

Bogotá, 26/10/2023

Al contestar citar en el asunto



Radicado No.: **20235330928761**

Fecha: 26/10/2023

Señor (a) (es)
A Quién Interese
NA
Bogota, D.C.

Asunto: 9499 COMUNICACIÓN ACTOS ADMINISTRATIVOS

Respetado Señor(a) o Doctor(a):

Para su conocimiento y fines pertinentes de manera atenta me permito comunicarle que la Superintendencia de Transporte, expidió la resolución No. **9499** de fecha **20/10/2023** por lo cual le anexo copias de la misma.

Sin otro particular.

Atentamente,



Firmado digitalmente
por BARRADA
CRISTANCHO
CAROLINA

Carolina Barrada Cristancho

Coordinadora Grupo de Notificaciones

Anexo: Copia Acto Administrativo

Proyectó: Nataly Alexandra Garzón Quintero

Revisó: Carolina Barrada Cristancho

**MINISTERIO DE TRANSPORTE
SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE**

RESOLUCIÓN NÚMERO 9499 DE 20/10/2023

“Por la cual se decide una investigación administrativa”

**LA DIRECCIÓN DE INVESTIGACIONES DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE
TERRESTRE**

En ejercicio de las facultades legales, en especial de las previstas en la Ley 105 de 1993, la Ley 336 de 1996, la Ley 769 de 2002, la Ley 1437 de 2011, la Ley 1564 de 2012, el Decreto 1079 de 2015 y el Decreto 2409 de 2018, y

CONSIDERANDO

PRIMERO: Que mediante Resolución No. 17377 del 17 diciembre de 2021 se ordenó abrir investigación y se formuló pliego de cargos en contra de la **SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE LA TEBAIDA** (en adelante **SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE LA TEBAIDA** o la Investigada), con el fin de determinar si presuntamente incurrió en la conducta establecida en el artículo 45 de la Ley 336 de 1996.

SEGUNDO: Que, la resolución de apertura fue notificada personalmente por medio electrónico el día 27 de enero de 2022 a la **SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE LA TEBAIDA** según certificado de comunicación electrónica No. E67266399-S expedido por Lleida S.A.S., aliado de la empresa Servicios Postales Nacionales 4-72.

2.1. En el **ARTÍCULO SEXTO** de la Resolución No. 17377 del 17 diciembre de 2021 se ordenó publicar el contenido de la misma para conocimiento e intervención de terceros indeterminados, de conformidad con lo previsto en los artículos 37 y 38 de la Ley 1437 de 2011. Revisado el sistema de gestión documental de la entidad, se evidenció que no hubo participación de terceros interesados en la presente actuación administrativa.

2.2. En la resolución de apertura se imputó lo siguiente:

"(...) 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 de transporte en su jurisdicción, conducta que se enmarca en lo dispuesto en el artículo 45 de la Ley 336 de 1996.

RESOLUCIÓN No. 9499 DE 20/10/2023

*Lo anterior encuentra fundamento en lo expuesto en el numeral décimo primero (11º) de este acto administrativo, que corresponde a que la **SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE LA TEBAIDA** en el marco del cumplimiento de sus funciones, fue ineficiente y omisiva 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 TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE LA TEBAIDA** no ha utilizado eficientemente los recursos con los que cuenta para combatir la ilegalidad y la informalidad. Esto, se pudo corroborar puesto que en La Tebaida (Quindío) : (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; y (iv) no se aprecian las gestiones encaminadas a buscar otras fuentes que le permita conocer de forma más profunda dicha problemática.*

*La segunda situación, corresponde a que la **SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE LA TEBAIDA** no ha realizado las gestiones necesarias para mejorar o ampliar los instrumentos con los que cuenta para atacar la ilegalidad e informalidad en el transporte público en La Tebaida (Quindío) . 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 la intención o preocupación de hacerlo a partir de una necesidad claramente identificada, 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 TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE LA TEBAIDA** 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 TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE LA TEBAIDA** 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 (11º), se evidencia que la **SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE LA TEBAIDA** 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.*

RESOLUCIÓN No. 9499 DE 20/10/2023

*Es importante agregar, que la conducta establecida por el artículo 45 de la Ley 336 de 1996, podrá ser sancionada con:
Amonestación, según el artículo 45 de la Ley 336 de 1996, la cual establece: "[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".*

TERCERO: Que una vez notificada la resolución de apertura de investigación, la Investigada contaba con el término de quince (15) días hábiles contados a partir del día siguiente de la notificación del acto administrativo para presentar descargos, solicitar y aportar las pruebas que pretendiera hacer valer dentro del proceso, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 47 de la Ley 1437 de 2011, el cual venció el día 17 de febrero de 2022.

Una vez revisado el Sistema de Gestión Documental de la Superintendencia de Transporte se encuentra que Suleny Ocampo Quintero, en calidad de Secretaria de Tránsito y Transporte del Municipio de La Tebaida, allegó a la Superintendencia de Transporte escrito de descargos el 17 de febrero de 2022¹, dentro del término señalado por la Dirección de Investigaciones de Tránsito y Transporte Terrestre en la resolución de formulación de cargos. Una vez revisado dicho escrito, se tiene que la Investigada aportó y solicitó pruebas.

CUARTO: Que mediante Resolución No. 1439 del 9 de mayo de 2022 se ordenó la apertura del período probatorio y se decretaron unas pruebas de oficio dentro del procedimiento administrativo sancionatorio iniciado con Resolución No. 17377 del 17 de diciembre de 2021 contra la **SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE LA TEBAIDA**, y a través de la cual:

4.1. Se admitió y dio el valor probatorio correspondiente a las pruebas documentales aportadas por la **SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE LA TEBAIDA** en su escrito de descargos.

4.2. Se rechazó la solicitud de práctica de pruebas testimoniales realizada por la **SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE LA TEBAIDA**,

4.3. Se decretó la práctica de las siguientes pruebas documentales de oficio:

(i) Ordenar a la **SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE LA TEBAIDA** que con destino al expediente allegue:

a) Soporte de planeación de los operativos en contra de la prestación ilegal e informal del servicio público de transporte en La Tebaida (Quindío) para el año 2021 y lo corrido del año 2022, donde conste: (i) el cronograma de actividades, establecidas de forma previa y (ii) las labores realizadas.

b) Relación de las grúas y parqueaderos oficiales –patios– disponibles en La Tebaida (Quindío) para la inmovilización de vehículos como consecuencia de la comisión de la infracción identificada con el Código D12, donde se precise: (i) identificación de las grúas, (ii) ubicación de los patios, (iii) capacidad de los patios, (iv) porcentaje de ocupación de los patios y (v) programación del uso de las grúas. Alleguen todos los documentos que soporten lo informado.

¹ Radicados Supertransporte No 20225340218472, 20225340218922 y 20225340218972 del 17 de febrero de 2022.

RESOLUCIÓN No. 9499 DE 20/10/2023

c) Relación de las licencias de conducción canceladas por reincidencia en la prestación del servicio público de transporte con vehículos particulares sin justa causa en su jurisdicción. Allegar copia de los actos administrativos mediante los cuales se impusieron tales sanciones.

d) Soportes fílmicos y/o fotográficos de las campañas de promoción y prevención adelantadas en contra de la prestación del servicio público de transporte en condiciones de ilegalidad e informalidad en los años 2020, 2021 y en lo corrido del año 2022 en el municipio de La Tebaida (Quindío), donde se identifique la población a la que iba dirigida cada campaña y las fechas en que se realizaron.

e) Informe presentado ante la administración municipal de La Tebaida (Quindío) sobre la forma de combatir la problemática de ilegalidad e informalidad en la prestación del servicio público de transporte en dicha jurisdicción. Si no se cuenta con dicho informe sírvase informar los motivos.

4.4. Que revisado el sistema de gestión documental de la Superintendencia de Transporte se evidenció que la **SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE LA TEBAIDA** dio respuesta a la solicitud realizada, dentro del término del período probatorio decretado en la presente investigación administrativa, mediante los radicados Nos. 20225340749192 y 20225340749232 del 25 de mayo de 2022.

QUINTO: Que la Dirección de Investigaciones de Tránsito y Transporte Terrestre, a través de la Resolución No. 2576 del 1 de agosto de 2022, ordenó el cierre del período probatorio y corrió traslado para la presentación de los alegatos de conclusión, resolución que fue comunicada el día 3 de agosto de 2022², y en la cual se le otorgó a la Investigada un término de diez (10) días hábiles para la presentación de los alegatos de conclusión, término que culminó el día 18 de agosto de 2022.

SEXTO: Que la **SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE LA TEBAIDA** no presentó alegatos de conclusión.

SÉPTIMO: Que la Superintendencia de Transporte es competente para conocer la presente investigación administrativa en la medida que:

7.1. Competencia de la Supertransporte en la presente actuación administrativa

La Superintendencia de Transporte es un organismo descentralizado del orden nacional, de carácter técnico, con personería jurídica, autonomía administrativa, financiera y presupuestal, adscrito al Ministerio de Transporte³.

El objeto de la Superintendencia de Transporte es ejercer las funciones de vigilancia, inspección, y control que le corresponden al Presidente de la República como suprema autoridad administrativa en materia de tránsito, transporte y su infraestructura, cuya delegación⁴ se concretó en (i) inspeccionar, vigilar y controlar

² Conforme al certificado de comunicación electrónica No. E81819606-S expedido por Lleida S.A.S., Aliado de la empresa De Servicios Postales Nacionales 4-72 S.A.

³ Cfr. Artículo 3 del Decreto 2409 de 2018.

⁴ Al amparo de lo previsto en los artículos 189 numeral 22 y 365 de la Constitución Política de Colombia: "Artículo 189. Corresponde al Presidente de la República como Jefe de Estado, Jefe del Gobierno y Suprema Autoridad Administrativa: (...) 22. Ejercer la inspección y vigilancia de la prestación de los servicios públicos".

RESOLUCIÓN No. 9499 DE 20/10/2023

la aplicación y el cumplimiento de las normas que rigen el sistema de tránsito y transporte; y (ii) vigilar, inspeccionar, y controlar la permanente, eficiente y segura prestación del servicio de transporte⁵, sin perjuicio de las demás funciones previstas en la Ley.

En esa medida, se previó que estarán sometidas a inspección, vigilancia y control de la Superintendencia de Transporte⁶: (i) las sociedades con o sin ánimo de lucro, las empresas unipersonales y las personas naturales que presten el servicio público de transporte; (ii) las entidades del Sistema Nacional de Transporte⁷, establecidas en la Ley 105 de 1993⁸, excepto el Ministerio de Transporte, en lo relativo al ejercicio de las funciones que en materia de transporte legalmente les corresponden; y (iii) las demás que determinen las normas legales⁹.

De otra parte, según lo establecido en el artículo 2° de la Ley 1310 de 2009, los organismos de tránsito se definen como:

"(...) entidades públicas del orden municipal, distrital o departamental que tienen como función organizar, dirigir y controlar el tránsito y el transporte en su respectiva jurisdicción".

Además, por disposición del artículo 1° de la Ley 105 de 1993 los Organismos de Tránsito hacen parte del Sistema Nacional de Transporte, así:

*"(...) [c]onforman 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".* (Negrilla fuera del texto original).

A su vez, el artículo 3° de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 2° de la Ley 1383 de 2010, establece en el párrafo 3 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".* (Negrilla fuera del texto original).

Lo anterior, de conformidad con el numeral 3° del artículo 22 del Decreto 2409 del 2018, el cual 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*

⁵ Decreto 2409 de 2018, artículo 4.

⁶ Cfr. Decreto 101 de 2000 artículo 42. Vigente de conformidad con lo previsto en el artículo 27 del Decreto 2409 de 2018.

⁷ **Artículo 1°.- Sector y Sistema Nacional del Transporte.** *Integra 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 de 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."*

⁸ *"Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones"*

⁹ Lo anterior, en congruencia por lo establecido en el artículo 9 de la Ley 105 de 1993, la Ley 336 de 1996 y demás leyes aplicables a cada caso concreto.

RESOLUCIÓN No. 9499 DE 20/10/2023

debida prestación del servicio público de transporte, servicios conexos a este, así como la aplicación de las normas de tránsito”.

De otro lado, en el artículo 9º de la Ley 105 de 1993 se dispuso que “[l]as autoridades que determinen las disposiciones legales impondrán sanciones por violación a las normas reguladoras del transporte, según las disposiciones especiales que rijan cada modo de transporte.

Podrán ser sujetos de sanción:

(...)

4. Las personas que violen o faciliten la violación de las normas (...).”.

En ese sentido, en el Capítulo IX de la Ley 336 de 1996 “Estatuto general de transporte” se establecieron los criterios que se tendrán en cuenta para determinar los sujetos y las sanciones a imponer¹⁰. Es así que en el artículo 45 de la citada ley se señaló que “[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”.

Por lo anterior, la Superintendencia de Transporte es competente para conocer la presente actuación administrativa.

Habiéndose revisado las actuaciones administrativas, este Despacho encuentra procedente verificar la regularidad del proceso. Bajo ese entendido, a continuación, se procede a resolver la investigación en los siguientes términos¹¹.

7.2. Regularidad del procedimiento administrativo

7.2.1. Respetto de la imputación hecha en contra de la SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE LA TEBAIDA

Es relevante para el presente caso hacer referencia al concepto emitido por el H. Consejo de Estado – Sala de Consulta y Servicio Civil el pasado 5 de marzo de 2019¹². Atendiendo las consultas formuladas por el Gobierno Nacional el 24 de octubre de 2018, el H. Consejo de Estado señaló lo siguiente:

(i) El principio de legalidad de las faltas y las sanciones es plenamente aplicable en materia de transporte terrestre¹³.

(ii) Este principio se manifiesta en a) la reserva de ley, y b) la tipicidad de las faltas y las sanciones¹⁴:

¹⁰ Cfr. Artículo 44 de la Ley 336 de 1996.

