

**MINISTERIO DE TRANSPORTE
SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE**

RESOLUCIÓN NÚMERO 4849 DE 15/05/2024

Expediente: 2024740260100008E

Por la cual se imparte una orden administrativa

LA DIRECTORA DE INVESTIGACIONES DE CONCESIONES E INFRAESTRUCTURA

En ejercicio de las facultades legales conferidas por la Ley 105 de 1993, Ley 336 de 1996 la Ley 1682 de 2013, el Decreto 1079 de 2015, el artículo 42 del Decreto 101 de 2000 modificado por el artículo 4 del Decreto 2741 de 2001 en concordancia con los artículos 4, 5, 19 del Decreto 2409 de 2018, demás normativa relacionada y

CONSIDERANDO

PRIMERO: Que el artículo 2 de la Constitución Política dispuso entre los fines esenciales del Estado el servicio a la comunidad, la promoción de la prosperidad general y la garantía efectiva de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; la defensa de la independencia nacional, el deber de mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo. Asimismo, estableció que las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes del país en su vida, honra, bienes, creencias y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares.

SEGUNDO: Que el artículo 24 de la Constitución Política establece que todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, con las limitaciones que establezca la ley.

TERCERO: Que el artículo 82 de la Constitución Política dispuso que es deber del Estado velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular.

CUARTO: Que el artículo 209 de la Constitución Política establece que la función administrativa está al servicio de los intereses generales; siempre en observancia de principios tales como la igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad, publicidad y, de acuerdo, con la descentralización, la delegación y la desconcentración de funciones.

QUINTO: Que el artículo 333 de la Constitución Política dentro de su primera premisa enfatizó que la actividad económica y la iniciativa privada son libres, dentro de los límites del bien común.

SEXTO: Que según lo establecido en el artículo 334 de la Constitución Política, el Estado intervendrá por mandato de la ley, entre otros, en los servicios públicos y privados, con el fin

RESOLUCIÓN No. 4849 DE 15/05/2024

de conseguir el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, la distribución equitativa de las oportunidades y los beneficios del desarrollo.

SÉPTIMO: Que el artículo 365 de la Constitución Política establece que al Estado le corresponde asegurar la prestación eficiente de los servicios públicos a todos los habitantes del territorio nacional de acuerdo con el régimen jurídico que para el efecto fije la ley, sin desconocer que estos servicios pueden ser prestados por el mismo Estado de manera directa o indirecta, por comunidades organizadas o por particulares, evento en el cual, el Estado mantiene la regulación, el control y la vigilancia de dichos servicios.

OCTAVO: Que el artículo 4 de la Ley 472 de 1998, por el cual se desarrolla el artículo 88 de la Constitución Política, introdujo un listado enunciativo de aquellos derechos colectivos de interés constitucional y, en su literal j), incluyó dentro de estos “[e]l acceso a los servicios públicos y a que su prestación sea eficiente y oportuna”.

NOVENO: Que de conformidad con lo dispuesto en el artículo 2¹ y numeral 2 del artículo 3 de la Ley 105 de 1993², en concordancia con el inciso primero del artículo 5 de la Ley 336 de 1996³, el transporte es un servicio público esencial bajo la regulación del Estado que implica la prevalencia del interés general sobre el particular, especialmente, en cuanto a la garantía a todos los habitantes del territorio nacional de la adecuada prestación del servicio que permita el ejercicio del derecho fundamental a la libertad de locomoción, circulación o movilidad previsto en el artículo 24 de la Constitución Política, preponderancia que también ha sido reconocida en diferentes pronunciamientos de la Corte Constitucional, por ejemplo, en las Sentencias C-450 de 1995, C-885 de 2010, T-604 de 1992, T-987 de 2012 y T-202 de 2013, en las que se destaca la protección especial que debe existir por parte del Estado.

Asimismo, en el sector transporte la seguridad y la integridad de los usuarios es prioridad esencial dentro de la prestación del servicio público esencial de transporte, así como de los servicios conexos y complementarios que se prestan a través de la infraestructura dispuesta para tal fin. Esto lo dejó en claro el legislador en el artículo 2 de la Ley 105 de 1993, en los artículos 2 y 3 de la Ley 336 de 1996 y en el artículo 3 de la Ley 1682 de 2013.

DÉCIMO: Que la Ley 105 de 1993 en su artículo 3 numeral 1 establece que el acceso al transporte implica que el usuario pueda transportarse a través del medio y modo que escoja en buenas condiciones de acceso, comodidad, calidad y seguridad, y que los usuarios sean informados sobre los medios y modos de transporte que le son ofrecidos y las formas de su utilización.

DÉCIMO PRIMERO: Que el artículo 9 de la Ley 105 de 1993 señaló quienes pueden ser sujetos de las sanciones por violación a las normas reguladores del transporte, según las disposiciones que rigen en cada modo, así: i) los operadores del servicio público de transporte y los de los servicios especiales, ii) las personas que conduzcan vehículos, iii) las personas que utilicen la infraestructura de transporte, iv) las personas que violen o

1 Este artículo establece los principios fundamentales del transporte.

2 El carácter del servicio público del transporte.

3 “El carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado que la ley le otorga a la operación de las empresas de transporte público, implicará la prelación del interés general sobre el particular, especialmente en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el Reglamento para cada Modo.”

RESOLUCIÓN No. 4849 DE 15/05/2024

faciliten la violación de las normas, v) las personas propietarias de vehículos o equipos de transporte y vi) las empresas de servicio público.

DÉCIMO SEGUNDO: Que el artículo 2 de la Ley 1682 de 2013 dispone que la infraestructura del transporte es un sistema de movilidad integrado por un conjunto de bienes tangibles, intangibles y aquellos que se encuentren relacionados con este, el cual está bajo la vigilancia y control del Estado, y se organiza de manera estable para permitir el traslado de las personas, los bienes y los servicios, el acceso y la integración de las diferentes zonas del país y que propende por el crecimiento, competitividad y mejora de la calidad de la vida de los ciudadanos.

DÉCIMO TERCERO: Que el artículo 42 del Decreto 101 de 2000, modificado por el artículo 4 del Decreto 2741 de 2001 precisó que; *"... Estarán sometidas a inspección, vigilancia y control de la Supertransporte, exclusivamente para el ejercicio de la delegación prevista en los artículos 40, 41 y 44 de este decreto o en las normas que lo modifiquen, las siguientes personas naturales o jurídicas:*

- 1. Las personas jurídicas con o sin ánimo de lucro, las empresas unipersonales y las personas naturales que presten el servicio público de transporte.*
- 2. Las entidades del Sistema Nacional de Transporte, establecidas en la ley 105 de 1993, excepto el Ministerio de Transporte, en lo relativo al ejercicio de las funciones que en materia de transporte legalmente les corresponden.*
- 3. Los concesionarios, en los contratos de concesión destinados a la construcción, rehabilitación, operación y/o mantenimiento de la infraestructura de transporte en lo relativo al desarrollo, ejecución y cumplimiento del contrato, sobre los cuales se ejercerá inspección y vigilancia.*
- 4. Los operadores portuarios.*
- 5. Las personas jurídicas con o sin ánimo de lucro, las empresas unipersonales y las personas naturales que presten servicios de instrucción y capacitación del servicio público de transporte.*
- 6. Las demás que determinen las normas legales."*

DÉCIMO CUARTO: Que la Superintendencia de Transporte en observancia de la delegación de que trata el artículo 4 del Decreto 2409 de 2018 ejerce 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 velando por el libre acceso, seguridad y legalidad del transporte, en aras de contribuir a una logística eficiente del sector.

DÉCIMO QUINTO: Que con ocasión a la delegación que trata el artículo 4 del Decreto 2409 del 24 de diciembre de 2018, la Superintendencia de Transporte ejerce funciones de supervisión como suprema autoridad administrativa en materia de tránsito, transporte y su infraestructura, en este caso, a través de la Dirección de Investigaciones de Concesiones e Infraestructura, con el fin de controlar la aplicación y cumplimiento de las normas que rigen el sistema de tránsito y transporte, encaminadas a garantizar la permanente, eficiente y segura prestación del servicio de transporte.

DÉCIMO SEXTO: Que de acuerdo con el artículo 5 del Decreto 2409 de 2018 son funciones de la Superintendencia de Transporte –entre otras- ordenar y/o decretar medidas especiales o provisionales a través de acto administrativo de carácter particular, cuando así proceda, para que se adopten los correctivos necesarios por los prestadores del servicio de transporte, los puertos, las concesiones o infraestructura, servicios conexos, y los demás sujetos previstos en la ley en busca de garantizar la debida prestación del servicio público de transporte, así como la correcta operación de los servicios conexos en puertos, concesiones e infraestructura, siempre privilegiando la protección de los derechos de los usuarios en los términos señalados en la normativa vigente.⁴

DÉCIMO SÉPTIMO: Que el artículo 19 del Decreto 2409 del 2018 determinó que dentro de las funciones de la Dirección de Investigaciones de Concesiones e Infraestructura se encuentra la de analizar la información que reciba de la Dirección de Promoción y Prevención de Concesiones e Infraestructura, con el propósito de dar inicio o no a una investigación administrativa por infracción al régimen normativo correspondiente, decretar medidas especiales, provisionales y las demás contenidas en la ley y/u ordenar a los infractores la modificación o terminación de las conductas que sean contrarias a las disposiciones relacionados con los contratos de concesión y/o de los servicios conexos destinados a la construcción, rehabilitación, operación, explotación, así como a la construcción y/o al mantenimiento de la infraestructura vial, aeroportuaria y férrea.⁵

DÉCIMO OCTAVO: Que el Instituto Nacional de Vías -INVÍAS profirió la Resolución No. 4196 del 4 de julio de 2018, por la cual autorizó la entrega a la Agencia Nacional de Infraestructura -ANI del corredor vial ruta nacional 40CN07 sector Chusacá – Canoas – Río Bogotá para que hiciera parte del proyecto de Asociación Público-Privada de Iniciativa Privada denominada Avenida Longitudinal de Occidente tramo sur.

Con este mismo fin, el Instituto de Desarrollo Urbano -IDU celebró Convenio Interadministrativo No. 1442-009 de 2018 con la Agencia Nacional de Infraestructura -ANI para entregar la infraestructura vial denominada Sector Río Bogotá – Avenida Bosa.

Siendo finalmente entregados estos corredores viales el 19 de julio de 2022.

DÉCIMO NOVENO: Que la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI y la sociedad ALO SUR S.A.S. “Avenida Longitudinal de Occidente – Tramo Sur” (en adelante, la concesión) identificada con NIT 901.551.242-8 suscribieron contrato de concesión bajo el esquema de APP No. 003 de 2021 cuyo alcance es *“De conformidad con el Objeto del Contrato dispuesto en la Parte General, el Alcance del Contrato corresponde a la financiación, los estudios, diseños, construcción, operación, mantenimiento, gestión social, predial y ambiental del Proyecto de la “Avenida Longitudinal de Occidente – Tramo Sur” o “ALO Tramo Sur”.*

Este proyecto se encuentra dividido en las siguientes unidades funcionales:

⁴ Decreto 2409 de 2018. Artículo 5. Numerales 11 y 12.

⁵ Decreto 2409 de 2018. Artículo 19. Numerales 2 y 6.

UF	Sector	Origen (nombre y abscisa)	Destino (nombre y abscisa)	Longitud aproximada origen destino (km)
UF O Y M	Intersección "El Muña"- intersección Canoas. Ruta Nacional 40CN07	Intersección "El Muña" (Chusacá) PK50+072	Hasta Intersección Canoas PK44+960	4.5 Km
UF1	Intersección Canoas – Río Bogotá Ruta Nacional 40CN07	Intersección Canoas PK44+960	Hasta estribo norte del puente sobre el Río Bogotá PK35 +400	9.5 Km
UF2	Sector Río Bogotá – Avenida Américas.	Subtramo 1: Estribo norte del puente sobre el Río Bogotá PK35+400	Hasta la proyección de la Avenida Bosa PK33+583	1.8 Km
		Subtramo 2: Proyección de la Avenida Bosa PK33+583	Hasta Avenida Américas PK29+240	4.3 Km
UF 3	Sector Avenida Américas – Calle 13.	Avenida Américas PK29+240	Hasta intersección con la Calle 13 PK25+910	3.3 Km
UF 4	Sector Calle 13 – Río Bogotá.	Estribo Sur de puente principal Occidental del enlace de la ALO por Calle 13 PK26+070	Hasta estribo Sur del puente sobre el Río Bogotá PK35+470	9.5 Km
UF 5	Sector Río Bogotá – intersección Canoas. Ruta Nacional 40CN07	Estribo Sur del puente sobre el Río Bogotá PK35+470	Hasta Intersección Canoas PK44+960	9.5Km
UF 6	Intersección "El Muña"- intersección Canoas Ruta Nacional 40CN07.	Intersección "El Muña" (Chusacá) PK49+413	Hasta Intersección Canoas PK44+960	4.5 Km

VIGÉSIMO: Que la Dirección de Promoción y Prevención de Concesiones e Infraestructura a través de memorando Nro. 20247300019903 del 19 de febrero de 2024 remitió a la Dirección de Investigaciones de Concesiones e Infraestructura para el estudio de mérito, documentación que relata los siguientes hechos:

HECHOS Y ACTUACIÓN ADMINISTRATIVA

VIGÉSIMO PRIMERO: El día 11 de enero de 2024 las sociedades Fiduciaria Bogotá S.A. e Ingeniería y Transportes LAMD S.A.S. presentaron ante esta Superintendencia de Transporte queja, identificada con radicado Nro. 20245340114692, en contra de la Concesión ALO SUR S.A.S. por los presuntos bloqueos y cierres ilegales sobre la avenida longitudinal de occidente, sustentándolo así:

RESOLUCIÓN No. 4849 DE 15/05/2024

- Aducen que son titulares del derecho real de dominio de los predios denominados “TABACO 1” identificado con el Número de Matrícula Inmobiliaria No. 50C-1475169, “TABACO 2” identificado con el Número de Matrícula Inmobiliaria No. 50C-1475170, “NUEVO RECODO NORTE” identificado con el Número de Matrícula Inmobiliaria No. 50C-1494169 y, “RECODO NUEVO SUR” identificado con el Número de Matrícula Inmobiliaria No. 50C-1494170 ubicados todos en la vereda Balsillas jurisdicción del municipio de Mosquera.
- Manifiestan que por medio de la Resolución No. 280 del 1 de febrero de 2019, aclarada por la Resolución No. 0726 del 18 de marzo de 2019 proferida por la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca – CAR, les fue aprobado por el término de 5 años el proyecto para la adecuación y restauración de suelos con fines agrícolas dentro del predio denominado “RECODO NUEVO SUR”.

Adicionalmente, mediante Resolución DGEN No. 20237000736 del 31 de octubre de 2023, la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca – CAR les aprobó por el término de cuatro (4) años y nueve (9) meses contados a partir de la fecha de su inicio el proyecto para la adecuación y restauración de suelos con fines agrícolas dentro de los predios denominados “TABACO 1”, “TABACO 2” y “NUEVO RECODO NORTE”.

- Argumentan que, para el desarrollo de su actividad económica y de los proyectos de adecuación y restauración de suelos con fines agrícolas aprobados por la CAR, es necesario el tránsito de vehículos automotores de carga pesada tipo volqueta por la vía nacional identificada con el Código No. 40CN07 sector Canoas – Río Bogotá, mejor conocida como la Avenida Longitudinal de Occidente Tramo Sur.

Resaltan que esta es la única arteria vial que permite la conexión de los predios denominados “TABACO 1”, “TABACO 2”, “NUEVO RECODO NORTE” y “RECODO NUEVO SUR” con la ciudad de Bogotá.

