

REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE

RESOLUCIÓN No. 12580 DE 04/12/2020

“Por la cual se inicia una investigación administrativa mediante la formulación de pliego de cargos contra la empresa de transporte público de pasajeros por cable **ASOCIACIÓN CABLE AÉREO MANIZALES**” nit 900315506 – 2

EL DIRECTOR DE INVESTIGACIONES DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE

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

CONSIDERANDO

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

SEGUNDO: Que “la operación del transporte público en Colombia es un servicio público bajo la regulación del Estado, quien ejercerá el control y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad”¹.

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

CUARTO: Que la Superintendencia de Transporte es competente para conocer la presente investigación administrativa, en virtud de las funciones asignadas de supervisión sobre las empresas prestadoras de servicio de transporte por cable. Lo anterior de conformidad con lo establecido en el artículo 2.2.5.1.5. del Decreto 1079 de 2015, de acuerdo con el cual “[l]a inspección, vigilancia y control de la prestación del sistema de transporte por cable estarán a cargo de la Superintendencia de Puertos y Transporte, o la entidad que haga sus veces”.

De igual forma, la Superintendencia de Transporte tiene como objeto ejercer las funciones de vigilancia, inspección, y control que le corresponden al Presidente de la República como suprema autoridad

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

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

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

administrativa en materia de tránsito, transporte y su infraestructura, cuya delegación³ se concretó en (i) inspeccionar, vigilar y controlar la aplicación y el cumplimiento de las normas que rigen el sistema de tránsito y transporte; y (ii) vigilar, inspeccionar, y controlar la permanente, eficiente y segura prestación del servicio de transporte⁴, sin perjuicio de las demás funciones previstas en la Ley.

De otra parte se previó, que estarán sometidas a inspección, vigilancia y control de la Superintendencia de Transporte⁵ (i) las sociedades con o sin ánimo de lucro, las empresas unipersonales y las personas naturales que presten servicio público de transporte; (ii) las entidades del Sistema Nacional de Transporte,⁶ establecidas en la ley 105 de 1993 y (iii) las demás que determinen las normas legales.⁷ Subrayado fuera de texto).

De esa manera, la Superintendencia de Transporte es competente para conocer el presente asunto en la medida en que le fueron asignadas funciones de supervisión sobre las empresas prestadoras de servicio de transporte por cable. Lo anterior de conformidad con lo establecido en el artículo 2.2.5.1.5. del Decreto 1079 de 2015, de acuerdo con el cual “[l]a inspección, vigilancia y control de la prestación del sistema de transporte por cable estarán a cargo de la Superintendencia de Puertos y Transporte, o la entidad que haga sus veces”.

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

SEXTO: Que, para efectos de la presente investigación administrativa, se precisa identificar plenamente al sujeto de la misma, siendo para el caso que nos ocupa la **ASOCIACIÓN CABLE AÉREO MANIZALES con NIT. 900315506 – 2**, (en adelante ACAM o la Investigada) y vigilada por esta Superintendencia.

SÉPTIMO: Que en cumplimiento a la orden impartida por el Juzgado Primero Civil Municipal de Cali mediante fallo de tutela del 26 de noviembre de 2019,⁸ esta Superintendencia procedió a realizar (2) dos requerimientos⁹ de información a ACAM, los cuales fueron trasladados por la Dirección de Promoción y Prevención de Tránsito y Transporte Terrestre a la Dirección de Investigaciones para lo de su competencia.

OCTAVO: Que como resultado de la evaluación efectuada y al haber verificado que (i) no existían suficientes condiciones de seguridad, garantía para la vida y la integridad de los usuarios del sistema de transporte público de pasajeros por cable aero-suspendido MIOCABLE (en adelante MIOCABLE) y (ii) que ACAM no presentó las explicaciones requeridas en donde se sustentara la existencia de suficientes condiciones de seguridad para la operación del referido sistema de transporte por cable, la Dirección de

³Al amparo de lo previsto en los artículos 189 numeral 22 y 365 de la Constitución Política de Colombia: “Artículo 189. Corresponde al presidente de la República como Jefe de Estado, Jefe del Gobierno y Suprema Autoridad Administrativa: (...) 22. Ejercer la inspección y vigilancia de la prestación de los servicios públicos”.

⁴Decreto 2409 de 2018, artículo 4.

⁵Cfr. Decreto 101 de 2000 artículo 42. Vigente de conformidad con lo previsto en el artículo 27 del decreto 2409 de 2018.

⁶Artículo 1º.- Sector y Sistema Nacional del Transporte. Integra el sector Transporte, el Ministerio de Transporte, sus organismos adscritos o vinculados y la Dirección General Marítima del Ministerio de Defensa Nacional, en cuanto estará sujeta a una relación de coordinación con el Ministerio de Transporte.

Conforman el Sistema de Nacional de Transporte, para el desarrollo de las políticas de transporte, además de los organismos indicados en el inciso anterior, los organismos de tránsito y transporte, tanto terrestre, aéreo y marítimo e infraestructura de transporte de las entidades territoriales y demás dependencias de los sectores central o descentralizado de cualquier orden, que tengan funciones relacionadas con esta actividad.”

⁷Lo anterior, en congruencia por lo establecido en el artículo 9 de la ley 105 de 1993, la ley 336 de 1996 y demás leyes aplicables a cada caso concreto.

⁸“ORDENAR a la SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE, por intermedio de su representante legal, que en el término máximo de DOS (2) semanas, proceda a efectuar investigaciones que correspondan dentro de su competencia sobre los hechos que motivan la presente demanda y que tome las decisiones pertinentes para garantizar la seguridad a los usuarios en la prestación del servicio de MIOCABLE.”

⁹Solicitud realizada través del radicado No. 20198000631181 del 20 de noviembre de 2019 obrante a folio 11 del expediente y reiteración a través del oficio de salida No. 20198000651271 del 29 de noviembre de 2019.

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

Investigaciones de tránsito y Transporte expidió la Resolución No. 00003 del 02 de enero de 2020 en la que ordenó la siguiente medida de urgencia:

“ARTÍCULO PRIMERO: ORDENAR COMO MEDIDAS DE URGENCIA a la ASOCIACIÓN CABLE AÉREO ANIZALES con NIT 900315506 – 2, suspender de manera inmediata la operación del sistema aero- suspendido MIOCABLE en la ciudad de Cali- Valle del Cauca, hasta tanto se acredite que la prestación del servicio es segura y cumple con las condiciones de seguridad para operar.

ARTÍCULO SEGUNDO: ORDENAR a la ASOCIACIÓN CABLE AÉREO MANIZALES con NIT 900315506 –2, que dentro de los diez (10) días siguientes a la notificación de la medida, informen las medidas adoptadas para garantizar las condiciones de seguridad para el sistema aero-suspendido MIOCABLE.

ARTÍCULO TERCERO: Conminar a la ALCALDÍA DE LA CIUDAD SANTIAGO DE CALI y a la SECRETARÍA E MOVILIDAD DE SANTIAGO DE CALI que, dentro de sus facultades, adopten las medidas necesarias para garantizar la movilidad de los usuarios y la prestación del servicio público de transporte, de manera eficiente, continua e ininterrumpida y en condiciones de calidad, idoneidad y seguridad mientras el sistema de cable está suspendido.” (...)

NOVENO: Que mediante Resolución No. 2350 del 05 de febrero de 2020, la Dirección de Investigaciones de Tránsito y Transporte, ordenó el levantamiento de la medida de urgencia impuesta, a través de Resolución No. 00003 del 02 de enero de 2020, una vez se encontró que fueron superadas las circunstancias que dieron origen a la imposición de la medida de urgencia de suspensión inmediata de la prestación del servicio.

DÉCIMO: Que de la evaluación y análisis de las pruebas obrantes en el expediente, se pudo evidenciar la existencia de actuaciones por parte de ACAM que presuntamente demuestran el incumplimiento de sus deberes y obligaciones como empresa prestadora de servicio público de transporte por cable, y de esta manera transgrediendo las normas que rigen el sector transporte.

DÉCIMO PRIMERO: Que con el fin de sustentar la tesis recién anotada, la Dirección presentará el material probatorio para que acreditar que presuntamente ACAM (i) los equipos con los que se presta el servicio público de transporte no cumplen con las condiciones técnico-mecánicas requeridas para la prestación del servicio público de transporte por cable, (ii) no cumplió el Programa de Mantenimiento y Cronograma de Mantenimiento para los equipos con los que se presta el servicio público de transporte por cable (iii) no adquirió la póliza de responsabilidad civil extracontractual con el monto de cobertura exigido por el ordenamiento jurídico para la prestación del servicio público de transporte por cable aéreo, así como tampoco acreditó que los equipos con los que presta el servicio público de transporte por cable cuenten con las pólizas de seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual que los ampare contra los riesgos inherentes a la actividad transportadora (iv) no suministró de manera completa y oportuna la información solicitada por esta Superintendencia (v) no cuenta con certificado de conformidad.

Que para desarrollar la tesis recién anotada, la Dirección presentará el material probatorio que lo sustenta, toda vez que se procedió a verificar la documentación que reposa en el expediente encontrando lo siguiente:

11.1 Respecto de la obligación de las empresas de transporte por cable de prestar el servicio con equipos que cumplan con las especificaciones y requisitos técnicos especificados en la Ley, y en tal sentido los equipos destinados por ACAM no cumplen con las condiciones técnico-mecánicas requeridas para la prestación del servicio público de transporte por cable aéreo.

Sea lo primero en mencionar que el artículo 23 de la Ley 336 de 1996 que “[l]as empresas habilitadas para la prestación del servicio público de transporte sólo podrán hacerlo con equipos matriculados o registrados para dicho servicio, previamente matriculados o registrados para dicho servicio, previamente homologados ante el Ministerio de Transporte, sus entidades adscritas, vinculadas o con relación de coordinación y que

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

cumplan con las especificaciones y requisitos técnicos de acuerdo con la infraestructura de cada Modo de transporte”.

De igual manera se tiene que el artículo 31 de la Ley 336 de 1996, establece que: “[l]os equipos destinados al servicio público de transporte en cualquier modo, deberán cumplir con las condiciones de peso, dimensiones, capacidad, comodidad, de control gráfico o electrónico de velocidad máxima, de control a la contaminación del medio ambiente, y otras especificaciones técnicas, de acuerdo con lo que se señale en el reglamento respectivo, para efectos de la homologación correspondiente.”