¹¹ Cfr. Ley 336 de 1996 artículo 51; concordante con el artículo 49 de la Ley 1437 de 2011.

¹² Número único 11001-03-06-000-2018-00217-00. Radicación interna: 2403. Levantada la Reserva legal mediante oficio No. 115031 de fecha 20 de marzo de 2019.

¹³ “**El principio de legalidad de las faltas y de las sanciones** previsto en el artículo 29 CP, debe observarse para establecer las infracciones administrativas y las sanciones correspondientes en todos los ámbitos regulados, dentro del contexto del Estado Regulador, **incluido por supuesto el sector del transporte terrestre**”. (negrilla fuera de texto) Cfr. Pp. 48 y 76

¹⁴ “**Dicho principio, como quedó expuesto, se manifiesta en las dimensiones reserva de ley y tipicidad**”. (negrilla fuera de texto) Cfr. Pp. 48 y 76

RESOLUCIÓN No. 9499 DE 20/10/2023

a) Lo primero se manifiesta en que hay una reserva de ley ordinaria para tipificar conductas y sanciones administrativas¹⁵. Por lo tanto, no se admite la tipificación de conductas en reglamentos u otras normas que no tienen ese rango de ley¹⁶⁻¹⁷.

b) Lo segundo se manifiesta en que los "elementos esenciales del tipo" deben estar en la ley, particularmente la descripción de la conducta o del comportamiento que da lugar a la aplicación de la sanción y la determinación de la sanción, incluyendo el término o la cuantía de la misma¹⁸.

(iii) Solo en la medida que se encuentren dentro de la ley esos "elementos esenciales del tipo", puede hacerse una complementación con decretos, resoluciones y otras disposiciones de rango infralegal¹⁹. En efecto, el principio de legalidad "exige que las sanciones sean comprensibles para sus destinatarios" desde la misma ley, sin perjuicio de que se complemente con decretos y resoluciones en las materias técnicas a las que alude la regulación, dada la imposibilidad del Legislador de previsión total de las conductas sancionables²⁰.

(iv) De esa forma, la Superintendencia de Transporte como autoridad encargada de inspeccionar, vigilar y controlar el sector transporte, debe dar aplicación en sus investigaciones administrativas a los fundamentos legales para establecer la responsabilidad y de ser procedente imponer las sanciones a sus administrados²¹.

En consideración de todo lo anterior, este Despacho encuentra que respecto de la formulación jurídica realizada en la resolución de apertura a la Investigada se estructuró con fundamento en una norma de rango legal²². Por lo tanto, será

¹⁵ **"La Constitución no permite otorgar a la Administración la potestad genérica de establecer vía reglamento infracciones y sanciones administrativas, pues tiene reserva de ley ordinaria, y debe en todo caso respetar el debido proceso en punto a la legalidad y a la tipicidad, de conformidad con el inciso 2 del artículo 29 de la Carta Política".** Cfr. Pp. 49 y 77

¹⁶ "(...) no es posible predicar lo mismo en cuanto a la remisión efectuada a las normas reglamentarias, puesto que ello supone que el ejecutivo quede investido de manera permanente para establecer infracciones mediante la expedición de actos administrativos de carácter general". Cfr. Pp. 38

¹⁷ **"La Constitución no permite otorgar a la Administración la potestad genérica de establecer vía reglamento infracciones y sanciones administrativas, pues tiene reserva de ley ordinaria, y debe en todo caso respetar el debido proceso en punto a la legalidad y a la tipicidad, de conformidad con el inciso 2 del artículo 29 de la Carta Política."** Cfr. Pp. 49 y 77 "(...) **no es constitucionalmente admisible 'delegar' en otra autoridad estatal la competencia de determinar las infracciones y las sanciones, toda vez que es exclusiva del Legislador, con lo cual se reafirma el principio de reserva de ley en materia sancionatoria administrativa bajo los criterios expuestos en este concepto, así como la formulación básica del principio de tipicidad**". Cfr. Pg. 19.

¹⁸ "(...) las sanciones deben contar con un fundamento legal, por lo cual su definición no puede ser transferida al Gobierno Nacional a través de una facultad abierta sin contar con un marco de referencia específico y determinado (...) **Al legislador no le está permitido delegar en el ejecutivo la creación de prohibiciones en materia sancionatoria, salvo que la ley establezca los elementos esenciales del tipo, estos son:** (i) la descripción de la conducta o del comportamiento que da lugar a la aplicación de la sanción; (ii) la determinación de la sanción, incluyendo el término o la cuantía de la misma, (iii) la autoridad competente para aplicarla y (iv) el procedimiento que debe seguirse para su imposición." Cfr. Pp. 14 y 32

¹⁹ "No son admisibles formulaciones abiertas, que pongan la definición de la infracción o de la sanción prevista en la ley en manos de la autoridad administrativa. **En cuanto a la posibilidad del reenvío normativo a decretos reglamentarios, corresponde al legislador delimitar el contenido de la sanción a través de la configuración de los elementos estructurales del tipo**, por lo que la remisión a la norma reglamentaria debe permitir su cumplida ejecución. En tales casos, el contenido de la ley estará referido al núcleo esencial de la materia reservada, de manera que el reglamento se limite a desarrollar, complementar y precisar lo que ya ha sido de manera expresa contemplado en la ley. Es aquí donde el reglamento cumple una función de "colaboración" o complementariedad." Cfr. Pp. 42, 49 y 77

²⁰ Cfr. Pp. 19 a 21.

²¹ "En lo atinente al principio de tipicidad, (...) **lo que se exige es un fundamento legal en donde se señalen los elementos básicos de la sanción**, marco dentro del cual la autoridad titular de la función administrativa pueda precisar, **los elementos de la sanción que haya de ser aplicada por otra autoridad**, no por ella misma." Cfr. Pg. 19

²² *Ibidem*.

RESOLUCIÓN No. 9499 DE 20/10/2023

respecto de esto que se hará a continuación el juicio de responsabilidad administrativa.

En esta etapa, el Despacho encuentra que se han respetado las "*garantías mínimas previas*", en la medida que la actuación (i) ha sido tramitada por la autoridad competente; (ii) se ha notificado o comunicado a la Investigada, según el caso, sobre las actuaciones propias del proceso en los términos previstos en la ley; (iii) se concedió a la Investigada la oportunidad para expresar libre y abiertamente sus opiniones y argumentos; (iv) se concedió a la Investigada la oportunidad para contradecir o debatir los cargos formulados en su contra, tanto en descargos como en alegatos de conclusión²³.

Asimismo, se han respetado los derechos y garantías de la Investigada en la etapa probatoria, en la medida que (i) se concedió a la Investigada la oportunidad para presentar y solicitar pruebas; (ii) se concedió a la Investigada la oportunidad para controvertir las que obran en su contra; y (iii) se respetó el derecho a la regularidad de la prueba, esto es, su práctica observando las reglas del debido proceso²⁴. Así entonces, encuentra este Despacho que tanto en la averiguación preliminar²⁵ como en la investigación misma, se ha garantizado el debido proceso a la Investigada²⁶.

OCTAVO: Análisis del caso

8.1. Consideraciones de la Dirección:

CARGO ÚNICO

Como se mencionó anteriormente, la **SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE LA TEBAIDA** presentó escrito de descargos dentro del término establecido para ello, y no presento alegatos de conclusión, por lo que no es posible emitir pronunciamiento alguno al respecto.

Sin embargo, es importante hacer precisión sobre las consideraciones del Despacho con fundamento en la totalidad de pruebas documentales que integran el expediente, a efectos de determinar la responsabilidad o no de la Investigada respecto de las conductas contrarias a derecho que se le imputaron en la resolución por la cual se ordenó la apertura de la presente investigación administrativa.

²³ Cfr. H. Corte Constitucional Sentencia C-315 de 2012.

²⁴ "a) el derecho para presentarlas y solicitarlas; b) el derecho para controvertir las pruebas que se presenten en su contra; c) el derecho a la publicidad de la prueba, pues de esta manera se asegura el derecho de contradicción; d) el derecho a la regularidad de la prueba, esto es, observando las reglas del debido proceso, siendo nula de pleno derecho la obtenida con violación de éste; e) el derecho a que de oficio se practiquen las pruebas que resulten necesarias para asegurar el principio de realización y efectividad de los derechos; y f) el derecho a que se evalúen por el juzgador las pruebas incorporadas al proceso". Cfr. H. Corte Constitucional Sentencia C-203 de 2011. A ese mismo respecto ver: H. Consejo de Estado Sala de lo Contencioso Administrativo Sección Tercera Consejero ponente: Mauricio Fajardo Gómez Bogotá, D. C., ocho (8) de marzo de dos mil siete (2007) Radicación número: 25000-23-26-000-1995-01143-01(14850)

²⁵ Esta averiguación preliminar corresponde a una fase previa a la investigación formal, en la que no se han vinculado formalmente partes o investigados, no existen supuestos de hecho ni imputación en contra de ninguna persona: "(...) **la averiguación preliminar no está sujeta a formalidad alguna**, y su única finalidad es la de permitirle al ente de control contar con la información necesaria para establecer si se debe o no abrir una investigación administrativa, (...) ésta no es una etapa obligatoria del procedimiento sancionatorio, como sí lo son la investigación (apertura, notificación y práctica de pruebas)". Cfr. Ley 1437 de 2011 artículo 47. H. Consejo de Estado Sala de lo Contencioso Administrativo Sección Primera. Sentencia de enero 23 de 2003. CP Manuel Urueta Ayola. Rad. 25000- 23-24-000-2000-0665-01.

²⁶ Cfr. Constitución Política de Colombia artículo 29. Ley 1437 de 2011 artículo 3.

RESOLUCIÓN No. 9499 DE 20/10/2023

En consecuencia, hasta esta etapa investigativa se tiene que la **SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE LA TEBAIDA** al parecer ha alterado el servicio público de transporte en el municipio de La Tebaida (Quindío), en la medida que posiblemente no ha utilizado eficientemente los recursos con los que cuenta para combatir la ilegalidad e informalidad, aunado a que al parecer no ha realizado las gestiones necesarias para mejorar o ampliar los instrumentos con los que cuenta para atacar la ilegalidad e informalidad presentes en el transporte público en su jurisdicción.

Pese a que la Investigada ejerció su derecho de defensa en la oportunidad para presentar descargos y alegatos de conclusión, esta Dirección en el desarrollo del presente proceso administrativo expidió la Resolución No. 1439 del 09 de mayo de 2022, "Por la cual se ordena la apertura del período probatorio y se decretan unas pruebas de oficio", dentro de la cual se ordenó a la **SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE LA TEBAIDA** allegar:

- a) Soporte de planeación de los operativos en contra de la prestación ilegal e informal del servicio público de transporte en La Tebaida (Quindío) para el año 2021 y lo corrido del año 2022, donde conste: (i) el cronograma de actividades, establecidas de forma previa y (ii) las labores realizadas.
- b) Relación de las grúas y parqueaderos oficiales –patios– disponibles en La Tebaida (Quindío) para la inmovilización de vehículos como consecuencia de la comisión de la infracción identificada con el Código D.12, donde se precise: (i) identificación de las grúas, (ii) ubicación de los patios, (iii) capacidad de los patios, (iv) porcentaje de ocupación de los patios y (v) programación del uso de las grúas. Alleguen todos los documentos que soporten lo informado.
- c) Relación de las licencias de conducción canceladas por reincidencia en la prestación del servicio público de transporte con vehículos particulares sin justa causa en su jurisdicción. Allegar copia de los actos administrativos mediante los cuales se impusieron tales sanciones.
- d) Soportes fílmicos y/o fotográficos de las campañas de promoción y prevención adelantadas en contra de la prestación del servicio público de transporte en condiciones de ilegalidad e informalidad en los años 2020, 2021 y en lo corrido del año 2022 en el municipio de La Tebaida (Quindío), donde se identifique la población a la que iba dirigida cada campaña y las fechas en que se realizaron.
- e) Informe presentado ante la administración municipal de La Tebaida (Quindío) sobre la forma de combatir la problemática de ilegalidad e informalidad en la prestación del servicio público de transporte en dicha jurisdicción. Si no se cuenta con dicho informe sírvase informar los motivos.

A tal solicitud, la **SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE LA TEBAIDA** dio respuesta, mediante Radicados No. 20225340749192 y 20225340749232 del 25 de mayo de 2022, dentro del término del período probatorio decretado en la presente investigación.

Es así que, en aplicación del principio de congruencia, el cual debe estar presente entre el acto administrativo de apertura de la investigación y aquel que resuelve la actuación, esta Dirección para determinar si la conducta que se reprocha tuvo lugar no solamente tendrá en cuenta los hechos y elementos materiales probatorios que

RESOLUCIÓN No. 9499 DE 20/10/2023

se relacionaron en el acto administrativo que ordenó la apertura de la investigación administrativa, y que sirvieron como base para que esta administración tomara la decisión de dar inicio a esta actuación; sino que, a su vez, se apoyará en las pruebas que fueron incorporadas, es decir los documentos allegados por la Investigada en respuesta a la solicitud realizada mediante la Resolución No. 1439 del 09 de mayo de 2022. Esto, con el fin de adquirir los suficientes elementos de juicio para tomar la decisión de imponer o no una sanción, ya que la referida prueba está encaminada claramente a determinar si se cometió la conducta que se imputó en el cargo formulado en la apertura de investigación.

Así las cosas, como se precisó anteriormente, en la resolución que ordenó la apertura del periodo probatorio en la presente investigación se le solicitó allegar a la Investigada, entre otras cosas, el soporte de la planeación de los operativos llevados a cabo en contra de la prestación ilegal e informal del servicio público de transporte su jurisdicción para el año 2021 y lo corrido del año 2022, donde constara: (i) el cronograma de actividades, establecidas de forma previa y (ii) las labores realizadas.

Al respecto, la Investigada dio respuesta a través del Radicado Supertransporte No. 20225340749192 del 25 de mayo de 2022, donde contestó que:

(...)