- Manifiestan que el Instituto Nacional de Vías – INVIAS mediante Oficio No. DT-CUN 19992 del 22 de abril de 2021 les autorizó el uso de la vía para la entrada y salida de vehículos de obra.
- Aducen que el día 15 de noviembre de 2023 la concesión dispuso, de forma arbitraria, el cierre total de la vía a la altura del puente vehicular que pasa sobre el Río Basillas con fundamento en una presunta existencia de daños estructurales en el puente, sin ninguna clase de estudio técnico sobre el particular.

Cierre que se realizó sin una previa socialización con los habitantes y/o propietarios de los predios aledaños que se servían de esta vía.

- Manifiestan que dada esa situación buscaron una nueva servidumbre por la cual conectar con la avenida longitudinal de occidente y lograr el tránsito hacia la ciudad de Bogotá. No obstante, el día 21 de diciembre de 2023 ALO SUR S.A.S. dispuso el cierre total de la vía esta vez sobre el puente del Río Bogotá trayendo como

RESOLUCIÓN No. 4849 DE 15/05/2024

consecuencia la incomunicación total de los predios “TABACO 1”, “TABACO 2”, “NUEVO RECODO NORTE” y “RECODO NUEVO SUR” con la ciudad de Bogotá D.C.

- Dicen que el día 5 de enero de 2024, ALO SUR S.A.S. dispuso una vez más el cierre total de la vía sobre el puente del Río Bogotá, lo cual sumado al cierre de la misma vía a la altura del puente vehicular que pasa sobre el Rio Balsillas trajo y aun trae como consecuencia, la incomunicación total de los predios “TABACO 1”, “TABACO 2”, “NUEVO RECODO NORTE” y “RECODO NUEVO SUR” con la ciudad de Bogotá D.C. tal y como ilustran a continuación:

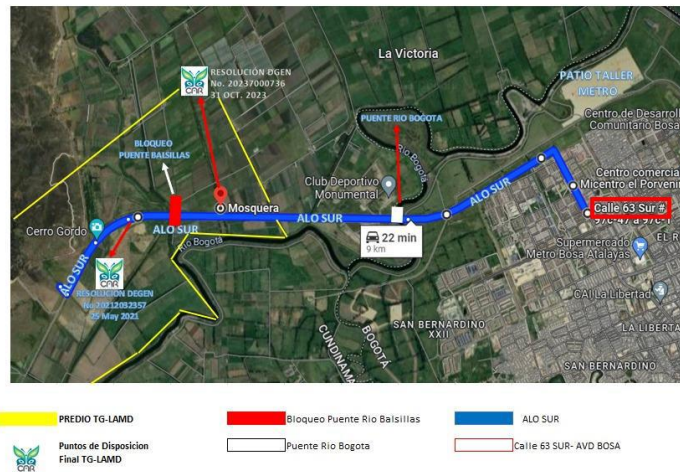


Imagen No. 1 de la Avenida Longitudinal de Occidente donde se aprecia la ubicación de los dos puentes, la ubicación en amarillo de los predios afectados y la única vía de acceso hacia Bogotá.

Esta situación les ha traído como consecuencias, la imposibilidad de ejecutar los proyectos aprobados por la CAR, la amenaza de incumplimientos contractuales en la recepción de residuos y materiales para la disposición en las zonas autorizadas por la CAR, el derecho y uso del espacio público y de la comunidad en el libre tránsito hacia la ciudad de Bogotá, la obstrucción en el desarrollo de la dinámica económica del sector, la limitación del giro ordinario de los negocios y actividades comerciales y las afectaciones en el derecho al trabajo del personal que labora en los proyectos que les autorizó la CAR.

- Expresan que los cierres y bloqueos perpetrados por ALO SUR S.A.S. sobre los puentes vehiculares de los ríos Balsillas y Bogotá, corresponden a una perturbación de su derecho civil de servidumbre, un atropello que les impide el uso y disfrute de una vía pública y de paso del espacio público, derivado de una flagrante vía de hecho al ser un acto discrecional, arbitrario, desproporcionado e ilegal, totalmente al margen de cualquier estudio técnico que lo justifique, pero sobre todo, en claro desconocimiento de la ley y el debido proceso, pues no conocen a la fecha que hubiesen elaborado, tramitado y obtenido la aprobación del Plan de Manejo de Tránsito – PMT ante ninguna autoridad de tránsito, dado que resalta el hecho que ante el cierre o bloqueo de los puentes de los ríos Balsillas y Bogotá, no fue implementado algún plan alternativo de movilidad.

Consideran que lo que aquí hubo fue un acto unilateral, discrecional y arbitrario de la concesionaria impidiendo de un momento a otro el paso de los vehículos que

RESOLUCIÓN No. 4849 DE 15/05/2024

circulan con destino a sus predios y en desarrollo de los permisos conferidos por la CAR para la adecuación de suelos con fines agrícolas.

Por último, aporten documentación y realizan una serie de peticiones con el fin de que esta autoridad puede verificar su dicho y adopte las medidas administrativas y sancionatorias necesarias.

VIGÉSIMO SEGUNDO: El día 15 de enero de 2024, por medio de oficio radicado 20245340409722, la Dirección de Promoción y Prevención de Concesiones e Infraestructura requirió a ALO SUR S.A.S. para que se pronunciara sobre la situación expuesta dentro de los dos (2) siguientes al recibo de la comunicación.

VIGÉSIMO TERCERO: El día 15 de enero de 2024, ALO SUR S.A.S. radicó oficio Nro. 20245340409722 atendiendo la solicitud y, en esta, luego de exponer las generalidades del contrato de concesión expone lo siguiente:

- Manifiestan que según el Apéndice Técnico No. 1 del Contrato de Concesión, el tramo comprendido entre Chusacá y Canoas se encuentra en servicio. Por otra parte, el tramo comprendido entre el Río Bogotá y la calle 63 sur de la localidad de Bosa en Bogotá, se encuentra cerrada al tráfico vehicular, así:

Tabla 1 – Descripción de las vías existentes comprendidas en el Proyecto

INFRAESTRUCTURA QUE SERÁ ENTREGADA EN LA FECHA DE INICIO DEL CONTRATO					
Código de vía (nomenclatura)	Ente Competente	Origen (Nombre -PR)	Destino (Nombre -PR)	Longitud aproximada (Km)	Estado actual
Ruta Nacional 40CN07 Intersección "El Muña" - sector Chusacá - Canoas - Río Bogotá	INVIAS	Empalme con Concesión Via 40 Express SAS (RN 4005 - PR0+000) en intersección de "El Muña" en el sector de Chusacá. PK50+072	Estribo costado Norte del puente sobre el Río Bogotá (límite entre Soacha y Bogotá en el PR. 14+550) PK35+400	14.6Km Chusacá (Muña) - Río Bogotá	Vía bidireccional pavimentada, compuesta por 14.6 Km desde intersección de "El Muña" en el sector de Chusacá hasta el estribo norte del puente sobre el Río Bogotá (es decir, incluye el Puente sobre el Río Bogotá), así: 4.5 Km aprox. en calzada sencilla, bidireccional, de tres (3) carriles, de los cuales dos (2) son en sentido Chusacá-Canoas y uno (1) en sentido Canoas - Chusacá (K44+960 - K49+413). Actualmente este tramo se encuentra en servicio, el cual permite la conexión entre la zona de Chusacá y el sector de Canoas, con bajas condiciones desde el punto de vista geométrico y de estructura de pavimento. 700m aprox. de calzada sencilla (1 carril de lado de incorporación y retorno) de la ALO bajo la intersección de "El Muña". Una calzada cerrada al tráfico vehicular de 9.5Km aprox. en calzada sencilla, bidireccional de un (1) carril por sentido (K35+400 - K44+960), su estructura de pavimento se encuentra deteriorada y 1.250 m aprox. se encuentran en afirmado. En este tramo se encuentra el puente sobre el Río Balsillas - Canal Victoria.
Sin código Sector Río Bogotá - Avenida Bosa	IDU	Empalme con Ruta Nacional 40CN07, desde el estribo Norte de puente paso sobre el Río Bogotá (límite entre Soacha y Bogotá en el PR.14+550) PK 35+400	Proyección con Avenida Bosa Sin PR PK33+583	1.8 Km Río Bogotá - Avenida Bosa	1.8 Km desde el estribo del costado norte del puente sobre el Río Bogotá hasta la proyección de la Avenida Bosa (K35+400 - K33+583). Una calzada pavimentada, cerrada al tráfico vehicular , con bajas condiciones de la estructura de pavimento y estructuras de drenaje, la cual se encuentra deteriorada por la presencia de vehículos de obra de proyectos que se desarrollan en la zona.

- Concluyen que la infraestructura vial ubicada entre la intersección de Canoas y la calle 63 sur en el Distrito Capital y que está cerrada al uso público tienen la naturaleza de ser bienes fiscales y cualquier uso que se haya realizado o se realice, se hace de manera irregular.
- Aducen que al 19 de julio de 2022 no existía ningún permiso de tránsito o uso temporal de la infraestructura vial comprendida entre la intersección de Canoas y la Calle 63 sur en el Distrito Capital.
- Arguyen que los propietarios de los predios aledaños cuentan con otras vías de acceso para ingreso a sus predios, las cuales se conectan con la ciudad de Bogotá, resaltando las siguientes vías de acceso (accesos ancestrales y/o veredas):

RESOLUCIÓN No. 4849 DE 15/05/2024

Imagen Nro. 1



- Argumentan que por medio de oficio con radicado DT-CUN-18637 de 15 de abril de 2021, el INVIAS otorgó permiso de uso de zona de vía para la entrada y salida de vehículos pesados sin cambiar el uso del suelo ubicado en la Avenida Longitudinal de Occidente, sector Chusacá-Rio Bogotá. Este permiso se otorgó hasta el 31 de diciembre de 2021 o hasta que el INVIAS realizara la reversión del corredor a la ANI, lo primero que ocurriera.
- Sustentan que el 15 de noviembre no llevaron a cabo el cierre total de la vía, pues esta nunca ha estado abierta al público. Por lo tanto, solamente adoptaron medidas para evitar que las personas continuaran haciendo un uso irregular de la infraestructura vial. Aún más cuando la infraestructura asociada a los puentes del río Balsillas / Canal Victoria y del río Bogotá presenta daños considerables que ponen en riesgo la vida y seguridad de los usuarios irregulares.
- Consideran que el Concesionario no tiene la obligación de justificar las medidas tomadas para garantizar la vida e integridad de los usuarios irregulares.
- Manifiestan que radicaron en la ANI los estudios de inspección especial y patología estructural que demuestran las diferentes afectaciones que presentan los puentes sobre el río Balsillas / Canal Victoria y del río Bogotá. Frente a la cual ANI instruyó tomar las medidas pertinentes para garantizar la seguridad de la población.
- Exponen que Fiduciaria Bogotá S.A. e Ingeniería y Transportes LAMD S.A.S., realizaron mediante vías de hecho un acceso irregular sobre los bienes fiscales a cargo del Concesionario. Lo anterior, obligó al Concesionario a interponer una querrela por perturbación a la mera tenencia, ante la Inspección Segunda de Policía de Mosquera.
- Aclaran que el 21 de diciembre de 2023 no se realizó la actividad allí descrita.
- Dicen que el día 5 de enero de 2024 tomaron medidas para evitar que las personas que hacían un uso irregular sobre la vía cerrada continuaran haciéndolo.

RESOLUCIÓN No. 4849 DE 15/05/2024

- Exponen que las autorizaciones otorgadas por las autoridades ambientales en ningún caso implican el otorgamiento de una autorización para el uso de un bien fiscal, por cuanto este tipo de autorizaciones no son competencia de las autoridades ambientales.
- Consideran que los bienes fiscales entregados al Concesionario no constituyen ni vía pública, ni espacio público, por lo cual no pueden ser utilizadas por la población en general, Por lo tanto, las actividades realizadas por el Concesionario sobre los bienes fiscales no requieren de ninguna autorización distinta a la otorgada a través del Contrato de Concesión, ni requiere solicitar y obtener la aprobación de un Plan de Manejo de Tránsito – PMT, ante una autoridad de tránsito.

VIGÉSIMO CUARTO: El día 17 de enero de 2024 la Dirección de Promoción y Prevención de Concesiones e Infraestructura realizó una visita de inspección técnica específica a la avenida longitudinal de occidente tramo sur, que arrojó los siguientes resultados:

- *Que el único tramo en servicio es el comprendido entre Chusacá y Canoas se encuentra en servicio (4.5 Km aprox.), información validada en la diligencia por la Superintendencia y validada en el Apéndice Técnico No. 1 del Contrato de Concesión.*
- *En lo referente al tramo objeto de la queja, comprendido entre el Rio Bogotá y la calle 63 sur de la localidad de Bosa en Bogotá, fue posible evidenciar vehículos transitando, ante lo cual el vigilado manifiesta que el tramo se encuentra cerrado al tráfico vehicular, en razona lo expuesto en la tabla 1 "Descripción de las vías existentes comprendidas en el Proyecto", del Apéndice Técnico 1 del Contrato de Concesión:*

(ver tabla 1)

- *Al consultar sobre la presunta imprecisión sobre la no puesta en servicio del tramo, la restricción de tránsito vehicular y las respectivas socializaciones con los habitantes de la zona de influencia del proyecto, acerca de las medidas de restricción. El Concesionario manifiesta que ha desarrollado múltiples sesiones de socialización del proyecto., que en estas ha informado ampliamente que la vía se encuentra concesionada, que va a ser objeto de diferentes intervenciones, que no cuenta con las condiciones requeridas para garantizar el tránsito de automotores bajo condiciones de seguridad y que, en consecuencia, está cerrada para el uso público.*
- *Se recalca que se hace evidente el tránsito de vehículos, incluso de carga, a lo cual el Concesionario informó, que suscribió un acuerdo con la sociedad Metro Línea 1 para hacer uso de la infraestructura comprendida entre la calle 63 Sur y la entrada al carretable que conduce al Patio Taller, dentro de la armonización contractual de ambos proyectos.*
- *Así mismo, fue posible identificar dos porterías en cada uno de los costados del tramo; el concesionario manifiesta que la instalación fue ejecutada desde octubre de 2022, complementando que la acción fue desarrollada con el fin de restringir el tránsito vehicular y salvaguardar los bienes fiscales a su cargo comprendidos entre el sector de "Canoas y la Calle 63 sur de Bogotá" (UF1 y UF2a), como se observa a continuación:*

RESOLUCIÓN No. **4849** DE **15/05/2024**



Imagen Nro. 3



Imagen Nro. 4



ESPACIO EN BLANCO

Imagen Nro. 5

RESOLUCIÓN No. 4849 DE 15/05/2024



Imagen Nro. 6

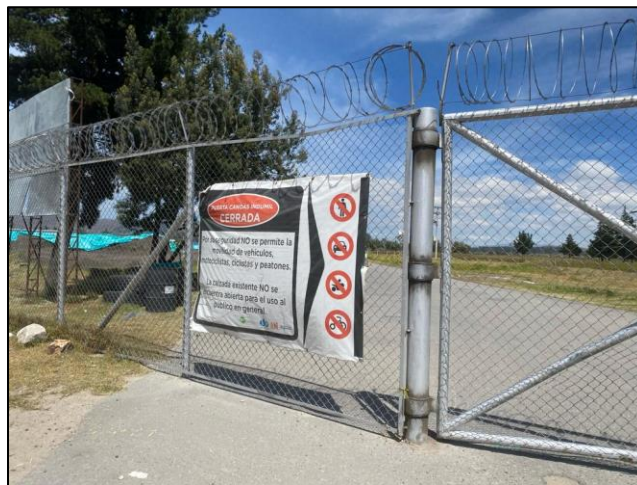


Imagen Nro. 7



- Se evidenció igualmente, que el tramo en cuestión se encuentra siendo intervenido con obras menores, al consultarle al vigilado sobre las autorizaciones para su ejecución, manifiesta que realiza estas actividades sobre el área concesionada de manera autónoma e independiente, sin necesidad de autorizaciones adicionales. Así mismo, informa que estas actividades se informan a la comunidad a través de diferentes canales, tales como el Boletín Trimestral, la página web y volanteo predio a predio, así como socializaciones con los grupos de interés.