En ese orden, el artículo 38 *ibidem* establece:

“Artículo 38. Los equipos destinados a la prestación del servicio público de transporte deberán reunir las condiciones técnico - mecánicas establecidas para su funcionamiento, circunstancia que se presumirá con la adquisición de los seguros legalmente exigidos, sin perjuicio de que las autoridades competentes ordenen su revisión periódica o para determinados casos.” (Subraya fuera de texto)

Una vez analizado el material probatorio y como se expondrá en los acápites siguientes, ACAM no acreditó contar con las pólizas de responsabilidad civil extracontractual, razón por la cual no puede presumirse que los equipos que integran el sistema del MIO CABLE cumplen con las condiciones técnico-mecánicas requeridas para la prestación del servicio, en los términos de la norma previamente transcrita.

Sumado a lo anterior, se advierte que la disposición antes mencionada fue reglamentada en el artículo .2.5.6.1 del Decreto 1079 de 2015¹⁰, que señala que los equipos que conformen el sistema de transporte por cable deberán ajustarse a las normas reconocidas internacionalmente y acreditadas por el fabricante en los siguientes términos:

“Artículo 2.2.5.6.1. Certificado de conformidad. Los equipos y demás elementos que conformen el sistema de transporte por cable deberán ajustarse a las normas reconocidas internacionalmente y acreditadas por el fabricante y deben ser presentados ante la autoridad competente.”

Así las cosas, los equipos destinados para la utilización en la prestación del transporte por cable deben estar sujetos a los requisitos de seguridad establecidos en la Norma Europea UNE-EN 12927-7¹¹ y 12929-1¹² en el que se prevén, entre otros, (i) los factores de peligro, (ii) las medidas de seguridad que se deben acoger al momento de instalar los respectivos equipos, y (iii) la debida utilización y mantenimiento de los mismos.

Ahora bien, al examinar la documentación que reposa en el expediente, esta Dirección encuentra que con ocasión de la acción de tutela avocada, por el Juzgado 28 Civil Municipal de Oralidad de la ciudad de Santiago de Cali, ACAM dio respuesta sobre la operación y funcionamiento del sistema MIOCABLE, con el que esta Superintendencia pudo evidenciar lo siguiente:

¹⁰ Artículo 2.2.5.1.2. Ámbito de aplicación. Las disposiciones contenidas en el presente Capítulo se aplicarán integralmente al sistema de transporte por cable de pasajeros y carga para dar cumplimiento a lo establecido en la ley, en cuanto a la reglamentación que se debe dar a cada modo, teniendo en cuenta las Leyes Ley 105 de 1993, y 336 de 1996

¹¹ UNE- EN 12927-7 – Norma Española – Consorcio Cable Móvil S.A

¹² UNE- EN 12929 -1 Norma Española – Julio 2015 Consorcio Cable Móvil S.A.

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

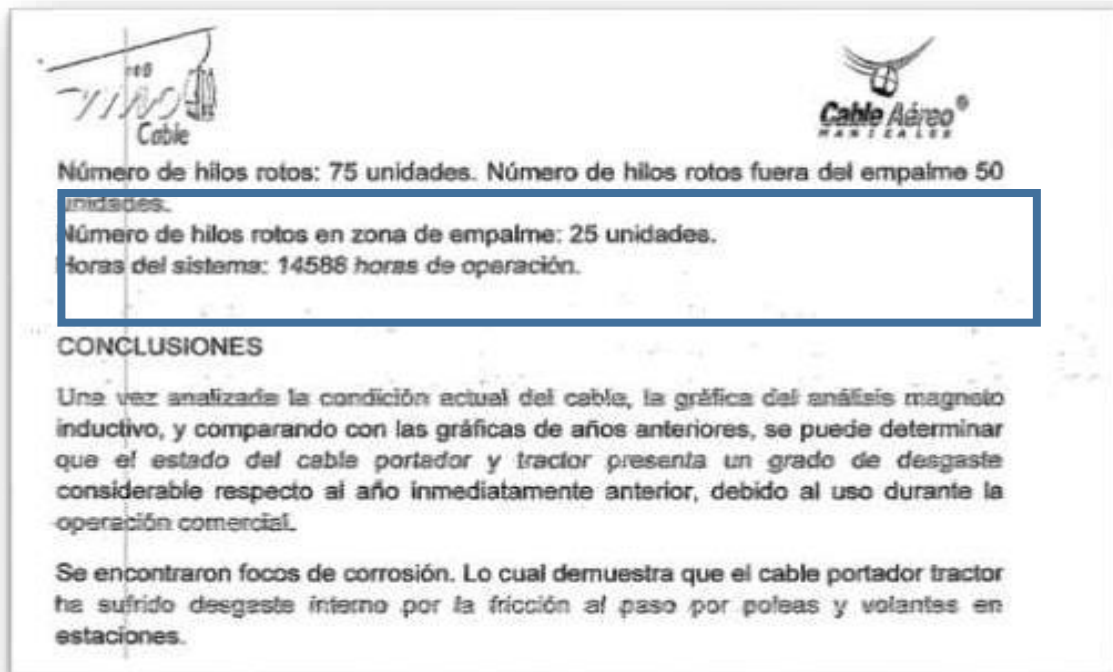
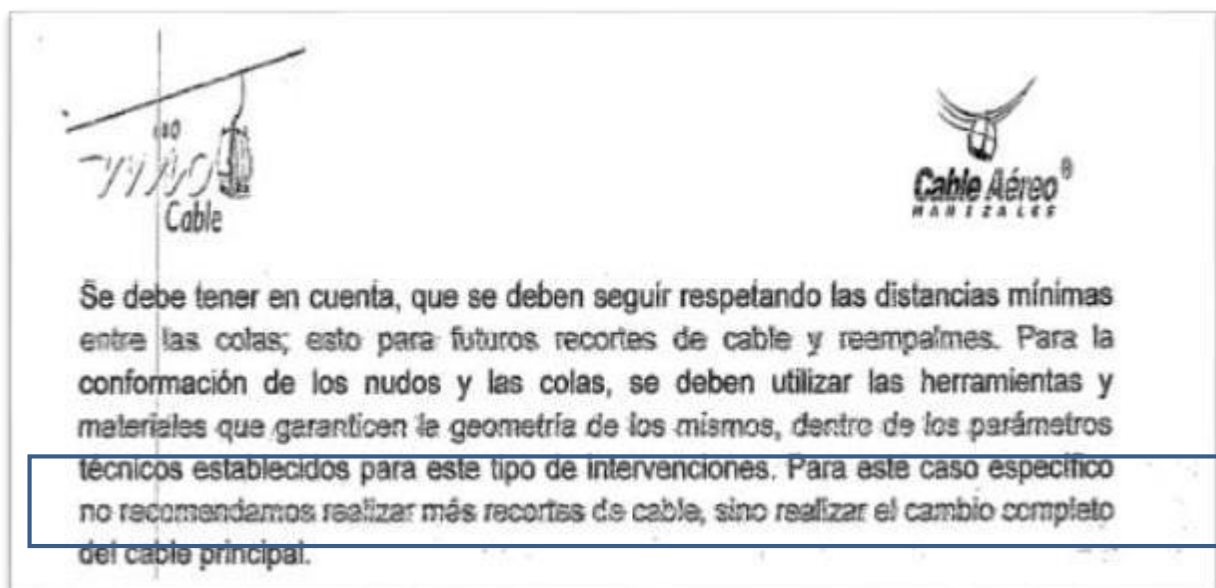


imagen No. 1. Conclusiones del cuestionario presentado al Juzgado 28 Civil Municipal de Oralidad, por la Asociación Cable Aéreo de Manizales.¹³

De la imagen No. 1 se extrae que, ACAM le manifestó al Juzgado que, para el mes de octubre de 2019, fecha en la que se presentó el escrito, el cable portador tractor presentaba un desgaste considerable debido al uso durante la operación comercial, además al encontrar focos de corrosión se puso de presente el desgaste interno del cable.

Sobre el desgaste del cable portador tractor, ACAM recomendó entre otras, ejecutar el cambio completo del cable principal y no realizar cortes parciales para garantizar el adecuado funcionamiento del sistema como se muestra a continuación:



¹³ Obra en el expediente

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

imagen No. 2. Recomendaciones presentadas al Juzgado 28 Civil Municipal de Oralidad, por la Asociación Cable Aéreo de Manizales¹⁴

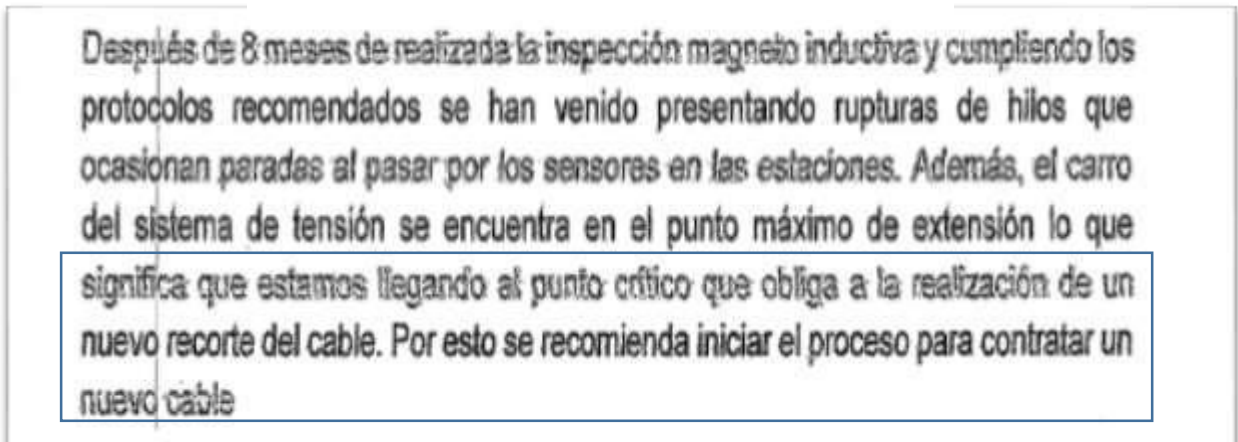


Imagen No. 3. Recomendaciones presentadas al Juzgado 28 Civil Municipal de Oralidad

