertransporte No. 20218700006831 del 5 de enero de 2021.

“Por la cual se abre una investigación administrativa mediante la formulación de pliego de cargos”

DÉCIMO PRIMERO: Que con el fin de sustentar la tesis recién anotada, esta Dirección presentará el material probatorio para acreditar, en primer lugar que (11.1) la **SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE COPACABANA** no ha utilizado eficientemente los recursos con los que cuenta para combatir la ilegalidad y la informalidad; y, en segundo lugar que (11.2), la **SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE COPACABANA** no ha realizado las gestiones necesarias para mejorar o ampliar los instrumentos con los que cuenta para atacar la ilegalidad e informalidad, situaciones con las que presuntamente se ha alterado el servicio público de transporte en el municipio de Copacabana, Antioquia. Lo anterior, teniendo en cuenta lo siguiente:

El 2 de diciembre de 2020¹⁷, la Asociación de Taxistas Taxunidos de Antioquia puso en conocimiento de esta Superintendencia la problemática que se le presenta con la **SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE COPACABANA**, manifestando lo siguiente:

“Los inconvenientes por el procedimiento que está llevando la secretaria de tránsito de la movilidad de la ciudades de los municipios del valle de aburra, contra el transporte ilegal en la infracción al código (D12) del CNT CÓDIGO NACIONAL DE TRANSITO, desde el año 2019 en nuestra ciudades de (...) Copacabana(...) nos tocó conformar un grupo de taxistas para dar información, y en prestación de servicio en vez de hacer uso de la ley y así mismo buscar las correcciones y poner en cintura a todos aquellos que infrinjan la norma, son dos problemas por lo que está pasando el gremio de taxistas de la ciudades del vale de aburra, y gracias a la omisión del cumplimiento de las normas se ha desbordado tanto la ilegalidad que el gremio de taxistas de Valle de aburra aparte de que se gana enemigos ya que muchos de la piratería saben que el gremio le colabora con la información sobre los infractores y ya que la secretaria de tránsito no dan conocimiento sobre las cancelaciones. y más que se está vulnerando la constitución política de Colombia en su artículo 2, 13, 24 , 365, La ley 769 de 2002 en su artículo 26 numeral 5 ,131 , 136 , 124 y 125 y todas las normas concordantes, las normas mencionadas sobre el tipo de sanciones y de la reincidencia, además no sabemos el manejo que le están dando a los vehículos no sabemos si salen en el tiempo que tiene que salir, por eso invoco el 125 ya que si en los parqueaderos donde se llevan los vehículos inmovilizados, por si les están dando la salida sin permiso, la ley también sería para los del parqueadero. El gremio de taxistas de las ciudades de valle de aburra piensa que la secretaria de tránsito es como si se hubiera vuelto una entidad captadora de dinero, y gracias a ellos la piratería está desbordada Y perjudicando a los diferentes gremios de servicio de transporte público, en especial al de transporte individual tipo taxi, el gremio de transporte público individual de taxi le solicita que la ley 769 artículo 131 literal D numeral 12 no entre más en vigencia, lo que se pide es que se le dé la sanción al transporte la ley 336 de 1996 en los artículos 46 y 49, y Esto ha ocasionado un detrimento patrimonial como conductores dependientes afectándonos el mínimo vital y prestaciones necesarias e indispensables para sobrevivir dignamente y evitar nuestra degradación o aniquilamiento como seres humanos, Nuestro trabajo es a destajo o sea de acuerdo a lo que nosotros hagamos en nuestro turno tal como se tipifica en la resolución 4350/98 donde nuestro sueldo y pago a la seguridad social están «internalizados», es decir, incorporados en las tarifas que se cobran a los usuarios del servicio de taxis. Y la disminución de pasajeros, por causa de la prestación irregular del servicio público de transporte a través de vehículo particular El estado a través del ministerio del transporte, y las secretarías de movilidad no impide la vulneración y reduce nuestras posibilidades de disfrutar de la satisfacción de necesidades como la alimentación, el vestuario, la salud, la educación, la vivienda y la recreación. como mecanismos para hacer realidad nuestros derechos a la dignidad humana. Debido a la competencia desleal por parte de las plataformas tecnológicas violan la ley por que en realidad ellas están intermediando con la prestación del servicio público individual con vehículos particular el propietario conductor se ha visto abocado a perder su inversión ya que también el trabajo se ve reducido y la suficiencia tarifaria consagrado en los artículos 16 del Decreto 1079 de 2015 y 1º y 2 de la Resolución 4350 de 1998 no puede cumplir con los compromisos pactados con los bancos”. (Sic).

¹⁷ Radicado Supertransporte No. 20205321315622 del 2 de diciembre de 2020.

“Por la cual se abre una investigación administrativa mediante la formulación de pliego de cargos”

Con el fin de corroborar las actuaciones adelantadas para combatir la ilegalidad e informalidad en el transporte público en el municipio de Copacabana, Antioquia, la Dirección de Investigaciones de Tránsito y Transporte Terrestre requirió¹⁸ a la **SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE COPACABANA** así:

“(…) En esa medida, de conformidad con las facultades de inspección, vigilancia y control otorgadas a la Superintendencia de Transporte a través del Decreto 2409 de 2018 y teniendo en cuenta lo expuesto, se les requiere para que alleguen la siguiente información y den respuesta a los siguientes interrogantes:

- 1. Estudio de informalidad en el transporte público del municipio de Copacabana, con la identificación zonal de la informalidad que contenga como mínimo las modalidades y las zonas en las que se presenta.*
- 2. Estadísticas de inmobilizaciones realizadas en el municipio de Copacabana razón a la informalidad del transporte público.*
- 3. Relación de comparendos impuestos por el código D-12, así como el número de inmobilizaciones.*
- 4. Campaña de promoción y prevención en contra de la ilegalidad.*
- 5. Establecer cuántas y cuales (fechas exactas) mesas de trabajo se han adelantado con el Alcalde con el objetivo de evaluar la problemática de informalidad en el transporte público del municipio de Copacabana.*
- 6. Informe acerca de la infraestructura base para el desarrollo de la intervención de la Secretaría en relación con los procesos de control a la informalidad como: i). Patios, y, ii). Agentes de tránsito con los cuales realiza operativos.*
- 7. Establecer con claridad que servicios tiene tercerizados la Secretaría de Transporte y Tránsito de Copacabana estableciendo con claridad cuáles son y con qué entidades suscribió dicha relación la secretaria.*
- 8. Copia del convenio suscrito con la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional (DITRA).*
- 9. Copia de los actos administrativos mediante los cuales se establecieron medidas con el fin de garantizar la prestación del servicio público de transporte en su jurisdicción, durante el Estado de Emergencia declarado por el Gobierno Nacional con ocasión a la pandemia del Coronavirus COVID-19.*
- 10. Informe qué tipo de controles ha realizado para verificar que la prestación del servicio público de transporte en su jurisdicción para durante el Estado de Emergencia declarado con ocasión a la pandemia del Coronavirus COVID-19 se realice con el cumplimiento de los protocolos de bioseguridad ordenados por el Gobierno Nacional. Anexe evidencias documentales de los respectivos controles, y de las sanciones impuestas a quienes no han cumplido con los protocolos, si se han impuesto por esta razón.*
- 11. Indique qué tipo de acciones se han llevado a cabo para garantizar que en vehículos particulares no se presenten servicio público de transporte al interior de su jurisdicción, y hacia otros lugares. Anexe los soportes de las acciones adelantadas.*
- 12. Copia del plan estratégico de control al cumplimiento del marco normativo en transporte actualizado al año 2020.*
- 13. Constancia de envío al Director Territorial del Ministerio de Transporte de su jurisdicción del plan estratégico de control al cumplimiento del marco normativo en transporte (...).”*