RESOLUCIÓN No. 4849 DE 15/05/2024

- Sobre la petición realizada, el concesionario manifestó, que con los propietarios, poseedores y/o arrendatarios de los predios colindantes, se han hecho reuniones presenciales en las cuales se les han socializado las condiciones de la infraestructura concesionada, entre ellas, que esta se encuentra cerrada al público. Así mismo, se les ha informado que una vez la infraestructura entre el sector de Canoas y el Río Bogotá sea abierta al público y se encuentre en operación (aproximadamente en 2027) podrán solicitar los permisos de acceso ante la ANI cumpliendo los requerimientos establecidos en la Resolución 716 de 2015. Ante lo cual la Superintendencia solicita aportar vía correo electrónico los soportes de las socializaciones referenciadas.
- El vigilado complementa lo anterior manifestando que dentro de las actas de entrega y recibo de la infraestructura, ni el INVIAS ni la ANI informaron acerca de la existencia de permisos temporales para el uso de la infraestructura concesionada, reiterando que el tramo se encuentra cerrado al público.
- Se evidenciaron cierres controlados sobre los puentes del río Balsillas y del río Bogotá, control realizado mediante maletines y New Jerseys.

Imagen Nro. 8



Imagen Nro. 9



Al consultar sobre el particular, el vigilado manifiesta que con el fin de control del uso de la infraestructura y mitigar los riesgos de seguridad, ha implementado las siguientes acciones:

- Presentación de informe de las condiciones de los puentes del Río Balsillas y Río Bogotá ante la ANI, quien instruyó al Concesionario para que tomara todas las acciones necesarias para proteger la vida e integridad de los habitantes del área. Llevando así el cierre de los puentes del Río Balsillas (15 de noviembre de 2023) y del Río Bogotá (5 de enero de 2024).
- Instalación de pendones informativos a lo largo del área concesionada advirtiendo que la infraestructura se encuentra deteriorada y que el tránsito por la misma se encuentra prohibido”

RESOLUCIÓN No. **4849** DE **15/05/2024**

VIGÉSIMO QUINTO: El día 30 de enero de 2024 Ingeniería y Transportes LAMD S.A.S. por medio de radicado Nro. 20245340275102 dieron alcance a la queja identificada con radicado Nro. 20245340114692, adjuntando IGAC de los predios "TABACO 1", "TABACO 2", "NUEVO RECODO NORTE" y "RECODO NUEVO SUR".

Adicionalmente, aportan la escritura pública Nro. 63 del 16 de febrero del 1998 en la que se protocoliza el acto de venta de Jesús Antonio Albornoz Solano al Instituto Nacional de Vías – INVIAS del predio denominado EL TABACO, inmueble Lote de Terreno Natural, con dirección vereda Balsillas Municipio de Mosquera, Cundinamarca y Cédula Catastral No 00-00-005-612-000. En esta resaltan la cláusula séptima que precisa que el predio de la venta se beneficia de las servidumbres de tránsito creadas mediante la escritura pública Nro. 103 del 15 de enero de 1985 de la Notaria Sexta de Bogotá y del régimen administrativo allí contenido, situación que el comprador declaró conocer y se comprometió a respetarlos.

VIGÉSIMO SEXTO: El día 20 de febrero de 2024 mediante radicado 20245340448572, ALO SUR S.A.S. remitió los estudios técnicos y/o estructurales de los puentes del Río Balsillas y del Río Bogotá, de los cuales se transcribe el acápite de conclusiones, recomendaciones o

- **Informe especial puente sobre el Rio Balsillas de julio de 2023**

"12. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.

En función de los resultados obtenidos en los diferentes ensayos con los cuales se ha auscultado la estructura, en cuanto a la caracterización de los materiales y su durabilidad, se recomienda evaluar la estructura considerando las propiedades mecánicas determinadas para los elementos estructurales, considerando las disposiciones de armaduras expuestas en el numeral 10. Considerando los resultados obtenidos durante los ensayos, los recubrimientos y disposiciones del acero encontrado y conservación de la estructura se define una condición estructural MALA para la definición del factor de condición ϕ_c de acuerdo con la tabla 6A.4.2.3-1 del documento Manual for Bridge Evaluation MBE emitido por AASHTO en 2018.

Se identificaron varias lesiones significativas en la losa que conforma el tablero de la superestructura. En el año 2022 se presentó una falla local ubicada en la losa del vano entre eje 2-3, la cual no fue adecuadamente reparada, ni con los materiales adecuados, ni la técnica constructiva. Adicionalmente se encontraron regiones donde hay grietas activas en zonas de momento positivo y negativo de la losa que son evidencia de la insuficiencia estructural de la sección. Se recomienda evaluar la capacidad de la sección considerando los altos recubrimientos identificados que pueden reducir de manera importante la capacidad de la misma.

En el vano 1 entre los ejes 1 y 2 se observaron fisuras, en todas las vigas de concreto reforzado, que responden al comportamiento de cortante y flexión. Se consideran críticas las fisuras de cortante, ya que estas atraviesan la viga en todo su espesor y se extienden desde la fibra inferior hasta la fibra superior. Se recomienda realizar una inyección de estas fisuras con boquillas superficiales mediante el sistema epóxico de inyección de fisuras en el concreto Sikadur Crack Weld o similar para fisuras con tamaño superior a 0.15 mm. Sin embargo, esta actividad será una reparación complementaria en caso de que se requiera rehabilitación y/o reforzamiento.

Durante la inspección se identificó que un ducto de postensado de una de las vigas del vano 6 no se encuentra inyectado con lechada para adherir y proteger el cable de presfuerzo. Esta condición se considera crítica, debido a que los elementos de acero sometidos a tensión son más susceptibles a la corrosión y además se presenta un comportamiento de cable no adherido que debe ser considerado durante la evaluación estructural. Deberá considerarse además en la

RESOLUCIÓN No. 4849 DE 15/05/2024

evaluación estructural un procedimiento constructivo para investigar y corregir la inyección de todos los cables de presfuerzo de la estructura.

Como resultado de los ensayos de potencial de corrosión y resistividad eléctrica del concreto se identificó que algunos elementos tienen un riesgo alto de corrosión, en el diseño de la intervención para reparar, rehabilitar y/o reforzar la estructura se recomienda incluir un sistema de protección contra la corrosión.

Se recomienda considerar en la evaluación estructural las fisuras identificadas en la viga cabezal.

Las juntas presentan cristalización, además no son estancas, lo que permite filtración de agua entre el tablero y la silla de apoyo de vigas. Deberá verificarse el diseño de las juntas y verificar si se requiere reemplazo de la misma. Se debe considerar un sistema de mantenimiento y limpieza de la silla de apoyo y los dispositivos de apoyo.

Se recomienda realizar un hidroblasting a los elementos de la estructura como son estribos, vigas postensadas, losa y juntas del vano 6, ya que se encuentra evidencia de hollín en la estructura.”

- **Informe especial puente sobre el Río Bogotá de agosto de 2023**

“8. CONCLUSIONES

- *Se debe reparar la junta de dilatación sur.*
- *Se requiere limpiar el material de relleno entre el espaldar y Viga Transversal.*
- *Se debe reparar las barandas y realizarles mantenimiento general.*
- *Se debe retirar el material acumulado sobre la carpeta asfáltica y verificar el estado real de la misma.*
- *Las indicaciones encontradas por “UT” en la conexión inferior de la Viga de Rigidez, aguas abajo no ameritan reparación en razón a que se evidencia que fueron causadas durante la fabricación.*
- *Se debe reparar la platina de apoyo fijo (lado norte), aguas abajo.*
- *El acero de la súper estructura corresponde a un acero ASTM A 709 GR 50W*
- *Se debe prevenir la realización de fogatas bajo la estructura, especialmente en el lado norte.*
- *Los concretos son sanos, carecen de carbonatación crítica y los aceros de refuerzo están bajo un esquema de protección a la corrosión electroquímica.*
- *Los concretos tienen un rango de resistividad muy lejos del rango de exposición a corrosión del acero de refuerzo por ataques químicos, especialmente del cloro.”*

Asimismo, solicitó la celebración de una mesa de trabajo en la que se cuente con la participación de la Agencia Nacional de Infraestructura -ANI, la Interventoría del Proyecto (Consortio Vial de Occidente) y la Superintendencia de Transporte, con el fin de aportar claridad, contexto y trazabilidad de los antecedentes y las acciones realizadas sobre las Unidades Funcionales 1 y 2 del proyecto ALO Sur y como trazabilidad del cierre en cuestión mencionó -sin aportarlos- las siguientes comunicaciones:

- Comunicación AS-CS-001023 – 19 octubre de 2023. Envío de informes estructurales / patología de los puentes sobre el Río Balsillas y Río Bogotá en medio digital a Interventoría y ANI.
- Comunicación AS-CS-001028 – 20 octubre 2023. Informe del deterioro de la infraestructura de puentes y corredor ALO Sur. (el Concesionario ALO Sur solicita

RESOLUCIÓN No. 4849 DE 15/05/2024

que se desautorice el uso temporal de la infraestructura, especialmente para el paso sobre el puente “Balsillas”, y autorice el Concesionario a instalar los elementos necesarios para evitar un uso irregular de estas estructuras por parte de terceros... se proceda a realizar una citación a las personas y/o empresas interesadas, para que, en reunión presencial, se les comunique la información pertinente al respecto...se proceda a informar de esta situación a Metro Línea 1, Instituto de Desarrollo Urbano, Empresa Metro de Bogotá, Secretaría Distrital de Movilidad, entre otros, para que tomen medidas que, desde su competencia, coadyuven en la protección y salvaguarda de la vida e integridad de las personas...).

- Comunicación AS-CS-001132 – 10 noviembre 2023. Reiteración informe del deterioro de la infraestructura de puentes y corredor ALO Sur.
- Comunicación 20233050448631 – 13 diciembre 2023. Respuesta ANI a comunicación deterioro de la infraestructura de puentes y corredor ALO Sur. (la ANI informa en esta comunicación que el Concesionario Sociedad ALO Sur SAS, teniendo en cuenta la responsabilidad que le obedece por la administración del tramo, realizará las actividades pertinentes de cierre a través de la instalación de elementos de canalización (maletines en concreto) señalización vertical y dispositivos de control, esto con el fin de proteger y salvaguardar la vida e integridad de las personas que transiten por el corredor y evitar la ocurrencia de accidentes y daños a terceros garantizando así la seguridad vial del sector).
- Respuesta a derechos de petición presentados por Fiduciaria Bogotá S.A., e Ingeniería y Transportes LAMD SAS, y del Sr. Fernando Albornoz (comunicaciones AS-CS-001023 y AS-CS-001028).

VIGÉSIMO SÉPTIMO: El día 28 de febrero de 2024 ALO SUR S.A.S. radicó oficio Nro. 20245340518342, en el cual presentan información sobre el proyecto avenida longitudinal de occidente tramo Sur con respecto al uso de la infraestructura, de la cual se extrae lo siguiente:

- Expresó que el 19 de julio de 2022 el INVIAS entregó a la ANI la infraestructura para ser afectada, destinada y vinculada exclusivamente al Contrato de Concesión. Junto con el acta de entrega, el INVIAS entregó la relación y la documentación de todos los permisos tramitados para el uso temporal de la infraestructura, desde mayo de 2019 hasta la fecha de la firma. De igual forma, incluyó las últimas 4 solicitudes de restitución de zona de vía, enviadas a Transmilenio S.A., alcaldía municipal de Soacha, alcaldía municipal de Mosquera y Metro de Bogotá.
- Resaltó el oficio identificado con el radicado DT-CUN 18637 del 15 de abril de 2021, a través del cual el INVIAS otorgó a la empresa ALBORAL S.A., representada por Luis Fernando Albornoz, permiso de uso de zona de vía para la entrada y salida de vehículos pesados sin cambiar el uso del suelo ubicado en la Avenida Longitudinal de Occidente Sector Chusacá – Río Bogotá, hasta el día 31 de diciembre de 2021 o hasta que el Instituto Nacional de Vías realice la reversión definitiva del corredor mencionado a la Agencia Nacional de Infraestructura (lo primero que ocurra), una vez vencido este término, el peticionario deberá renovar la solicitud de permiso.

RESOLUCIÓN No. 4849 DE 15/05/2024

Este oficio el INVIAS precisó que la viabilidad otorgada no constituía una cesión de terreno ni la cesión de servidumbre de la vía Avenida Longitudinal de Occidente. Asimismo, decía que una vez esto suceda la infraestructura fuese entregada a la Agencia Nacional de Infraestructura ANI el peticionario debía adelantar el trámite correspondiente para el uso de la infraestructura ante esta autoridad.

Adicionalmente, aportó la relación de los permisos que se encontraban finalizados así:

RELACIÓN PERMISOS ALO						
No.	Fecha	¿Aprobado?	Entidad	Asunto	Estado	Oficio o Memorando
1	2019	Si	CONSORCIO CANOAS	PLAN DE MANEJO DE TRÁNSITO ENTRADA Y SALIDA DE VEHICULOS DE OBRA PARA LAS OBRAS DE AGUAS RESIDUALES DE CANOAS. UBIGADO SOBRE LA VARIANTE SOACHA – LA MESA	Vigente y en trámite de renovación	DT-CUN 68141 y Solicitud ME-10031-EE-22-5573
2	9/12/2020	Si	REGIÓN ADMINISTRATIVA Y DE PLANIFICACIÓN ESPECIAL - RAPE	Instalación de señalización turística experimental para rutas de biciturismo correspondiente a ocho (8) señales localizadas entre el PR 00+0000 y el PR 04+0500.	Finalizó	Acta de finalización de la resolución 000773 del 24 de marzo de 2021
3	4/12/2020	No	CONSORCIO MR 1503	PERMISO PARA ENTRADA Y SALIDA DE VOLOQUETAS	No Viable	DT-CUN4157
4	31/12/2021	Si	PLANTA DE APROVECHAMIENTO ALBORAL	PERMISO PARA ENTRADA Y SALIDA DE VOLOQUETAS	Finalizó	DT-CUN 18637
5	6/06/2022	Si	ENEL	PERMISO PARA ENTRADA Y SALIDA DE VOLOQUETAS	Vigente y en trámite de renovación	DT-CUN 32164

Sobre este punto, concluyen:

“

- Los peticionarios conocían y entendían que la infraestructura a cargo del INVIAS no estaba abierta para el uso público. En consecuencia, solicitaron permiso para hacer uso excepcional de la misma.
 - La vigencia del permiso estaba sujeta al paso del tiempo o al cumplimiento de una condición, lo primero que ocurriera. Toda vez que se cumplió el tiempo antes que la condición, el permiso otorgado perdió vigencia el día **31 de diciembre de 2021**. Lo anterior, es confirmado por el INVIAS en la relación de permisos anexada.
 - Una vez vencido el término, el peticionario debía renovar con anticipación la solicitud de permiso ante la ANI. A la fecha, ningún peticionario tiene autorización de la ANI para hacer uso temporal de la infraestructura indicada.
 - Resultaba claro para el peticionario que el otorgamiento del permiso **no constituía una cesión de terreno ni una cesión de servidumbre de la Avenida Longitudinal de Occidente**. Cualquier solicitud del peticionario en este sentido, desconoce lo allí dispuesto.
 - La suspensión unilateral del permiso no daba lugar a reclamación alguna por parte del peticionario.”
- Resaltó que con el oficio radicado INV-2357-2019-419-22 del 10 de junio de 2022, el Consorcio INT VIAL DE CUNDINAMARCA, como representante del INVIAS, solicitó a la alcaldía municipal de Mosquera la restitución de zona de vía por prohibición de tránsito, ventas ambulantes y disposición de escombros sobre el corredor vial 40CN07 Avenida Longitudinal de Occidente – ALO Sector Canoas – Río Bogotá.