De la misma manera como se observa en las imágenes No. 2 y 3, ACAM recomendó iniciar el proceso para contratar un nuevo cable, al considerar que el cable se encontraba en el punto máximo de extensión como consecuencia de la ruptura de hilos que ocasionaban paradas al pasar por los sensores en las estaciones, llegando a un punto crítico que obligaba a tomar medidas:

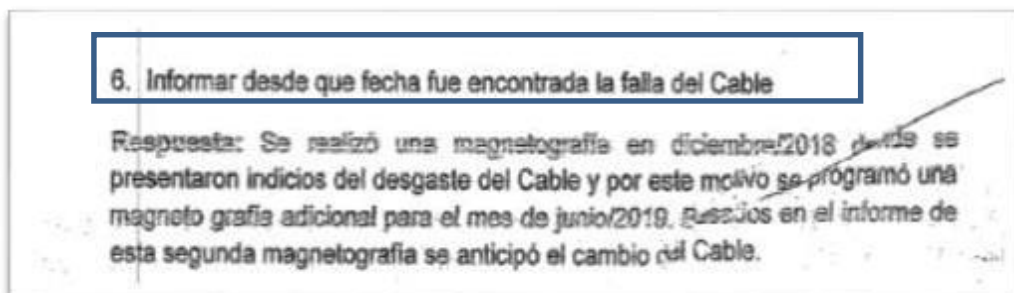
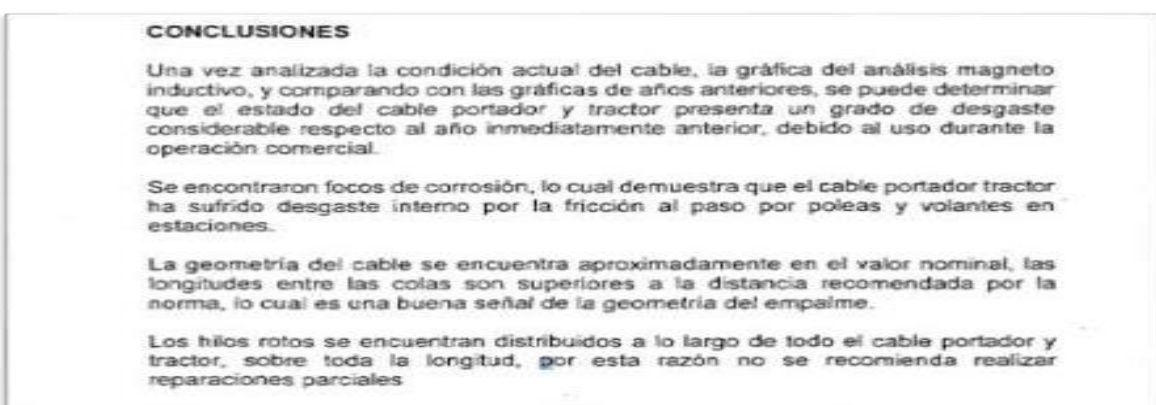


imagen No. 4. Respuesta al punto seis (6) del cuestionario, presentada al Juzgado 28 Civil Municipal de Oralidad.

En la imagen No. 4 se puede observar que ACAM señaló los indicios encontrados desde diciembre de 2018 en relación con el desgaste del cable portador tractor.

Ahora bien, el 06 de diciembre de 2019 ACAM¹⁵ presentó a esta Superintendencia respuesta al requerimiento de información, señalando las siguientes conclusiones



¹⁴ Obra en el expediente

¹⁵ Radicado No. 20195606071152 del 06 de diciembre de 2019.

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

Imagen No. 5. Conclusiones de la respuesta otorgada al requerimiento de información realizado por la Dirección de Promoción y Prevención de Tránsito y Transporte Terrestre allegada por la Asociación Cable Aéreo de Manizales

De lo anterior, se puede observar que ACAM reiteró una vez más que el cable presentaba un desgaste considerable respecto del año 2018, debido a la fricción del paso de las poleas y volantes en estaciones, recomendando una vez más, no realizar reparaciones parciales.

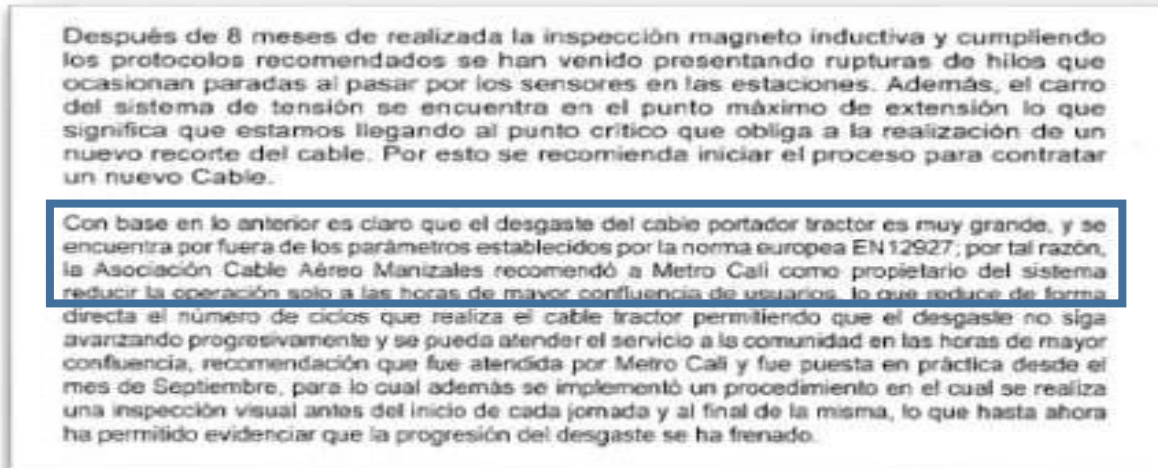


Imagen No. 6 Conclusiones de la respuesta otorgada al requerimiento de información realizado por la Dirección de Promoción y Prevención de Tránsito y Transporte Terrestre allegada por la Asociación Cable Aéreo de Manizales.

En la imagen No. 6 se observa que ACAM reconoció ante esta Superintendencia que se estaba llegando a un punto crítico que requería la contratación de un nuevo cable para su adecuado funcionamiento. **Adicionalmente, indicó que el cable portador tractor se encontraba por fuera de los parámetros establecidos por la norma europea EN12927.**¹⁶

Igualmente, ACAM allegó documento denominado “Informe Inspección Magneto Inductiva sobre el Cable portador tractor Telecabina GD10Miocable” elaborado el día 30 de julio de 2019 por la empresa Ingeniería de Cables del Quindío S.A. INGECABLE S.A., (representante en Colombia del fabricante LEITNER), en donde se evidenció las siguientes situaciones:



¹⁶ Obra en el expediente

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

Imagen No. 7. Imagen contenida en el "Informe Inspección Magneto Inductiva sobre el Cable portador tractor Telecabina GD10Miocable" elaborado por la empresa ingeniería de cables del Quindío S.A INGEKABLE S.A

En la imagen No. 7 se observa que la empresa INGEKABLE S.A., dejó en evidencia el desgaste de la superficie exterior del cable portador tractor.¹⁷



Imagen No. 8. Imagen contenida en el "Informe Inspección Magneto Inductiva sobre el Cable portador tractor Telecabina GD10Miocable" elaborado por la empresa Ingeniería de Cables del Quindío S.A. INGEKABLE S.A.



Imagen No. 9. Imagen contenida en el "Informe Inspección Magneto Inductiva sobre el Cable portador tractor Telecabina GD10Miocable" elaborado por la empresa Ingeniería de Cables del Quindío S.A. INGEKABLE S.A.

¹⁷ Obra en el expediente contenido en medio magnético (CD)

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

En la imagen No. 9 se advierte que INGEABLE S.A., dejó evidencia de la salida de la cinta empleada para los empalmes del diámetro del cable, por lo que la sección transversal del mismo disminuyó considerablemente.



Fotografía 13. Salida de cintas de empalme por fuera del diámetro del cable.

Imagen No. 10 Imagen contenida en el “Informe Inspección Magneto Inductiva sobre el Cable portador tractor Telecabina GD10Miocable” elaborado por la empresa Ingeniería de Cables del Quindío S.A. INGEABLE S.A.

En la imagen No. 10 se observa que INGEABLE S.A., representante técnico y comercial en Colombia de LEITNER, dejó evidencia de la salida de la cinta empleada para los empalmes del diámetro del cable.

Se detectó incremento en la señal en milivoltios de los hilos rotos en la zona de empalme. Cabe resaltar que no se ha detectado una mejora o reparación en esta zona de empalme respecto a la inspección anterior. Se recomienda intervenir de inmediato esta zona de empalme debido a un incremento exponencial en hilos rotos y pérdida de sección transversal.

Table 1 — Maximum permissible loss in metallic area

Class of rope	Maximum permissible loss of metallic area	Reference length
Locked coil ropes	10 %	$200 \times d$
	8 %	$30 \times d$
	5 %	$6 \times d$
Stranded ropes	25 %	$500 \times d$
	10 %	$30 \times d$
	6 %	$6 \times d$

NOTE: For the maximum permissible loss of metallic area for recovery and evacuation ropes the value given in the table should be halved.

Imagen 1. Criterios de descarte de cables portadores y tractores.

Imagen No. 11. Imagen contenida en el “Informe Inspección Magneto Inductiva sobre el Cable portador tractor Telecabina GD10Miocable” elaborado por la empresa Ingeniería de Cables del Quindío S.A. INGEABLE S.A.

En la imagen No. 11, se señala que como resultado de las inspecciones realizadas, INGEABLE S.A., recomendó intervenir de inmediato la zona de empalme debido a un incremento exponencial en hilos

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

rotos, también señaló que no se había detectado una mejora en esa zona de empalme, encontrándose igual que en la inspección que se había realizado anteriormente.

B. CONCLUSIONES

a. Se analizó la gráfica del análisis magneto inductivo, y se comparó con las gráficas de años anteriores (2017-2018), se determina que el cable portador y tractor presenta un alto grado de desgaste respecto al año inmediatamente anterior, ya que presenta un incremento exponencial y no proporcional, a la fecha de la inspección las horas de operación son 25860 horas (año 2019), 21711 horas (año 2018) y 14588 horas (año 2017) con diferencias de 4149 horas entre 2019-2018 y de 7123 horas entre 2018-2017 de operación entre inspecciones por magnetografía.