La **SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE COPACABANA** respondió el referido requerimiento el 12 de marzo de 2021¹⁹. Del análisis del contenido de la respuesta se evidencia, como se señaló anteriormente, que (11.1) la **SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE COPACABANA** no ha utilizado eficientemente los recursos con los que cuenta para combatir la ilegalidad y la informalidad; en segundo lugar (11.2), que la **SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE COPACABANA** no ha realizado

¹⁸ Oficio de Salida No. 20218700006831 del 5 de enero de 2021.

¹⁹ Radicado Supertransporte No. 20215340396592 del 12 de marzo de 2021.

“Por la cual se abre una investigación administrativa mediante la formulación de pliego de cargos”

las gestiones necesarias para mejorar o ampliar los instrumentos con los que cuenta para atacar la ilegalidad e informalidad.

11.1. La SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE COPACABANA no ha utilizado eficientemente los recursos con los que cuenta para combatir la ilegalidad y la informalidad

En este aparte se presentarán las pruebas que permiten afirmar que la **SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE COPACABANA** posiblemente no ha hecho las labores suficientes con los recursos que cuenta, para combatir la ilegalidad e informalidad en el transporte público en su jurisdicción.

Respecto al primer (1°) punto del requerimiento efectuado por esta Dirección en el que solicita se allegue “1. Estudio de informalidad en el transporte público del municipio de Copacabana, con la identificación zonal de la informalidad que contenga como mínimo las modalidades y las zonas en las que se presenta”, el organismo de tránsito de Copacabana, Antioquia contestó:

“(...) El transporte informal tiene varias implicaciones.

El mayor peligro es poner en riesgo a las personas, ya que, generalmente, este no cuenta con estándares técnicos de seguridad o mantenimiento para los vehículos que ofrecen este servicio, y tampoco es clara de quién es la responsabilidad en los casos en que haya accidentes u otras situaciones de seguridad.

El ministerio de transporte, argumenta que cuando se autoriza la prestación de un servicio público se hace por intermedio de unas empresas que están debidamente habilitadas y que cumplen con unos requisitos establecidos por el Ministerio de Transporte.

El hecho de que se preste por estas empresas también tienen unas implicaciones en cuanto al tipo de flota que se utilizan que cuenta con unas características especiales en materia de seguridad para los usuarios, es decir, pagan unos seguros en caso de algún incidente, lo que no sucede con el transporte no autorizado. Allí realmente lo que se pone en riesgo es la seguridad de los usuarios.

En cuanto a lo económico, el mayor impacto lo sienten los operadores de modos de transporte regulado, quienes dejan de percibir los ingresos por los pasajeros que han migrado a modos informales.

Pero más allá de ser un problema de movilidad, el transporte pirata podría convertirse en un inconveniente social. “En ciudades con desempleo los trabajos informales se pueden volver el sustento de un amplio grupo de la población. Aunque hoy en día los modos de transporte informal no son preponderantes, existe el riesgo que futuros esfuerzos de regulación se dificulten por el impacto social que genere”.

A diario cientos de personas en el Municipio de Copacabana, recurren al transporte diferente “pirata” para llegar a sus destinos. Quienes lo usan lo ven como una alternativa rápida para movilizarse.

En Copacabana hay 10 puntos identificados para toma de automóviles particulares y 1 de moto taxis. Allí, el auge del fenómeno es relacionado con la carencia del parque automotor de las cooperativas de transporte, Coonatra y Cootranscoba, hay que destacar que el servicio de estas cooperativas no llega a muchas zonas de las veredas.

Algunos sondeos para conocer las motivaciones y tendencias de la ‘piratería’ en el transporte, entre ellos uno realizado por el cuerpo de Agentes del Municipio de Copacabana, evidenció que quienes se inclinan por esta forma alterna de movilidad lo hacen por comodidad, por falta de alternativas y por economía.

“Por la cual se abre una investigación administrativa mediante la formulación de pliego de cargos”

Las modalidades de transporte público de pasajeros informales o más bien “ilegales” que se tienen en el Municipio de Copacabana son: Mototaxismo, transporte particular.

El mototaxismo, que es muy escaso en el Municipio de Copacabana, puede ser el más peligroso de los servicios informales, debido a que el usuario de este tipo de transporte va de parrillero

Hay que tener en cuenta que en el país se tienen más de 14 millones de motos circulando, que aportan el 57% de los lesionados por accidentes de tránsito y lo más increíble el 44% de los propietarios de las motos evaden la compra del SOAT; es decir, los usuarios de este servicio tienen una alta probabilidad de accidentarse y sin ningún seguro que les cubra las lesiones que puedan llegar a tener.

El transporte de pasajeros en vehículos particulares se da de dos formas:

Una, los vehículos pasan frente a los paraderos de buses ofreciendo el servicio con una ruta establecida y cobran una tarifa; inclusive en algunas oportunidades no tienen necesidad de promocionar sus servicios, mientras van transitando hacen un cambio de luces en las farolas de sus carros y los potenciales usuarios entienden el mensaje.

La segunda, parquean los carros cerca a los paraderos y personalmente ofrecen sus servicios como transportadores. Afortunadamente esta modalidad de servicio es muy perseguida por nuestras autoridades de tránsito.

Esos carros, casi siempre de modelos viejos, operan en puntos del Municipio que ya se encuentran identificados como son:

La plaza, entradas de las veredas, entrada del municipio, alrededor del parque principal, supermercados y en el hospital Santa Margarita.