“Como Administrador Vial de la carretera 40CN07 Avenida Longitudinal de Occidente – ALO, dando cumplimiento a mis funciones como representante del INSTITUTO NACIONAL DE VIAS INVIAS en este corredor vial, le solicito a usted muy gentilmente, como alcalde y primera autoridad Municipal, se restituya el derecho de vía en el Sector Canoas - Rio Bogotá del PR 4+0500 al PR 14+0000, dado que se ha convertido en un

RESOLUCIÓN No. 4849 DE 15/05/2024

depósito de basura y escombros, pista de practica para escuelas de enseñanza, ventas ambulantes de diferentes **productos y tránsito ilegal de vehículos automotores**, hecho que contribuye a generar inestabilidad al terreno, contaminación ambiental y disminución en la seguridad vial.

(...)

Teniendo en cuenta lo anterior, de manera atenta se le solicita respetuosamente, tomar las medidas pertinentes, con el ánimo de proteger el patrimonio vial de la nación y evitar daños materiales y/o pérdidas de vidas humanas, **teniendo en cuenta el alto riesgo del tránsito vehicular y peatonal en una zona que aún no está dispuesta para esto.** (Resaltado fuera del texto original)

Precisó que comunicaciones en este mismo sentido fueron enviadas a la Empresa Metro de Bogotá, Transmilenio S.A., y a la alcaldía municipal de Soacha.

- Expone que era ampliamente conocido que la infraestructura de transporte ubicada entre el sector Canoas- Río Bogotá a cargo del INVIAS no estaba dispuesta para el uso público y es por esto que cuando se hace entrega de la infraestructura, se consigna lo siguiente:

La Tabla 1 de la Sección 3.1 del Apéndice Técnico No. 1 del Contrato de Concesión incluye el estado en el cual se entrega la infraestructura al Concesionario.

Código de vía (nomenclatura)	Ente Competente	Origen (Nombre -PR)	Destino (Nombre -PR)	Longitud aproximada (Km)	Estado actual
Ruta Nacional 40CN07 Intersección "El Muña" - sector Chusacá - Canoas - Río Bogotá	INVIAS	Empalme con Concesión Vía 40 Express SAS (RN 4005 - PRO+000) en intersección de "El Muña" en el sector de Chusacá PK50+072	Estribo costado Norte del puente sobre el Río Bogotá (límite entre Soacha y Bogotá en el PR 14+550) PK35+400	14.6Km Chusacá (Muña) - Río Bogotá	Via bidireccional pavimentada, compuesta por 14.6 Km desde intersección de "El Muña" en el sector de Chusacá hasta el estribo norte del puente sobre el Río Bogotá (es decir, incluye el Puente sobre el Río Bogotá), así: 4.5 Km aprox. en calzada sencilla, bidireccional, de tres (3) carriles, de los cuales dos (2) son en sentido Chusacá-Canoas y uno (1) en sentido Canoas - Chusacá (K44+960 - K49+413). Actualmente este tramo se encuentra en servicio, el cual permite la conexión entre la zona de Chusacá y el sector de Canoas, con bajas condiciones desde el punto de vista geométrico y de estructura de pavimento. 700m aprox. de calzada sencilla (1 carril de laso de incorporación y retorno) de la ALO bajo la intersección de "El Muña". Una calzada cerrada al tráfico vehicular de 9.5Km aprox. en calzada sencilla, bidireccional de un (1) carril por sentido (K35+400 - K44+960) su estructura de pavimento se encuentra deteriorada y 1.250 m aprox. se encuentran en afirmado. En este tramo se encuentra el puente sobre el Río Balsillas - Canal Victoria.

- Resaltó que, al no estar la infraestructura afectada al uso común, tienen naturaleza de bienes fiscales. Por lo tanto, estarían destinados al cumplimiento de las funciones públicas o pueden constituir una reserva patrimonial para fines de utilidad común. "(...) [S]u dominio corresponde a la República, pero su uso no pertenece generalmente a los habitantes, de manera que el Estado los posee y los administra en forma similar a como lo hacen los particulares con los bienes de su propiedad. (...)". Siendo así, como administrador de los bienes fiscales pertenecientes al INVIAS, se encuentra facultado para efectuar las restricciones que considere pertinentes, con el objetivo último y superior de salvaguardar la vida e integridad de las personas.
- Frente a la adquisición predial por parte del INVIAS expresó que al momento de realizar la adquisición de la zona donde se localiza la infraestructura, hubo un desenglobe de algunos predios en dos, como es el caso del predio identificado con matrícula inmobiliaria 50C-956894, propiedad de Jesús Antonio Albornoz Solano, el cual se dividió en dos que se denominaron "Tabaco I" y "Tabaco II".

RESOLUCIÓN No. 4849 DE 15/05/2024

- Adujó que, con el fin de garantizar la comunicación entre estos predios, y permitirles continuar desarrollando su actividad económica, en el año 1997 el INVIAS realizó las obras civiles requeridas denominadas “pasa ganados” y/o “box culvert” consistentes en pasos a desnivel que permiten la conexión y garantizan la circulación entre los dos globos de predios. Lo que no significaba que se otorgara autorización alguna en la escritura pública para que los predios señalados efectuaran la construcción de accesos que permitieran una conexión directa a la infraestructura perteneciente a la ALO Sur. Sobre esto aporta las siguientes imágenes:



Imagen de pasaganado construido por el INVIAS para la comunicación de los dos globos de predio, pasando bajo la ALO Sur



2022 - Imagen de pasaganado construido por el INVIAS, con vehículos de carga pasando bajo la ALO Sur.
Fuente: Google Earth



Año 2009 - Pasaganado construido por el INVIAS.
Fuente: Google Earth

Año 2022 - Conexiones irregulares realizadas por los propietarios de predios colindantes
Fuente: Google Earth

RESOLUCIÓN No. 4849 DE 15/05/2024

- Resaltó que como administrador de los bienes entregados en el marco del contrato de concesión adelanta acciones progresivas para garantizar la integridad del bien fiscal
- Destacó que como administrador de la infraestructura de transporte ha tomado las medidas progresivas en busca de garantizar la integridad del bien fiscal, así, como generar el menor impacto en la comunidad por las actividades ejecutadas. Resalta acciones como las siguientes:

“

- Servicio de seguridad y vigilancia, con el reforzamiento de los controles en los cerramientos de la Intersección Canoas (Municipio de Soacha) y la proyección de la calle 63 sur (Localidad de Bosa de Bogotá D.C.).
 - Mantenimiento y reforzamiento de los cercados instalados por el INVIAS y el IDU para la protección de los bienes fiscales del proyecto desde la intersección Canoas hasta la Calle 13.
 - Recuperación del bien fiscal de aproximadamente 40 ocupaciones de ventas informales, a través de medidas persuasivas y pedagógicas a cargo de la gestión social del Concesionario.
 - Campañas de sensibilización e información con la comunidad aledaña dando a conocer la restricción del paso por el bien fiscal, y la proximidad del inicio de la fase de construcción del proyecto.
 - Reuniones y mesas de trabajo con autoridades locales (Alcaldías Municipales de Sibaté, Soacha, Mosquera, y alcaldías locales de Bosa, Kennedy y Fontibón) generando acciones de articulación para el adecuado desarrollo del proyecto.
 - Reuniones informativas con propietarios vecinos del área colindante al sector de intervención del proyecto.
 - Mesas de trabajo con la fuerza pública (Policía y Ejército Nacional) para coordinar y ejecutar acciones encaminadas a proteger la propiedad de los bienes fiscales dados en administración al Concesionario.
 - El Concesionario y la ANI remitieron comunicaciones a la Secretaría Distrital de Movilidad, notificándoles su falta de competencia para expedir Planes de Manejo de Tránsito (PMT) sobre los bienes fiscales entregados en administración al Concesionario.”
- Sobre las vías existentes expone que en la actualidad hay 3 puntos de conexión que podrían ser utilizados para el ingreso desde y hacia Bogotá, resaltando especialmente la vía denominada como “perimetral Cerro Gordo” la cual aduce siempre ha estado conectada con la vía Funza-Mosquera, siendo un eje articulador de las demás vías internas, e incluso en el año 2019 el INVIAS construyó un enlace a desnivel que mejoró notablemente la conexión de la “perimetral Cerro Gordo”:



RESOLUCIÓN No. 4849 DE 15/05/2024

- Informan que en el año 2019 el INVIAS construyó un enlace a desnivel que mejoró notablemente la conexión de la “perimetral Cerro Gordo” así:



Imagen de la conexión de la vía “perimetral de Cerro Gordo” con la vía Funza-Mosquera - año 2016

Fuente: Google Earth



Imagen de la conexión de la vía “perimetral de Cerro Gordo” con la vía Funza-Mosquera - año 2019, donde se configuró un enlace a desnivel mediante construcción por parte del INVIAS



Vista de conexión de la vía interna perimetral de Cerro Gordo con la vía Funza-Mosquera – año 2023. Se pueden observar vehículos de carga circulando.

Fuente: Google Earth



Vista de conexión de la vía interna perimetral de Cerro Gordo con la vía Funza-Mosquera. Se pueden observar vehículos de carga circulando.

Fuente: Google Earth

- Sobre las otras opciones aportan evidencia fotográfica de los accesos a las vías existentes internas a los predios colindantes del corredor vial:

4849

15/05/2024



Conexión No 2 con la vía Funza – Mosquera. Acceso a las vías existentes internas de los predios colindantes de la ALO.

Fuente: Google Earth



Conexión No 3 con la vía Funza – Mosquera. Acceso a las vías existentes internas de los propietarios de predios colindantes de la ALO.

Fuente: Google Earth

- Aducen que: *“se debe tener en cuenta que actualmente el proyecto construido de la ALO Sur termina en la Calle 63 Sur, en la localidad de Bosa, por cuanto el Instituto de Desarrollo Urbano – IDU no culminó el proyecto; con el paso del tiempo los usuarios se conectaron de manera irregular a través de la Calle 63 Sur, usando el corredor pese a que este no se encontraba en servicio.”*

VIGÉSIMO NOVENO: De conformidad con la información recibida, la Dirección de Investigaciones de Concesiones e Infraestructura de acuerdo con lo dispuesto en el numeral 2 del artículo 19 del Decreto 2409 de 2018 procede con el análisis de la información obrante para determinar la actuación administrativa que resulta procedente en este caso

PRUEBAS

A continuación, se relacionan los documentos que son sustento de la decisión adoptada por esta Autoridad:

- Memorando Nro. 20247300019903 del 19 de febrero de 2024
- Oficio con radicado Nro. 2024534011469211 del 11 enero de 2024
- Oficio radicado Nro. 20245340409722 del 15 de enero de 2024
- Oficio radicado Nro. 20245340409722 del 15 de enero de 2024
- Informe de inspección técnica específica a la avenida longitudinal de occidente tramo sur, del día 17 de enero de 2024
- Oficio radicado Nro. 20245340275102 del 30 de enero de 2024
- Acta de visita de reconocimiento sin acompañamiento del 20 de febrero de 2024
- Oficio radicado Nro. 2024534044857220 del 20 de febrero de 2024
- Contrato de concesión bajo el esquema de APP No. 003 de 2021
- Resolución No. 4196 del 4 de julio de 2018 por la cual el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS autorizó la entrega a la Agencia Nacional de Infraestructura -ANI del corredor vial ruta nacional 40CN07 sector Chusacá – Canoas – Río Bogotá

RESOLUCIÓN No. 4849 DE 15/05/2024

- Convenio Interadministrativo No. 1442-009 de 2018 celebrado por el Instituto de Desarrollo Urbano -IDU con la Agencia Nacional de Infraestructura -ANI para entregar la infraestructura vial denominada Sector Río Bogotá – Avenida Bosa.
- Certificado de tradición y libertad del predio denominado “TABACO 1” identificado con el Número de Matrícula Inmobiliaria No. 50C-1475169 ubicado en la vereda Balsillas jurisdicción del municipio de Mosquera, departamento de Cundinamarca.
- Certificado de tradición y libertad del predio denominado “TABACO 2” identificado con el Número de Matrícula Inmobiliaria No. 50C-1475170 ubicado en la vereda Balsillas jurisdicción del municipio de Mosquera, departamento de Cundinamarca.
- Certificado de tradición y libertad del predio denominado “NUEVO RECODO NORTE” identificado con el Número de Matrícula Inmobiliaria No. 50C-1494169 ubicado en la vereda Balsillas jurisdicción del municipio de Mosquera, departamento de Cundinamarca.
- Resolución DGEN No. 20237000736 emitida el 31 de octubre de 2023 por la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca – CAR.
- Oficio con radicado DT-CUN-18637 de 15 de abril de 2021, el INVIAS emitido por el Instituto Nacional de Vías – INVIAS.
- Oficio No. DT-CUN 19992 fechado del 22 de abril de 2021 emitido por el Instituto Nacional de Vías – INVIAS.
- Certificado de existencia y representación legal de la sociedad FIDUCIARIA BOGOTÁ S.A. identificada con el NIT No. 800.142.383-7.
- Certificado de existencia y representación legal de la sociedad INGENIERÍA Y TRANSPORTES LAMD S.A.S. identificada con el NIT No. 900.674.074-1.
- IGAC PREDIOS MOSQUERA
- Escritura pública Nro. 63 del 16 de febrero de 1998
- Informe especial puente sobre el Río Balsillas de julio de 2023 y anexos
- Informe especial puente sobre el Río Bogotá de agosto de 2023 y anexos
- Cuadro de permisos autorizados por el INVIAS
- Relación de las actividades de socialización y sensibilización realizadas por el concesionario
- Oficio INV- 2357-2019-418-22 del 10 de junio de 2021
- Oficio INV- 2357-2019-419-22 del 10 de junio de 2021

ANÁLISIS DEL DESPACHO

Para mayor claridad de la decisión a adoptar, esta se desarrollará en el siguiente orden: i) la prestación del servicio público esencial de transporte en condiciones de calidad, seguridad y libre acceso, ii) las medidas cautelares o especiales de urgencia en materia administrativa y la competencia de la SuperTransporte para expedirlas, iii) los destinatarios de las medidas cautelares, especiales o urgentes y, por último, iv) el caso en concreto.

i) El carácter esencial del servicio público del transporte

Para empezar a dilucidar la necesidad que tiene esta Dirección para adoptar una medida de carácter urgente en el presente caso, es importante precisar que a lo largo de la historia de la humanidad, la actividad del transporte de cosas y de personas se consolidó como un factor determinante al momento de hablar de desarrollo social y económico que, desde todos los puntos de vista, coadyuvaba al desarrollo del hombre en diversos aspectos de su vida, es por esto, que surgió la necesidad de los diferentes gobiernos de robustecer la infraestructura de transporte habilitada para cada modo (aéreo, férreo, terrestre, marítimo y fluvial) y de sus servicios conexos, como un instrumento de movilización que conecta regiones, permite la integración de los mercados localizados en diferentes zonas y garantiza la satisfacción de derechos y necesidades de la población.

Debido a lo anterior resultó imprescindible para los Estados el poder garantizar la protección de los diferentes aspectos relacionados con la prestación del servicio público de transporte, aún más, cuando este se encuentra encaminado a lograr el bienestar general de la población y a mejorar sus condiciones de vida, lo cual obtuvo una relevancia constitucional, de manera tácita, en los artículos 333, 365 y 366 de la Constitución Política.