Hilos rotos año 2017:	77 hilos rotos en todo el cable. De los cuales 25 hilos rotos se encontraron en el empalme.
Hilos rotos año 2018:	205 hilos rotos en todo el cable. De los cuales 46 hilos rotos se encuentran en el empalme.
Hilos rotos año 2019:	1027 hilos rotos en todo el cable. De los cuales 279 hilos rotos se encuentran en el empalme.

b. Se encontraron múltiples focos de corrosión a lo largo de todo el cable portador y tractor. Lo cual indica que el cable portador tractor ha sufrido desgaste interno por la fricción al paso por poleas y volantes en estaciones. Para mitigar este impacto se recomienda lubricar el cable durante un día soleado para garantizar su correcta aplicación, mínimo una vez al año. Asimismo, se debe intensificar la regulación y cambios de guarniciones en poleas de estaciones para evitar ángulos o flexión del cable que afecte su vida útil.

c. Se detectó incremento en la señal en milivoltios de los hilos rotos en la zona de empalme. Cabe resaltar que no se ha detectado una mejora o reparación en esta zona de empalme respecto a la inspección anterior. Se recomienda intervenir de inmediato esta zona de empalme debido a un incremento exponencial en hilos rotos y pérdida de sección transversal.

d. Los hilos rotos fuera del empalme se encuentran distribuidos a lo largo de todo el cable portador y tractor, sobre toda la longitud, pero una gran cantidad se encuentran en la zona del empalme. Por esta razón se recomienda realizar una reparación localizada **URGENTE** en el empalme ya que son cuatro torones (4 de 7) los que contienen la mayor cantidad de hilos rotos en esta zona. O en su defecto realizar la sustitución del cable portador y tractor. Es perentorio tomar medidas de seguridad al respecto.

Imagen No. 12. Conclusiones contenidas en el “*informe Inspección Magneto Inductiva sobre el Cable portador tractor Telecabina GD10MioCable*” elaborado por la empresa Ingeniería de Cables del Quindío S.A. INGECABLE S.A.

En la imagen No. 12 se observa que INGECABLE S.A., determinó el desgaste del cable portador tractor en relación con el año inmediatamente anterior, por lo que recomendó realizar la sustitución del cable portador tractor.

Así mismo, se tiene que la empresa *LEITNER*, proveedora de la instalación, en el mes de septiembre de 2019, en el “*Informe de inspección magneto inductiva sobre el cable portador tractor telecabina GD10MioCable*” recomendó suspender la operación dado que el cable del sistema MIO CABLE se encontraba por fuera del criterio de aceptabilidad de la Norma EN 12927-6; veamos:

Haciendo un análisis de estos dos documentos, se evidencia que en este momento el cable del MIOCABLE está fuera del criterio de aceptabilidad de la norma EN 12927-6, creando un potencial y serio problema de seguridad para los operadores y los usuarios.

Es nuestra obligación como proveedor de la instalación, así también como empresa experta en materia de transporte por cable, de pedirles suspendan la operación de la instalación, y se proceda a la reparación o al reemplazo urgente del cable portador – tractor.

Les recordamos que es su responsabilidad mantener esta instalación segura para todos los pasajeros que se transportan y de esta manera continuar ofreciendo un servicio óptimo para la comunidad.

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

Del análisis efectuado al informe de inspección magneto inductiva sobre el cable portador tractor telecabina GD10 MioCable, se puede concluir que el sistema de transporte por cable en distintas ocasiones se encontró un punto crítico en su funcionamiento, de tal manera que se evidencia un fuerte desgaste, en el que se genera una inseguridad para los usuarios, vulnerando de esta forma la Norma Europea.

En consecuencia, este Despacho deja la precisión que ACAM, reconoció el desgaste generado y el escenario presentado por los equipos, de tal manera que recibió múltiples recomendaciones urgentes para subsanar el desgaste presentado en el sistema.

Posteriormente, este Despacho procedió a revisar la documentación que fue trasladada por la Dirección de Promoción y Prevención de Tránsito y Transporte Terrestre quien presentó las siguientes consideraciones respecto a los requerimientos efectuados a ACAM¹⁸, de las cuales se resalta lo siguiente:

“3.1. Frente a las causas que dieron origen al desgaste y rotura de los hilos del cable portador tractor

Es preciso señalar, que la Asociación aportó el documento denominado ‘informe magnetografía 2019’, que obedece a los resultados de la prueba magneto grafica realizada en el mes de julio de 2019, al cable portador tractor del sistema de transporte por cable denominado MioCable, en dicho se señaló que: (...)

Se determina que el cable portador tractor presenta un alto grado de desgaste respecto al año inmediatamente anterior, ya que presenta un incremento exponencial y no proporcional (...)

*Hilos rotos año 2017: 77 hilos rotos en todo el cable. De los cuales 25 hilos rotos se encontraron en el empalme
Hilos rotos año 2018: 205 hilos rotos en todo el cable. De los cuales 46 hilos rotos se encuentran en el empalme
Hilos rotos año 2019: 1027 hilos rotos en todo el cable. De los cuales 279 hilos rotos se encuentran en el empalme (...)* (Subrayado fuera del texto).

“3.2. Frente al estado del desgaste del cable portador tractor:

(...) De acuerdo a documento denominado ‘Informe Inspección Magneto Inductiva sobre el cable portador tractor Telecabina GD10 MioCable’ aportado en la visita de vigilancia preventiva realizada el 6 y 7 de junio de 2019, y el documento denominado ‘Informe Magnetografía 2019’, aportado en virtud del requerimiento de información, presentamos las siguientes gráficas, en la cual se evidencia que durante el año 2019 se presenta un aumento significativo de desgaste en el cable portador tractor:



¹⁸ Memorando interno No. 20198200140853 del 16 de diciembre de 2019

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

Imagen No. 13. Grafica elaborada, en la que se evidencia los hilos rotos en cable a 30 de julio de 2019.

Conforme a lo anterior, se evidencia que desde diciembre de 2018, a julio de 2019, el porcentaje de hilos rotos en el cable incrementó en un 401%, es decir, se multiplicó en cinco (5) veces respecto al valor en 2018 (imagen 1), así mismo, el porcentaje de hilos rotos en la zona de empalme, se incrementó en un 507%, es decir, se multiplicó en seis (6) veces respecto al valor en 2018 (...)".

Finalmente, una vez esta Dirección verificó la plataforma de Colombia Compra Eficiente – SECOP I, encontrando que el día 04 de febrero de 2019 se registró un contrato interadministrativo entre METRO CALI y ACAM con el objeto de realizar "la operación integral del sistema aéreo-suspendido de transporte MIO CABLE en la comuna 20 de la ciudad de Santiago de Cali, el cual hace parte del Sistema Integrado de Transporte Masivo MIO" con un plazo desde el 1 de febrero al 31 de diciembre de 2019.

De la misma verificación se tiene que el día 29 de agosto de 2019 se registró una modificación al contrato interadministrativo suscrito entre METRO CALI y ACAM a través del cual se prorrogó el plazo inicial del contrato hasta el 31 de enero de 2020. Igualmente, se evidenció una segunda modificación al documento registrada el 27 de diciembre de 2019, en el que plasmó la manifestación del Director de Operaciones de METRO CALI quien indicó que se habían realizado consultas al fabricante del cable llamado RADAELLI y la empresa LEITNER quienes habrían sugerido reiteradamente detener la operación, tal como se reproduce a continuación:

9. Que mediante oficio 917.2526.2019 de fecha 27 de noviembre de 2019, el Director de Operaciones de Metro Cali S.A., en su condición de supervisor del contrato interadministrativo No. 917.103.1.01.2019, presentó "SOLICITUD DE REVISIÓN JURÍDICA PARA MODIFICACIÓN CONTRACTUAL (modificación, adición, prórroga o suspensión)", radicada en la Oficina de Gestión Contractual de la Entidad el 27 de noviembre de 2019, en la cual manifiesta lo siguiente: "De acuerdo a la información suministrada por la empresa Steer Davies Gleave en "Estructuración técnica, legal, administrativa y financiera para la integración operativa y tarifaria del MIO Cable al SITM MIO" en la en el año 2015, la vida útil esperada para el cable sería 5 años. Por lo tanto, si el cable inicia operación en el año 2015, se tendría que cambiar para el año 2020.

El operador del MIO CABLE en su actuar de los contratos de operación, ha desarrollado anualmente un ensayo de medición del estado del cable, dicho ensayo permite conocer el estado del mismo. De las mediciones realizadas, se encuentra que el cable se debe reparar o reemplazar. Estas mediciones están basadas en la norma UNE-EN_12927-6=2006. Dicha norma, aunque no es de obligatorio cumplimiento en Colombia, es un criterio de descarte recomendado para dar continuidad del servicio y seguridad operativa.

Adicionalmente se ha realizado la consulta con el fabricante del cable actual llamado Radaelli, y la empresa LEITNER, cada uno indica en diferentes comunicados que se sugiere detener la operación. Por el carácter de servicio a la comunidad, se ha establecido una reducción horaria, por recomendación del contratista del vigente contrato, mientras se dé el plan de recambio del cable.

En el marco del contrato actual entre Metro Cali S.A y la Asociación Cable Aéreo Manizales, el contratista realiza un plan de compras. Este plan de compras se compone de varios rubros, entre ellos los servicios con terceros, este modelo permite al contratista usar el recurso de acuerdo a las necesidades operativas del MIO CABLE. Bajo ese principio el rubro de "Mantenimiento de Balancines" cuya valoración ajustada por parte del contratista responde a 1.624.945.000 pesos colombianos, se propone usar para realizar el cambio del cable, y así realizar el aplazamiento del mantenimiento de balancines para el año 2020, momento para cuando se tiene el cable nuevo. Considerando lo anterior y mediante la información radicada por el contratista según comunicado 62533 del septiembre 19 de 2020, el contratista del contrato puede ejecutar la compra, montaje y ensayos para un cable nuevo FATZER OCTURA. Dicho análisis responde a una comparación técnica sobre el precio hoy y las intervenciones de la vida útil. Este valor corresponde a \$2.267.032.165 pesos colombianos.