"[S]e allega la planeación de los operativos en contra de la prestación ilegal e informal del servicio público de transporte de la Tebaida para la vigencia 2021 en 57 folios útiles a través de los documentos denominados PROGRAMACION AGENTES DE TRANSITO, en cada una de las agendas semanales se ve reflejado los operativos que se realizaran para control que se ejerce dentro del transporte ilegal, para la vigencia 2022 en 23 folios útiles a través de los documentos denominados PROGRAMACION AGENTES DE TRANSITO. (Anexo)

Así mismo, con el fin de evidencia las acciones realizadas se allegan informe de transporte ilegal 2021 en 10 folios útiles, en el cual se identifica claramente los sectores en los que se realizan operativos, las fechas las horas del día y registros fotográficos de los mismo. Resultados del control operativo D12 2022 en 10 folios útiles, donde cada agente encargado del operativo rinde informe de las actividades desplegadas en las zonas con el correspondiente registro fotográfico en 16 folios útiles.

En la línea de ejercer un control adecuado por este despacho, hemos solicitado apoyo al comandante de la Policía Quindío a través del jefe de la seccional de tránsito y transporte para que acompañen con el cuerpo de Policía los operativos de control a la informalidad, de igual forma se ha tenido acompañamiento del Ejército Nacional dentro de los mismos, evidencia que se entrega en 7 folios útiles. (...)

En sus anexos, la Investigada allegó parte del Plan Estratégico de Control de Transporte Informal e Ilegal para el año 2021, donde específicamente en lo referente al cronograma de planeación de operativos, se presenta lo siguiente:

RESOLUCIÓN No. 9499 DE 20/10/2023

Imagen No. 1: Cronograma de operativos de control dispuesto por la SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE LA TEBAIDA. Anexo Radicado Supertransporte No. 20225340749192 del 25 de mayo de 2022.

PROGRAMACIÓN AGENTES DE TRÁNSITO DEL 4 DE ENERO AL 10 DE ENERO DEL 2022. SUJETA A CAMBIOS POR NECESIDAD DEL SERVICIO							
ATT	LUNES 04	MARTES 05	MIÉRCOLES 06	JUEVES 07	VIERNES 08	SABADO 09	DOMINGO 10
101	DESCANSO	TARDE DE 14:00 A 22:00 CONTROL GALERIA	MAÑANA DE 6:00 A 14:00 CONTROL SUPER INTER	TARDE DE 14:00 A 22:00 CONTROL GALERIA PARQUE DIDACTICO (14:00 A 15:00)	MAÑANA DE 6:00 A 14:00 DISPONIBLE DE 22:00 A 06:00 CONTROL CL13 - CR8	DESCANSO	MAÑANA DE 6:00 A 14:00 DISPONIBLE DE 22:00 A 06:00 CONTROL ZONA DE TAXIS
103	MAÑANA DE 6:00 A 14:00 DISPONIBLE DE 22:00 A 06:00 CONTROL GALERIA PARQUE DIDACTICO (10:00 A 10:50)	TARDE DE 14:00 A 22:00 CONTROL CL13 - CR8	MAÑANA DE 6:00 A 14:00 DISPONIBLE DE 22:00 A 06:00 CONTROL CL13 - CR8 PARQUE DIDACTICO (6:00 A 6:50)	TARDE DE 14:00 A 22:00 CONTROL GALERIA	DESCANSO	DESCANSO	TARDE DE 14:00 A 22:00 CONTROL ZONA DE TAXIS
104	MAÑANA DE 6:00 A 14:00 DISPONIBLE DE 22:00 A 06:00 CONTROL SUPER INTER	TARDE DE 14:00 A 22:00 CONTROL CL13 - CR8 PARQUE DIDACTICO (14:00 A 15:00)	MAÑANA DE 6:00 A 14:00 DISPONIBLE DE 22:00 A 06:00 CONTROL GALERIA	TARDE DE 14:00 A 22:00 CONTROL SUPER INTER	DESCANSO	DESCANSO	TARDE DE 14:00 A 22:00 CONTROL ZONA DE TAXIS
105	TARDE DE 14:00 A 22:00 CONTROL CL13 - CR8 PARQUE DIDACTICO (14:00 A 15:00)	MAÑANA DE 6:00 A 14:00 DISPONIBLE DE 22:00 A 06:00 CONTROL GALERIA	TARDE DE 14:00 A 22:00 CONTROL SUPER INTER	DESCANSO	TARDE DE 14:00 A 22:00 CONTROL SUPER INTER	TODO EL DIA DE 06:00 A 22:00 CONTROL ZONA DE TAXIS	DESCANSO
106	TARDE DE 14:00 A 22:00 CONTROL GALERIA	DESCANSO	TARDE DE 14:00 A 22:00 CONTROL CL13 - CR8	MAÑANA DE 6:00 A 14:00 DISPONIBLE DE 22:00 A 06:00 CONTROL SUPER INTER	TARDE DE 14:00 A 22:00 CONTROL GALERIA PARQUE DIDACTICO (14:00 A 15:00)	PERMISO CUMPLEAÑOS	DESCANSO
107	DESCANSO	MAÑANA DE 6:00 A 14:00 DISPONIBLE DE 22:00 A 06:00 CONTROL SUPER INTER PARQUE DIDACTICO (6:00 A 10:00)	TARDE DE 14:00 A 22:00 CONTROL GALERIA	MAÑANA DE 6:00 A 14:00 CONTROL CL13 - CR8	TARDE DE 14:00 A 22:00 CONTROL CL13 - CR8	TODO EL DIA DE 06:00 A 22:00 DISPONIBLE DE 22:00 A 06:00 CONTROL ZONA DE TAXIS	DESCANSO
108	DESCANSO	TARDE DE 14:00 A 22:00 CONTROL SUPER INTER	MAÑANA DE 06:00 A 14:00 CONTROL CL13 - CR8	TARDE DE 14:00 A 22:00 CONTROL GALERIA	MAÑANA DE 6:00 A 14:00 DISPONIBLE DE 22:00 A 06:00 CONTROL GALERIA PARQUE DIDACTICO (9:00 A 10:00)	DESCANSO	MAÑANA DE 6:00 A 14:00 DISPONIBLE DE 22:00 A 06:00 CONTROL ZONA DE TAXIS
109	PERMISO	PERMISO	TARDE DE 14:00 A 22:00 CONTROL GALERIA PARQUE DIDACTICO (14:00 A 15:00)	MAÑANA DE 6:00 A 14:00 DISPONIBLE DE 22:00 A 06:00 CONTROL GALERIA PARQUE DIDACTICO (6:00 A 10:00)	TARDE DE 14:00 A 22:00 CONTROL CL13 - CR8	TODO EL DIA DE 06:00 A 22:00 DISPONIBLE DE 22:00 A 06:00 CONTROL ZONA DE TAXIS	DESCANSO

Imagen No. 2: Cronograma de operativos de control dispuesto por la SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE LA TEBAIDA. Anexo Radicado Supertransporte No. 20225340749232 del 25 de mayo de 2022.

PROGRAMACIÓN AGENTES DE TRÁNSITO DEL 03 AL 09 DE ENERO DEL 2022. SUJETA A CAMBIOS POR NECESIDAD DEL SERVICIO							
ATT	LUNES 03	MARTES 04	MIÉRCOLES 05	JUEVES 06	VIERNES 07	SABADO 08	DOMINGO 09
101	DESCANSO	TARDE DE 14:00 A 22:00 ACCIDENTALIDAD	MAÑANA DE 6:00 A 14:00 DISPONIBLE DE 22:00 A 06:00 ACCIDENTALIDAD	TARDE DE 14:00 A 22:00 OPERATIVO PANAMERICANA	MAÑANA DE 6:00 A 14:00 DISPONIBLE DE 22:00 A 06:00 ACCIDENTALIDAD	DESCANSO	TARDE DE 14:00 A 22:00 ACCIDENTALIDAD
102	TARDE DE 14:00 A 22:00 ACCIDENTALIDAD OPERATIVO PANAMERICANA	MAÑANA DE 6:00 A 14:00 DISPONIBLE DE 22:00 A 06:00 ACCIDENTALIDAD	DESCANSO	MAÑANA DE 6:00 A 14:00 ACCIDENTALIDAD	TARDE DE 14:00 A 22:00 ACCIDENTALIDAD	MAÑANA DE 6:00 A 14:00 DISPONIBLE DE 22:00 A 06:00 ACCIDENTALIDAD	DESCANSO
103	MAÑANA DE 6:00 A 14:00 DISPONIBLE DE 22:00 A 06:00 ACCIDENTALIDAD	TARDE DE 14:00 A 22:00 ACCIDENTALIDAD	DESCANSO	TARDE DE 14:00 A 22:00 ACCIDENTALIDAD OPERATIVO PANAMERICANA	MAÑANA DE 6:00 A 14:00 DISPONIBLE DE 22:00 A 06:00 ACCIDENTALIDAD	DESCANSO	TARDE DE 14:00 A 22:00 ACCIDENTALIDAD
104	TARDE DE 14:00 A 22:00 OPERATIVO PANAMERICANA	MAÑANA DE 6:00 A 14:00 ACCIDENTALIDAD	TARDE DE 14:00 A 22:00 ACCIDENTALIDAD	DESCANSO	TARDE DE 14:00 A 22:00 ACCIDENTALIDAD	TARDE DE 14:00 A 22:00 ACCIDENTALIDAD	DESCANSO
105	TARDE DE 14:00 A 22:00 OPERATIVO PANAMERICANA	MAÑANA DE 6:00 A 14:00 ACCIDENTALIDAD	DESCANSO	MAÑANA DE 6:00 A 14:00 DISPONIBLE DE 22:00 A 06:00 ACCIDENTALIDAD	TARDE DE 14:00 A 22:00 ACCIDENTALIDAD	TARDE DE 14:00 A 22:00 ACCIDENTALIDAD	DESCANSO
106	TARDE DE 14:00 A 22:00 ACCIDENTALIDAD OPERATIVO PANAMERICANA	MAÑANA DE 6:00 A 14:00 DISPONIBLE DE 22:00 A 06:00 ACCIDENTALIDAD	TARDE DE 14:00 A 22:00 ACCIDENTALIDAD	MAÑANA DE 6:00 A 14:00 ACCIDENTALIDAD	DESCANSO	PERMISO	DESCANSO
107	TARDE DE 14:00 A 22:00 OPERATIVO PANAMERICANA	DESCANSO	TARDE DE 14:00 A 22:00 ACCIDENTALIDAD	MAÑANA DE 6:00 A 14:00 DISPONIBLE DE 22:00 A 06:00 ACCIDENTALIDAD	TARDE DE 14:00 A 22:00 ACCIDENTALIDAD	MAÑANA DE 6:00 A 14:00 DISPONIBLE DE 22:00 A 06:00 ACCIDENTALIDAD	DESCANSO
108	MAÑANA DE 6:00 A 14:00 ACCIDENTALIDAD	TARDE DE 14:00 A 22:00 ACCIDENTALIDAD	MAÑANA DE 6:00 A 14:00 DISPONIBLE DE 22:00 A 06:00 ACCIDENTALIDAD	TARDE DE 14:00 A 22:00 ACCIDENTALIDAD OPERATIVO PANAMERICANA	DESCANSO	DESCANSO	MAÑANA DE 6:00 A 14:00 DISPONIBLE DE 22:00 A 06:00 ACCIDENTALIDAD
109	MAÑANA DE 6:00 A 14:00 DISPONIBLE DE 22:00 A 06:00 ACCIDENTALIDAD	TARDE DE 14:00 A 22:00 ACCIDENTALIDAD	MAÑANA DE 6:00 A 14:00 ACCIDENTALIDAD	TARDE DE 14:00 A 22:00 ACCIDENTALIDAD OPERATIVO PANAMERICANA	DESCANSO	DESCANSO	MAÑANA DE 6:00 A 14:00 DISPONIBLE DE 22:00 A 06:00 ACCIDENTALIDAD

RESOLUCIÓN No. 9499 DE 20/10/2023

De manera inicial, ha de señalarse que pese a que la Investigada adjunta un plan de acción contra el transporte ilegal, que no es legible completamente, en el mismo no se indican las fechas en las que se despliegan los referidos operativos, ya que, si bien se señala que serán varias veces al mes, en la respuesta y aún en los anexos, no se allegan las actas de los operativos que en efecto se llevaron a cabo durante la vigencia del 2021, año al cual corresponde el Plan Estratégico de Control de Transporte Informal e Ilegal remitido, ni mucho menos de lo corrido del año hasta el 25 de mayo de 2022, fecha en la que da contestación al requerimiento hecho en la Resolución No. 1439 del 09 de mayo de 2022.

En otros de los anexos a los Radicados Supertransporte No. 20225340749192 y 20225340749232 del 25 de mayo de 2022. 2576, la Investigada relaciona una serie informes de los operativos realizados, donde de lo manifestado por la **SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE LA TEBAIDA**, se tiene que en dichas fechas se realizaron operativos de control al transporte público informal e ilegal, como se muestra a continuación:

Imagen No. 4: Operativos de control desplegados por la **SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE LA TEBAIDA**. Anexo Radicado Supertransporte No. 20225340749192 del 25 de mayo de 2022.