El artículo 24 de la Constitución Política de Colombia consagra el derecho que tiene todo colombiano a circular libremente por el territorio nacional, el cual es acogido por el legislador como un principio fundamental en el desarrollo de la actividad del transporte cuando establece en el inciso primero del literal c. del artículo 2 de la Ley 105 de 1993: *"... c. DE LA LIBRE CIRCULACIÓN: De conformidad con los artículos 24 y 100 de la Constitución Política, toda persona puede circular libremente por el territorio nacional, el espacio aéreo y el mar territorial, con las limitaciones que establezca la ley..."*

De esta manera, el artículo 3 contenido en la misma ley ibídem señala los principios que rigen el transporte, entre los que se destaca el numeral 2 que le otorga el carácter de servicio público bajo la regulación del Estado para garantizar su adecuada prestación en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad como una prioridad del sistema y del sector mismo. A su vez, este artículo define el transporte público como: *"... una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios ..."*.

Tanta es su importancia que, de acuerdo con lo dispuesto por el artículo 5 de la Ley 336 de 1996, el servicio público de transporte adquirió el carácter de servicio público esencial, el cual garantiza el derecho fundamental a la libertad de locomoción, circulación o movilidad, previsto en el artículo 24 de la Constitución Política, situación que ha sido ratificada por diferentes pronunciamientos de la Corte Constitucional, entre esos, las sentencias C-450 de

RESOLUCIÓN No. 4849 DE 15/05/2024

1995, C-885 de 2010, T-604 de 1992, T-987 de 2012, T-202 de 2013, C-033 de 2014 y la sentencia C-066 de 1999, en la que de una y otra forma se estableció que el transporte juega un papel muy importante en el desarrollo social, económico y jurídico en la realización de los derechos fundamentales.

De igual forma, en esta jurisprudencia se recalcó que la realización de las actividades económicas y el intercambio de mercancías sólo son posibles si existen medios idóneos de transporte, que permitan que los sujetos económicos y los distintos bienes puedan desplazarse de un lugar a otro. Asimismo, el artículo 4 de la Ley 472 de 1998 el cual introdujo un listado enunciativo de derechos e intereses colectivos y en su literal j), incluyó, dentro de estos *“El acceso a los servicios públicos y a que su prestación sea eficiente y oportuna”*, por lo tanto, goza de especial protección del Estado.

Aunado a lo antes expuesto, resulta relevante, para este caso, enfatizar en los principios de calidad y seguridad, consagrados en los artículos 2⁶ y 3⁷ de la Ley 105 de 1993, el artículo 2⁸ de la Ley 336 de 1996, el artículo 8⁹ de la Ley 1682 de 2013 y las demás disposiciones concordantes, toda vez que con estos se busca proteger derechos fundamentales como la vida, la libre circulación y locomoción de las personas previstos en los artículos 2¹⁰, 11¹¹ y 24¹² de la Constitución Política, razones de peso y por las cuales constituye una prioridad del Sistema y del Sector Transporte, del cual hace parte la SuperTransporte, el supervisar la seguridad y la calidad en la prestación del servicio con el fin de garantizar la protección de estos postulados constitucionales.

⁶ Ley 105 de 1993. Artículo 2: Principios Fundamentales. (...) Literal c. De la libre circulación: De conformidad con los artículos 24 y 100 de la Constitución Política, toda persona puede circular libremente por el territorio nacional, el espacio aéreo y el mar territorial, con las limitaciones que establezca la ley. (...) Literal e. De la Seguridad: La seguridad de las personas constituye una prioridad del Sistema y del Sector Transporte. Reglamentado Decreto Nacional 1326 de 1998, Ver las Resoluciones del Min. Transporte 1282 y 1383 de 2012.

⁷ Ley 105 de 1993. Artículo 3: El transporte público es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios sujeto a una contraprestación económica y se regirá por los siguientes principios:

1. DEL ACCESO AL TRANSPORTE: El cual implica: a. Que el usuario pueda transportarse a través del medio y modo que escoja en buenas condiciones de acceso, comodidad, calidad y seguridad. (...)
2. DEL CARÁCTER DE SERVICIO PÚBLICO DEL TRANSPORTE: La operación del transporte público en Colombia es un servicio público bajo la regulación del Estado, quien ejercerá el control y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad. (...)

⁸ Ley 336 de 1996. Artículo 2: La seguridad, especialmente la relacionada con la protección de los usuarios, constituye prioridad esencial en la actividad del Sector y del Sistema de Transporte.

⁹ Ley 1682 de 2013. Artículo 8: Para efectos de la presente ley, se definen los siguientes principios, bajo los cuales se planeará y desarrollará la infraestructura del transporte: (...)

Calidad del servicio. La infraestructura de transporte debe considerar las necesidades de los clientes, usuarios o ciudadanos, así como las características mínimas requeridas para cumplir con los niveles de servicio y los estándares nacionales o internacionales aplicables. (...)

Seguridad. La infraestructura de transporte que se construya en el país deberá atender a criterios y estándares de calidad, oportunidad, seguridad y la visión de cero muertes en accidentes, para cualquier modo de transporte. Esta seguridad involucra las acciones de prevención o minimización de accidentes de tránsito y las encaminadas a proveer la información de las medidas que deben adoptarse para minimizar las consecuencias de un accidente al momento de su ocurrencia. (...)

¹⁰ Constitución Política. Artículo 2: Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo.

Las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias, y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares.

¹¹ Constitución Política. Artículo 11: El derecho a la vida es inviolable. No habrá pena de muerte.

¹² Constitución Política. Artículo 24: Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia.

RESOLUCIÓN No. 4849 DE 15/05/2024

En relación con el carácter prioritario que supone la seguridad como principio fundamental del transporte, es pertinente citar el pronunciamiento de la Corte Constitucional en Sentencia C-033 del 29 de enero de 2014, M.P. Dr. Nilson Pinilla Pinilla, Ref. Expediente D-9753:

"(...) (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. 2°). iv) Constituye una actividad económica sujeta a un alto grado de intervención del Estado; Pues no solamente tiene una vital importancia para el desarrollo de la sociedad en general [...] con la salvaguarda tanto de la vida e integridad de la (sic) personas, para lo cual debe priorizarse de forma esencial la seguridad de todos los actores relacionados con dicha actividad, bajo la máxima según la cual prima el interés general sobre el particular. (...)". (Subrayado fuera del texto)

Así las cosas, toda persona, entidad, organización o empresa del sector público o privado, que en cumplimiento de sus fines misionales o en el desarrollo de sus actividades, tengan intervención directa o indirecta en la prestación del servicio público de transporte en todos sus modos, nodos y medios, que para este caso, corresponde a la infraestructura habilitada para la prestación de servicios de transporte, debe hacerlo bajo estrictas condiciones que garanticen la seguridad y reduzcan los riesgos en la vía, lo cual se logra a través del cumplimiento de las condiciones y/o restricciones impartidas por el Estado quien ejerce el control y la vigilancia necesarios para la adecuada prestación del servicio de transporte en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad, en busca de preservar la integridad de los usuarios de la infraestructura en general.

De esta manera la infraestructura de transporte debe cumplir con las características y niveles de servicio mínimos, atendiendo criterios y estándares de calidad y seguridad, no en vano las diferentes disposiciones han regulado aspectos en el tema transporte con miras a garantizar la seguridad, la fluidez, el orden y la comodidad de este, propendiendo por guiar la forma correcta y segura de su uso.

Por lo anterior, ante situaciones que pueden constituir un alto riesgo para la prestación del servicio de transporte y todo lo que esto conlleva -limitación a derechos fundamentales, como la vida, la integridad, la libre locomoción y afectaciones en la economía, abastecimiento de la región, conectividad y, primordialmente, la seguridad de los usuarios de la infraestructura-, resulta imperioso que se adopten acciones inmediatas por las autoridades competentes para evitar o minimizar el impacto negativo que esto tendría sobre la comunidad.

ii) Derecho a la libre locomoción

Sea del caso mencionar que el transporte de cosas y de personas se consolidó como un factor determinante al momento de hablar de desarrollo social y económico. De ahí la necesidad de robustecer la infraestructura del transporte habilitada para cada modo (aéreo, férreo, terrestre, marítimo y fluvial) al igual que sus servicios conexos, ya que, como se dijo, es innegable su importancia como un instrumento de movilización que conecta regiones,

RESOLUCIÓN No. 4849 DE 15/05/2024

permite la integración de los mercados localizados en diferentes zonas y garantiza la satisfacción de derechos y necesidades de la población.

Debido a lo anterior resultó imprescindible para los Estados poder garantizar la protección de los diferentes aspectos relacionados con la prestación del servicio público de transporte, aún más, cuando este se encuentra encaminado a lograr el bienestar general de la población y a mejorar sus condiciones de vida, lo cual, para nuestro caso, obtuvo una relevancia constitucional, así:

- El artículo 2 dispuso que las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes del país en su vida, honra, bienes, creencias y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares;
- El artículo 24 estableció que todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, siempre sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades competentes para garantía de la seguridad de los habitantes y preservación de un ambiente sano; y
- El artículo 365 que, entre otras cosas, dispone que es deber del Estado asegurar la prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional del servicio público del transporte por lo cual están 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.

Tanta es su importancia que, de acuerdo con lo dispuesto por el artículo 5 de la Ley 336 de 1996, el servicio público de transporte adquirió el carácter de servicio público esencial, el cual garantiza el derecho fundamental a la libertad de locomoción, circulación o movilidad, previsto en el artículo 24 de la Constitución Política, situación que ha sido ratificada por diferentes pronunciamientos de la Corte Constitucional, entre esos, las sentencias C-450 de 1995, C-885 de 2010, T-604 de 1992, T-987 de 2012, T-202 de 2013, C-033 de 2014 y la sentencia C-066 de 1999, en la que de una y otra forma se estableció que el transporte juega un papel muy importante en el desarrollo social, económico y jurídico en la realización de los derechos fundamentales.

Esta jurisprudencia recalcó que la realización de las actividades económicas, el intercambio de mercancías y el desarrollo de vida en sociedad sólo son posibles si existen medios, modos y nodos idóneos de transporte para que los distintos bienes puedan desplazarse de un lugar a otro bajo la regulación del Estado. Razón por la cual, las facultades de vigilancia, inspección y control se ejercen frente a todos los actores del transporte, entre estos quienes se encuentran a cargo de la infraestructura de transporte y de servicios conexos a la infraestructura, comoquiera que adquieren el rol de prestador del servicio público de transporte de cara a la actividad económica, siendo su papel igual de importante al de cualquier otro agente económico, pues es a través de ellos -Estado, comunidades organizadas, o por particulares prestadores del servicio público- que se asegura el desarrollo eficiente, de calidad, seguro, oportuno y continuo del servicio público de transporte a través de la infraestructura.

RESOLUCIÓN No. 4849 DE 15/05/2024

El artículo 4 de la Ley 472 de 1998 el cual introdujo un listado enunciativo de derechos e intereses colectivos y en su literal j), incluyó, dentro de estos “El acceso a los servicios públicos y a que su prestación sea eficiente y oportuna”, por lo tanto, goza de especial protección del Estado.

La normativa que rige el sector trae inmerso un gran despliegue de principios que rigen la actividad de transporte. Estos, están expresados como valores superiores del ordenamiento jurídico encaminados a perseguir determinados fines del sector, como lo es el libre acceso en la prestación del servicio inherente a la infraestructura de transporte que tiene diferentes componentes a considerar, así: i) Que el usuario y la carga pueda transportarse a través del medio y modo de transporte selecto en buenas condiciones de acceso, comodidad, calidad, oportunidad, continuidad y seguridad; ii) Que los usuarios sean informados sobre los medios y modos de transporte que le son ofrecidos y las formas de su uso de acuerdo con las reglamentación aplicable para cada caso, iii) Que el diseño de la infraestructura de transporte cuente con condiciones para su uso por personas en condición de discapacidad; y, iv) Que los proyectos de infraestructura y los servicios de transporte cuenten con cobertura y disposiciones que permitan el acceso de todas las personas e igualmente el acceso de la carga.

Sobre este principio y derecho fundamental, es preciso traer a colación el pronunciamiento de la Corte Constitucional en Sentencia T-595 de 2002, en la cual, expresó:

“[l]a libertad de locomoción es de capital importancia por cuanto es una condición para el goce efectivo de otros derechos fundamentales. Segundo, esta libertad se afecta no sólo cuando por acciones positivas directamente se obstruye la circulación de los ciudadanos, sino también se ve limitado cuando se genera ese efecto indirectamente o por omisión en la remoción de barreras o en la creación de una infraestructura adecuada para la circulación. Tercero, el servicio de transporte público es indispensable para el ejercicio de la libertad de locomoción, y de los demás derechos constitucionales que dependen de la posibilidad de movilizarse, en especial para aquellos sectores marginados de la población urbana que carecen de otra alternativa de transporte. Cuarto, el servicio básico de transporte debe ser accesible para todos los usuarios.

(...)

El carácter prestacional de las libertades surge de la dimensión positiva de éstas. Tradicionalmente la doctrina identificaba las libertades básicas con derechos negativos o de abstención. El Estado sólo estaba obligado a no impedir el goce y ejercicio de las libertades de la persona, sin que fuera concebible hablar de una dimensión prestacional de las libertades. No obstante, actualmente se reconoce que incluso las libertades más clásicas como el derecho a la libre locomoción o a la libre expresión presuponen prestaciones materiales que hacen posible su ejercicio. En las sociedades modernas, donde el uso de la libertad individual depende de acciones y prestaciones públicas – servicio público de transporte, de telecomunicaciones, de salud, etc – y donde la seguridad personal cuesta, no es posible sostener la tesis del carácter negativo de las libertades básicas. Por el contrario, la infraestructura necesaria para hacer posible el ejercicio de las libertades fundamentales, los derechos de defensa y debido proceso o los derechos políticos, requiere de grandes erogaciones económicas y de la actuación permanente y coordinada por parte del Estado. La fuerza pública, la administración de

RESOLUCIÓN No. **4849** DE **15/05/2024**

justicia y la organización electoral, aunque parezcan obvias en un Estado de derecho, constituyen la dimensión prestacional de las libertades básicas.

No sobra advertir, sin embargo, que la dimensión positiva de los derechos y libertades no siempre supone su carácter progresivo. La gradualidad de la prestación positiva de un derecho no impide que se reclame su protección por vía judicial cuando la omisión en el cumplimiento de las obligaciones correlativas mínimas coloca al titular del derecho ante la inminencia de sufrir un daño injustificado.”

Asimismo, en Sentencia C-981 de 2010, esa misma corporación precisó:

*“Esta Corporación ha puesto de presente que el tránsito es una actividad que **juega un papel trascendental en la realización de los derechos fundamentales y los principios sociales y económicos contenidos en la Carta**, y que a dicha actividad se encuentran ligados asuntos tan importantes como la libertad de movimiento y circulación (C.P. art. 24) y el desarrollo económico.*

(...)

*De acuerdo con la jurisprudencia constitucional, la importancia y el carácter riesgoso del tránsito justifican que esta actividad sea regulada de manera intensa por el legislador, quien puede señalar reglas y requisitos destinados a proteger la integridad de las personas y los bienes.¹³ Por ello esta Corte ha resaltado que el tránsito es una **actividad “frente a la cual se ha considerado legítima una amplia intervención policiva del Estado, con el fin de garantizar el orden y proteger los derechos de las personas”**¹⁴.*

Por su parte, el Consejo de Estado en Sentencia de la Sección Tercera Radicación número: 73001-23-31-000-2000-02654-01(30026) del 12 de agosto de 2014, que precisa, conforme con otros pronunciamientos de diversos órganos de cierre, que la libertad de locomoción es inherente a la condición humana cuyo sentido elemental radica en la posibilidad de transitar o desplazarse de un lugar a otro dentro del territorio del propio país, especialmente si se trata de las vías y los espacios públicos. Aduce que:

“(…) esa garantía no se cumple cuando pese a que las personas formalmente no se les impide su libre circulación, se les obliga a transitar por vías públicas que esconden verdaderas emboscadas para sus transeúntes...”

(...)