Por otro lado, está el hecho de que la cobertura y oferta de transporte público es insuficiente y que el servicio que existe no cuenta con la calidad que requieren los usuarios para movilizarse; y por el otro, pone de manifiesto el llamado rebusque, pues los conductores de los vehículos informales “ilegales” vieron en la falta de transporte público la posibilidad de tener un ingreso ofreciendo un servicio donde no lo hay.

Preguntémosnos ¿El mal servicio de transporte público y el déficit en la oferta de la ciudad justifican el transporte diferente “pirata”? (...)”²⁰. (Sic).

En relación a lo anterior, es importante señalar que no se anexa un soporte formal correspondiente a un estudio de ilegalidad e informalidad realizado en su jurisdicción. De igual forma, la mayoría de conclusiones e inferencias allegadas por la **SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE COPACABANA** sobre el transporte ilegal e informal no corresponden a un análisis emanado del mismo organismo de tránsito, sino a la información publicada el 1° de septiembre de 2014 en la columna de movilidad de la Revista Semana en un artículo titulado “Transporte ilegal, ¿solución o problema?”²¹, como se demuestra a continuación:

Espacio en blanco

²⁰ Ibid.

²¹ Cfr. <https://www.semana.com/implicaciones-del-transporte-pirata-bogota/200415/>

“Por la cual se abre una investigación administrativa mediante la formulación de pliego de cargos”

Imagen No. 1. Artículo de la Revista Semana titulado “Transporte ilegal, ¿solución o problema?”.

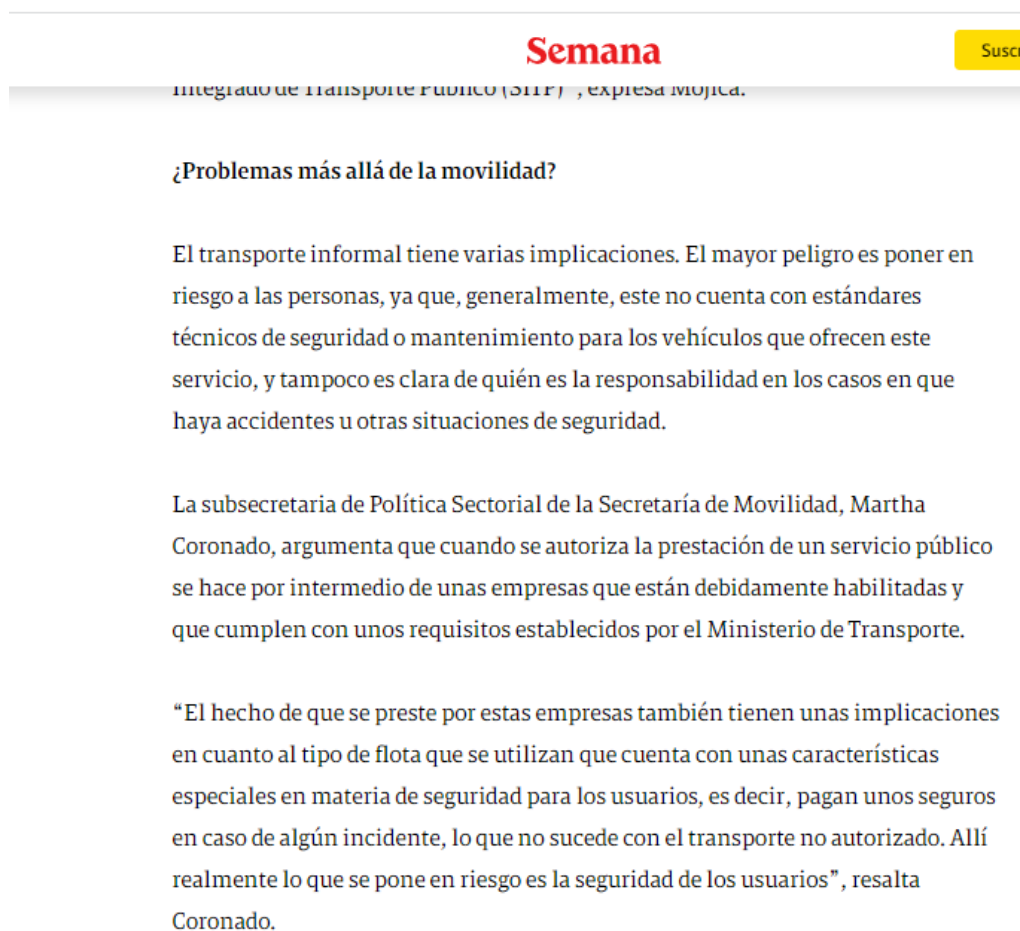
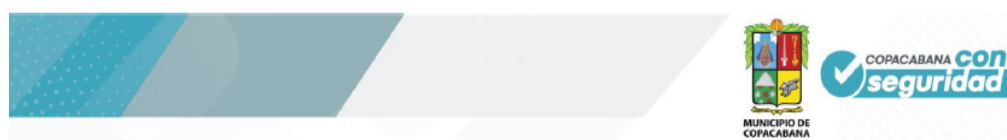


Imagen No. 2. Radicado Supertransporte No. 20215340396592 del 12 de marzo de 2021 respuesta de la Secretaría de Transporte y Movilidad de Copacabana.



CONTEXTO LOCAL:

El transporte informal tiene varias implicaciones.

El mayor peligro es poner en riesgo a las personas, ya que, generalmente, este no cuenta con estándares técnicos de seguridad o mantenimiento para los vehículos que ofrecen este servicio, y tampoco es clara de quién es la responsabilidad en los casos en que haya accidentes u otras situaciones de seguridad.

El ministerio de transporte, argumenta que cuando se autoriza la prestación de un servicio público se hace por intermedio de unas empresas que están debidamente habilitadas y que cumplen con unos requisitos establecidos por el Ministerio de Transporte.

El hecho de que se preste por estas empresas también tienen unas implicaciones en cuanto al tipo de flota que se utilizan que cuenta con unas características especiales en materia de seguridad para los usuarios, es decir, pagan unos seguros en caso de algún incidente, lo que no sucede con el transporte no autorizado. Allí realmente lo que se pone en riesgo es la seguridad de los usuarios.