SEMANA	SECTOR	HORA	ORDENES DE COMPARENDO	NUMERO DE ORDEN DE COMPARENDO	AGENTE DE TRÁNSITO	CONTRAVENTOR	CC DEL INFRACTOR
04 de Enero al 10 de enero de	Calle 6 y 8- Carrera 7 y parque plaza nueva	Hora: 06:00-7:00 de la mañana y de 2:00 a 4:00 de la tarde y en la noche desde las 22:00 horas hasta el cierre	Ninguna	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
11 de enero al 17 de enero	Calle 12 entre carrera 6 y 8-	Hora: 06:00-7:00 de la mañana y de 2:00 a 3:00 de la tarde y en la noche desde las 22:00 horas hasta el cierre	Ninguna	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
18 de Enero al 24 de Enero	Sector coliseo	Hora: 5:30 de la tarde a las 6:30 de la tarde	Ninguna	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
25 de enero al 31 de Enero	Sector Hospital	Hora: 7 de la noche a las 8:	Ninguna	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
01 de Febrero al 07 de Febrero	Sector ingreso al cantarito	Hora: 12:30 del día	Ninguna	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
08 de febrero al 14 de Febrero	Sector 1 etapa de la nueva Tebaida	Hora: 5:30 de la mañana a 7:00 de la mañana	Ninguna	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
08 de febrero al 14 de Febrero	Sector 1 etapa de la nueva Tebaida	Hora: 5:30 de la tarde a las 7:00 de la noche	Ninguna	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
15 de febrero al 21 de Febrero	Sector 1 etapa de la nueva Tebaida	Hora: 5:30 de la tarde a las 7:00 de la noche	Ninguna	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
22 de febrero al 28 de Febrero	Sector Coliseo	Hora: 5:30 de la mañana a las 8:00 de la mañana	Ninguna	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
01 de Marzo al 07 de Marzo	Parque principal	Hora de las 5:30 de la mañana a las 7:00	Ninguna	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
08 de Marzo al 14 de Marzo	Sector Hospital via al aeropuerto	Hora de las 5:30 de la mañana a las	Ninguna	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica

RESOLUCIÓN No. 9499 DE 20/10/2023

A efectos de verificar que la acción operativa adelantada por la Investigada haya generado algún resultado de tipo correctivo y sancionatorio, se realizó la consulta en el Sistema Integrado de Información Sobre las Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito –SIMIT– respecto al listado de comparendos realizados en las vigencias 2021 y 2022, en donde presuntamente, se estaba prestando el servicio de transporte público en condiciones contrarias a la ley. Tal consulta no arrojó que al propietario y/o conductor del referido automotor se haya impuesto alguna orden de comparendo por la comisión de alguna infracción de tránsito, cuando si se evidenció que éste se destinó a un servicio diferente de aquel establecido en su licencia de tránsito, se debió extender a su conductor la orden de comparendo producto de la comisión de la infracción identificada con el código D12. No fue posible realizar dicha consulta como quiera que las imágenes aportadas con la información es ilegible por la calidad de las imágenes aportadas:

Imagen No. 5: Imágenes de Estadísticas de infracción por la comisión de la conducta identificada con el código D12. 20225340218472, 20225340218922 y 20225340218972 del 17 de febrero de 2022.

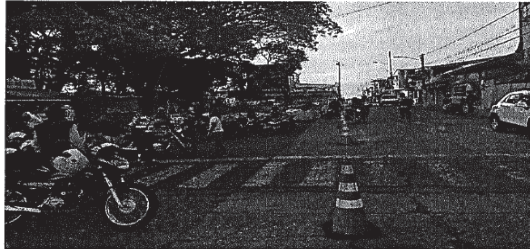
AÑO 2021																
56	WILLIAM FERRER WILSON POSSO MARRQUE	151	ENTRADA CARRETERO	13470000000000000000	20200201	D12	CARLOS ALBERTO OFEL	1028167	02016	AUTOMOVIL	SI SE USA PRIMERA VEZ LUGAR PANTOS ANFORNA	PA0001647021	NO			
57	RODOLFO GALLEGO	154	IV 30 + 102	13470000000000000000	20200201	D12	JUAN JARCO WELCHER	8901469	14017	AUTOMOVIL	SI SE USA PRIMERA VEZ LUGAR PANTOS ANFORNA	PA0001647021	NO			
58	CARLOS RAMBERTO VELAZ	158	ENTRADA CARRETERO	13470000000000000000	20200201	D12	CARLOS ALBERTO DIAZ	1640036	04111	AUTOMOVIL	NO	PA0001647021	NO			
59	JEFERSON STEVEN HERNANDEZ	159	IV 39 + 102	13470000000000000000	20200201	D12	HECTOR RAMIRO SUAREZ	782000	00006	AUTOMOVIL	SI SE USA PRIMERA VEZ LUGAR PANTOS ANFORNA	PA0001647021	NO			
60	DANIEL DE JESUS GUATEPE	162	CRA 100 CLAY 15 FRENTE AL HOSPITAL	13470000000000000000	14010201	D12	ALBERTO MARTINEZ	946949	02018	AUTOMOVIL	SI SE USA PRIMERA VEZ LUGAR PANTOS ANFORNA	PA0001647021	NO			
61	EDWIN RONALD CASANOVA	178	VIA CLUB CAMPESTRE TINGUA 11000000	13470000000000000000	14010201	D12	HELDER ORTIZ VILLA	130000	00000	AUTOMOVIL	SI SE USA PRIMERA VEZ LUGAR PANTOS ANFORNA	PA0001647021	SI	VEHICULO	02	200101
62	LIZ EITH GUILTERO	187	CALLE 9 CRA 10 FRENTE AL HOSPITAL	13470000000000000000	14010201	D12	DANIEL TRUJILLO VILLALBA	10602154	00000	AUTOMOVIL	SI SE USA PRIMERA VEZ LUGAR PANTOS ANFORNA	PA0001647021	NO			
63	JEFERSON STEVEN HERNANDEZ	196	CRA 3 CLAY 13	13470000000000000000	15010201	D12	JUAN CARLOS MUÑOZ	1641020	00000	MOTOCICLETA	SI SE USA PRIMERA VEZ LUGAR PANTOS ANFORNA	PA0001647021	NO			
64	LIZ EITH GUILTERO	197	CRA 3 CALLE 17 BOGOTÁ	13470000000000000000	15010201	D12	MICHAEL VALDEA GARCIA	473304	00000	MOTOCICLETA	SI SE USA PRIMERA VEZ LUGAR PANTOS ANFORNA	PA0001647021	NO			
65	WILLIAM FERRER WILSON POSSO MARRQUE	191	IV 402 + 102	13470000000000000000	20110201	D12	CARLOS EDUARDO WORTHA LECANO	10000107	00000	AUTOMOVIL	NO	PA0001647021	NO			
AÑO 2022																
66	LIZ EITH GUILTERO	197	CARRERA TIBREVE AL 1140	13470000000000000000	20210202	D12	OCTAVIO DE JESUS ROSA	1020149	00000	MOTOCICLETA	NO	PER SANCCONAR	NO			
67	HUGO ARMANDO BARRÉ	198	CARRERA 1 CALLE 14	13470000000000000000	20210202	D12	JUAN ALBERTO DENTON GONZALEZ	646000	14010	MOTOCICLETA	SI SE USA PRIMERA VEZ LUGAR PANTOS ANFORNA	PA0001647021	NO			
68	CARLOS RAMBERTO VELAZ	198	CALLE 12 CARRERA 4	13470000000000000000	20210202	D12	JOSE RAFAEL MEZA	000000	00000	MOTOCICLETA	SI SE USA PRIMERA VEZ LUGAR PANTOS ANFORNA	PER SANCCONAR	SI	ACTIVO	AL	1000004
69	JEFERSON STEVEN HERNANDEZ	193	CRA 3 CALLE 12 BOGOTÁ	13470000000000000000	20210202	D12	TOMAS ALEXANDER BOLAÑOS	10000000	14000	MOTOCICLETA	SI SE USA PRIMERA VEZ LUGAR PANTOS ANFORNA	PER SANCCONAR	NO			
70	WILLIAM FERRER WILSON POSSO MARRQUE	191	CRA 3 CALLE 11	13470000000000000000	20210202	D12	OCTAVIO DE JESUS VILLA	10000000	14000	MOTOCICLETA	SI SE USA PRIMERA VEZ LUGAR PANTOS ANFORNA	PER SANCCONAR	NO			
71	LIZ EITH GUILTERO	197	CRA 3 CALLE 11	13470000000000000000	20210202	D12	HECTOR JAMES QUINTERO	910001	00000	MOTOCICLETA	SI SE USA PRIMERA VEZ LUGAR PANTOS ANFORNA	PER SANCCONAR	NO			
72	LIZ EITH GUILTERO	197	CARRERA 5 CALLE 12 BOGOTÁ	13470000000000000000	20210202	D12	LUIS EDUARDO MORENO	000000	14000	MOTOCICLETA	SI SE USA PRIMERA VEZ LUGAR PANTOS ANFORNA	PER SANCCONAR	NO			

Esta situación imposibilita dar veracidad a la afirmación planteada por la Investigada, en la que afirma que las imágenes adjuntas corresponden a operativos dedicados a controlar la ilegalidad e informalidad en el transporte público en la jurisdicción de La Tebaida (Quindío) .

Ahora bien, dentro de sus anexos, la Investigada también relacionó las siguientes imágenes:

RESOLUCIÓN No. 9499 DE 20/10/2023

Imagen No. 6: Operativos de control desplegados por la **SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE LA TEBAIDA**. Anexo Radicado Supertransporte No. 20225340749232 del 25 de mayo de 2022.



Así, pese a que la Investigada adjunta estas fotografías, las mismas no demuestran la periodicidad de dichos operativos ni los resultados que los mismos arrojan y, si en efecto, han sido eficientes y efectivos para mitigar y contrarrestar el fenómeno de ilegalidad e informalidad presentes en el transporte público de La Tebaida (Quindío) .

Finalmente, en lo que tiene que ver con este punto, la Investigada afirmó que para la realización de los operativos de control contra el transporte público ilegal e informal, se presentó solicitud de apoyo al comandante de la Estación de la Policía Nacional del Quindío, con el fin de ejecutar puestos de control en el ingreso al municipio, relacionando dos fechas, una por el mes de febrero de 2022, esto en términos de la Investigada. Veamos

ESPACIO EN BLANCO

RESOLUCIÓN No. 9499 DE 20/10/2023

ilegalidad y la informalidad, en parte, producto de que en la respuesta al requerimiento de información realizado en fase preliminar no se anexó un soporte formal correspondiente a un estudio realizado en su jurisdicción sobre la ilegalidad e informalidad en el transporte público.

En la medida que, en ninguna de las oportunidades procesales otorgadas a la Investigada desvirtuó la afirmación de la ausencia del mentado estudio, se vuelve a afirmar que no existe en el municipio de La Tebaida (Quindío) 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, no excusa al organismo de tránsito de La Tebaida (Quindío) 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.

Así, se asevera que la **SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE LA TEBAIDA** 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 La Tebaida (Quindío). Por ello, es dable afirmar que la Investigada 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, se concluye que no 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.

De igual forma, se llegó a la mencionada conclusión en razón a la injustificada inaplicación de la sanción 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 2002. 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 La Tebaida (Quindío).

Esto, a raíz de que de las cifras reportadas por la Investigada de las órdenes de comparendo impuestas por la comisión de la infracción D12 no fue posible analizarlas de manera asertiva derivado de mala calidad de las imágenes aportadas donde se plasmaba todos los datos históricos, es responsabilidad de la Investigada aportar la información de manera clara y oportuna, para que esta sea valorada y darle el valor probatorio que la misma aporta al presente proceso sancionatorio.

Lo expuesto, evidencia un ejercicio ineficiente por parte de la Investigada de sus facultades de policía administrativa en materia de tránsito, en razón a la no

RESOLUCIÓN No. 9499 DE 20/10/2023

aplicación de la sanción de inmovilización en todos los casos en que se impone una orden de comparendo por la comisión de la infracción D12 tal y como lo dice y exige la ley, máxime cuando dicha medida afecta directamente el medio con el cual se comete la misma.

En tal sentido, esta situación genera que el organismo de tránsito de La Tebaida no le da cumplimiento a lo establecido en la Ley 1383 de 2010, que modificó la Ley 769 de 2002, al no imponer la totalidad de las sanciones establecidas, lo cual 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 al no ser inmovilizados en la mayoría de los casos. Por lo que, los operativos realizados contra la ilegalidad e informalidad en el transporte público no llegan a ser efectivos, circunstancia que tiene un impacto para el transporte ilegal e informal puesto que no se realiza un control constante a los vehículos que prestan este servicio sin la debida autorización, configurando un actuar no ajustado a la ley e ineficiente para combatir el transporte ilegal e informal en el municipio de La Tebaida (Quindío) .

A propósito del ejercicio de sus funciones de policía administrativa en materia de tránsito en La Tebaida (Quindío) , como herramienta idónea para combatir la ilegalidad e informalidad en el transporte público de su jurisdicción, la Dirección de Investigaciones de Tránsito y Transporte Terrestre le ordenó a la Investigada, mediante la Resolución No. 1439 del 09 de mayo de 2022, aportar la "[r]elación de las licencias de conducción canceladas por reincidencia en la prestación del servicio público de transporte con vehículos particulares sin justa causa en su jurisdicción. Allegar copia de los actos administrativos mediante los cuales se impusieron tales sanciones".

Referente a eso, la Investigada señaló lo siguiente:

(...) "En lo ateniende a la cancelación de licencias de conducción y suspensión por reincidencia en la prestación de servicio público transporte terrestre con vehículos particulares sin justa causa no permitimos informarle a su honorable despacho que después de la revisión de las bases de datos de esta Secretaría, hemos procedido con emitir sendos actos administrativos en la presente administración²⁷." (...)

Llama la atención de manera particular, el hecho de que se canceló una sola licencia de conducción en los años 2020, 2021 y 2022, lo que junto al escaso número de órdenes de comparendo impuestas en los años 2018, 2019 y 2020, 2021 y 2022, demuestra y corrobora un ejercicio ineficiente por parte de la Investigada de sus facultades de policía administrativa en tránsito, porque aunque conoce de la problemática de ilegalidad e informalidad en el transporte público en su jurisdicción y algunos lugares donde se ejecuta, no adelanta las acciones operativas correspondientes para imponer las órdenes de comparendo a los conductores que comenten la infracción D12, que pueden dar a lugar a las sanciones que contrarresten este comportamiento, como lo son la multa, la inmovilización del vehículo y, en caso de reincidencia, la cancelación de la licencia de conducción.