Por lo tanto, como en el presupuesto del año 2019 no estaba contemplado la compra y montaje del cable, y al identificarse un desgaste pronunciado del cable actual, se requiere

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

Imagen No. 14. Extracto de la modificación No. 2 realizado al contrato Interadministrativo suscrito entre METRO CALI y ACAM.

Que teniendo claro lo anteriormente expuesto, y de acuerdo a las pruebas recaudadas, este Despacho se permite precisar que ACAM presuntamente ha transgredido la normatividad que rige el sector transporte toda vez que las recomendaciones realizadas por *LEITNER* e *INGECLABES S.A* y, en especial de la respuesta dada por parte de ACAM, en la que reconoció el desgaste del cable portador tractor, al manifestar expresamente que el mismo se encontraba por fuera de los parámetros establecidos por la norma europea EN 12927, se tiene que en efecto ACAM se encontraba prestando el servicio público de transporte de pasajeros por cable, con equipos que presuntamente no cumplen con las especificaciones y los requisitos técnicos exigidos a la modalidad de transporte que opera en el país, conducta que infringe la norma europea EN 12927 y el artículo 38 de la Ley 336 de 1996.

Ahora bien, de acuerdo con lo anterior y continuando con el desarrollo de las tesis identificadas por este Despacho, en la que presuntamente ACAM, vulnera la normatividad vigente, es pertinente presentar las siguientes incidencias que demuestran que ACAM, no presta el servicio de transporte por cable, en las condiciones que la normatividad lo exige, veamos:

11.2. De la obligación de implementar y cumplir Programas de Mantenimiento y Cronogramas de Mantenimiento para los equipos con los que se presta el servicio público de transporte por cable aéreo.

En primer lugar, es pertinente manifestar que de acuerdo con lo establecido en los artículos 11, 12 y 38 de la Ley 336 de 1996, establece los factores de seguridad que debe acreditar las empresas prestadoras del servicio de transporte, así como la exigencia de las condiciones y requisitos que deben cumplir los equipos destinados a la prestación del servicio público de transporte:

“El Gobierno Nacional fijará las condiciones para el otorgamiento de la Habilitación, (...) señalará los requisitos que deberán acreditar los operadores, tales como (...) factores de seguridad (...)”

Para efecto de las condiciones sobre seguridad se tendrán en cuenta, entre otras, la implantación de programas de reposición, revisión y mantenimiento de los equipos, los sistemas de abastecimiento de combustibles y los mecanismos de protección a los pasajeros y a la carga.” (Subraya la Dirección).

Teniendo en cuenta lo anterior, y de acuerdo con lo señalado en el ordenamiento jurídico colombiano los equipos que conforman un sistema de transporte público de pasajeros por cable, deberán estar sujetos a las normas de reconocimiento internacional¹⁹ que, para el caso bajo estudio, corresponden a la Norma Europea UNE-EN 12927-7 y 12929-1 en donde se señala el mantenimiento que debe realizarse a los equipos en garantía del principio de seguridad expuesto en la norma internacional citada.

Bajo ese sentido, en la Norma Europea UNE-EN 12927-7 se establecen los requisitos de seguridad de las instalaciones de transporte por cable destinadas a personas y la forma en que debe realizarse el mantenimiento del mismo. Veamos:

“(...)”

4.2 Principios de seguridad

4.2.1 Generalidades

Se aplican los principios de seguridad expuestos en la Norma EN 12929-1.

(...) 5 MANTENIMIENTO

¹⁹ Decreto 1079 del 2015, en el artículo 2.2.5.6.1 “(...) [l]os equipos y demás elementos que conformen el sistema de transporte por cable deberán ajustarse a las normas reconocidas internacionalmente y acreditadas por el fabricante y deben ser presentados ante la autoridad competente. (...)”

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

5.1 Generalidades

Debe prestarse una atención particular a los elementos individuales tales como las sujeciones de extremidad, los empalmes y las partes que hayan sido objeto de reparaciones anteriores.

5.2 Producto de limpieza o de protección del cable

5.2.1 Utilización de un producto de limpieza o de protección

Los cables pueden ser objeto de una limpieza o de un tratamiento de protección de acuerdo con las instrucciones de utilización y de mantenimiento (véase la Norma EN 12929-1).

5.2.2 Elección del producto de protección o de limpieza

(...) Después de la aplicación del producto de protección, conviene no utilizar la instalación hasta la evaporación del disolvente.²⁰

(...)”

De acuerdo con lo anteriormente expuesto, se logra entender que la Norma Europea prevé algunas recomendaciones para el mantenimiento de los equipos, con el propósito de garantizar los principios de seguridad que establece la norma en cuestión; criterios que deben ser tenidos en cuenta en la formulación de los Programas de Mantenimiento, y que va acorde con los artículos 11 y 12 de la Ley 336 de 1996, en relación con el factor de seguridad, ya antes descrito.

En esos términos, la Norma Europea 12929-1, establece las precisiones que deben tener en cuenta los operadores de sistemas de transporte público por cable en relación con el manual de utilización y mantenimiento de la instalación de transporte por cable en los siguientes términos:

(...) “14.8 Manual de utilización y mantenimiento

El constructor y/o suministrador deben proporcionar los manuales de utilización y de mantenimiento, con todas las precisiones necesarias para una explotación segura y para el mantenimiento de la instalación de transporte por cable. Se aplican las disposiciones de las Normas EN 1709 y EN 12397.


Estas precisiones deben incluir, en particular:

- características técnicas;*
- puesta en marcha de la instalación;*
- parada de la instalación;*
- control de los dispositivos de seguridad;*
- mantenimiento (servicio, inspecciones, reparaciones);*
- reparación de defectos;*
- puesta en marcha del accionamiento de socorro y del auxiliar, si existe;*
 - comportamiento del personal de explotación en caso de recuperación y de evacuación (véanse las Normas EN 1909 y EN 12397); (...)*
- montaje y desmontaje de instalaciones desplazables²¹. (...)”*

Al respecto, se advierte que ACAM estableció para el año 2018 un Programa de Mantenimiento en el que, conforme al Manual de mantenimiento del fabricante, se proyectaron las siguientes actividades:

²⁰ UNE –EN-12927-7- Norma Española – Consorcio Cable Móvil S.A

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

	PLAN DE MANTENIMIENTO CALI	CÓDIGO: PL-PR-01
		VERSIÓN:01
		FECHA:01-03-2018
		PAGINAS: 1 DE 7

DESCRIPCION DE LA ACTIVIDA
OPE001-D-DIA001: inspecciones diarias en los turnos 1 y 2 de mantenimiento.
OPE001-D-DIA001: inspecciones diarias en los turnos 1 y 2 de mantenimiento.
OPE002-D-DIA001: inspecciones diarias en el turno 3 de mantenimiento.
CAN002-S-MEC001: Actividades semanales en la estación Cañaveralejo.
TIERR001-S-GEN001: Actividades semanales en la estación Tierra Blanca.
LLER002-S-MEC001: Actividades semanales en la estación Lleras.
BRIS002-S-MEC001: Actividades semanales en la estación Brisas de Mayo.
BAN001-S-GEN001: actividades semanales tipo eléctrico donde se prueban los bancos de baterías.
PLA001-S-GEN001: funcionamiento de las plantas eléctricas en las estaciones
SUB001-S-GEN002: Toma de lecturas semanales tableros de distribución T3
ILU001-S-MEC001: Pruebas semanales a iluminación
EST002-S-MEC001: limpieza de todos los componentes pasivos de las estaciones
UTP001-Q-GEN001: Actividades de limpieza, lubricación y pruebas de las cabinas.
LIG001-Q-GEN001: inspección y chequeo de línea en la cabina de mantenimiento.
VOI101-Q-GEN001: medición de desgaste de guarniciones en los rodillos de las estaciones
SEG103-Q-GEN001: Activación de todos los controles geométricos en todas las estaciones
CAN002-Q-GEN001: Actividades quincenales en la estación motriz
BRIS002-Q-GEN001: Actividades en la estación Brisas de Mayo,
LLER002-Q-GEN001: Actividades quincenales en la estación Lleras Camargo,
PIL001-Q-GEN001: Inspección en pilonas, revisión de pasarelas, revisión del paso del cable
CAN002-M-GEN001: Actividades que conforman todo el grupo motriz
BRIS002-M-GEN001: Actividad mensual del grupo tensión

UTP001-M-GEN001 Activida de lavado de cabinas
CAN001-M-GEN001: Cambio de operación motor eléctrico
BRIS001-3M-GEN001: Actividad que consiste en revisar el torque de toda la tornillería del carro en re- envío
CAN001-3M-GEN001: Actividad que interviene todo el sistema del grupo subterráneo
FRE100-3M-GEN001: Mantenimiento zapatas freno de emergencia y central hidráulica.
DIV100-3M-GEN001: Actividades trimestrales donde se revisa el torque de toda la estructura
SEG103-3M-GEN001: Actividades de revisión de la calibración de todos los controles geométricos
PIL001-3M-GEN001: Actividades de lubricación de los balancines de soporte y compresión.
PIL002-3M-GEN001: Actividades de lubricación de los balancines de doble efecto
POU111-3M-GEN001: Actividad trimestral, revisión de par de apriete de la tornillería de la volante motriz y lubricación
POU112-3M-GEN001: Actividad trimestral para la volante retorno
POU114-3M-GEN001: Actividad trimestral de las volantes en la estación Lleras
VGA102-3M-GEN001: Actividad trimestral, revisión de cadena, ajuste y calibración de los sensores proximidad
VOI101-3M-GEN001: Actividades trimestrales para la revisión de la alineación del riel de maniobra
VOI102-3M-GEN001: Alineación de las entradas y salidas de las estaciones,
VOI107-3M-MEC001: Actividad trimestral, ajuste de los abre puertas y cierrapuertas
VOI114-3M-GEN001: Actividad trimestral verifica el ajuste de todos rodillos horizontales
VOI121-3M-GEN001: lubricación de las poleas para las correas de toma de movimiento
CAN001-6M-MTR104: Revisión del sistema hidráulico del motor de emergencia.
CAN002-6M-FRE101: Revisión del estado del aceite hidráulico del freno de emergencia.
CAN003-6M-VGA102: Actividad de inspección de la cadena de conexión
CAN004-6M-POU111: Actividad de revisión, limpieza y lubricación de la corona dentada de la polea motriz
PIN105-6M-ESP001: Desmonte de toda la pinza LPA,
PIN105-6M-GEN001: Desmonte, limpieza y lubricación de la guaya
VOI101-6M-MEC001: Prueba de linealidad de las celdas de carga de los rieles de maniobra
LIG023-6M-GEN001: Actividades de revisión de plataformas y bases en todas las pilonas,
CAN001 -9M-POU111: Cambio de aceite de la volante motriz
BRIS001 -9M-POU112: Cambio de aceite de la volante retorno
LLER001 -9M-POU112: Cambio de aceite de volantes de desvío.
BRIS001-A-TEN104: Filtración o cambio de aceite de la unidad hidráulico
CAN001-A-RED100: Cambio de aceite del motor de emergencia
PIN001-A-ESP001: Cambio de bujes de la pinza LPA
CAN002-A-MTR101: Revisión de los motores eléctricos
RED100-A-TRI001: Cambio de aceite del reductor principal,