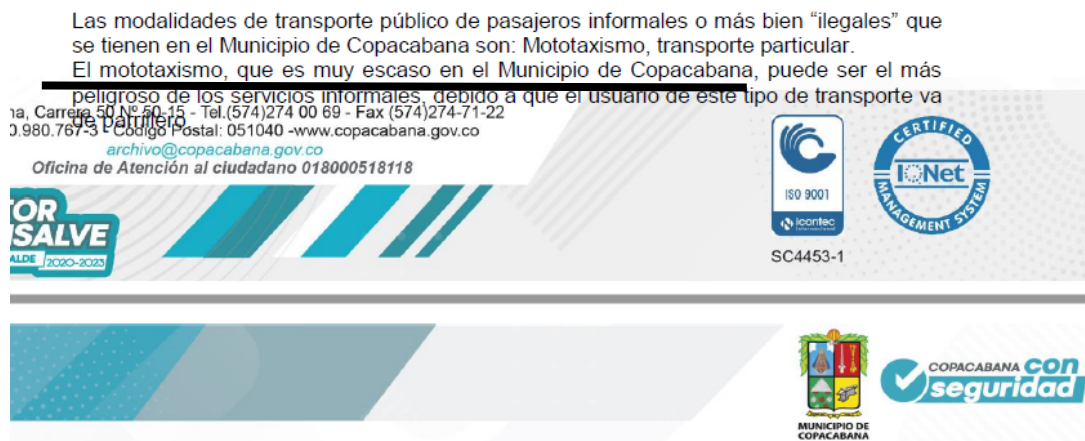
En cuanto a lo económico, el mayor impacto lo sienten los operadores de modos de transporte regulado, quienes dejan de percibir los ingresos por los pasajeros que han migrado a modos informales.

“Por la cual se abre una investigación administrativa mediante la formulación de pliego de cargos”

Conforme a lo anterior, la **SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE COPACABANA** al enviar como respuesta sobre la situación de informalidad e ilegalidad que se presenta en su jurisdicción lo que un periodista publicó hace más de nueve (9) años sobre esta problemática en el contexto nacional, hace presumir no sólo el desconocimiento del organismo de tránsito sobre la situación actual de dicho fenómeno, sino, a su vez, la falta de compromiso de conocer y resolver esta problemática en el municipio de Copacabana, Antioquia.

De igual forma, el organismo de tránsito de Copacabana asevera lo siguiente:

Imagen No. 3. Radicado Supertransporte No. 20215340396592 del 12 de marzo de 2021.



Hay que tener en cuenta que en el país se tienen más de 14 millones de motos circulando, que aportan el 57% de los lesionados por accidentes de tránsito y lo más increíble el 44% de los propietarios de las motos evaden la compra del SOAT; es decir, los usuarios de este servicio tienen una alta probabilidad de accidentarse y sin ningún seguro que les cubra las lesiones que puedan llegar a tener.

El transporte de pasajeros en vehículos particulares se da de dos formas:

Una, los vehículos pasan frente a los paraderos de buses ofreciendo el servicio con una ruta establecida y cobran una tarifa; inclusive en algunas oportunidades no tienen necesidad de promocionar sus servicios, mientras van transitando hacen un cambio de luces en las farolas de sus carros y los potenciales usuarios entienden el mensaje.

Una vez más, la información allegada corresponde a una transcripción exacta de lo publicado en un artículo periodístico, en este caso fue del titulado “*El transporte informal*” del periódico La Patria, el cual fue publicado el 1° de diciembre de 2018. Se observa que el organismo de tránsito se limita a transcribir una parte del referido documento y a cambiar el nombre de la ciudad aludida que fue Manizales a Copacabana. Con el fin de fundamentar lo señalado se presentan las siguientes imágenes:

Espacio en blanco

“Por la cual se abre una investigación administrativa mediante la formulación de pliego de cargos”

Imagen No. 4. <https://www.lapatria.com/opinion/columnas/bernardo-mejia/el-transporte-informal>.



LA PATRIA.COM CIERO AÑOS Verdad
Noticias de Manizales y Caldas, Noviembre 22 2021

MEJORADO POR Gc

TEMAS DE DESTACADOS Afiliados para la reactivación COVID-19 La Dorada Cuarentena Lupa a la contratación Balance Municipios 2019 Once Caldas

OPINIÓN Lunes, Diciembre 10, 2018

El transporte informal

Bernardo Mejía

Saber más

Volver a reproducir

MÁS LEIDO MÁS COMENTADO

1. En San Sebastián habitantes temen por su integridad
2. Otra guadua para cubrir hueco en la vía urbana de Anserma
3. La taza más grande del mundo en Chinchina tendrá nuevo atractivo
4. Lo que duele en salud y bienestar escolar
5. Llegan las Olimpiadas de LA PATRIA en sus 100 años

Las modalidades de transporte público de pasajeros informales o más bien ilegales que se tienen en el país son: bicicitaxismo, transporte especial, mototaxismo, transporte particular y el que se usa por medio de las plataformas tecnológicas. El bicicitaxismo no se ve en nuestra ciudad. En Bogotá la prestación de este servicio es impresionante, porque unos "ciclistas" mueven unas carrocerías para transportar pasajeros impulsadas por su pedaleo y soportadas por un motor que facilita el esfuerzo que debe hacer quien conduce. Son vehículos que normalmente transitan por los andenes generando un enorme riesgo para los peatones. El transporte especial es un servicio que se presta para el transporte de estudiantes de empleados. Tienen una ruta y unos horarios debidamente establecidos. El mototaxismo, que es muy escaso en Manizales, puede ser el más peligroso de los servicios informales, debido a que el usuario de este tipo de transporte va de parrillero. Hay que tener en cuenta que en el país se tienen más de 14 millones de motos circulando, que aportan el 57% de los lesionados por accidentes de tránsito y lo más increíble el 44% de los propietarios de las motos evaden la compra del SOAT; es decir, los usuarios de este servicio tienen una alta probabilidad de accidentarse y sin ningún seguro que les cubra las lesiones que puedan llegar a tener. El transporte de pasajeros en vehículos particulares se da de dos formas: Una, los vehículos pasan frente a los paraderos de buses ofreciendo el servicio con una ruta

Imagen No. 5. <https://www.lapatria.com/opinion/columnas/bernardo-mejia/el-transporte-informal>.

de empleados. Tienen una ruta y unos horarios debidamente establecidos. El mototaxismo, que es muy escaso en Manizales, puede ser el más peligroso de los servicios informales, debido a que el usuario de este tipo de transporte va de parrillero. Hay que tener en cuenta que en el país se tienen más de 14 millones de motos circulando, que aportan el 57% de los lesionados por accidentes de tránsito y lo más increíble el 44% de los propietarios de las motos evaden la compra del SOAT; es decir, los usuarios de este servicio tienen una alta probabilidad de accidentarse y sin ningún seguro que les cubra las lesiones que puedan llegar a tener. El transporte de pasajeros en vehículos particulares se da de dos formas: Una, los vehículos pasan frente a los paraderos de buses ofreciendo el servicio con una ruta establecida y cobran una tarifa; inclusive en algunas oportunidades no tienen necesidad de promocionar sus servicios, mientras van transitando hacen un cambio de luces en las farolas de sus carros y los potenciales usuarios entienden el mensaje. La segunda, parquean los carros cerca a los paraderos y personalmente ofrecen sus servicios como transportadores. Afortunadamente esta modalidad de servicio es muy perseguida por nuestras autoridades de tránsito.