Conclusión que encuentra sustento adicional en los resultados arrojados al consultar el Registro Único Nacional de Tránsito –RUNT– en el módulo "CONSULTA

²⁷ Radicado Supertransporte No. 20225340749192 del 25 de mayo de 2022

RESOLUCIÓN No. 9499 DE 20/10/2023

*TIPO DE DOCUMENTO*²⁸ los datos registrados respecto del señor Jose Rafael Meza Erazo con C.C. 9.808.132, al cual presuntamente la Investigada le canceló su licencia de conducción, según Resolución 012 del 11 de febrero de 2020, como consecuencia de ser reincidente en la prestación del servicio público de transporte con vehículos particulares sin justa causa, lo cual según lo reflejado en tal consulta no es así, ya que esta persona no posee multas y el estado de su licencia es activa, como se evidencia a continuación:

Imagen No. 8: Consulta realizada en el Registro Único Nacional de Tránsito – RUNT– sobre el número de cédula No. 9.808.132. Tomado de: <https://www.runt.com.co/consultaCiudadana/#/consultaPersona>.

Señor usuario si la información suministrada no corresponde con sus datos reales por favor comuníquese con la autoridad de tránsito en la cual solicitó su trámite.

NOMBRE COMPLETO:	JOSE RAFAEL MEZA ERAZO		
DOCUMENTO:	C.C. 9808132	ESTADO DE LA PERSONA:	ACTIVA
ESTADO DEL CONDUCTOR:	ACTIVO	Número de inscripción:	12160452
FECHA DE INSCRIPCIÓN:	23/12/2011		

Licencia(s) de conducción

Nro. licencia	OT Expide Lic.	Fecha expedición	Estado	Restricciones	Detalles
9808132	STRIA MCPAL TToYTTE CAICEDONIA	24/01/2023	ACTIVA		Ver Detalle
9808132	STRIA TToYTTE MCPAL LA TEBAIDA	27/04/2015	INACTIVA		Ver Detalle
8763543	STRIA MCPAL TToYTTE CAICEDONIA	04/01/2012	INACTIVA		Ver Detalle

Imagen No. 9: Consulta realizada en el Registro Único Nacional de Tránsito – RUNT– sobre el número de cédula No. 9.808.132. Tomado de: <https://www.runt.com.co/consultaCiudadana/#/consultaPersona>.

Señor usuario si la información suministrada no corresponde con sus datos reales por favor comuníquese con la autoridad de tránsito en la cual solicitó su trámite.

NOMBRE COMPLETO:	JOSE RAFAEL MEZA ERAZO		
DOCUMENTO:	C.C. 9808132	ESTADO DE LA PERSONA:	ACTIVA
ESTADO DEL CONDUCTOR:	ACTIVO	Número de inscripción:	12160452
FECHA DE INSCRIPCIÓN:	23/12/2011		

Licencia(s) de conducción

Multas e infracciones

TIENE MULTAS O INFRACCIONES:	NO	NRO. PAZ Y SALVO:	633742589063
------------------------------	----	-------------------	--------------

²⁸ <https://www.runt.com.co/consultaCiudadana/#/consultaPersona>

RESOLUCIÓN No. 9499 DE 20/10/2023

Así las cosas, se comprueba que al no cancelar las licencias de conducción a los declarados reincidentes en la comisión de la infracción identificada con el Código D12 y/o el no reportar la imposición de esa sanción en el RUNT, la **SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE LA TEBAIDA** ha limitado su facultad de policía administrativa en materia de tránsito y ha reducido las herramientas que tiene para combatir la ilegalidad e informalidad en el transporte público en su jurisdicción, al no realizar las labores suficientes con los recursos que cuenta, dando lugar a la proliferación del transporte informal, por no combatirlo en debida forma.

De otra parte, en el acto administrativo que dio apertura de esta investigación se tomó como fundamento para llegar a esa decisión el hecho de que posiblemente no existe interés por parte del organismo de tránsito de La Tebaida de 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. Esto, en la medida que, como repuesta al requerimiento de información que se le realizó, a través del Oficio de Salida No. 20225340218472 del 17 de febrero de 2022, la Investigada presentó copia de varias actas correspondientes a diversas reuniones, en las cuales se constata que se adelantaron con otros funcionarios pertenecientes a diferentes dependencias de la Alcaldía, pero se extrañó la toma de decisiones pertinentes a proteger el gremio de transportadores de La Tebaida (Quindío) .

Con el objetivo de verificar si en efecto la **SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE LA TEBAIDA** ha adelantado o no reuniones con los sectores afectados por el transporte informal e ilegal, como lo son los transportadores legalmente constituidos, en la resolución que abrió período probatorio en esta actuación, se le solicitó allegar “[c]opia de las actas de reuniones o mesas de trabajo que se han adelantado, desde el año 2020 hasta lo corrido del año 2022, entre el Alcalde y/o Secretaría de Tránsito y Transporte de La Tebaida y diferentes sectores con el objetivo de evaluar la problemática de informalidad en el transporte público del municipio de La Tebaida (Quindío) “. En respuesta a esto, la Investigada afirmó, inicialmente, que:



“Las actas contienen la siguiente información: participantes, agenda propuesta, desarrollo de la reunión y compromisos, por lo tanto cada una de ellas contiene la información pertinente, donde ha sido de buen recibo por parte del gremio las mesas de trabajo que desarrollan con presencia de la primera autoridad del Municipio y demás invitados”. (Sic).

Fue adjuntada la siguiente acta que comprueba el desarrollo de la reunión señalada por la Investigada:

ESPACIO EN BLANCO

RESOLUCIÓN No. 9499 DE 20/10/2023

Imagen No. 10. Acta de la reunión llevada a cabo el 14 de octubre. Anexo Radicado Supertransporte No. 20225340218472 del 17 de febrero de 2022.

 REPÚBLICA DE COLOMBIA ALCALDÍA MUNICIPAL LA TEBAIDA QUINDÍO Nit.: 890 000564-1	 La Tebaida Diferente	Código:
		Versión:
		Fecha de elaboración:
		Fecha de revisión:
Acta de Reunión		Página: 1 de 3

ACTA DE REUNIÓN			
Fecha	14 de octubre	Hora	10:30
Lugar	Despacho de la Alcaldía		
Usuario			
Secretaría / Dirección	Secretaría de Planeación		
Interno:		<input type="checkbox"/>	Externo: <input type="checkbox"/>

ASUNTO
Transporte formal / informal

PARTICIPANTES		
Nombre	Institución/Cargo	Datos Contacto
Mayerlin Portella	Trans-tebaida	
Raman Baena	taxistas (cooperativa)	
	Willys	

AGENDA PROPUESTA	
#	Actividad
1	Realizar una reunión cada mes.
2	
3	
4	
5	
6	

DESARROLLO DE LA REUNIÓN

De esta relación de reuniones llevadas a cabo, llama la atención que se desarrollaron donde se trató de manera superflua la problemática de informalidad e ilegalidad en el transporte público del municipio de La Tebaida, puesto que no es la única temática tratada y, de estas, sólo una fue con un transportador legalmente constituido. Asimismo, como resultado de estas reuniones no se evidencian compromisos claros encaminados a contrarrestar tal problemática y, por ende, el seguimiento a los mismos para entender si se han cumplido o no.

RESOLUCIÓN No. 9499 DE 20/10/2023

Es decir que, las reuniones llevadas a cabo por la Investigada no se han constituido como un instrumento efectivo para combatir la ilegalidad e informalidad en el transporte público en su jurisdicción, debido a lo expuesto, en particular a que: (i) del resultado de las mismas, no se observan compromisos claros y concretos destinados a combatir de forma directa esta prestación irregular y, (ii) no se resuelven con estas las inquietudes del gremio transportador, para efectos de tenerlas como una fuente para crear estrategias que les permitan combatir el transporte ilegal e informal.

Finalmente, como hecho y elemento material probatorio que sirvió como base para que esta administración tomara la decisión de dar inicio a la presente actuación y llegase a la conclusión de que posiblemente la **SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE LA TEBAIDA** no ha utilizado eficientemente los recursos con los que cuenta para combatir la ilegalidad y la informalidad presentes en el transporte público en su jurisdicción, fue la relación diversas imágenes del año 2022 en donde no se evidencia con claridad a que año o en que consiste la campaña de prevención, igualmente se relacionan videos donde se dictan charlas a los transeúntes y usuario de transporte publico incentivando el uso del transporte legal sin especificar fecha de la campaña, de las imágenes y videos anteriormente aludidos se puede sustraer en su contenido que son del 2022, con las que la Investigada dio respuesta a ese punto del requerimiento hecho en fase de averiguación preliminar.

Ya, en cumplimiento de la solicitud hecha en la Resolución No. 1439 del 09 de mayo de 2022, la **SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE LA TEBAIDA** manifestó primeramente que:

"(...) En lo ateniende a las campañas de promoción y prevención adelantadas en contra de la prestación del servicio publico de transporte en condiciones de ilegalidad, este despacho asistió a los diferentes comités de apoyo y coordinación interinstitucional tales como EL COMITÉ DE CONTROL A LA INFORMALIDAD DEL TRANSPORTE, COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL DEPARTAMENTAL, como diferentes autoridades como el director territorial del ministerio de transporte, Director Territorial de Invias, los diferentes organismos de tránsito en el departamento del Quindío, ASOTRAQUINDIO y Superintendencia de Transporte.

Sobre esas campañas, de conformidad con los anexos, se tiene que se llevaron a cabo sin seguir una línea estratégica o un programa establecido a obtener resultados, como quiera que no se evidencio el nombre del programa o campaña de prevención, y no se obtuvo o no se evidencio un indicador de producto se tiene que son campañas destinadas a conductores y pasajeros de transporte público con sensibilización en el transporte ilegal.

No se pudo establecer que proyecto fue el diseñado para desarrollar estas campañas por parte de **SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE LA TEBAIDA**, quedando de manera suelta y sin ningún sustento pedagógico en el desarrollo de las actividades qué buscaban concientizar el flagelo de la informalidad del trasporte público.

Sobre estos operativos, la **SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE LA TEBAIDA** señala las fechas en las cuales se desarrollaron, no es posible

RESOLUCIÓN No. 9499 DE 20/10/2023

determinar si el fenómeno de ilegalidad ha reducido en la jurisdicción de La Tebaida, sin que se tenga evidencia de la suscripción de un convenio con PONAL.

"...Para el año 2022 estas acciones se pueden corroborar en el oficio SETTE-2022-253 del 1 de febrero de 2022 dirigido al My Mauricio Diaz Castro Jefe Seccional de Tránsito y Transporte del Quindío..."

Es importante precisar que las campañas de promoción y prevención en contra del transporte ilegal, se refieren a todas aquellas acciones que se despliegan con el fin de que la ciudadanía evite la utilización de medios de transporte ilegales, así las cosas muchas de las "campañas" que señala sobre este punto la Investigada, en realidad no constituyen actividades de sensibilización en la población, siendo así, la entrega del Plan Estratégico a diferentes Entidades que mancomunadamente deben contribuir a la disminución del fenómeno de ilegalidad, o la solicitud de apoyo a la Policía Nacional no se constituyen como campañas de prevención al transporte ilegal.

Por lo anterior, después de realizar una búsqueda por todos los canales virtuales de la Alcaldía de La Tebaida, a la cual está adscrita la **SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE LA TEBAIDA** se tiene evidencia que se allá realizado campaña alguna que busque combatir el transporte ilegal, solo se enfocaron en realizar una campañas de sensibilización directa, así las cosas, se tiene que se han llevado a cabo campañas de prevención contra el transporte ilegal, tan solo en el mes de marzo de 2021 y en los mes de enero y abril de 2022.

Razón por la cual, es preciso concluir que la **SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE LA TEBAIDA** no promueve campañas de prevención concretas contra el transporte público 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 los transportadores–. Lo expuesto, permite inferir que no se realizan campañas preventivas que sean efectivas para controlar o disminuir el uso de transporte ilegal e informal en La Tebaida (Quindío) .

De acuerdo a lo manifestado por el organismo de tránsito de La Tebaida (Quindío) , se extrañan campañas certeras de promoción y prevención en las que de forma directa se desestime por varios medios, que lleguen a toda la ciudadanía, el uso del transporte público informal e ilegal y se informe de los peligros que conlleva la elección de ese medio de transporte.

De esta manera, por todo lo expuesto anteriormente, se concluye que en el Municipio de La Tebaida, Quindío: (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, se comprueba que la **SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE LA TEBAI** no ha hecho las labores suficientes con los recursos que cuenta para

RESOLUCIÓN No. 9499 DE 20/10/2023

combatir la ilegalidad e informalidad en el transporte público presente en su jurisdicción.

Ahora bien, también se señaló por parte de este Despacho, en la Resolución No. 17377 del 17 de diciembre de 2021, que la Investigada posiblemente no ha realizado las gestiones necesarias para mejorar o ampliar los instrumentos con los que cuenta para atacar la ilegalidad e informalidad presentes en el transporte público en su jurisdicción, producto de que la acción central que adelanta la **SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE LA TEBAIDA** para atacar este fenómeno es hacer operativos, que como se señaló en párrafos anteriores, no cuentan con periodicidad clara, 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. Con lo que, se reafirma que son muy escasas las acciones, y de bajo impacto positivo, las que adelanta la Investigada para contrarrestar este fenómeno.

En igual sentido, se tomó como fundamento para llegar a esta conclusión que, la Investigada no cuenta con convenio con la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional (DITRA), afirmación que no fue desvirtuada en ninguna oportunidad por la **SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE LA TEBAIDA**. Se reafirma que 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.