De la lista expuesta en precedencia, es necesario resaltar las actividades cuyo objeto es prevenir el desgaste o la corrosión de los cables, a saber:

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

UTP001-Q-GEN001: Limpieza de todos los componentes pasivos de las estaciones.
PIL001-Q-GEN001: Inspección en pilonas, revisión de pasarelas, revisión del paso del cable.
PIN105-6M-GEN001: Desmante, limpieza y lubricación de la guaya.
CAB100-M-TRI001: Lubricación mensual de empalmes cable portador tractor.

Las acciones transcritas debían efectuarse con una periodicidad quincenal, mensual y semestral, de acuerdo con el Cronograma de Mantenimiento de 2018²², complementario del Programa.

No obstante, en los indicadores de cumplimiento de las actividades de mantenimiento programadas para el año 2018, la empresa se limita a exponer un porcentaje de cumplimiento del Programa y no individualiza las actividades de modo que pueda identificarse cuáles de ellas se cumplieron y cuáles quedaron pendientes, así:

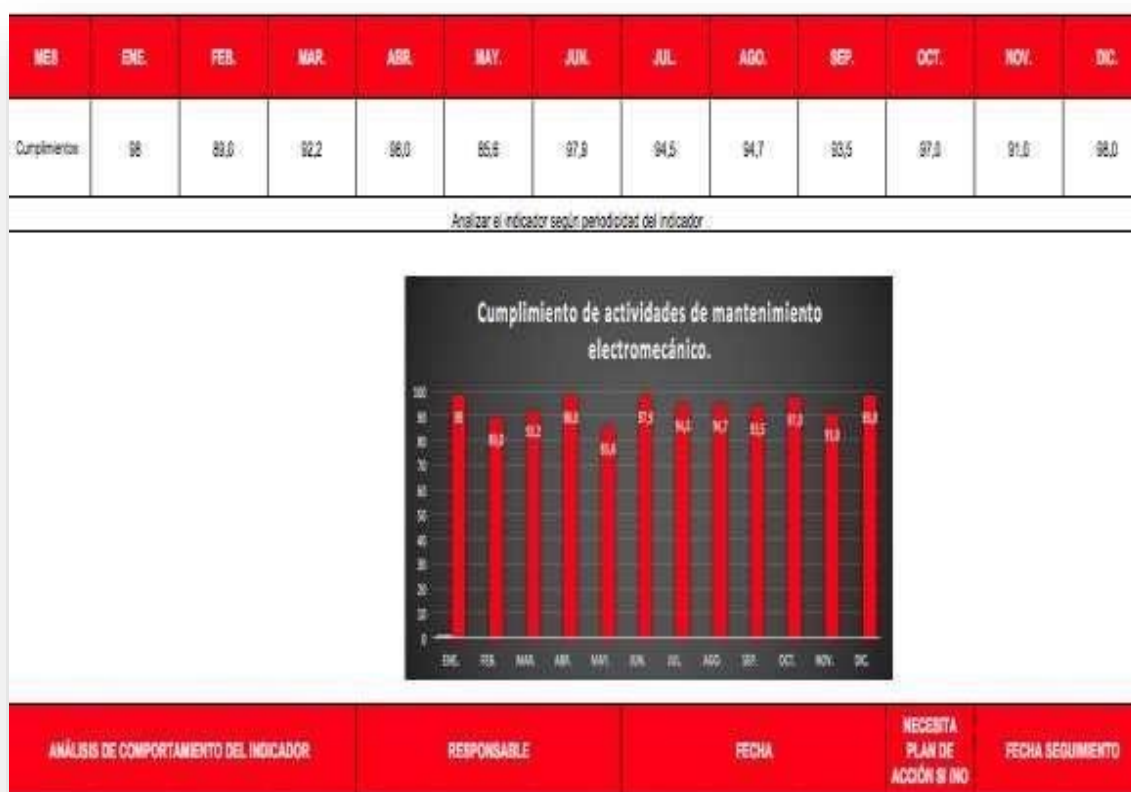


Imagen No. 16. Indicadores de cumplimiento de las actividades de mantenimiento programadas – 2018

En consecuencia, no se acreditó el cumplimiento de las actividades específicamente destinadas a evitar el desgaste del cable portador tractor establecidas en el Programa de Mantenimiento para 2018.

Ahora bien, es tal la relevancia de las mencionadas actividades para evitar el desgaste del cable, que la empresa Ingeniería de Cables del Quindío S.A., en adelante, INGECABLE S.A, representante legal de la empresa fabricante LEITNER, en el “Informe Inspección Magneto Inductiva sobre el Cable portador tractor *Telecabina GD10Miocable*” elaborado el día 30 de julio de 2019, recomendó especial atención al cumplimiento de las mismas, como se observa a continuación:

²² Obra en el expediente

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

9. RECOMENDACIONES.

Para análisis del cliente presentamos las siguientes recomendaciones:

- a. Se recomienda el mantenimiento preventivo de lubricación periódica que se debe realizar en las zonas de nudos y colas del cable portador tractor, bajo el procedimiento y con el lubricante, recomendado por el fabricante del cable. Es necesario realizar los procedimientos recomendados por los fabricantes para garantizar la vida útil de los equipos. Según los fabricantes se recomienda limpiar muy bien el cable, dejar secar e inmediatamente iniciar el proceso de lubricación a una presión y caudal determinados para garantizar la lubricación en el interior y exterior del cable portador tractor. Adicionalmente, la aplicación del lubricante lo protege contra la oxidación, agua y fricción entre los alambres internos.
- b. Se recomienda hacer seguimiento a las distancias mínimas entre las colas en cada intervención; esto para futuros recortes de cable o reparaciones. Para la conformación de los nudos y las colas, se deben utilizar las herramientas y materiales adecuados, así se garantiza la geometría del cable, dentro de los parámetros técnicos establecidos. Por esta razón se recomienda analizar la posibilidad de realizar una reparación localizada en el empalme ya que son tres torones (3 de 7) los que contienen la mayor cantidad de hilos rotos en esta zona.
- c. Es necesario realizar una nueva inspección magneto gráfica, una vez ejecutada cualquier intervención sobre el cable portador tractor o después de presentarse situaciones ajenas a la operación (descargas atmosféricas sobre el cable, actos vandálicos, etc.). Esto con el fin de detectar y controlar los hilos rotos, desgaste de los alambres, corrosión, suciedad, configuración y estado de los empalmes. O bien cada seis meses (6) de operación para garantizar la seguridad de la instalación, personal de trabajo y los pasajeros. Además, es necesario para determinar las causas del crecimiento exponencial en la cantidad de hilos rotos.
- d. Mantener un control permanente, sobre el estado del cable no sólo donde se encuentran las marcas, sino a lo largo de todo el cable. Se deben hacer inspecciones visuales completas, mínimo cada quince días (15 días), para controlar el estado del cable.
- e. Se recomienda controlar la regulación de rodillos en la entrada y salida de estaciones y balancines de línea. Al igual que los cambios de guarniciones (en rodillos y volantes) para evitar esfuerzos adicionales o flexiones no contempladas sobre el cable.
- f. Se recomienda revisar el estado de todas las pinzas al interior de las mordazas, ya que la fricción constante de estos elementos sobre el cable, hacen que las mordazas se limen y tomen un filo o ángulo agudo que puede afectar al cable al momento del acople y desacople, en estaciones.

Imagen No. 17. Conclusiones contenidas en el "informe Inspección Magneto Inductiva sobre el Cable portador tractor Telecabina GD10Miocable" elaborado por la empresa Ingeniería de Cables del Quindío S.A. INGECABLE S.A.

ESPACIO EN BLANCO

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

CONCLUSIONES

Una vez analizada la condición actual del cable, la gráfica del análisis magneto inductivo, y comparando con las gráficas de años anteriores, se puede determinar que el estado del cable portador y tractor presenta un grado de desgaste considerable respecto al año inmediatamente anterior, debido al uso durante la operación comercial.

Se encontraron focos de corrosión, lo cual demuestra que el cable portador tractor ha sufrido desgaste interno por la fricción al paso por poleas y volantes en estaciones.

La geometría del cable se encuentra aproximadamente en el valor nominal, las longitudes entre las colas son superiores a la distancia recomendada por la norma, lo cual es una buena señal de la geometría del empalme.

Los hilos rotos se encuentran distribuidos a lo largo de todo el cable portador y tractor, sobre toda la longitud, por esta razón no se recomienda realizar reparaciones parciales

Para efectos preventivos se debe tener en cuenta la lubricación periódica que se debe realizar en las zonas de nudos y colas del cable portador tractor, bajo el procedimiento y con el lubricante, recomendado por el fabricante del cable. Es necesario realizar los procedimientos recomendados por los fabricantes para garantizar la vida útil de los equipos. Según los fabricantes se recomienda limpiar muy bien el cable con productos apropiados, dejar secar e inmediatamente iniciar el proceso de lubricación a una presión y caudal determinados para garantizar la aplicación en el interior y exterior del cable portador tractor. Adicionalmente, la aplicación del lubricante provee protección contra la oxidación, agua y fricción de los alambres internos.