“Por la cual se abre una investigación administrativa mediante la formulación de pliego de cargos”

Además de traer a colación situaciones que claramente no responden a la realidad presente en el municipio de Copacabana, Antioquia, toda vez que las mismas fueron tomadas de un (1) artículo periodístico, donde se presenta un análisis del contexto de la informalidad e ilegalidad de la ciudad de Manizales en el año 2018, la **SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE COPACABANA** señala que existen once (11) puntos focos de informalidad e ilegalidad pero no los identifica, además expone que el cuerpo de agentes ha realizado sondeos para “*conocer las motivaciones y tendencias de la ‘piratería’ en el transporte*” pero tampoco se allega ni describe en qué consisten dichos sondeos ni el resultado concreto de los mismos.

Por lo anterior, es posible afirmar que no existe en el municipio de Copacabana, Antioquia un estudio concreto y formal sobre la ilegalidad e informalidad, ya que el hecho de que posiblemente se tengan identificados ciertos lugares en los que se presenta la problemática de informalidad e ilegalidad –los cuales no son referidos por la Investigada en su respuesta–, no excusa al organismo de tránsito de Copacabana, Antioquia de tener un estudio formal, concreto y detallado con un diagnóstico respecto de la ilegalidad e informalidad presente en su municipio, puesto que no es suficiente identificar algunos lugares, sino se debe tener un soporte técnico y jurídico que permita realizar una planeación idónea, y su correspondiente ejecución, que permita atacar la situación que está presentando el municipio, con sujeción a los deberes que le corresponden como autoridad de tránsito y transporte en su jurisdicción, y los principios de la función administrativa consagrados en el artículo 209 de la Constitución Política, en particular, los principios de moralidad, eficacia y celeridad.

En esa medida, es posible aseverar que la **SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE COPACABANA** no ha realizado estudios técnicos, con personal interno o externo de la Entidad, que le permitan determinar el impacto de la informalidad e ilegalidad en el transporte público en Copacabana, Antioquia. Por lo tanto, se puede decir que en la actualidad, el organismo de tránsito presuntamente no tiene cifras concretas de lo que está ocurriendo en materia de transporte público en el municipio y, por lo tanto, no conoce –ni ha hecho lo posible por conocer– la situación actual de informalidad e ilegalidad presente en su jurisdicción. Por lo tanto, es posible inferir que no se tiene información idónea que dé cuenta del cómo atacar la referida problemática ni un diagnóstico de la misma, ni de las acciones más adecuadas para hacerlo.

Respecto al segundo (2°) punto del requerimiento en el que se solicitó que se allegue “2. *Estadísticas de inmobilizaciones realizadas en el municipio de Copacabana razón a la informalidad del transporte público*”, la **SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE COPACABANA** se limita a manifestar lo siguiente:

Imagen No. 6. Radicado Supertransporte No. Radicado Supertransporte No. 20215340396592 del 12 de marzo de 2021.

Esta cifras corresponden desde el 01 de febrero de 2017 al 25 de enero de 2021

RESUMEN COMPARENDOS POR INFRACCION Y TOTAL DE INMOVILIZACIONES							
CÓDIGO INFRACCIÓN	INMOVILIZACION	2017	2018	2019	2020	2021	Total general
D12	NO	5	2				7
D12	SI	65	7	10	11		93

Lo anterior, refleja como existe una considerable disminución histórica de los comparendos impuestos, puesto que al contrastar los impuestos en el año 2017 que equivalen en total a 65 con respecto a los años 2018, 2019 y 2020 que sumados los 3 corresponden tan solo a 27 comparendos por infracción D-12, lo que evidencia una súbita e inexplicable disminución de la proporción de los comparendos impuestos que corresponde actualmente a menos de la mitad.

De igual forma, es posible observar que en la totalidad de los casos en los que se impone el comparendo por D-12 no se generó la sanción de inmovilización del vehículo. Lo expuesto, finalmente implica que los operativos que realizan sean ineficientes ya que no se aplica la sanción

“Por la cual se abre una investigación administrativa mediante la formulación de pliego de cargos”

de inmovilización en todos los casos en los que se sorprende a una persona conduciendo un vehículo que, sin la debida autorización, se destine a un servicio diferente de aquel para el cual tiene licencia de tránsito, yendo en contravía de lo preceptuado en el artículo 131 de la Ley 769 de 2002²². Circunstancia que tiene un impacto para el transporte ilegal e informal puesto que los vehículos que prestan este servicio sin la debida autorización pueden seguir prestando el servicio ilegal o informal, además de configurar un actuar no ajustado a la ley e ineficiente para combatir el transporte ilegal e informal en Copacabana, Antioquia.

Aunado a lo anterior, en el punto seis (6) del requerimiento, relacionado estrechamente con el referido punto dos (2), se solicitó “6. Informe acerca de la infraestructura base para el desarrollo de la intervención de la Secretaría en relación con los procesos de control a la informalidad como: i). Patios, y, ii). Agentes de tránsito con los cuales realiza operativos”. En respuesta a este numeral, la **SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE COPACABANA** relaciona que “[l]a Secretaría de Movilidad, cuenta con un parqueadero autorizado denominado “LA PEDRERA” para el traslado y disposición de los vehículos inmovilizados y en la planta operativa cuenta con 13 Agentes de Tránsito”. Respecto a lo anterior, el organismo de tránsito de Copacabana, Antioquia no aporta documento alguno que permita comprobar en efecto que el parqueadero referido sea dispuesto para la inmovilización de los vehículos, tampoco precisa la capacidad con la que cuenta el parqueadero para albergar los vehículos, ni aporta elementos fotográficos y/o filmográficos de la existencia del mismo. Y, respecto a los agentes de tránsito no allega la información que permita identificar el personal vinculado como tal.