Durante el desarrollo de la presente investigación administrativa, con el fin de adquirir los suficientes elementos de juicio para tomar la decisión de imponer o no una sanción y de determinar la realización o no de las gestiones necesarias para mejorar o ampliar los instrumentos con los que cuenta para atacar la ilegalidad e informalidad presentes en el transporte público en su jurisdicción, esta Dirección le solicitó a la Investigada allegar "*[i]nforme presentado ante la administración municipal de La Tebaida (Quindío) sobre la forma de combatir la problemática de ilegalidad e informalidad en la prestación del servicio público de transporte de dicha jurisdicción. Si no se cuenta con dicho informe sírvase informar lo motivos*".

A lo cual, la **SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE LA TEBAIDA** afirmó en el Radicado Supertransporte No. 20225340830012 del 14 de junio de 2022 que "*[F]rente a los informes presentados ante la administración municipal sobre cómo combatir la problemática de ilegalidad en las prestación del servicio público de transporte de febrero de 2020 a inicios de esta administración se rindió informe al señor Alcalde donde se informaba con claridad la situación en la que se encuentra el municipio, los sectores donde se evidencia la concentración de transporte informal, el estado en que deja la Secretaria la administración anterior, la cual es lamentable en el sentido que se realizaron las acciones correspondientes para combatirlas, pues no reposa evidencia, solo presente administración desde 01 de enero de 2020 viene cumpliendo y realizando ese control preventivo y sancionatorios así como la propuesta que se quiso realizar a fin de llevar al municipio a unas condiciones donde la legalidad no impere en el municipio, mismo que se venido desarrollando a los largo de esta administración. Se han convocado mesas de trabajo y se gestó el plan que este despacho ha venido desarrollando acciones contundentes*". (...)

RESOLUCIÓN No. 9499 DE 20/10/2023

Lo anterior, permite concluir que la Investigada no le ha presentado a la administración municipal de La Tebaida (Quindío) un informe puntual sobre la forma de combatir la problemática de ilegalidad e informalidad en la prestación del servicio público de transporte de dicha jurisdicción, donde exponga con claridad cuál es la situación en la que se desarrolla ese fenómeno y cuáles han sido las dificultades que ha evidenciado para adelantar las acciones necesarias para contrarrestarlos de una forma eficaz y efectiva. Con esto, se ha limitado en buscar acciones para mejorar o ampliar los instrumentos con los que cuenta para atacar la ilegalidad e informalidad presentes en La Tebaida (Quindío).

En razón a ello, se reitera y se confirma que la **SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE LA TEBAIDA** no ha realizado las gestiones necesarias para mejorar o ampliar los instrumentos con los que cuenta para atacar la ilegalidad e informalidad.

Es así que a raíz de todo lo señalado, y en especial al comprobar, conforme al recuento fáctico y probatorio realizado, que la Investigada no ha adelantado operativos eficientes que logren una reducción considerable en el fenómeno de ilegalidad e informalidad en el transporte de su jurisdicción; no aplica en todas las ocasiones las sanciones establecidas en la ley para la prestación del servicio público en condiciones de ilegalidad e informalidad; no cuenta con estudios técnicos actualizados y concretos que permiten determinar el impacto real de la informalidad e ilegalidad en el transporte público en el municipio de La Tebaida (Quindío) como materialización de una adecuada planeación institucional; tampoco emplea mecanismos preventivos para contrarrestar que este fenómeno se acreciente, como lo son debidas campañas de promoción y prevención y, por último, que no se aprecian las gestiones encaminadas a buscar otras fuentes que le permita conocer de forma más profunda dicha problemática, la Dirección de Investigaciones de Tránsito y Transporte Terrestre afirma que la **SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE LA TEBAIDA** ha alterado la prestación del servicio público en La Tebaida (Quindío) .

En razón de todo lo expuesto, se concluye que la Investigada ha utilizado ineficientemente las herramientas con las que cuenta para combatir la ilegalidad y la informalidad presentes en el transporte público de La Tebaida (Quindío) , y que no ha realizado las gestiones necesarias para mejorar o ampliar los instrumentos con los que cuenta para atacar este fenómeno, por lo que la Dirección de Investigaciones de Tránsito y Transporte Terrestre afirma que la **SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE LA TEBAIDA** ha omitido su deber de ejercer un control efectivo y eficiente en la prestación del servicio informal e ilegal de transporte en su jurisdicción, con lo cual se reitera ha alterado la prestación del servicio de transporte en el referido municipio, conducta que se enmarca en lo dispuesto en el artículo 45 de la Ley 336 de 1996.

De conformidad con lo anterior, se tiene que la conducta desplegada por la **SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE LA TEBAIDA** al alterar la prestación del servicio público en su jurisdicción debido a su omisión de ejercer un control efectivo y eficiente en la prestación del servicio informal e ilegal de transporte en este municipio, no permite exonerar de responsabilidad a la Investigada, razón por la cual, esta Dirección procede a **DECLARAR**

RESOLUCIÓN No. 9499 DE 20/10/2023

RESPONSABLE a la **SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE LA TEBaida (QUINDÍO)** del cargo único formulado.

8.2. Respecto de los problemas de ilegalidad e informalidad en el transporte público:

Los organismos de tránsito, de conformidad con 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, departamental y municipal.

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 Transporte²⁹, 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, entre otras, en la Circular No. 00015 del 20 de noviembre de 2020, 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 y la Procuraduría General de la Nación en Circular Externa No. 015 del 8 de septiembre de 2017.

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 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"*³⁰.

La prestación de un servicio público de transporte en condiciones de ilegalidad o de informalidad genera una muy grave afectación del servicio, en la medida que (i) obra en perjuicio de los empresarios que cumplen con la ley para operar en el mercado; y además (ii) incrementa irrazonablemente el riesgo de lesión o muerte para los pasajeros. Veamos:

A propósito de la intervención del Estado en la economía, en nuestro país la Constitución Política reconoció que el funcionamiento del mercado no es siempre perfecto³¹ y, además, que, en ocasiones, aun cuando se desenvuelva

²⁹ Respecto del Modo de Transporte Terrestre Automotor.

³⁰ Cfr. Circular Externa No. 009 del 25 de julio de 2007 proferida por el Ministerio de Transporte

³¹ "[...] los límites a la libertad económica justifican la intervención estatal en el mercado, de modo que el Estado esté habilitado para ejercer labores de regulación, vigilancia y control, a través de una serie de instrumentos de

RESOLUCIÓN No. 9499 DE 20/10/2023

correctamente, ello puede no ser suficiente o idóneo para asegurar todas las metas previstas en la Constitución Política³².

La principal manera como se materializa esa intervención del Estado en la economía es señalando reglas obligatorias que deben ser tenidas en cuenta al momento de desarrollar una actividad económica: a esa forma de intervención la denominó la Corte genéricamente "regulación"³³.

Para el caso que nos ocupa, existen al menos dos tipos de restricciones relevantes que surgen de la regulación:

i) Restricciones sobre quién puede entrar al mercado. En primera medida, existen barreras de acceso de tipo legal respecto de quién puede ingresar al mercado, para ofrecer un servicio de transporte público. La restricción para entrar al mercado responde a que si quien la ejercita no cumple con alguna condición o calificación, se pondría en riesgo a los usuarios³⁴ o a la colectividad³⁵.

ii) Actividades prohibidas. En oportunidades se evidencia que la actividad económica sería tan riesgosa contra algún interés superior tutelado, que lo único que procede es su prohibición³⁶. Si lo anterior no bastara, nótese que la conducción de vehículos automotores es legalmente calificada en nuestro país como una "actividad peligrosa". En efecto, la jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia³⁷, del Consejo de Estado y de la Corte Constitucional han señalado sistemáticamente que "(i) la actividad de conducir un vehículo automotor no es un derecho; (ii) la actividad de conducir un vehículo automotor es una actividad peligrosa que pone en riesgo la vida de quienes conducen, de los demás conductores y de los peatones (...); la actividad de conducir vehículos automotores, ha sido considerada por la jurisprudencia constitucional como por la especializada

intervención con los cuales se controlan y limitan los abusos y deficiencias del mercado". Cfr. H. Corte Constitucional. Sentencia C-228 de 2010 MP Luis Ernesto Vargas Silva.

³² "La Carta adopta un modelo de economía social de mercado, que reconoce a la empresa y, en general, a la iniciativa privada, la condición de motor de la economía, pero que limita razonable y proporcionalmente la libertad de empresa y la libre competencia económica, con el único propósito de cumplir fines constitucionalmente valiosos, destinados a la protección del interés general". Cfr. H. Corte Constitucional. Sentencia C-228 de 2010 MP Luis Ernesto Vargas Silva

³³ "En un sentido amplio, todas las decisiones del Estado respecto del funcionamiento de la economía y la organización de la sociedad constituyen una forma de regulación económica y social. Así, el mercado económico no es un fenómeno natural, sino que depende de que el Estado establezca una serie de instituciones básicas, como el derecho de propiedad, la libertad contractual y un sistema de responsabilidad contractual y extracontractual cuya efectividad obedece a que exista una administración de justicia y una policía administrativa capaces de hacer respetar tales instituciones. Sin dicha regulación general del Estado, el mercado económico no podría existir ni funcionar. En este orden de ideas, el Código Civil, por ejemplo, constituye una modalidad de regulación tanto de las condiciones básicas del mercado como de la organización social. [...] Dadas las especificidades de la función de regulación y las particularidades de cada sector de actividad socio-económica regulado, dicha función se puede manifestar en facultades de regulación y en instrumentos muy diversos". Cfr. H. Corte Constitucional. Sentencia C-150 de 2003 MP Manuel José Cepeda Espinosa

³⁴ "La exigencia de títulos de idoneidad, apunta al ejercicio de la profesión, porque es una manera de hacer pública la aptitud adquirida merced a la formación académica. Y, en general, todo ejercicio de una profesión tiene que ver con los demás, no solamente con quien la ejerce. [...] Todo, con fundamento en el artículo 26 de la Constitución, que obedece a la función social implícita en el ejercicio profesional".

³⁵ "El legislador, por razones de orden público, como lo prevé el artículo 100 de la Constitución, y particularmente por motivos sociales y económicos vinculados al mantenimiento del orden público económico, puede establecer, en casos especiales, restricciones al trabajo de los extranjeros, en determinadas ocupaciones y profesiones. Piénsese, por ejemplo, en las leyes que se dicten para asegurar el pleno empleo de los colombianos". Cfr. H. Corte Constitucional. Sentencia C-280 de 1995 MP Jorge Arango Mejía.

³⁶ "Los actos de intervención estatal pueden someter a los actores económicos a [...] un régimen de interdicción, que prohíbe ciertas actividades económicas juzgadas indeseables".

³⁷ "(...) las disposiciones jurídicas reguladoras de los daños causados con vehículos y derivados del tránsito automotor, actividad lícita y permitida, claramente se inspira en la tutela de los derechos e intereses de las personas ante una lesión in potentia por una actividad per se en su naturaleza peligrosa y riesgosa (cas. civ. sentencia de 5 de octubre de 1997; 25 de octubre de 1999; 13 de diciembre de 2000), donde el factor de riesgo inherente al peligro que su ejercicio comporta, fija directrices normativas específicas". Cfr. H. Corte Suprema de Justicia. Sala de Casación Civil. Sentencia del 24 de agosto de 2009. Rad. 2001-01054.

RESOLUCIÓN No. 9499 DE 20/10/2023

*en la materia, una actividad peligrosa que coloca per se a la comunidad ante inminente peligro de recibir lesión*³⁸.

En ese contexto, se destaca que una de las motivaciones fundamentales para la expedición de la ley 105 de 1993, la Ley 336 de 1996 y la Ley 769 de 2002, consistió en la necesidad de contrarrestar los altos índices de accidentalidad; el legislador consideró necesario imponer algunos requisitos y limitaciones a su desarrollo, que garantizaran la total idoneidad, adiestramiento y destreza de quién conduce, lo cual a su vez garantiza, el cabal ejercicio del derecho a la libertad de circulación. De igual forma, se establecieron requisitos sobre los equipos usados para el servicio público y sobre las empresas que podían ofrecer este servicio.

8.3. Respetto de los principios aplicables al servicio público de transporte

Es importante tener en cuenta la definición de servicio público, entendida como³⁹ "(...) *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*".

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).

De igual forma, en el artículo 9° de la misma disposición normativa se señala que "[e]l servicio público de Transporte dentro del país tiene un alcance nacional y se prestará por empresas, personas naturales o jurídicas, legalmente constituidas de acuerdo con las disposiciones colombianas y debidamente habilitadas por la autoridad de transporte competente".

La Habilitación, para efectos de esta Ley, es la autorización expedida por la autoridad competente en cada Modo de transporte para la prestación del servicio público de transporte.

El Gobierno Nacional fijará las condiciones para el otorgamiento de la Habilitación, en materia de organización y capacidad económica y técnica, igualmente, señalará los requisitos que deberán acreditar los operadores, tales como estados financieros debidamente certificados, demostración de la existencia del capital suscrito y pagado, y patrimonio bruto, comprobación del origen del capital, aportado por los socios, propietarios o accionistas, propiedad, posesión o vinculación de equipos de transporte, factores de seguridad, ámbito de operación y necesidades del servicio".

Asimismo, en lo que respecta a la prestación del servicio público de transporte el artículo 16 de la ley referida establece lo siguiente: "[d]e conformidad con lo establecido por el Artículo 3o. numeral 7o. de la Ley 105 de 1993, sin perjuicio de lo previsto en Tratados, Acuerdos o Convenios de carácter internacional, la prestación del servicio público de transporte estará sujeta a la habilitación y a la expedición de un permiso o a la celebración de un contrato de concesión u operación, según que se trate de rutas, horarios o frecuencias de despacho, o áreas

³⁸ Cfr. H. Corte Constitucional Sentencia C-468 de 2011; Sentencia C-089 de 2011 63 Cfr. H. Corte Constitucional Sentencia T-609 de 2014

³⁹ Código Sustantivo del Trabajo. Artículo 430, literal (b)

RESOLUCIÓN No. 9499 DE 20/10/2023

de operación, servicios especiales de transporte, tales como: escolar, de asalariados, de turismo y ocasional”.