Pese a lo anterior, ACAM reconoció ante esta Superintendencia²³ que el cable portador tractor del MIO CABLE presentaba un desgaste considerable, debido a la fricción del paso de las poleas y volantes en estaciones, recomendando una vez más, no realizar reparaciones parciales, de modo que no cumpla con los parámetros contemplados en la norma europea EN12927, así:

CONCLUSIONES

Una vez analizada la condición actual del cable, la gráfica del análisis magneto inductivo, y comparando con las gráficas de años anteriores, se puede determinar que el estado del cable portador y tractor presenta un grado de desgaste considerable respecto al año inmediatamente anterior, debido al uso durante la operación comercial.

Se encontraron focos de corrosión, lo cual demuestra que el cable portador tractor ha sufrido desgaste interno por la fricción al paso por poleas y volantes en estaciones.

La geometría del cable se encuentra aproximadamente en el valor nominal, las longitudes entre las colas son superiores a la distancia recomendada por la norma, lo cual es una buena señal de la geometría del empalme.

Los hilos rotos se encuentran distribuidos a lo largo de todo el cable portador y tractor, sobre toda la longitud, por esta razón no se recomienda realizar reparaciones parciales

Imagen No. 19. Conclusiones de la respuesta otorgada al requerimiento de información realizado por la Dirección de Promoción y Prevención de Tránsito y Transporte Terrestre allegada por la Asociación Cable Aéreo de Manizales

²³ Radicado No. 20195606071152 del 06 de diciembre de 2019

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

En igual sentido, tal como se explicó en el numeral 11.1 de la presente resolución, en el multicitado “Informe Inspección Magneto Inductiva sobre el Cable portador tractor Telecabina GD10Miocable”, INGEABLE S.A dejó constancia del avanzado desgaste de los cables que integran el sistema de transporte MIO CABLE, operado por ACAM e inclusive, enfatizó en el potencial peligro que esto representaba.

Adicionalmente, se puede observar que, luego de realizada la inspección magneto inductiva, ACAM redujo la operación del MIO CABLE de modo que funcionara únicamente durante las horas de mayor confluencia de usuarios, para así mismo disminuir el número de ciclos que realizaba el cable tractor, para que de esta forma no se siguiera generando un desgaste en el mismo²⁴. No obstante, es del caso señalar que la adopción de dicha medida se realizó como consecuencia del desgaste derivado de una presunta omisión de las actividades de mantenimiento dentro de las actividades previstas en el Programa de Mantenimiento por la misma Investigada, para evitar la corrosión del cable.

Así entonces, se tiene en primer lugar, que en los indicadores de cumplimiento del Programa de Mantenimiento de 2018 no se registraron las actividades tendientes a evitar el desgaste del cable, de modo que no se acreditó su cumplimiento.

Además, el avanzado estado de desgaste del cable y la consecuente reducción de la operación del sistema, son claros indicios de que ACAM presuntamente omitió realizar las actividades de mantenimiento cuyo fin es prevenir el desgaste y la corrosión del cable, establecidas en el Programa de Mantenimiento.

Lo anterior, por cuanto, de haberse cumplido a cabalidad con las actividades de mantenimiento, bajo las condiciones y periodicidad señaladas en el mencionado Programa, el cable tractor portador del MIO CABLE no se encontraría en tan avanzado estado de desgaste, alcanzando un total de 1027 hilos rotos en todo el cable²⁵ para el año 2019.

En consecuencia, se infiere que ACAM, no cumplió con lo establecido en el Programa Mantenimiento, conducta que infringe la Norma Europea UNE-EN 12927-7²⁶, así como los artículos 11, 12 y 38 de la Ley 336 de 1996.

11.3 De las pólizas de responsabilidad.

11.2.1. De la vigencia de la póliza civil extracontractual.

Que los artículos 994 y 1003, del Código de Comercio instituye la obligación de tomar un seguro que cubra las personas y las cosas transportadas, y así mismo impone la responsabilidad del transportador de todos los daños que sobrevengan en el momento de ejecutar su servicio, veamos:

Artículo 994. Cuando el Gobierno lo exija, el transportador deberá tomar por cuenta propia o por cuenta del pasajero o del propietario de la carga, un seguro que cubra a las personas y las cosas transportadas contra los riesgos inherentes al transporte. El transportador no podrá constituirse en asegurador de su propio riesgo o responsabilidad. El Gobierno reglamentará los requisitos, condiciones, amparos y cuantías del seguro previsto en este artículo, el cual será otorgado por entidades aseguradoras, cooperativas de seguros y compañías de seguros, legalmente establecidas.

ARTICULO 1003. <RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTADOR>. El transportador responderá de todos los daños que sobrevengan al pasajero desde el momento en que se haga cargo de éste. Su responsabilidad comprenderá, además, los daños causados por los vehículos utilizados por él y los que ocurran en los sitios de embarque y desembarque, estacionamiento o espera, o en instalaciones de cualquier índole que utilice el transportador para la ejecución del contrato.

²⁴ Radicado No. 20195606081252 del 10 de diciembre de 2019.

²⁵ ibidem

²⁶ UNE- EN 12927-7 – Norma Española – Consorcio Cable Móvil S.A

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

Dicha responsabilidad sólo cesará cuando el viaje haya concluido; y también en cualquiera de los siguientes casos:

- 1) Cuando los daños ocurran por obra exclusiva de terceras personas;
- 2) Cuando los daños ocurran por fuerza mayor, pero ésta no podrá alegarse cuando haya mediado culpa imputable al transportador, que en alguna forma sea causa del daño;
- 3) Cuando los daños ocurran por culpa exclusiva del pasajero, o por lesiones orgánicas o enfermedad anterior del mismo que no hayan sido agravadas a consecuencia de hechos imputables al transportador, y
- 4) Cuando ocurra la pérdida o avería de cosas que conforme a los reglamentos de la empresa puedan llevarse "a la mano" y no hayan sido confiadas a la custodia del transportador.

Obligatoriedad. De conformidad con los artículos 994 y 1003 del Código de Comercio las empresas de transporte por cable de personas y de carga, deberán tomar con una compañía de seguros autorizada para operar en Colombia las pólizas de seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual que las ampare contra los riesgos inherentes a la actividad transportadora, así:

1. *Póliza de responsabilidad civil contractual que deberá cubrir al menos, los siguientes riesgos: Muerte. Incapacidad permanente. Incapacidad temporal, gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios. El monto asegurable por cada riesgo no podrá ser inferior a 60 SMMLV por persona.*
2. *Póliza de responsabilidad civil extracontractual que deberá cubrir al menos los siguientes riesgos: Muerte o lesiones a una persona. Daños a bienes de terceros. Muerte o lesiones a dos o más personas. El monto asegurable por cada riesgo no podrá ser inferior a 60 SMMLV por persona. Parágrafo. De conformidad con el artículo 994 del Código de Comercio, las empresas de transporte por cable o de carga deberán tomar por cuenta propia o por cuenta del propietario de la carga, un seguro que cubra a los bienes o cosas transportadas contra los riesgos inherentes al transporte, a través de una compañía de seguros autorizada para operar en Colombia. (Decreto 1072 de 2004, artículo 20).*

En concordancia con lo anterior, encontramos que el Decreto 1079 de 2015, establece la vigencia de los seguros, teniendo esta como condición para la operación de la empresa, para prestar el servicio de transporte por cable, veamos:

Artículo 2.2.5.7.2. Vigencia de los seguros. La vigencia de los seguros contemplados en este Capítulo, será condición para la operación de la empresa autorizada para la prestación del servicio de transporte por cable. La compañía de seguros deberá informar a las instancias correspondientes del Ministerio de Transporte y de la Superintendencia de Puertos y Transporte, o de la entidad que haga sus veces, acerca de la terminación automática del contrato de seguros por mora en el pago de la prima o la revocación unilateral del mismo, dentro de los treinta (30) días siguientes a la fecha de terminación o de revocación. Así mismo, la empresa de transporte por cable deberá informar al Ministerio de Transporte la vigencia de la renovación y anexar el certificado de pago de la prima. (Decreto 1072 de 2004, artículo 21).

Que teniendo en cuenta la normatividad antes expuesta, la misma es clara en determinar las obligaciones que se imponen a las empresas que prestan el servicio de transporte por cable, toda vez que la legislación ha llegado a prever la necesidad de adquirir una póliza de seguro, con el fin de asegurar los daños que se llegaren a presentar en el momento de ejecutar las actividades por las cuales fue habilitada.

En tal sentido, es clara y de relevante importancia la obligación de ACAM, de tomar póliza de seguro debidamente formalizada, con todos los requisitos para asegurar la debida prestación del servicio de transporte por cable.

Ahora bien, una vez efectuada la revisión de las pruebas obrantes en el expediente, esta Dirección encontró que presuntamente los equipos destinados a la prestación del servicio público de transporte por cable de ACAM no se encuentren cubiertos por las pólizas de responsabilidad civil extracontractual en la medida que dichas garantías deben asegurar los riesgos inherentes a la actividad transportadora.

Lo anterior se dejó evidenciado en el informe presentado por la Dirección de Promoción y Prevención de la Delegatura de Tránsito y Transporte Terrestre en donde se concluyó lo siguiente:

Credencial dirigida a la empresa:

20198200178747 del 5/06/2019

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

Fecha de la visita preventiva:	6/06/2019
Empresa visitada:	Mío Cable
NIT:	900315560-2
Dirección donde se realizó la visita preventiva:	Calle 5 con Carrera 22 (Estación Cañaveral)
Ciudad donde se realizó la visita preventiva:	Cali (Valle del Cauca)
Persona quien atendió la visita preventiva:	Gabriel Velásquez Quiroga
Cargo:	Director en Cali
Personas entrevistadas / Cargo:	Mabel Paola Navarro Forero / Director en Cali Wilder Javier Agudelo/ Asistente de Gerencia

2. Con ocasión de las visitas de vigilancia preventiva o acompañamiento que fueron realizadas, se elaboraron informes que detallaron los aspectos verificados, entre los cuales se verificaron las pólizas para la prestación del servicio y en el caso particular, se indicó que:

Seguro de Responsabilidad Civil Extracontractual General - Allianz Seguros No. 022243729 / 0 Certificado No. 1				
Tomador asegurado	Beneficiario	Vigencia del seguro	Periodo que cubre el certificado	Valor Asegurado
Asociación Cable Aéreo Manizales	Terceros Afectados	Desde 07/03/2018 Hasta 04/06/2019	<u>Desde 06/01/2019</u> Hasta 04/06/2019	\$ 8,100,000,000

(...)