Por otro lado, en el punto quinto (5°) del requerimiento se solicitó “5. Establecer cuántas y cuales (fechas exactas) mesas de trabajo se han adelantado con el Alcalde con el objetivo de evaluar la problemática de informalidad en el transporte público del municipio de Copacabana”. La **SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE COPACABANA** allega copia de dos actas correspondientes a dos reuniones: la primera, adelantada el 26 de enero de 2020 y la segunda reunión, el 27 de febrero de 2020, en las cuales se constata que se adelantaron con otros funcionarios pertenecientes a diferentes dependencias de la Alcaldía. Sin embargo, no hay mesas de trabajo con el gremio de transportadores, lo cual se considera problemático toda vez que el Secretario de Movilidad en respuesta anterior señaló que “el auge del fenómeno es relacionado con la carencia del parque automotor de las cooperativas de transporte, Coonatra y Cootranscopa, hay que destacar que el servicio de estas cooperativas no llega a muchas zonas de las veredas”. Por lo cual, a pesar de ser consciente de algunas de las posibles causas de esta problemática, no existe interés por concertar mesas de trabajo y resolver las inquietudes del gremio transportador y tenerlas como una fuente para crear estrategias que les permitan combatir el transporte ilegal e informal.

Finalmente, en el punto cuatro (4) en el que se solicitó relacionar “4. Campaña de promoción y prevención en contra de la ilegalidad”, el organismo de tránsito de Copacabana, Antioquia se limita a anexar imágenes de tres (3) publicaciones realizadas por la Alcaldía de Copacabana en la red social Twitter relacionadas con operativos realizados en contra del transporte ilegal e informal, y particularmente, dos (2) imágenes correspondientes a dos (2) operativos realizados el 28 de noviembre de 2020.

De acuerdo a la información aportada por la Investigada se concluye que la misma no corresponde a campañas de promoción y prevención, simplemente son operativos que se desarrollaron en el municipio. Es así que, se tiene que la **SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE COPACABANA** no promueve campañas de prevención concretas contra el transporte informal e ilegal en el municipio, con las cuales sea posible crear conciencia tanto en los usuarios como en los prestadores del servicio de transporte público que deben usar –en el caso de los usuarios– y prestar –en el caso de

²² Artículo 131 de la Ley 769 de 2002. “(...) D. Será sancionado con multa equivalente a treinta (30) salarios mínimos legales diarios vigentes (smldv) el conductor y/o propietario de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones: (...) D.12. Conducir un vehículo que, sin la debida autorización, se destine a un servicio diferente de aquel para el cual tiene licencia de tránsito. Además, el vehículo será inmovilizado por primera vez, por el término de cinco días, por segunda vez veinte días y por tercera vez cuarenta días”. (Subrayado fuera de texto original).

“Por la cual se abre una investigación administrativa mediante la formulación de pliego de cargos”

los transportadores—. Lo expuesto, permite inferir que no se realizan campañas preventivas para controlar o disminuir el uso de transporte ilegal e informal en la ciudad.

De esta manera, por todo lo expuesto anteriormente, es posible concluir que en el Municipio de Copacabana, Antioquia: (i) no se hacen estudios efectivos para combatir la ilegalidad e informalidad en el transporte público, (ii) tampoco se realizan operativos debidamente estructurados que les permitan ser eficientes en la reducción de la problemática, (iii) no se aplican correctamente las sanciones establecidas en la ley y dispuestas para combatir el fenómeno de la informalidad e ilegalidad en el transporte público, (iv) tampoco hay interés en buscar otras fuentes que les permita conocer de forma más profunda dicha problemática y, (v) tampoco se emplean mecanismos preventivos para contrarrestar que este fenómeno se acreciente, como lo son debidas campañas de promoción y prevención. En síntesis, **SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE COPACABANA** no ha hecho las labores suficientes con los recursos que cuenta para combatir la ilegalidad e informalidad en el transporte público presente en su jurisdicción.

11.2 La **SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE COPACABANA** no ha realizado las gestiones necesarias para mejorar o ampliar los instrumentos con los que cuenta para atacar la ilegalidad e informalidad.

Respecto al punto décimo primero (11°) en el que esta Dirección petitionó: “11. Indique qué tipo de acciones se han llevado a cabo para garantizar que en vehículos particulares no se presenten servicio público de transporte al interior de su jurisdicción, y hacia otros lugares. Anexe los soportes de las acciones adelantadas”, se señala por parte del organismo de tránsito de Copacabana, Antioquia que “[s]e han adelantado Campañas de Control a la Ilegalidad y Operativos de Control en la Vía y en zonas comerciales del Municipio, como lo son: Supermercados, plaza de mercado verificando documentos y requisitos legales para la correcta prestación de servicio público”. Respecto a lo anterior, es evidente que la única acción que adelanta la **SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE COPACABANA** es hacer operativos sin ninguna periodicidad, y los puntos en los cuales los mismos se adelantan no se determinan con base a un estudio previo que les permita determinar cuáles zonas exactamente se tienen como focos de la problemática de ilegalidad e informalidad, siendo muy escasas las acciones y de bajo impacto positivo para contrarrestar este fenómeno, si tenemos en cuenta como ya se comentó en el numeral 11.1 que estos operativos resultan ineficientes por las razones ya expuestas.

A su vez, como se desprende la respuesta al punto octavo (8°) del requerimiento de información realizado por esta Dirección a la Investigada, la misma no cuenta con convenio con la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional (DITRA). La ausencia de tal convenio se considera problemático, en la medida que contar con este les permitiría aumentar el pie de fuerza en la ciudad para, de esta manera, poder abarcar diferentes estrategias y realizar mejores operativos contra la ilegalidad e informalidad en el municipio.

Por lo cual, la **SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE COPACABANA** además de adelantar operativos con poca efectividad, no demuestra haber adelantado gestiones adicionales, bien sea para ampliar la capacidad de los patios, o para detectar nuevos focos o zonas de informalidad y desincentivar el uso del transporte ilegal e informal dentro de su jurisdicción.

En razón a ello, se tiene que la **SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE COPACABANA** no ha realizado las gestiones necesarias para mejorar o ampliar los instrumentos con los que cuenta para atacar la ilegalidad e informalidad.

DECIMO SEGUNDO: Que de acuerdo con lo expuesto en el presente acto administrativo, existe material probatorio suficiente para concluir que el comportamiento de la **SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE COPACABANA** pudo configurar la alteración de la prestación del servicio público en Copacabana, Antioquia debido a su omisión de ejercer un control efectivo y eficiente en la

“Por la cual se abre una investigación administrativa mediante la formulación de pliego de cargos”

prestación del servicio informal e ilegal de transporte en su jurisdicción, conducta que se enmarca en lo dispuesto en el artículo 45 de la Ley 336 de 1996.

12.1 Principios aplicables al servicio público de transporte

En primera medida, antes de entrar a desarrollar la conducta disciplinable establecida en el artículo 45 de la Ley 336 de 1996, en el que se dispone “[l]a amonestación será escrita y consistirá en la exigencia perentoria al sujeto para que adopte las medidas tendientes a superar la alteración en la prestación del servicio que ha generado su conducta”, es importante tener en cuenta la definición de servicio público, entendida como ²³ “(...) toda actividad organizada que tienda a satisfacer necesidades de interés general en forma regular y continua, de acuerdo con un régimen jurídico especial, bien que se realice por el Estado, directa o indirectamente, o por personas privadas.