Es evidente que para prestar el servicio público de transporte en Colombia se debe contar con la autorización otorgada por la autoridad competente, en la medida que se trata de un servicio público esencial, que por su condición se encuentra bajo la regulación del Estado.

8.4. Respeto de la fuente constitucional del transporte público

Tal y como lo señaló esta Superintendencia en los considerandos de la Circular No. 00015 del 20 de noviembre de 2020, el transporte público es una manifestación de la libertad de locomoción, es un servicio público y además es un prerrequisito para la materialización de otros derechos fundamentales. Veamos:

El fundamento constitucional del transporte público es el artículo 24 de la Constitución Política, como lo ha expuesto la H. Corte Constitucional. En efecto, de la *“dimensión positiva o prestacional”* de la libertad de locomoción se derivan obligaciones de hacer, o de dar, a cargo del Estado y exigibles por los ciudadanos⁴⁰. Al respecto, la Corte Constitucional ha destacado tres obligaciones en cabeza del Estado derivadas del artículo 24 superior:

- Adoptar medidas y operaciones que eviten las restricciones indirectas a la movilidad de las personas⁴¹.
- Garantizar el acceso de la población al sistema de transporte público. Lo anterior, en la medida que la Corte Constitucional ha entendido que garantizar el acceso de la población al sistema de transporte *“es una faceta positiva y de orden prestacional del derecho a la libertad de locomoción, por cuanto sin éste difícilmente es posible para una persona desplazarse a lo largo de una urbe y ser productivo para la sociedad (...). Este Tribunal ha colegido que el servicio de transporte público es necesario para el ejercicio de la libertad de locomoción y de los demás derechos constitucionales que dependen de la posibilidad de movilizarse”*⁴².
- Generar un acceso de toda la población en condiciones de igualdad, especialmente de las personas en situación de discapacidad⁴³⁻⁴⁴.

De forma complementaria, en la Ley 105 de 1995 se previó que *“[I]a 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”*. En la medida que la ley generó una equivalencia entre “transporte público” y “servicio público”⁴⁵, también es

⁴⁰ “(...) esta Corporación también ha indicado que dicha prerrogativa fundamental también tiene una faceta positiva y de orden prestacional, pues para garantizar su goce y ejercicio en algunas ocasiones se requiere de una infraestructura de base, que da origen a una obligación de hacer o dar en cabeza de las autoridades es públicas, exigible por los ciudadanos.” Cfr. H. Corte Constitucional Sentencia C-879 de 2011, Sentencia T-708 de 2015.

⁴¹ V.gr. actividades informales, como ventas ambulantes, que afectan el tránsito de las personas. Cfr. H. Corte Constitucional Sentencia T-066 de 1995; Sentencia T-747 de 2015.

⁴² Cfr. H. Corte Constitucional Sentencia C-885 de 2010, Sentencia T-708 de 2015.

⁴³ De conformidad con la denominación prevista en la sentencia C-458 de 2015.

⁴⁴ Cfr. H. Corte Constitucional Sentencia C-804 de 2009.

⁴⁵ Al respecto, ha dicho la Corte Constitucional que *“(…) catalogar el transporte como un servicio público deviene de la facultad del legislador, investido de las expresas atribuciones constitucionales para expedir leyes de intervención económica (art. 334 Const.), y regir la prestación de los servicios públicos (art. 150.21 y 23), por lo que dado su carácter imprescindible y su relación con el interés público y los derechos fundamentales, pueden ser prestados por el Estado directamente o indirectamente por los particulares o comunidades organizadas, conservando el papel de garante de su prestación eficiente, empleando las competencias constitucional de regulación, control y vigilancia sobre el mismo”*. Cfr. H. Corte Constitucional Sentencia C-033 de 2014.

RESOLUCIÓN No. 9499 DE 20/10/2023

aplicable lo previsto en el artículo 365 de la Constitución Política en protección de los servicios públicos esenciales⁴⁶.

Por último, la jurisprudencia constitucional ha reiterado que la libertad de circulación es *"un derecho constitucional que al igual que el derecho a la vida, tiene una especial importancia en tanto que es un presupuesto para el ejercicio de otros derechos y garantías, como por ejemplo, el derecho a la educación, al trabajo o a la salud"*⁴⁷.

A este respecto, no basta con que exista un servicio de transporte, sino que sea un transporte seguro en cumplimiento de los controles impuestos por el legislador para el efecto. Lo anterior, considerando que la conducción de vehículos automotores es legalmente calificada como una "actividad peligrosa". En la jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia⁴⁸, del Consejo de Estado y de la Corte Constitucional se ha señalado sistemáticamente que *"(i) la actividad de conducir un vehículo automotor no es un derecho; (ii) la actividad de conducir un vehículo automotor es una actividad peligrosa que pone en riesgo la vida de quienes conducen, de los demás conductores y de los peatones (...); la actividad de conducir vehículos automotores, ha sido considerada por la jurisprudencia constitucional como por la especializada en la materia, una actividad peligrosa que coloca per se a la comunidad ante inminente peligro de recibir lesión"*⁴⁹.

Por lo tanto, la Corte Constitucional ha precisado que *"el poder de regulación del transporte no sólo busca asegurar que en efecto las personas puedan desplazarse, busca también que éste se dé en condiciones de seguridad, sin tener que exponer la vida y la integridad personal a riesgos más allá de lo razonable"*⁵⁰. Así entonces, ante ese peligro inherente a la actividad de conducir y además por estar ante la prestación de un servicio público⁵¹, el Estado ha impuesto requisitos y controles (i)

⁴⁶ "ARTICULO 365. Los 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, podrán ser prestados por el Estado, directa o indirectamente, por comunidades organizadas, o por particulares. En todo caso, el Estado mantendrá la regulación, el control y la vigilancia de dichos servicios. Si por razones de soberanía o de interés social, el Estado, mediante ley aprobada por la mayoría de los miembros de una y otra cámara, por iniciativa del Gobierno decide reservarse determinadas actividades estratégicas o servicios públicos, deberá indemnizar previa y plenamente a las personas que en virtud de dicha ley, queden privadas del ejercicio de una actividad lícita."

⁴⁷ La Corte Constitucional ha manifestado que "[e]l legítimo ejercicio del derecho a la circulación se constituye en un presupuesto para el ejercicio de otros derechos constitucionales, cuyo desarrollo supone el reconocimiento a un derecho de movimiento que garantiza la independencia física del individuo." Cfr. H. Corte Constitucional Sentencia T-150 de 1995; Sentencia T-595 de 2002

⁴⁸ "(...) las disposiciones jurídicas reguladoras de los daños causados con vehículos y derivados del tránsito automotor, actividad lícita y permitida, claramente se inspira en la tutela de los derechos e intereses de las personas ante una lesión in potentia por una actividad per se en su naturaleza peligrosa y riesgosa (cas. civ. sentencia de 5 de octubre de 1997; 25 de octubre de 1999; 13 de diciembre de 2000), donde el factor de riesgo inherente al peligro que su ejercicio comporta, fija directrices normativas específicas." Cfr. H. Corte Suprema de Justicia. Sala de Casación Civil. Sentencia del 24 de agosto de 2009. Rad. 2001-01054

⁴⁹ Cfr. H. Corte Constitucional Sentencia C-468 de 2011; Sentencia C-089 de 2011; Sentencia T-609 de 2014.

⁵⁰ "El transporte en calles y carreteras mediante los diferentes vehículos que permiten el tránsito terrestre son una de las formas conducentes para asegurar el goce efectivo de la libertad de locomoción. Pero se trata de formas de transporte que también generan riesgos para la vida y la integridad de las personas, que demandan un control del Estado. El poder de regulación del transporte no sólo busca asegurar que en efecto las personas puedan desplazarse, busca también que éste se dé en condiciones de seguridad, sin tener que exponer la vida y la integridad personal a riesgos más allá de lo razonable. Es decir, usar vehículos terrestres para el desplazamiento humano, supone generar o asumir riesgos significativos, incluso de muerte. El Estado, al asegurar las condiciones de seguridad y remover los obstáculos que impidan minimizar la probabilidad de que dichos riesgos tengan lugar, protege los derechos cardinales a la vida y a la integridad personal, presupuestos de toda libertad." Cfr. H. Corte Constitucional Sentencia C-885 de 2010

⁵¹ Al amparo del artículo 365 de la Constitución Política de Colombia, permite y ordena la intervención del Estado en beneficio de la comunidad. Al respecto, el Consejo de Estado y la Corte Constitucional han señalado que se considera que hay servicio público de transporte en los siguientes casos: "[e]l elemento definitorio de la diferencia entre uno y otro tipo de transporte es que, en el público, una persona presta el servicio a otra, a cambio de una remuneración, al paso que en el privado, la persona se transporta, o transporta objetos, en vehículos de su propiedad o que ha contratado con terceros. (...) (en el transporte privado) i) La actividad de movilización de personas o cosas la realiza el particular dentro de su ámbito exclusivamente privado; ii) Tiene por objeto la

RESOLUCIÓN No. 9499 DE 20/10/2023

sobre los vehículos⁵², (ii) sobre los conductores⁵³ y (iii) sobre otros sujetos que intervienen en la actividad,¹⁸ que tienden a mitigar los factores de riesgo en esa actividad⁵⁴, (iv) a la vez que se han impuesto unas obligaciones y deberes a quienes prestan servicios de transporte para la comunidad, puesto que "quien se vincula a ese tipo de actividades participa en la creación del riesgo que la misma entraña y, por lo tanto, tiene la obligación de extremar las medidas de seguridad, para evitar la causación de daños a otros y a sí mismos"⁵⁵.

En definitiva, las autoridades y organismos con funciones en materia de tránsito y transporte tienen deberes y obligaciones que se desprenden directamente de la Constitución Política, especialmente del derecho fundamental consagrado en el artículo 24 superior, lo cual exige de las mismas acciones para garantizar el acceso al transporte público seguro para los ciudadanos.

NOVENO: Imposición y graduación de la sanción

Respecto de la función que cumple esta actuación administrativa de carácter sancionatorio, el Consejo de Estado ha señalado que "[e]l fundamento de la potestad sancionatoria administrativa está en el deber de obediencia al ordenamiento jurídico que la Constitución Política en sus artículos 4 inciso segundo, y 95 impone a todos los ciudadanos"⁵⁶.

Entonces, la función es reafirmar la vigencia de la normatividad existente y el deber de obediencia de todos los ciudadanos, particularmente el infractor⁵⁷. Es por esa

satisfacción de necesidades propias de la actividad del particular, y por tanto, no se ofrece la prestación a la comunidad; iii) Puede realizarse con vehículos propios. Si el particular requiere contratar equipos, debe hacerlo con empresas de transporte público legalmente habilitadas, como se estudia en el siguiente capítulo. iv) No implica, en principio, la celebración de contratos de transporte, salvo cuando se utilizan vehículos que no son de propiedad del particular; v) Es una actividad sujeta a la inspección, vigilancia y control administrativo con el fin de garantizar que la movilización cumpla con las normas de seguridad, las reglas técnicas de los equipos y la protección de la ciudadanía." En el transporte público "i) Su objeto consiste en movilizar personas o cosas de un lugar a otro, a cambio a una contraprestación pactada normalmente en dinero. ii) Cumple la función de satisfacer las necesidades de transporte de la comunidad, mediante el ofrecimiento público en el contexto de la libre competencia; iii) El carácter de servicio público esencial implica la prevalencia del interés público sobre el interés particular, especialmente en relación con la garantía de su prestación - la cual debe ser óptima, eficiente, continua e ininterrumpida -, y la seguridad de los usuarios - que constituye prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte (ley 336/96, art. 2º). iv) Constituye una actividad económica sujeta a un alto grado de intervención del Estado; v) El servicio público se presta a través de empresas organizadas para ese fin y habilitadas por el Estado. vi) Todas las empresas operadoras deben contar con una capacidad transportadora específica, autorizada para la prestación del servicio, ya sea con vehículos propios o de terceros, para lo cual la ley defiere al reglamento la determinación de la forma de vinculación de los equipos a las empresas (ley 336/96, art. 22); vii) Su prestación sólo puede hacerse con equipos matriculados o registrados para dicho servicio; viii) Implica necesariamente la celebración de un contrato de transporte entre la empresa y el usuario. ix) Cuando los equipos de transporte no son de propiedad de la empresa, deben incorporarse a su parque automotor, a través de una forma contractual válida." Cfr. H. Corte Constitucional. Sentencias C-981 de 2010 C-033- de 2014.

⁵² V.gr. Reglamentos técnicos.

⁵³ V.gr. los requisitos para solicitar la licencia de conducción. Cfr. H. Corte Constitucional Sentencia C-468 de 2011; Sentencia C089 de 2011.

⁵⁴ "[...] Esta Corporación ha resaltado la importancia de la regulación del transporte terrestre con el fin de asegurar el goce efectivo de la libertad de locomoción, que tiene una relevancia cardinal, al constituir una condición necesaria para el goce efectivo de otros derechos fundamentales, de tal manera que debe garantizarse su ejercicio en condiciones de seguridad." Cfr. H. Corte Constitucional Sentencia C-089 de 2011.

⁵⁵ Cfr. H. Consejo de Estado Sala de lo Contencioso Administrativo Sección Tercera Subsección B Consejero Ponente (E): Danilo Rojas Betancourth Bogotá D. C., tres (03) de mayo de dos mil trece (2013). Radicación número: 15001-23-31-000-1995-15449- 01(25699).