“(…) hace énfasis en que la planificación de la infraestructura vial supone que la misma sea realizada pensando en que el desarrollo urbano resulte amable al usuario, destinatario final de tal planificación; de forma tal que se permita una serena convivencia de los ciudadanos con su entorno.

¹³ Cfr. Sentencia C-309 de 1997. En esa sentencia la Corte se refirió específicamente al transporte terrestre, sin embargo, *mutatis mutandi*, los conceptos allí vertidos se predicán del transporte en general.

¹⁴ Sentencia C-309 de 1997. Fundamento 19.

RESOLUCIÓN No. 4849 DE 15/05/2024

En el sub lite se evidencia que existen unas vías que resultan agresivas y peligrosas los habitantes (...), como quiera que estas personas son dejadas por los vehículos de transporte público en sitios que constituyen un grave riesgo para sus vidas. (...)"

Con ocasión a esto, es claro como el derecho a la libre locomoción si bien, supone unas garantías, esta no es un derecho de carácter de absoluto, pues puede encontrar limitaciones en la misma ley o restricciones constitucionalmente validas; y, se garantiza cuando hay infraestructura y medios de transporte adecuados y acordes a las necesidades y demandas que requiere la colectividad. De ahí que el Estado desde sus diferentes ordenes promueva la construcción de infraestructura de transporte, a través de diversos mecanismos o recurriendo a la colaboración de terceros con quienes se relaciona a través de la celebración de contratos.

Con estos se busca materializar los fines que persigue el Estado, verbigracia, la prestación continua y eficiente del servicio público, con el que se satisface el interés general y la realización de los derechos e intereses de la población. Razón por la cual, el desarrollo de la actividad contractual está sujeta a principios de orden constitucional, legal y otros desarrollados por vía jurisprudencial, tales como: planeación, transparencia, economía, responsabilidad, libertad de concurrencia, igualdad, selección objetiva, entre otros.

Esto permite concluir que, ante la ejecución de obras de infraestructura de transporte proyectadas para satisfacer el interés general, el bienestar o el interés particular cede su posición, llegando a versen limitados o afectados esos intereses o, inclusive, derechos fundamentales, como el de la libre locomoción. Esto no quiere decir, desde ningún punto de interpretación, que estas afectaciones, limitaciones o riesgos innatos al proyecto de infraestructura – que pudieron ser previsibles desde la etapa precontractual o contractual - no cuenten con medidas razonables de mitigación de los efectos. Más aún, cuando estas afectaciones devienen no solo de un individuo sino de comunidades en las zonas de influencia del proyecto de infraestructura.

iii) Las medidas cautelares o especiales de urgencia en materia administrativa¹⁵ y la competencia de la SuperTransporte para expedirlas.

La Constitución Política en el artículo 209 previó dentro de los principios de la función administrativa, que posteriormente se desarrollaron por el artículo 3 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, el de eficacia, y este obedece a que las actuaciones de la administración deben buscar la efectividad del derecho material que pretende proteger. Para esto, la administración cuenta con un gran abanico de procedimientos y de posibles decisiones que dependiendo de la particularidad del caso se pueden adoptar. Tal es el caso de las cautelas administrativas o medidas especiales de urgencia que tienen como propósito la adopción de remedios efectivos y ejecutables para suspender o superar la posible afectación que llegue a perturbar en gran medida la debida prestación de servicio público de transporte, el estado de la infraestructura y la conectividad país.

¹⁵ Las cautelas administrativas. Sus características y su práctica en el ejercicio de las funciones a cargo de la Superintendencia de Industria y Comercio. Memorias del XV Congreso de Derecho Procesal, año 2015, págs. 723 y ss.

RESOLUCIÓN No. 4849 DE 15/05/2024

Es así que, con observancia de las facultades legalmente delegadas en la Superintendencia de Transporte como máxima autoridad administrativa en el sector transporte, el legislador otorgó responsabilidades y cargas en consideración al desempeño de sus funciones. Esto con el fin de que sea la entidad de inspección, vigilancia y control, quien en cumplimiento de sus competencias ordene medidas eficaces, ciertas y proporcionales que brinden soluciones a las problemáticas que aquejan al colectivo o que pueden constituir una grave afectación a los derechos fundamentales de las personas y aspectos socio-económicos de la región.

Ahora bien, doctrinariamente se ha establecido que la justificación para la adopción de cautelas administrativas – autónomas o accesorias- suponen la salvaguarda del interés general, el cual se podría ver menoscabado si se está a la espera del agotamiento de un procedimiento administrativo.

Al punto, sea del caso precisar que las medidas administrativas de carácter autónomo que producen efectos cautelares tienen como finalidad mitigar o eliminar los efectos de una conducta que, aun cuando puede ser lícita, genera riesgos para los bienes jurídicos protegidos y que se pueden llegar a proteger por intermedio de una actuación autorizada por la ley, aun cuando las decisiones adoptadas resulten restrictivas en forma proporcional de un derecho del destinatario de la misma.

Téngase en cuenta, que la decisión de adoptar este tipo de actuaciones no obedece a un capricho de la administración, sino más bien a la necesidad de dar prevalencia al interés general, que se está viendo afectado o está en riesgo de impactarse por actos que provienen del actuar de terceros con intereses particulares o de otra índole.

De igual forma, cabe recordar que el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo establece que el procedimiento administrativo sancionatorio podrá iniciarse de oficio o por solicitud de cualquier persona. Ahora, hay un punto en el que es el titular de la competencia el que establece cual es la acción adoptar teniendo en cuenta los hechos que revisten el asunto sometido a su conocimiento y la disposición o adopción de otros mecanismos mediante el cual la autoridad administrativa disponga ejercer funciones con miras a la protección del interés general, deberán ser adecuadas a los fines de la norma que las autoriza y proporcionales a los hechos que le sirven de causa.

En el mismo sentido, no obstante que el artículo 50 de la Ley 336 de 1996 dispone: “[s]in perjuicio de lo dispuesto por normas especiales sobre la materia, cuando se tenga conocimiento de la comisión de una infracción a las normas de transporte, la autoridad competente abrirá investigación en forma inmediata mediante resolución motivada (...)”, lo cierto es que tratándose de cautelas administrativas o medidas especiales urgentes la investigación administrativa no se constituye como requisito de procedibilidad para aquellas y, en cualquier caso, nótese que la actividad investigativa no comporta por sí misma un remedio a la afectación que se pretende conjurar.

Por lo tanto, las medidas a ordenar en la presente resolución de ninguna manera implican un prejuzgamiento en aquellas investigaciones que se lleguen a adelantar o de aquellas que de manera concomitante se inicien junto con el presente acto administrativo, si es que así fuera.

RESOLUCIÓN No. 4849 DE 15/05/2024

Por otra parte, la implementación de cautelas accesorias tiene por objeto asegurar las resultas del proceso administrativo sancionatorio, pero conservan la característica de ser medidas orientadas a la salvaguarda del interés general y no del derecho subjetivo de quien pudiera tener interés en la actuación administrativa. Dicho de otro modo, los móviles para su adopción siguen correspondiendo al riesgo sobre el bien jurídico en abstracto, por efecto de la mora en el agotamiento del procedimiento administrativo. De ninguna manera, la satisfacción de una pretensión subjetiva.

Es por lo anterior, que no está de más decir que las autoridades administrativas pueden ejercer la facultad de decretar medidas cautelares o de urgencia para conjurar el riesgo y otorgar protección al derecho a la salud, seguridad personal, vida o la integridad de los usuarios de la infraestructura de transporte, en este caso, pues es a través de ella que se puede lograr de forma definitiva la erradicación de una conducta o, por lo menos, la mitigación de ella.

El Consejo de Estado en Sentencia SU-913/09 del Magistrado Ponente, Dr. Juan Carlos Henao Pérez ha tratado en su ponencia lo referente a la proporcionalidad y congruencia al momento de decretar una medida cautelar, al tenor mencionó:

“(…) Estos son: el periculum in mora y el fumus boni iuris, los cuales deben aparecer de forma concurrente para asegurar la proporcionalidad y congruencia de la medida. El primero, periculum in mora, tiene que ver con el riesgo de que al no adoptarse la medida cautelar sobrevenga un perjuicio o daño mayor del que se expone en la demanda, que de no precaverse, transforme en tardío el fallo definitivo. Tiene igualmente que ver con un temor fundado de que el derecho se frustre o sufra menoscabo durante la sustanciación del proceso. El segundo, fumus boni iuris, aduce a un principio de veracidad en cuanto a la afectación del derecho invocado como fundamento de la pretensión principal. Estos dos principios, asegura la doctrina, deben operar de manera concurrente, al punto que la falta de uno de estos elementos, debe dar lugar a que: i. se rechace la medida cautelar ó ii. se otorgue la medida pero de manera limitada. Por ejemplo, si el valor de la causa en juicio ejecutivo es proporcionalmente mínimo a la solvencia del demandado, la medida carecerá de periculum in mora, caso en el cual no habrá necesidad de hacer juicio alguno sobre el principio fumus boni iuris, pues de plano resulta innecesaria la medida (...).”

Sobre este asunto en particular, la Sala Plena de lo Contencioso Administrativo de esta Corporación, en providencia de 17 de marzo de 2015,¹⁶ señaló:

«[...] La doctrina también se ha ocupado de estudiar, en general, los criterios que deben tenerse en cuenta para el decreto de medidas cautelares, los cuales se sintetizan en el fumus boni iuris y periculum in mora. El primero, o apariencia de buen derecho, se configura cuando el Juez encuentra, luego de una apreciación provisional con base en un conocimiento sumario y juicios de verosimilitud o probabilidad, la posible existencia de un derecho. El segundo, o perjuicio de la mora, exige la comprobación de un daño ante el transcurso del tiempo y la no satisfacción de un derecho. [...]».

¹⁶ Consejo de Estado, Sala Plena de lo Contencioso Administrativo, providencia de 17 de marzo de 2015, C.P. Sandra Lisset Ibarra Vélez, radicación núm. 11001-03-15-000-2014-03799-00.

RESOLUCIÓN No. 4849 DE 15/05/2024

De ese mismo modo, la Sección Tercera, en auto de 13 de mayo de 2015,¹⁷ sostuvo:

*«[...] Lo anterior quiere significar que el marco de discrecionalidad del Juez no debe entenderse como de arbitrariedad, razón por la cual le es exigible a éste la adopción de una decisión judicial suficientemente motivada, conforme a los materiales jurídicos vigentes y de acuerdo a la realidad fáctica que la hagan comprensible intersubjetivamente para cualquiera de los sujetos protagonistas del proceso y, además, que en ella se refleje la pretensión de justicia, razón por la cual es dable entender que en el escenario de las medidas cautelares, el Juez se enfrenta a la exposición de un razonamiento en donde, además de verificar los elementos tradicionales de procedencia de toda cautela, es decir el *fumus boni iuris* y el *periculum in mora*, debe proceder a un estudio de ponderación y sus sub principios integradores de idoneidad, necesidad y proporcionalidad stricto sensu, ya que se trata, antes que nada, de un ejercicio de razonabilidad.¹⁸ (Negritas no son del texto).*

En razón de lo antes expuesto y de acuerdo con los numerales 5 y 6 del artículo 19 del Decreto 2409 de 2018 que al tenor establecen:

“5. Ordenar a los infractores la modificación o terminación de las conductas que sean contrarias a las disposiciones relacionados con los contratos de concesión y/o de los servicios conexos destinados a la construcción, rehabilitación, operación, explotación, así como a la construcción y/o al mantenimiento de la infraestructura vial, aeroportuaria y férrea.

6. Decretar medidas especiales, provisionales y las demás contenidas en la ley.”

Es la Superintendencia de Transporte, como máxima autoridad administrativa en materia de transporte y su infraestructura, representada en este caso por la Dirección de Investigaciones de Concesiones e Infraestructura, la competente para adoptar las medidas especiales de urgencia que se requieran en los asuntos sometidos a su conocimiento.

¹⁷ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, providencia de 13 de mayo de 2015, C.P. doctor Jaime Orlando Santofimio Gamboa, radicación núm. 11001-03-26-000-2015-00022-00 (53057).

¹⁸ Sobre la aplicación de la proporcionalidad, la misma providencia indicó:
«[...] Se ha sostenido en anteriores ocasiones:

(...) La discrecionalidad, en cuanto fenómeno con trascendencia jurídica, se concibe como un margen permitido de acción a las autoridades de cualquiera de los poderes públicos, en los eventos en que debiendo adoptar una decisión, el marco de sujeción a su actuación establecido por el ordenamiento jurídico resulta a todas luces indeterminado, correspondiéndole construir la decisión y, por lo tanto, las consecuencias jurídicas de la misma, bajo consideraciones objetivas de acatamiento y respeto al orden jurídico y a sus principios estructurantes.

(...)
El asunto resulta elemental: allí donde el Juez Administrativo no esté gobernado por reglas, lo más posible es que la actuación se soporte en principios o mandatos de optimización, luego la proporcionalidad y ponderación no son metodologías extrañas en la solución de conflictos y en la reconducción de la actividad de la jurisdicción contencioso administrativa al cumplimiento material de los postulados del Estado social de derecho. En todo caso, la proporcionalidad y la ponderación no representan ni la limitación, ni el adelgazamiento de los poderes del juez administrativo, sino que permiten potenciar la racionalidad y la argumentación como sustento de toda decisión judicial. Cabe, entonces, examinar cómo se sujeta la actividad discrecional del juez administrativo a las reglas de la ponderación, como expresión más depurada del principio de proporcionalidad’

En consecuencia, la observancia de este razonamiento tripartito conlleva a sostener que en la determinación de una medida cautelar, que no es más que la adopción de una medida de protección a un derecho en el marco de un proceso judicial, el Juez debe tener en cuenta valoraciones de orden fáctico referidas a una estimación de los medios de acción a ser seleccionados, cuestión que implica i) que la medida decretada sea adecuada para hacer frente a la situación de amenaza del derecho del afectado (idoneidad); ii) que, habida cuenta que se trata de una decisión que se adopta al inicio del proceso judicial o, inclusive, sin que exista un proceso formalmente establecido, la medida adoptada sea la menos lesiva o invasora respecto del marco competencial propio de la administración pública (necesidad) y, por último, es necesario iii) llevar a cabo un razonamiento eminentemente jurídico de ponderación, en virtud del cual se debe determinar de manera doble el grado de afectación o no satisfacción de cada uno de los principios contrapuestos (...) que ordena analizar si se encuentra justificado que la satisfacción de uno de los principios afecte al otro [...]». (Subrayas fuera del texto original).

RESOLUCIÓN No. **4849** DE **15/05/2024**

iv) Los destinatarios de las medidas cautelares o especiales urgentes

Ahora bien, debe tenerse en cuenta que el sector transporte cuenta con un régimen sancionatorio expreso y claro y, del mismo modo, en la normatividad se encuentra establecido quiénes son las entidades que conforman el sector y el Sistema Nacional del Transporte y aquellos sujetos que pueden ser objeto de sanción por parte de las autoridades. Es de resaltar que los sujetos que pueden ser objeto de sanción ya sea porque infringen directamente la normatividad del sector o porque facilitan su inobservancia también pueden soportar órdenes administrativas que procuren la protección de los bienes jurídicos que se encuentran bajo la tutela de la Superintendencia de Transporte.

Asimismo, esta Autoridad cuenta con facultades para instruir y ordenar a las entidades que conforman el sector y el Sistema Nacional del Transporte, con excepción del Ministerio del Transporte, el cumplimiento de la normatividad que les resulte aplicable.

Es razón de lo anterior, la Ley 105 de 1993 en su artículo 1 establece:

"ARTÍCULO 1 Sector y Sistema Nacional del 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".