(...)

Constituyen, por tanto, servicio público, entre otras, las siguientes actividades: b) Las de empresas de transporte por tierra (...).”

Bajo esas consideraciones, en el artículo 3° de la Ley 336 de 1996 se dispone respecto de la prestación del servicio público de transporte que “(...) las autoridades competentes exigirán y verificarán las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas para garantizarle a los habitantes la eficiente prestación del servicio básico y de los demás niveles que se establezcan al interior de cada modo (...)”. (Subrayado por fuera del texto).

En esa línea, a los organismos de tránsito como máximas autoridades de tránsito en su respectiva jurisdicción, se les establece como función verificar y exigir el cumplimiento de los principios que gobiernan el transporte, y, respecto de la ilegalidad e informalidad en el transporte público, se les establecieron directrices tendientes a la correcta ejecución de actuaciones encaminadas a combatir dicha problemática en el servicio de transporte.

Así, mediante Circular externa No. 00000022 de 24 de marzo de 2015, la Superintendencia de Transporte y el Ministerio de Transporte requirieron a las alcaldías, como autoridades de tránsito y transporte, para optimizar la eficiencia y eficacia de las acciones de inspección, control y vigilancia, en estrecha coordinación con las autoridades de control operativo y policivas, para combatir todas las formas de piratería, informalidad e ilegalidad en el servicio público de transporte terrestre. Para lo cual, debían generar estrategias que permitan identificar y dotar a sus entidades de herramientas técnicas tecnológicas y operativas para el cumplimiento de sus funciones, así como la coordinación interinstitucional entre las diferentes autoridades según sus competencias,

De igual forma, en la Circular externa No. 000060 de 12 de julio de 2016 la Superintendencia de Transporte impartió instrucciones a las autoridades locales de tránsito regional y local entre las cuales se resalta “[v]erificar que, durante el ejercicio de los operativos de control, se impongan las ordenes de comparendo e informes de infracciones a las normas de transporte a que haya lugar” y “[o]rdenar la inmovilización de acuerdo con la normatividad vigente”.

Cabe resaltar que, adicionalmente, esta Superintendencia ha solicitado el esfuerzo por parte de los organismos de tránsito en Circulares como la No. 005 del 30 de marzo de 2004, No. 009 del 25 de julio de 2007, No. 0024 del 30 de diciembre de 2014, No. 0059 de 2016, No. 008 del 10 de febrero de 2017, entre otras; reiteradas a su vez por el Ministerio de Transporte en Circulares tales como la No. 20124000668211 del 19 de diciembre del 2012, No. 20134000074321 del 28 de febrero de 2013, No. 20134200330511 del 12 de septiembre del 2013, No. 2014000000781 del 3 de enero de 2014, No. 20144000135701 del 56 de mayo de 2014, No. 20144000252931 del 21 de septiembre del 2014, No. 20144000357831 del 2 de octubre de 2014, No. 20144000406461 del 5 de noviembre

²³ Código Sustantivo del Trabajo. Artículo 430, literal (b).

“Por la cual se abre una investigación administrativa mediante la formulación de pliego de cargos”

de 2014, No. 20161100137321 del 17 de marzo de 2016 y No. 20164100264971 del 14 de junio de 2016 y la Procuraduría General de la Nación en Circular Externa No. 015 del 8 de septiembre de 2017 y la Circular Externa No.015 del 20 de noviembre de 2020 de la Superintendencia de Transporte.

Como se puede observar, la problemática de ilegalidad e informalidad en el transporte público es materia de prioridad para las entidades del Sistema Nacional de Transporte²⁴, teniendo en cuenta que se ven transgredidos principios generales del transporte –los cuales deben garantizar en su jurisdicción los organismos de tránsito– entre otros, los de seguridad, libertad de acceso y calidad.

De igual forma, el Gobierno ha sido enfático en señalar que los organismos de tránsito deben propender por llevar a cabo todas las políticas públicas encaminadas a este fin, v.gr. dentro de las que se encuentra el: “[a]plicar las sanciones a cargo del propietario y el conductor de los vehículos que sean sorprendidos prestando este servicio público ilegal; y por consiguiente la respectiva inmovilización y traslado del respectivo vehículo a los parqueaderos designados por los organismos de tránsito respectivo”²⁵.

Una vez establecida la importancia de la prestación eficiente del servicio público de transporte, la cual está en cabeza del organismo de tránsito en su jurisdicción. Se entrará a estudiar lo correspondiente a la alteración del servicio establecida en el 45 de la Ley 336 de 1996.

12.2 Imputación fáctica y jurídica:

De conformidad con lo expuesto por este despacho en la parte considerativa del presente acto administrativo, se pudo establecer que el material probatorio que reposa en el expediente permite concluir que presuntamente la Investigada incurrió en la alteración del servicio público e transporte en su jurisdicción, conducta que se enmarca en lo dispuesto en el artículo 45 de la Ley 336 de 1996.

Lo anterior encuentra fundamento en lo expuesto en el numeral décimo primero de este acto administrativo, que corresponde a que la **SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE COPACABANA** en el marco del cumplimiento de sus funciones, fue ineficiente y omisivo al momento de desplegar sus instrumentos para combatir y controlar el transporte ilegal e informal en su jurisdicción.

La alteración del servicio público de transporte que se le endilga al organismo de tránsito objeto de investigación, se explica en las siguientes situaciones ya descritas en el presente acto administrativo. La primera, tienen que ver con que la **SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE COPACABANA** no ha utilizado eficientemente los recursos con los que cuenta para combatir la ilegalidad y la informalidad. Esto, se pudo corroborar puesto que: (i) no se hacen estudios efectivos para combatir la ilegalidad e informalidad en el transporte público, (ii) tampoco se realizan operativos debidamente estructurados que les permitan ser eficientes en la reducción de la problemática, (iii) no se aplican correctamente las sanciones establecidas en la ley y dispuestas para combatir el fenómeno de la informalidad e ilegalidad en el transporte público, (iv) no hay interés en buscar otras fuentes que les permita conocer de forma más profunda dicha problemática, y (v) tampoco se emplean mecanismos preventivos para contrarrestar que este fenómeno se acreciente, como lo son debidas campañas de promoción y prevención.