⁵⁶ Cfr. H. Consejo de Estado Sala de Consulta y Servicio Civil Consejero Ponente: Álvaro Namén Vargas Bogotá D.C., treinta (30) de octubre de dos mil trece (2013).- Rad. No. 11001-03-06-000-2013-00392-00 Número interno: 2159

⁵⁷ "En la actualidad, es innegable que a través del derecho administrativo sancionador se pretende garantizar la preservación y restauración del ordenamiento jurídico, mediante la imposición de una sanción que no sólo repruebe sino que también prevenga la realización de todas aquellas conductas contrarias al mismo. Se trata, en esencia, de un poder de sanción ejercido por las autoridades administrativas que opera ante el incumplimiento de los distintos mandatos que las normas jurídicas imponen a los administrados y aún a las mismas autoridades públicas." Cfr. H. Corte Constitucional Sentencia C-818 de 2005

RESOLUCIÓN No. 9499 DE 20/10/2023

misma razón que las sanciones, tanto las no-pecuniarias como las pecuniarias, deben ser asumidas por el infractor mismo:

(i) En relación con las sanciones no-pecuniarias, es evidente que no es posible que un tercero "pague" a nombre del sancionado. Lo anterior, porque por ejemplo la prohibición de ejercer el comercio -entendido como una inhabilidad-, o la cancelación o suspensión de la habilitación, entre otras, es una limitación que se impone para la persona misma, sin que sea transferible a otros que no han sido sancionados⁵⁸.

(ii) Sobre las sanciones pecuniarias, la Corte Constitucional ha explicado que su función no es enriquecer al Estado y no debe ser vista como una acreencia civil que puede ser satisfecha por cualquier persona. Por el contrario, al tratarse de un castigo, independientemente de que la ley haya previsto expresamente la prohibición de pago por tercero no,⁵⁹ el pago debe ser hecho por el infractor:

"La multa es, pues, una sanción cuyo monopolio impositivo está en manos del Estado, que la aplica con el fin de forzar, ante la intimidación de su aplicación, al infractor a fin de que no vuelva a desobedecer las determinaciones legales (...) Atendiendo a la naturaleza sancionatoria de la multa, la jurisprudencia ha entendido que aquella no configura una 'deuda' en el mismo sentido en que lo son los créditos civiles. (...) Y es que no existe razón alguna para considerar que, como en ambos casos el medio liberatorio de la obligación es el dinero, la naturaleza jurídica de los créditos sea la misma. (...) su finalidad no es el enriquecimiento del erario, sino la represión de la conducta socialmente reprochable. (...) "Como consecuencia de su índole sancionatoria, la multa no es apta de modificarse o extinguirse por muchas de las formas en que lo hacen los créditos civiles (...). No está en poder del sujeto pasivo la transacción del monto de la misma o la posibilidad de negociar su imposición, así como no podría éste - pese a una eventual aquiescencia del Estado- ceder su crédito a un particular distinto, pues la finalidad de la multa es la de castigar al infractor de la ley. (...) En fin, para la jurisprudencia ha sido claro que el carácter crediticio de la multa no la convierte en una deuda"⁶⁰.

Con fundamento en la jurisprudencia citada, la sanción acá impuesta debe ser satisfecha por el sujeto infractor.

9.1. Sanción procedente

De conformidad con lo expuesto, y teniendo en cuenta lo previsto en la Ley 105 de 1993, así como en la Ley 336 de 1996, la sanción aplicable a **SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE LA TEBaida (QUINDÍO)** por incurrir en la alteración en la prestación del servicio en su jurisdicción, la cual fue previamente establecida en la resolución de apertura, es la siguiente:

⁵⁸ Cfr. Código de Comercio artículos 14 y ss. H. Corte Constitucional. Sentencias C-544 de 2005 MP Marco Gerardo Monroy Cabra; C-353 de 2009 MP Jorge Iván Palacio.

⁵⁹ Por ejemplo, en el régimen de protección de la competencia se prohibió que los pagos de las multas impuestas a personas naturales sean "[c]ubierto ni asegurados o en general garantizados, directamente o por interpuesta persona, por la persona jurídica a la cual estaba vinculada la persona natural cuando incurrió en la conducta; ni por la matriz o empresas subordinadas de esta; ni por las empresas que pertenezcan al mismo grupo empresarial o estén sujetas al mismo control de aquella." Cfr. Ley 1340 de 2009 artículo 26 Parágrafo.

⁶⁰ Cfr. H. Corte Constitucional. Sentencias Sentencia C-041 de 1994, MP Eduardo Cifuentes Muñoz; C-194 de 2005. MP Marco Gerardo Monroy Cabra.

RESOLUCIÓN No. 9499 DE 20/10/2023

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

Amonestación, según el artículo 45 de la Ley 336 de 1996, la cual establece: "[I]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 esa medida, a continuación, se enlistarán las medidas que debe adoptar la Investigada que van encaminadas a superar la alteración del servicio público de transporte en el municipio La Tebaida (Quindío) que generó su conducta. Veamos:

1. Ordenar la publicación del sentido del presente fallo y la amonestación en todos sus numerales en la página web institucional, en las redes sociales y demás medios de difusión contemplados por la **SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE LA TEBADA**.

2. Emitir un acto administrativo de carácter general que conmine a aplicar en todos los casos la sanción de inmovilización del vehículo cuando se sorprenda a un ciudadano conduciendo un vehículo que, sin la debida autorización, se destine a un servicio diferente de aquel para el cual tiene licencia de tránsito.

3. Garantizar que en el municipio de La Tebaida. Quindío exista el espacio físico necesario –patios– para remitir todos los vehículos que sean inmovilizados por la comisión de la infracción D12, sin que los mismos colapsen y esto genere que no se aplique dicha sanción, y las grúas que permitan levantar y remolcar esos vehículos hasta estos espacios.

4. Emitir un acto administrativo de carácter general que conmine a aplicar en todos los casos la sanción de cancelación de licencia de conducción cuando se sorprenda a un ciudadano siendo reincidente en la conducta de conducir un vehículo que, sin la debida autorización, se destine a un servicio diferente de aquel para el cual tiene licencia de tránsito. El procedimiento administrativo sancionatorio mediante el cual se imponga la referida sanción debe iniciarse en un tiempo prudencial a la imposición de la orden de comparendo y en este se debe garantizar plenamente el derecho de defensa a los ciudadanos.

5. Definir, planear y ejecutar acciones preventivas que respondan a una política o a un programa establecido y permanente para controlar el transporte ilegal e informal en el municipio, en cualquiera de las modalidades en que esto se presente, en las que se entere a la ciudadanía de la información que se necesita para disuadir sobre la utilización del transporte ilegal e informal y de acoger el servicio legal.

6. Crear un cronograma anual donde se programen todos los operativos de control directo y concreto a la informalidad e ilegalidad en La Tebaida (Quindío) a realizar durante el segundo semestre del año 2023, y así en todos los años, sin perjuicio de los controles adicionales y ocasionales que se decidan implementar en cada anualidad.

7. Presentar ante esta Superintendencia un informe semestral sobre la forma de combatir la problemática de ilegalidad e informalidad en la prestación del servicio

RESOLUCIÓN No. 9499 DE 20/10/2023

público de transporte en el municipio de La Tebaida (Quindío) a partir de las medidas aquí ordenadas.

8. Publicar en la página web de la Investigada el Plan Estratégico de Vigilancia y Control del Cumplimiento de las Normas de Transporte y Tránsito actualizado para el año 2022.

9. Generar espacios de sensibilización y socialización del contenido y alcance de la presente decisión, así como de las acciones a tomar con los transportadores formales en su jurisdicción.

10. Construir un estudio donde conste el impacto de la ilegalidad e informalidad en el servicio público de transporte en su respectiva jurisdicción, donde se precisen todas las modalidades en las que se presenta este fenómeno y la totalidad de las zonas donde más se da esta problemática.

En caso de que la Investigada no dé cumplimiento a la amonestación podrá ser sujeta de la imposición de la sanción establecida en el literal a) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996 que corresponde a:

"Artículo 46. Con base en la graduación que se establece en el presente Artículo, las multas oscilarán entre 1 y 2000 salarios mínimos mensuales vigentes teniendo en cuenta las implicaciones de la infracción y procederán en los siguientes casos:

*a) Cuando el sujeto no le haya dado cumplimiento a la amonestación.
(...)*

Parágrafo. Para la aplicación de las multas a que se refiere el presente artículo se tendrán en cuenta los siguientes parámetros relacionados con cada Modo de transporte:

a. Transporte Terrestre: de uno (1) a setecientos (700) salarios mínimos mensuales vigentes;

b. Transporte Fluvial: de uno (1) a mil (1000) salarios mínimos mensuales vigentes;

c. Transporte Marítimo: de uno (1) a mil quinientos (1500) salarios mínimos mensuales vigentes;

d. Transporte Férreo: de uno (1) a mil quinientos (1500) salarios mínimos mensuales vigentes.

e. Transporte Aéreo: de uno (1) a dos mil (2000) salarios mínimos mensuales vigentes".

En mérito de lo expuesto, esta Dirección:

RESUELVE

ARTÍCULO PRIMERO: DECLARAR RESPONSABLE a la **SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE LA TEBAIDA** de conformidad con la parte motiva de la presente resolución:

Por el **cargo único**, que corresponde a incurrir en la conducta establecida en el artículo 45 de la Ley 336 de 1996.

RESOLUCIÓN No. 9499 DE 20/10/2023

ARTÍCULO SEGUNDO: SANCIONAR al organismo de tránsito denominado **SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE LA TEBAIDA**, de conformidad con la parte motiva de la presente resolución:

Por el **cargo único**, con la sanción consistente en **AMONESTACIÓN**, consagrada en el artículo 45 de la Ley 336 de 1996, por lo que deberá adoptar las siguientes medidas tendientes a superar la alteración del servicio que generó su conducta:

2.1. Ordenar la publicación del sentido del presente fallo y la amonestación en todos sus numerales en la página web institucional, en las redes sociales y demás medios de difusión contemplados por la **SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE LA TEBAIDA**.

2.2. Emitir un acto administrativo de carácter general que conmine a aplicar en todos los casos la sanción de inmovilización del vehículo cuando se sorprenda a un ciudadano conduciendo un vehículo que, sin la debida autorización, se destine a un servicio diferente de aquel para el cual tiene licencia de tránsito.

2.3. Garantizar que en el municipio de La Tebaida (Quindío) exista el espacio físico necesario –patios– para remitir todos los vehículos que sean inmovilizados por la comisión de la infracción D12, sin que los mismos colapsen y esto genere que no se aplique dicha sanción, y las grúas que permitan levantar y remolcar esos vehículos hasta estos espacios.

2.4. Emitir un acto administrativo de carácter general que conmine a aplicar en todos los casos la sanción de cancelación de licencia de conducción cuando se sorprenda a un ciudadano siendo reincidente en la conducta de conducir un vehículo que, sin la debida autorización, se destine a un servicio diferente de aquel para el cual tiene licencia de tránsito. El procedimiento administrativo sancionatorio mediante el cual se imponga la referida sanción debe iniciarse en un tiempo prudencial a la imposición de la orden de comparendo y en este se debe garantizar plenamente el derecho de defensa a los ciudadanos.

2.5. Definir, planear y ejecutar acciones preventivas que respondan a una política o a un programa establecido y permanente para controlar el transporte ilegal e informal en el municipio, en cualquiera de las modalidades en que esto se presente, en las que se entere a la ciudadanía de la información que se necesita para disuadir sobre la utilización del transporte ilegal e informal y de acoger el servicio legal.

2.6. Crear un cronograma anual donde se programen todos los operativos de control directo y concreto a la informalidad e ilegalidad en La Tebaida (Quindío) a realizar durante el segundo semestre del año 2023, y así en todos los años, sin perjuicio de los controles adicionales y ocasionales que se decidan implementar en cada anualidad.

2.7. Presentar ante esta Superintendencia un informe semestral sobre la forma de combatir la problemática de ilegalidad e informalidad en la prestación del servicio público de transporte en el municipio de La Tebaida (Quindío) a partir de las medidas aquí ordenadas.

RESOLUCIÓN No. 9499 DE 20/10/2023

2.8. Publicar en la página web de la Investigada el Plan Estratégico de Vigilancia y Control del Cumplimiento de las Normas de Transporte y Tránsito actualizado para el año 2022.

2.9. Generar espacios de sensibilización y socialización del contenido y alcance de la presente decisión, así como de las acciones a tomar con los transportadores formales en su jurisdicción.

2.10. Construir un estudio donde conste el impacto de la ilegalidad e informalidad en el servicio público de transporte en su respectiva jurisdicción, donde se precisen todas las modalidades en las que se presenta este fenómeno y la totalidad de las zonas donde más se da esta problemática.

ARTÍCULO TERCERO: NOTIFICAR el contenido de la presente resolución por conducto de la Secretaría General de la Superintendencia de Transporte, al representante legal o a quien haga sus veces de la **SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE LA TEBAIDA**, de acuerdo con lo establecido en el artículo 66 y siguientes de la Ley 1437 de 2011.

ARTÍCULO CUARTO: Contra la presente resolución procede el recurso de reposición ante la Directora de Investigaciones de Tránsito y Transporte Terrestre y subsidiariamente el recurso de apelación ante la Superintendente Delegada de Tránsito y Transporte Terrestre, dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a su notificación, conforme al artículo 74 y siguientes de la Ley 1437 de 2011.

ARTÍCULO QUINTO: COMUNICAR el contenido del presente acto administrativo a los quejosos, 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 4º del Decreto 491 de 2020.

ARTÍCULO SEXTO: Una vez surtida la respectiva notificación y la correspondiente comunicación, remítase copia de las mismas a la Dirección de Investigaciones de Tránsito y Transporte Terrestre para que obren dentro del expediente.

NOTIFÍQUESE, COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE



Firmado digitalmente por
ARIZA MARTINEZ
CLAUDIA
MARCELA
Fecha: 2023.10.20
10:23:30 -05'00'

CLAUDIA MARCELA ARIZA MARTÍNEZ

Directora de Investigaciones de Tránsito y Transporte Terrestre

9499 DE 20/10/2023

Notificar:
SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE LA TEBAIDA
transito@latebaida_quindio.gov.co
La Tebaida (Quindío)

Redactor: Diego Sánchez/ Profesional Especializado A.S.
Revisor: Diana Marcela Gómez Silva/ Profesional Especializado DITTT.