Asimismo, el artículo 9 de la Ley 105 de 1993 establece cuáles son las personas y empresas que pueden estar sujetas a la imposición de sanciones por infracciones a las normas sobre el transporte público y cuáles son dichas sanciones. Dice esta norma legal:

"Artículo 9. Sujetos de las sanciones. Las 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:

- 1. Los operadores del servicio público de transporte y los de los servicios especiales.*
- 2. Las personas que conduzcan vehículos.*
- 3. Las personas que utilicen la infraestructura de transporte.*
- 4. Las personas que violen o faciliten la violación de las normas.*
- 5. Las personas propietarias de vehículos o equipos de transporte.*
- 6. Las empresas de servicio público.*

Las sanciones de que trata el presente artículo consistirán en:

- 1. Amonestación.*
- 2. Multas.*

RESOLUCIÓN No. **4849** DE **15/05/2024**

3. *Suspensión de matrículas, licencias, registros o permisos de operación.*
4. *Cancelación de matrículas, licencias, registros o permisos de operación.*
5. *Suspensión o cancelación de la licencia de funcionamiento de la empresa transportadora.*
6. *Inmovilización o retención de vehículos.”*

Lo anterior para precisar que el ejercicio de las facultades sancionatorias y de impartir órdenes e instrucciones con las que cuenta la Supertransporte no solo recaen sobre el universo de vigilados, sino también sobre todas aquellas personas naturales o jurídicas que bien pueden participar o no de la actividad del transporte, infringen directamente la normatividad del sector y/o facilitan su inobservancia.

Ahora bien, en cuanto al universo de vigilados de la Supertransporte, el artículo 42 del citado Decreto 101 de 2000, artículo 4 del Decreto 2741 de 2001 -vigente- estableció los sujetos sobre los cuales se ejerce las funciones de inspección, vigilancia y control, en virtud de la delegación presidencial de tales funciones en relación con el servicio público de transporte. Esta norma dispone lo siguiente:

“Artículo 42. Sujetos de la inspección, vigilancia y control delegados. Modificado por el artículo 4 del Decreto 2741 de 2001. El nuevo texto es el siguiente: Estarán sometidas a inspección, vigilancia y control de la Supertransporte, exclusivamente para el ejercicio de la delegación prevista en los artículos 40, 41 y 44 de este decreto o en las normas que lo modifiquen, las siguientes personas naturales o jurídicas:

1. Las personas jurídicas con o sin ánimo de lucro, las empresas unipersonales y las personas naturales que presten el servicio público de transporte.

2. Las entidades del Sistema Nacional de Transporte, establecidas en la ley 105 de 1993, excepto el Ministerio de Transporte, en lo relativo al ejercicio de las funciones que en materia de transporte legalmente les corresponden.

3. Los concesionarios, en los contratos de concesión destinados a la construcción, rehabilitación, operación y/o mantenimiento de la infraestructura de transporte en lo relativo al desarrollo, ejecución y cumplimiento del contrato, sobre los cuales se ejercerá inspección y vigilancia.

4. Los operadores portuarios.

5. Las personas jurídicas con o sin ánimo de lucro, las empresas unipersonales y las personas naturales que presten servicios de instrucción y capacitación del servicio público de transporte.

6. Las demás que determinen las normas legales.” (Negrillas propias)

Por su parte, el último pronunciamiento de la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, del 20 de abril de (2021) promovido dentro del proceso con número de radicación: 11001-03-06-000-2020-00226-00 y que se pronunció sobre el conflicto negativo de competencias administrativas suscitado entre la Superintendencia de Transporte y la Superintendencia de Sociedades, enfatizó:

RESOLUCIÓN No. 4849

DE 15/05/2024

“De otra parte, se destaca de la normativa citada, que en efecto, el ejercicio de las facultades sancionatorias de la Superintendencia de Transporte puede recaer en personas que no necesariamente están sometidas a la inspección, vigilancia y control de dicha autoridad, pues tales facultades están previstas para todos aquellos que incurran en la violación a las normas reguladoras del transporte, sean entidades vigiladas por la Superintendencia de Transporte o no, sean personas naturales o personas jurídicas.

De esta manera, las personas naturales o jurídicas que eventualmente presten el servicio de transporte, sin cumplir con los requisitos exigidos por la ley para el efecto, son sujetos del ejercicio de funciones administrativas sancionatorias en la medida en que existe una afectación al interés público. No obstante, esta circunstancia no implica que sean entidades vigiladas de la Superintendencia de Transporte de conformidad con la ley.

(...)

Así las cosas, es preciso concluir que las facultades administrativas sancionatorias de la Superintendencia de Transporte y las demás que le haya conferido la ley, pueden ser adoptadas respecto de todas las personas naturales o jurídicas que violen la normativa del sector transporte, sean estas entidades vigiladas por dicha autoridad o no.”

En conclusión, teniendo en cuenta que la actividad del transporte constituye un servicio público que ha de prestarse en forma permanente, regular y continua, dada la función económica que con ella se cumple y, además, por cuanto resulta indispensable para el desarrollo de las demás actividades de los usuarios y la efectividad de derechos fundamentales, tanto si se trata del desplazamiento de mercancías de un lugar a otro, como en el transporte de pasajeros, ante la inminente afectación de estos derechos la Superintendencia de Transporte debe hacer uso de sus facultades como autoridad en la materia y ordenar que se adopten las medidas correctivas necesarias a todos aquellos sujetos que, como en este caso, con su acción y/u omisión puedan estar facilitando el desconocimiento de la normatividad de transporte o permitiendo que se afecte la seguridad, no solo de los usuarios de la infraestructura carretera, sino también de los mismos que promuevan la afectación y demás actores involucrados.

Del caso en concreto

Este Despacho procederá a realizar un análisis jurídico de las situaciones descritas en el presente acto administrativo sin que implique ningún prejuicio respecto de un eventual proceso sancionatorio. Además, téngase en cuenta que al momento de analizar la procedencia de una orden administrativa la autoridad se obliga considerar el grado de sacrificio que se impone al sujeto pasivo de la misma, frente al nivel de beneficio en pro, en este caso, del interés de las comunidad y desarrollos empresariales ubicados en las zonas de influencia del proyecto de concesión.

Para empezar, es de resaltar que el contrato de concesión bajo el esquema de APP Nro. 003 de 2021 se concibe como un elemento de planeación regional urbana que tiene dentro de sus objetivos principales generar una solución vial que ayude a descongestionar corredores de carga y corredores arteriales existentes por los cuales se accede a la ciudad de Bogotá

RESOLUCIÓN No. **4849** DE **15/05/2024**

(zona centro y sur occidente). Para cumplir dicho objetivo el 19 de julio de 2022 la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI entregó a ALO SUR S.A.S. la infraestructura¹⁹ para ser afectada al proyecto de concesión, momento desde el cual, ejerce su rol como administrador de dicha infraestructura.

Sumado a la anterior, el concesionario expone que, de acuerdo con la Sección 3.5. de la Parte Especial del Contrato de Concesión, la entrega de la infraestructura y predios debía efectuarse previamente a la suscripción del acta de inicio. Asimismo, señaló que, la tabla 1 de la sección 3.1. del Apéndice Técnico Nro. 1 del contrato de concesión detalla el estado en el que se hizo la entrega de la infraestructura. Resaltando que, respecto del sector Canoas – Río Bogotá el estado era: *“Una calzada cerrada al tráfico vehicular de 9.5 KM aprox en calzada sencilla, bidireccional de un (1) carril por sentido (K35+ 400 – K44+ 960) su estructura de pavimento se encuentra deteriorada y 1.250 m aprox se encuentran en afirmado. En este tramo se encuentra el puente sobre el Río Balsillas - Canal Victoria”* evidenciando de esta manera qué dicha infraestructura en el momento de la entrega no estaba dispuesta para el uso público.

En efecto, revisado el Apéndice Técnico Nro. 1 del contrato de concesión se evidencia lo mencionado por el concesionario. Adicionalmente, se observa que el literal (b) de la sección 3.1 instruye: *“La información contenida en la tabla 1: Descripción de las vías existentes comprendidas en el Proyecto, incluyendo la información contenida en la columna “estado actual” de las vías, se incluye de manera puramente informativa. En consecuencia, la entrega de la infraestructura se hará en el estado en que se encuentre, por lo que la información siguiente no genera obligación alguna a cargo de la ANI, ni servirá de base para observación o condicionamiento de cualquier tipo, al momento de la entrega por pretendidas o reales diferencias entre la información que aquí se incluye y la real condición del Corredor del Proyecto”* (negrillas fuera del texto)

El acta de entrega de la infraestructura vial suscrito por el Instituto Nacional de Vías - INVIAS y la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI, el 19 de julio 2022, no contiene una referencia exacta sobre el estado de operación irregular del corredor del proyecto. Sin embargo, es claro para esta Dirección que, en ese momento, era de público conocimiento que la infraestructura, aun cuando oficialmente no se encontraba puesta para el servicio público, estaba siendo usada desde años atrás por las comunidades y organizaciones empresariales colindantes al corredor o ubicados en zonas aledañas. Esto cobra sentido, si se tiene en cuenta lo siguiente:

- i) El Consorcio INT Vial Cundinamarca cumpliendo sus funciones como representante del INVIAS en dichas infraestructuras, solicitó ante las Alcaldías de Mosquera y Soacha la restitución de la zona de vía por prohibición de tránsito, ventas ambulantes y disposición de escombros, el 10 de junio de 2022, es decir, aproximadamente un mes antes de la entrega de la infraestructura a la ANI, dado que se había convertido en un depósito de basura y escombros, pista de practica para escuelas de enseñanza, ventas ambulantes de diferentes productos y transito ilegal de vehículos automotores.

¹⁹ Ver infraestructura relacionada en el ordinal décimo noveno del presente acto administrativo

RESOLUCIÓN No. 4849 DE 15/05/2024

- ii) Conforme lo expone el concesionario, entre el 2009 al 2022, se construyeron conexiones irregulares por los propietarios de los predios colindantes para acceder y transportarse por la infraestructura vial construida por el INVIAS. Aun cuando, en el año 1997 el compromiso de la entidad pública era realizar las obras civiles denominadas “pasa ganados y/o box culvert” consistentes en paso a desnivel, con el objetivo de conectar los dos predios.
- iii) El 15 de abril de 2021 por medio de oficio DT-CUN-18637 el INVIAS otorgó permiso a la Planta de Aprovechamiento Alboral de uso de zona de vía para la entrada y salida de vehículos pesados. Este, finalizó el 31 de diciembre de 2021. Sin que a la fecha haya registro del inicio de un trámite de renovación o una nueva solicitud por parte del interesado. Pero, tal y como, lo evidencian los escritos presentados ante esta Superintendencia de Transporte por Fiduciaria Bogotá S.A. e Ingeniería y Transportes LAMD S.A.S., estos continuaban usando la infraestructura vial sin los permisos correspondientes por la autoridad competente.

Asimismo, el INVIAS entregó a la ANI una relación de once (11) permisos con estados entre vigente, finalizado, no viable, en trámite de renovación o en trámite, lo que databan del año 2019.

Es así como, está claro que la infraestructura vial que aún no estaba dispuesta para el uso público estuvo siendo utilizada por las comunidades y organizaciones colindantes o ubicadas en zonas aledañas a esta, pues era a través de ella que realizaban actividades para la satisfacción de derechos fundamentales y movilizaban insumos o productos agrícolas, minerales o pétreos, como parte de su actividad económica. Situación que se estima se venía desarrollando progresivamente desde el año 2009 y, solo es hasta el 2022 que se tienen registro en este expediente de que el administrador de la infraestructura -del momento- realizara una gestión para atender esta irregularidad.

Más allá de entrar a establecer responsabilidades sobre la operación irregular que se presentaba en el corredor vial, lo cierto es que, un proyecto de construcción de infraestructura de transporte, como el que se proyecta en este corredor, trae consigo no solo la simple y llana construcción, mantenimiento, operación o cualquiera que sea el objeto contratado. Para lograr el fin estatal perseguido con el contrato de concesión se deben prever acciones paralelas y asociadas a la actividad principal para que esta pueda ejecutarse de la mejor forma y con los menores impactos posibles a la comunidad en general o, por lo menos, que estos cuenten con acciones de mitigación acordes. Las que deben ser desarrolladas por los administradores de la infraestructura, quienes desde la experticia que acreditaron conocer al momento de la obtención del contrato de concesión, deberán adoptar, promover y desarrollar planes o alternativas adecuadas y razonables que consideren la naturaleza propia y condiciones particulares del corredor que se pretende intervenir, sus zonas aledañas y las necesidades de las comunidades impactadas.

En este caso, si bien, es evidente que la presente actuación administrativa surge de la queja presentada por la Fiduciaria Bogotá S.A. e Ingeniería y Transportes LAMD S.A.S., quienes argumentan que los cierres y bloqueos perpetrados por ALO SUR S.A.S. sobre los puentes vehiculares de los ríos Balsillas y Bogotá, les ha traído como consecuencias: i) la perturbación de su derecho civil de servidumbre, la imposibilidad de ejecutar los proyectos

RESOLUCIÓN No. 4849 DE 15/05/2024

aprobados por la CAR, ii) la amenaza de incumplimientos contractuales en la recepción de residuos y materiales para la disposición en las zonas autorizadas por la CAR, iii) la restricción del derecho y uso del espacio público y de la comunidad en el libre tránsito hacia la ciudad de Bogotá, iv) la obstrucción en el desarrollo de la dinámica económica del sector, v) la limitación del giro ordinario de los negocios y actividades comerciales y, vi) las afectaciones en el derecho al trabajo del personal de su empresa. Afectaciones sobre las que esta Autoridad no hará un pronunciamiento de fondo, sino únicamente como referencia, al no ser el juez natural con competencia para dirimir la controversia presentada.

Es de resaltar que, en el sector donde se desarrolla el proyecto de concesión es un sector con unas condiciones prediales, socioeconómicas y ambientales específicas, pues en él se desarrollan actividades habitacionales, escombreras, desarrollos de parques industriales, siembra y cultivo de productos agrícolas, actividades deportivas y de esparcimiento, entre otros. Como se dijo anteriormente, para el desarrollo de estas actividades, las comunidades y empresas se venían sirviendo la infraestructura vial construida por el INVIAS, aun cuando esta no estaba puesta al servicio.

También se puede observar dentro de los escritos presentados por ALO SUR S.A.S. que, esta no es la única vía con la que cuentan los afectados para movilizarse pues pueden servirse de vías ubicadas en propiedades privadas, ancestrales o veredales que los conectarían con la ciudad de Bogotá. Sin embargo, lo cierto es que, como bien lo dice la concesión, estas se encuentran ubicadas en predios privados, en las cuales se estaría a la voluntad del propietario del predio para el tránsito. Ejemplo de esto es la perimetral "Cerro Gordo" que, si bien en consideración del administrador de la infraestructura brindaría una opción aceptable para el tránsito de los vehículos, presenta los siguientes cierres:

Opción 1.

Trazado perimetral Cerro Gordo



Bloqueo para el ingreso desde la Avenida Longitudinal

RESOLUCIÓN No. 4849 DE 15/05/2024



Fuente: Google Earth

Lo mismo sucede con las conexiones 2 y 3 propuestas por el concesionario, en las que según las evidencias fotográficas por ellos remitidas, los dos accesos cuentan con portones para el ingreso, tal y como se ve a continuación:



Conexión No 2 con la vía Funza – Mosquera. Acceso a las vías existentes internas de los propietarios de predios colindantes de la ALO.

Fuente: Google Earth



Conexión No 3 con la vía Funza – Mosquera. Acceso a las vías existentes internas de los propietarios de predios colindantes de la ALO.

Fuente: Google Earth

Sumada a esta situación, encontramos que la zona cuenta con diferentes reservas hídricas (ríos, riachuelos, quebradas) sobre las cuales la comunidad adecuó puentes artesanales que no cumplirían con las condiciones técnicas para soportar el paso constante de vehículos de carga. Por lo tanto, su afectación o daños podría dejar aún más incomunicada a las comunidades que habitan o desarrollan sus actividades económicas en esta zona.