La segunda situación, corresponde a que la **SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE COPACABANA** no ha realizado gestiones eficientes tendientes a mejorar o incrementar sus instrumentos para combatir la ilegalidad e informalidad en el transporte público en Copacabana, Antioquia. Lo anterior, se pudo establecer con base en que el organismo de tránsito no tiene interés en adelantar las gestiones necesarias para lograr la ampliación de sus instrumentos toda vez que ni se demuestra

²⁴ Respecto del Modo de Transporte Terrestre Automotor.

²⁵ Cfr. Circular Externa No. 009 del 25 de julio de 2007 proferida por el Ministerio de Transporte

“Por la cual se abre una investigación administrativa mediante la formulación de pliego de cargos”

la intención o preocupación de hacerlo, ni se aportan documentos que soporten el adelanto de estas gestiones por parte de la Investigada.

Por lo anterior, el material probatorio recaudado hasta ahora permite concluir que la actuación ineficiente, y en ocasiones omisiva y nula, frente al cumplimiento de sus funciones de asegurar la eficiente prestación del servicio público de transporte en condiciones de legalidad y formalidad, ha tenido efectos y consecuencias negativas lo cual permite presumir la alteración del servicio público de transporte causada por el organismo de tránsito.

Así las cosas, se puede concluir que la actuación de la **SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE COPACABANA** presuntamente transgredió la normatividad vigente aplicable a los organismos de tránsito.

12.3. Cargo:

Frente al comportamiento que ha sido desarrollado a lo largo de este acto administrativo, se encontró que la **SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE COPACABANA** presuntamente incurrió en la siguiente conducta prevista en la normatividad vigente, así:

CARGO ÚNICO: Del material probatorio recaudado en esta actuación administrativa y, en particular de lo expuesto en el considerando décimo primero (11°), se evidencia que la **SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE COPACABANA** presuntamente alteró el servicio público de transporte en su jurisdicción, incurriendo así en la conducta descrita en el artículo 45 de la Ley 336 de 1996.

Es importante agregar, que la conducta establecida por el artículo 45 de la Ley 336 de 1996, podrá ser sancionada con:

i) Amonestación, según el artículo 45 de la Ley 336 de 1996, la cual establece: “[/]a amonestación será escrita y consistirá en la exigencia perentoria al sujeto para que adopte las medidas tendientes a superar la alteración en la prestación del servicio que ha generado su conducta”.

En mérito de lo anterior, esta Dirección:

RESUELVE

ARTÍCULO PRIMERO: ABRIR INVESTIGACIÓN y FORMULAR PLIEGO DE CARGOS contra el organismo de tránsito denominado **SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE COPACABANA** por presuntamente incurrir en la conducta establecida en el artículo 45 de la Ley 336 de 1996.

ARTÍCULO SEGUNDO: NOTIFICAR el contenido de la presente resolución a través de la Secretaría General de la Superintendencia de Transporte, de conformidad con lo establecido en el artículo 66 y siguientes del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, en concordancia con lo dispuesto en el artículo 4° del Decreto 491 de 2020, al representante legal o a quien haga sus veces del organismo de tránsito denominado **SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE COPACABANA**

ARTICULO TERCERO: Surtida la respectiva notificación, remítase copia de la misma a la Dirección de Investigaciones de Tránsito y Transporte Terrestre de la Delegatura de Tránsito y Transporte Terrestre para que obre dentro del expediente.

ARTÍCULO CUARTO: CONCEDER al organismo de tránsito denominado **SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE COPACABANA** el término de quince (15) días hábiles siguientes a la notificación de este acto administrativo para presentar descargos, y solicitar y/o aportar las pruebas que pretenda hacer valer, de conformidad con el artículo 50 de la Ley 336 de 1996 y 47 de la Ley 1437

“Por la cual se abre una investigación administrativa mediante la formulación de pliego de cargos”

de 2011, indicando en el asunto de su escrito, de manera visible, el número del presente acto administrativo. Para el efecto, se informa que podrá solicitar copia del expediente digital de conformidad con lo previsto en los artículos 36 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo y 3° del Decreto Legislativo 491 de 2020, al correo electrónico ventanillaunicaderadicacion@supertransporte.gov.co.

ARTÍCULO QUINTO: Tenerse como pruebas las que reposan en el expediente.

ARTÍCULO SEXTO: Una vez se haya surtido la notificación a la Investigada, **PUBLICAR** el contenido de la presente resolución a los terceros indeterminados para que intervengan en la presente actuación de conformidad con lo previsto en el artículo 37 inciso final y en el artículo 38 de la Ley 1437 de 2011.

ARTÍCULO SÉPTIMO: COMUNICAR el contenido del presente acto administrativo a la quejosa, de acuerdo con lo establecido en el artículo 66 y siguientes de la Ley 1437 de 2011, en concordancia con lo dispuesto en el artículo 4° del Decreto 491 de 2020.

ARTÍCULO OCTAVO: Contra la presente resolución no procede recurso alguno de acuerdo con lo establecido en el artículo 47²⁶ del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, Ley 1437 de 2011.

NOTIFÍQUESE, COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE

El Director de Investigaciones de Tránsito y Transporte Terrestre



Firmado digitalmente por OTÁLORA
GUEVARA HERNAN DARIO
Fecha: 2021.12.07 12:21:50 -05'00'

HERNÁN DARÍO OTÁLORA GUEVARA

Notificar:

SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE COPACABANA
Calle 50 No. 53 - 46
Copacabana, Antioquia

16253 DE 07/12/2021

Comunicar:

ASOCIACIÓN DE TAXISTAS TAXUNIDOS DE ANTIOQUIA
taxunidosantioquia@gmail.com
Bello, Antioquia

Redactor: Angie Rosales

Revisor: Julio Garzón

²⁶“Artículo 47. Procedimiento administrativo sancionatorio. Los procedimientos administrativos de carácter sancionatorio no regulados por leyes especiales o por el Código Disciplinario Único se sujetarán a las disposiciones de esta Parte Primera del Código. Los preceptos de este Código se aplicarán también en lo no previsto por dichas leyes. Las actuaciones administrativas de naturaleza sancionatoria podrán iniciarse de oficio o por solicitud de cualquier persona. Cuando como resultado de averiguaciones preliminares, la autoridad establezca que existen méritos para adelantar un procedimiento sancionatorio, así lo comunicará al interesado. Concluidas las averiguaciones preliminares, si fuere del caso, formulará cargos mediante acto administrativo en el que señalará, con precisión y claridad, los hechos que lo originan, las personas naturales o jurídicas objeto de la investigación, las disposiciones presuntamente vulneradas y las sanciones o medidas que serían procedentes. Este acto administrativo deberá ser notificado personalmente a los investigados. **Contra esta decisión no procede recurso**” (Negrilla y subraya fuera del texto original).