Como evidencia esto, esta Autoridad tomó como muestra dos de las alternativas viales informadas por ALO SUR S.A.S. (ver imagen Nro. 1), encontrando lo siguiente:

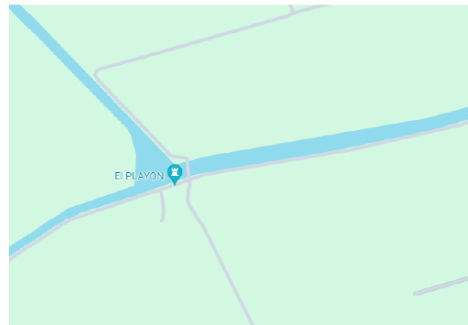
Opción 2.

RESOLUCIÓN No. 4849 DE 15/05/2024

Trazado del camino Veredal

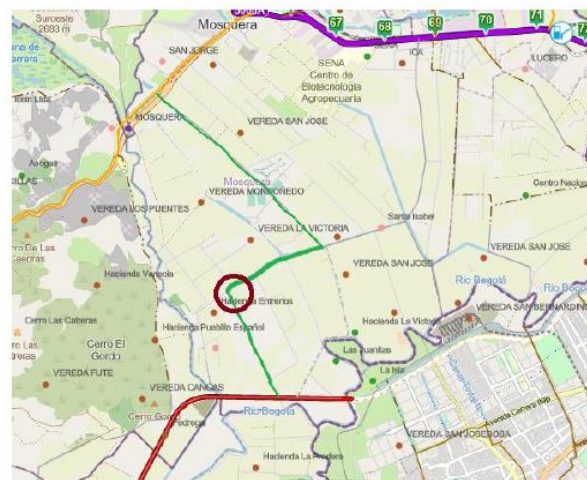


Cruce de la vía veredal por el cuerpo de agua

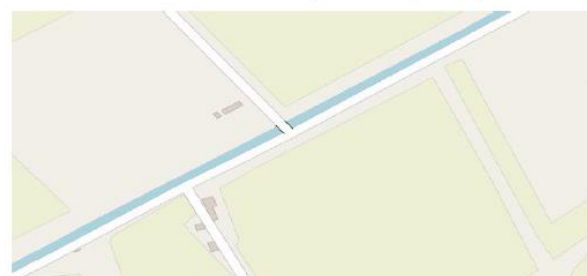


Opción 3.

Trazado del camino Veredal



Cruce de la vía veredal por el cuerpo de agua



Nótese como las opciones principales brindadas por el concesionario tendrían restricciones de acceso o no podrían, en principio, ser usadas para esta tipología de vehículos.

Esto no quiere decir, que, ALO SUR S.A.S. no tenga razón en manifestar que para el uso o intervención de la infraestructura de transporte se requería contar con el permiso de la autoridad correspondiente, a hoy, la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI. El cual debe tramitarse y cumplir con los requisitos dispuestos por la autoridad por cada uno de los

RESOLUCIÓN No. 4849 DE 15/05/2024

interesados, pues resulta inexcusable como las organizaciones empresariales dedicadas a la actividad económica de escombros o industriales, los centros de enseñanza automovilística, el centro deportivo, las comunidades y demás hacían uso indiscriminado de la infraestructura, desconociendo las reglamentaciones del sector transporte.

Todavía más cuando, como es el caso de Fiduciaria Bogotá S.A. e Ingeniería y Transportes LAMD S.A.S., contaban con permisos expedidos por la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca para la realización del proyecto para la adecuación y restauración de suelos con fines agrícolas, lo que exigía de ellos un mayor cuidado, cumplimiento y respeto de las normas en general.

Recuérdese que, aun cuando la libertad de empresa es una actividad constitucionalmente protegida, más aún si se tiene en cuenta los derechos fundamentales que con esta se desarrollan como el derecho al trabajo, mínimo vital, entre otros. Esto no quiere decir que dicha actividad tenga la naturaleza de “absoluta”, pues este tipo de emprendimientos con mayor razón tienen que atender las obligaciones, responsabilidades y responder al interés social.

No obstante lo anterior, este desconocimiento normativo no puede ser excusa para que sin analizar la situación real las vías veredales o ancestrales y la viabilidad de su uso, el concesionario restrinja el paso por una infraestructura vial que, hasta el momento, es la única que podría ser utilizada por este tipo de vehículos de carga, pues semejante conducta atentaría contra la libertad de locomoción de los afectados.

En todo caso, no es deber de esta Autoridad co-administrar con la concesión y autoridades las acciones que se adopten para mitigar las afectaciones surgidas a raíz del proyecto de concesión, pero lo que si es competencia es promover y supervisar que se generen opciones de movilidad y garantías razonables de seguridad, continuidad, libre acceso, oportunidad y eficiencia de las vías. Es por esto que, la presente actuación administrativa surge, principalmente, para ordenar al Agencia Nacional de Infraestructura y al concesionario que desde su experticia establezcan alternativas adecuadas y razonables para la movilización de la comunidad y organizaciones afectadas.

Para estas deberá tener en cuenta el resultado de los estudios técnicos del estado de los puentes ubicados sobre el rio Bogotá y el rio Balsillas, los que deberán estar debidamente avalados por la interventoría del proyecto de concesión. Y es que, aun cuando el tramo ubicado desde el puente del Rio Balsillas hasta el barrio de Bosa, constituya una mejor opción en tiempo, movilización y economía para los afectados, no podría autorizarse su uso si con esto se pone a un riesgo latente la infraestructura y la vida misma de quienes hacen uso de aquellos. Siendo este un grado de sacrificio mínimo para las comunidades y organizaciones de cara a la preservación de la vida e integridad de ellos mismos y al desarrollo del proyecto de concesión con el que se pretende cumplir un fin estatal.

Ahora bien, como la finalidad de esta orden no es la de menoscabar el correcto desarrollo del contrato de concesión ni actividades innatas a este, pero, en todo caso, si la de velar que las actividades ligadas se establezcan atendiendo a criterios de libre acceso, seguridad, continuidad, oportunidad y eficiencia del servicio de transporte, esta Dirección de Investigaciones de Concesiones e Infraestructura, advirtiendo que los bienes jurídicos protegidos por los artículos 2, 58, 78, 82, 113, 209, 333 y 365 de la Constitución Política, la

RESOLUCIÓN No. 4849 DE 15/05/2024

Ley 472 de 1998, las Leyes 105 de 1993, 336 de 1993, 1228 de 2008 y 1682 del 2013, se encuentran comprometidos por cuenta de las restricciones de paso entre PR 44+960 y PR 35+400, tramo vial denominado “Canoas y estribos del Puente sobre el Río Bogotá”, proceder a impartir las siguientes ordenes administrativas.

En mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO: ORDENAR a la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI y a la sociedad ALO SUR S.A.S. “Avenida Longitudinal de Occidente – Tramo Sur” **de forma inmediata** realicen las gestiones necesarias para establecer alternativas definitivas de movilización adecuadas y razonables que atiendan a criterios de seguridad, continuidad, libre acceso, oportunidad, calidad y eficiencia para los habitantes o quienes desarrollen su actividad económica de manera legítima que se encuentren ubicados en entre PR 44+960 y PR 35+400, intersección vial denominada “Canoas y el estribo norte del Puente ubicado sobre el Río Bogotá” y que resultaron o puedan resultar afectados por las restricciones de movilidad en dicho tramo.

En el caso de que las alternativas para la movilización tengan circulación por predios privados con restricciones de paso, deberá adoptar las medidas necesarias para asegurar el tránsito continuo por estos.

PARÁGRAFO: El uso de los puentes ubicados sobre el Río Balsillas y el Río Bogotá, lo determinará la concesión y la entidad concedente asegurando que estas infraestructuras atiendan criterios de seguridad, continuidad, libre acceso, oportunidad, calidad y eficiencia.

ARTÍCULO SEGUNDO: ORDENAR a la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI y a la sociedad ALO SUR S.A.S. “Avenida Longitudinal de Occidente – Tramo Sur”, mientras realiza las gestiones pertinentes para el establecimiento de la alternativa definitiva de movilización, faciliten provisionalmente el tránsito entre la intersección “canoas” y el estribo sur del puente ubicado sobre el Río Balsillas, infraestructura inmersa en la unidad funcional 1.

En todo caso, deberán preservar todo el tiempo que dure facilitación las condiciones de seguridad, continuidad, libre acceso y oportunidad de la infraestructura.

ARTÍCULO TERCERO: ORDENAR a la sociedad ALO SUR S.A.S. “Avenida Longitudinal de Occidente – Tramo Sur” que, en los periodos de tiempo en que el tránsito de los vehículos se autorice por la intersección “canoas” y el estribo sur del puente ubicado sobre el Río Balsillas, infraestructura inmersa en la unidad funcional 1, se establezcan controles de acceso, tránsito y salida de vehículos de la infraestructura. Estos lineamientos deberán ser informados y socializados con la comunidad en general.

En caso de que lo considere necesario para el control de acceso, tránsito y salida de vehículos a la infraestructura, la concesión requerirá el listado de placas de los vehículos a las que se les autorizará el ingreso y tránsito por la infraestructura, a los habitantes o quienes desarrollen su actividad económica de manera legítima que se encuentren ubicados en entre PR 44+960 y PR 35+400, intersección vial denominada “Canoas y el estribo norte del Puente ubicado sobre el Río Bogotá”.

RESOLUCIÓN No. **4849** DE **15/05/2024**

PARÁGRAFO: En ninguna circunstancia, los permisos o autorizaciones de ingreso, tránsito y salida podrán estar supeditados a condicionamientos o favores que no se establezcan en los procedimientos internos de la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI o las disposiciones normativas o reglamentarias que desarrollen la materia. De lo contrario, la Superintendencia de Transporte adelantará las investigaciones administrativas sancionatorias correspondientes y someterá al conocimiento de las demás autoridades que tengan competencia sobre el asunto.

ARTÍCULO CUARTO: En todo caso, la infraestructura no podrá usarse de forma indiscriminada por la comunidad en general. Estas alternativas para la movilización solo estarán direccionadas para los habitantes o quienes desarrollen su actividad económica de manera legítima ubicados en entre PR 44+960 y PR 35+400, intersección vial denominada “Canoas y el estribo norte del Puente ubicado sobre el Río Bogotá”.

ARTÍCULO QUINTO: ORDENAR a la Fiduciaria Bogotá S.A. e Ingeniería y Transportes LAMD S.A.S. y demás interesados implementar los controles necesarios para que la actividad se realice en el marco del cumplimiento de las disposiciones de tránsito y transporte vigentes en el ordenamiento nacional, por ejemplo, **con los límites de peso autorizados por tipo de vehículo y, en su defecto, las restricciones que establezca el administrador de la infraestructura**, límites de velocidad, planes estratégicos de seguridad vial y demás disposiciones aplicables, so pena del inicio de las investigaciones a que haya lugar.

Además, deberán atender los lineamientos del Concesionario ALO SUR S.A.S. para el control de acceso, tránsito y salida de los vehículos autorizados para el uso de la infraestructura.

PARÁGRAFO: Ante posibles incumplimientos del ordenamiento normativo y condiciones de operación de esta infraestructura, la sociedad ALO SUR S.A.S. “Avenida Longitudinal de Occidente – Tramo Sur” deberá informar a la autoridad competente para que se adopten las actuaciones a que hubiese lugar.

ARTÍCULO SEXTO: ORDENAR la realización de forma mensual, de una mesa de trabajo en la que se hará la verificación y seguimiento al cumplimiento de las ordenes administrativas aquí decretadas y las medidas adoptadas. Estas estarán coordinadas por un delegado de nivel directivo o asesor de la Agencia Nacional de Infraestructura y estarán integradas, además, por: i) un delegado de nivel directivo de la Concesión ALO SUR S.A.S., ii) un delegado de nivel directivo de la Interventoría del proyecto concesionario y, iii) el Director de Promoción y Prevención de Concesiones e Infraestructura o un delegado de este, el cual deberá presentar un informe del cumplimiento de estas órdenes.

Estas mesas de trabajo se realizarán por lo menos una vez al mes hasta que se verifique el cumplimiento total de las órdenes aquí adoptadas. La primera mesa deberá realizarse a más tardar el 31 de mayo de 2024.

ARTÍCULO SÉPTIMO: De conformidad con lo previsto en el artículo 90 de la Ley 1437 de 2011, el incumplimiento a estas órdenes podrá dar lugar a la imposición de multas sucesivas entre uno (1) y quinientos (500) salarios mínimos mensuales legales vigentes en contra del infractor, mientras permanezca en rebeldía, sin perjuicio de las acciones policivas y/o de otra índole que resulten procedentes.

RESOLUCIÓN No. **4849**

DE **15/05/2024**

ARTÍCULO OCTAVO: NOTIFICAR la presente Resolución a través de la Secretaría General de la Superintendencia de Transporte, a las personas jurídicas y representantes legales de las Entidades y Autoridades que fueron señaladas en esta parte resolutive, de conformidad con lo previsto en el artículo 4 del Decreto Ley 491 del 28 de marzo del 2020. En caso de que la notificación electrónica no pueda realizarse, la notificación de la presente resolución deberá efectuarse de conformidad con los artículos 66 y siguientes de la Ley 1437 de 2011 (Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo).

Una vez surtida la correspondiente notificación, esta deberá ser remitida al despacho de la Dirección de Investigaciones de Concesiones e Infraestructura para que forme parte del expediente.

ARTÍCULO NOVENO: PUBLICAR la presente orden administrativa en la página electrónica de la Superintendencia de Transporte y de la concesión ALO SUR S.A.S., con el objetivo de que la conozcan otras personas naturales interesadas o afectadas de quienes se desconoce información, de conformidad con lo dispuesto por los artículos 68 y 69 de la Ley 1437 de 2011. La correspondiente evidencia de la publicación por los dos medios deberá ser remitida a la Dirección de Investigaciones de Concesiones e Infraestructura para que forme parte del expediente en el que reposa el presente procedimiento.

ARTÍCULO DÉCIMO: Advertir que contra la presente Resolución no procede recurso alguno, de conformidad con lo establecido en el artículo 50 de la Ley 336 de 1996.

Dada en Bogotá, D.C., a los

NOTIFÍQUESE, PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE



Firmado digitalmente por GARCIA
PEÑARANDA OSIRIS MARINA
Fecha: 2024.05.15 18:06:20 -05'00'

Osiris Marina García Peñaranda
Directora de Investigaciones de Concesiones e Infraestructura

Notificaciones:

Agencia Nacional de Infraestructura - ANI

Presidente o quien haga sus veces
buzonjudicial@ani.gov.co
Calle 24A # 59 - 42 Edificio T3 Torre 4 Piso 2
Bogotá D.C

Concesión ALO SUR S.A.S.

Representante legal o quien haga sus veces
contabilidad@alosur.com
(Autorización notificación electrónica – Vigía)

Fiduciaria de Bogotá S.A.

Representante legal o quien haga sus veces
planta.alboral@gmail.com - transporteslamdsas@gmail.com.

²⁰ Ley 336 de 1996. Artículo 50: Sin perjuicio de lo dispuesto por normas especiales sobre la materia, cuando se tenga conocimiento de la comisión de una infracción a las normas de transporte, la autoridad competente abrirá investigación en forma inmediata mediante resolución motivada contra la cual no cabrá recurso alguno, (...)

RESOLUCIÓN No. 4849 DE 15/05/2024

(Autoriza expresamente recibir notificaciones por medio magnético oficio radicado 20245340114692 de enero de 2024)

Ingeniería y Transportes LAMD S.A.S.

Representante legal o quien haga sus veces

planta.alboral@gmail.com - transporteslamdsas@gmail.com.

(Autoriza expresamente recibir notificaciones por medio magnético oficio radicado 20245340114692 de enero de 2024)

Proyectó: Geraldinne Mendoza Rodríguez- Asesora Superintendente de Transporte