Analizado el contenido de la póliza No. 022243729/0, incorpora riesgos inherentes a la actividad transportadora en materia de responsabilidad civil contractual y extracontractual, a que alude el Decreto 1079 de 2015, respecto al transporte por cable.

De otra parte, se advierte que para la fecha de visita preventiva, esto es el 7 de junio de 2019, la póliza No. 022243729/0 y su certificado No. 1, no se encontraban vigentes, toda vez que el seguro estaba vigente y tenía cobertura hasta el 4 de junio de 2019 a las 24:00 horas (...)"

Conforme a lo anterior, esta Superintendencia deja en evidencia que presuntamente ACAM, para la fecha de visita preventiva, esto es el 6 y 7 de junio de 2019, no contaba con las pólizas de seguros vigentes, toda vez que, la póliza No. 022243729 / 0 y su certificado No. 1 se encontraban vencidas, circunstancia que presuntamente vulnera lo señalado en los artículos 994²⁷ y 1003²⁸ del Código de Comercio, en concordancia con la obligación establecida en el artículo 2.2.5.7.1. del Decreto 1079

²⁷ Artículo 994. Cuando el Gobierno lo exija, el transportador deberá tomar por cuenta propia o por cuenta del pasajero o del propietario de la carga, un seguro que cubra a las personas y las cosas transportadas contra los riesgos inherentes al transporte. El transportador no podrá constituirse en asegurador de su propio riesgo o responsabilidad. El Gobierno reglamentará los requisitos, condiciones, amparos y cuantías del seguro previsto en este artículo, el cual será otorgado por entidades aseguradoras, cooperativas de seguros y compañías de seguros, legalmente establecidas.

²⁸ ARTICULO 1003. <RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTADOR>. El transportador responderá de todos los daños que sobrevengan al pasajero desde el momento en que se haga cargo de éste. Su responsabilidad comprenderá, además, los daños causados por los vehículos utilizados por él y los que ocurran en los sitios de embarque y desembarque, estacionamiento o espera, o en instalaciones de cualquier índole que utilice el transportador para la ejecución del contrato.

Dicha responsabilidad sólo cesará cuando el viaje haya concluido; y también en cualquiera de los siguientes casos:

- 1) Cuando los daños ocurran por obra exclusiva de terceras personas;
- 2) Cuando los daños ocurran por fuerza mayor, pero ésta no podrá alegarse cuando haya mediado culpa imputable al transportador, que en alguna forma sea causa del daño;
- 3) Cuando los daños ocurran por culpa exclusiva del pasajero, o por lesiones orgánicas o enfermedad anterior del mismo que no hayan sido agravadas a consecuencia de hechos imputables al transportador, y
- 4) Cuando ocurra la pérdida o avería de cosas que conforme a los reglamentos de la empresa puedan llevarse "a la mano" y no hayan sido confiadas a la custodia del transportador.

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

de 2015²⁹ y en el artículo 26 de la Ley 336 de 1996.

11.2.2. Respetto del valor asegurado en la póliza de responsabilidad civil extracontractual

Efectuado el estudio del expediente y el informe realizado por la Dirección de Promoción y Prevención de la Delegatura de Tránsito y Transporte, este Despacho encuentra que el monto de las pólizas presentadas por la sociedad no corresponde al valor requerido de conformidad con los artículos 994 y 1003 del Código de Comercio, que prevén:

“Artículo 994. Cuando el Gobierno lo exija, el transportador deberá tomar por cuenta propia o por cuenta del pasajero o del propietario de la carga, un seguro que cubra a las personas y las cosas transportadas contra los riesgos inherentes al transporte.

El transportador no podrá constituirse en asegurador de su propio riesgo o responsabilidad.

El Gobierno reglamentará los requisitos, condiciones, amparos y cuantías del seguro previsto en este artículo, el cual será otorgado por entidades aseguradoras, cooperativas de seguros y compañías de seguros, legalmente establecidas.

(...) Artículo 1003. El transportador responderá de todos los daños que sobrevengan al pasajero desde el momento en que se haga cargo de éste. Su responsabilidad comprenderá, además, los daños causados por los vehículos utilizados por él y los que ocurran en los sitios de embarque y desembarque, estacionamiento o espera, o en instalaciones de cualquier índole que utilice el transportador ara la ejecución del contrato.

Dicha responsabilidad sólo cesará cuando el viaje haya concluido; y también en cualquiera de los siguientes casos:

- 1) Cuando los daños ocurran por obra exclusiva de terceras personas;*
- 2) Cuando los daños ocurran por fuerza mayor, pero ésta no podrá alegarse cuando haya mediado culpa imputable al transportador, que en alguna forma sea causa del daño;*
- 3) Cuando los daños ocurran por culpa exclusiva del pasajero, o por lesiones orgánicas o enfermedad anterior del mismo que no hayan sido agravadas a consecuencia de hechos imputables al transportador, y*
- 4) Cuando ocurra la pérdida o avería de cosas que conforme a los reglamentos de la empresa puedan llevarse “a la mano” y no hayan sido confiadas a la custodia del transportador.”*

Lo anterior, en concordancia con la obligación establecida en el artículo 2.2.5.7.1. del Decreto 1079 de 2015³⁰, que dispone:

²⁹ Obligatoriedad. De conformidad con los artículos 994 y 1003 del Código de Comercio las empresas de transporte por cable de personas y de carga, deberán tomar con una compañía de seguros autorizada para operar en Colombia las pólizas de seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual que las ampare contra los riesgos inherentes a la actividad transportadora, así:

1. Póliza de responsabilidad civil contractual que deberá cubrir al menos, los siguientes riesgos: Muerte. Incapacidad permanente. Incapacidad temporal, gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios. El monto asegurable por cada riesgo no podrá ser inferior a 60 SMMLV por persona.

2. Póliza de responsabilidad civil extracontractual que deberá cubrir al menos los siguientes riesgos: Muerte o lesiones a una persona. Daños a bienes de terceros. Muerte o lesiones a dos o más personas. El monto asegurable por cada riesgo no podrá ser inferior a 60 SMMLV por persona. Parágrafo. De conformidad con el artículo 994 del Código de Comercio, las empresas de transporte por cable o de carga deberán tomar por cuenta propia o por cuenta del propietario de la carga, un seguro que cubra a los bienes o cosas transportadas contra los riesgos inherentes al transporte, a través de una compañía de seguros autorizada para operar en Colombia. (Decreto 1072 de 2004, artículo 20).

Artículo 2.2.5.7.2. Vigencia de los seguros. La vigencia de los seguros contemplados en este Capítulo, será condición para la operación de la empresa autorizada para la prestación del servicio de transporte por cable. La compañía de seguros deberá informar a las instancias correspondientes del Ministerio de Transporte y de la Superintendencia de Puertos y Transporte, o de la entidad que haga sus veces, acerca de la terminación automática del contrato de seguros por mora en el pago de la prima o la revocación unilateral del mismo, dentro de los treinta (30) días siguientes a la fecha de terminación o de revocación. Así mismo, la empresa de transporte por cable deberá informar al Ministerio de Transporte la vigencia de la renovación y anexar el certificado de pago de la prima. (Decreto 1072 de 2004, artículo 21).

³⁰ Obligatoriedad. De conformidad con los artículos 994 y 1003 del Código de Comercio las empresas de transporte por cable de personas y de carga, deberán tomar con una compañía de seguros autorizada para operar en Colombia las pólizas de seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual que las ampare contra los riesgos inherentes a la actividad transportadora, así:

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

“Artículo 2.2.5.7.1. Obligatoriedad. De conformidad con los artículos 994 y 1003 del Código de Comercio las empresas de transporte por cable de personas y de carga, deberán tomar con una compañía de seguros autorizada para operar en Colombia las pólizas de seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual que las ampare contra los riesgos inherentes a la actividad transportadora, así:

- 1. Póliza de responsabilidad civil contractual que deberá cubrir al menos, los siguientes riesgos: Muerte. Incapacidad permanente Incapacidad temporal, gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios. El monto asegurable por cada riesgo no podrá ser inferior a 60 SMMLV por persona.*
 - 2. Póliza de responsabilidad civil extracontractual que deberá cubrir al menos los siguientes riesgos: Muerte o lesiones a una persona. Daños a bienes de terceros. Muerte o lesiones a dos o más personas. El monto asegurable por cada riesgo no podrá ser inferior a 60 SMMLV por persona.*
- Parágrafo. De conformidad con el artículo 994 del Código de Comercio, las empresas de transporte por cable o de carga deberán tomar por cuenta propia o por cuenta del propietario de la carga, un seguro que cubra a los bienes o cosas transportadas contra los riesgos inherentes al transporte, a través de una compañía de seguros autorizada para operar en Colombia.”*

Lo anterior se dejó evidenciado en el informe presentado por la Dirección de Promoción y Prevención de la Delegatura de Tránsito y Transporte Terrestre en donde se concluyó lo siguiente:

Datos generales segunda visita de vigilancia preventiva

<i>Credencial dirigida a la empresa:</i>	<i>20198200178747 del 5/06/2019</i>
<i>Fecha de la visita preventiva:</i>	<i>6/06/2019</i>
<i>Empresa visitada:</i>	<i>Mío Cable</i>
<i>NIT:</i>	<i>900315560-2</i>
<i>Dirección donde se realizó la visita preventiva:</i>	<i>Calle 5 con Carrera 22 (Estación Cañave</i>
<i>Ciudad donde se realizó la visita preventiva:</i>	<i>Cali (Valle del Cauca)</i>
<i>Persona quien atendió la visita preventiva:</i>	<i>Gabriel Velásquez Quiroga</i>
<i>Cargo:</i>	<i>Director en Cali</i>
<i>Personas entrevistadas / Cargo:</i>	<i>Mabel Paola Navarro Forero / Director en Wilder Javier Agudelo/ Asistente de Gere</i>

3. Respecto a los aspectos técnicos

3.1. Equipo de Transporte (...)

1. Póliza de responsabilidad civil contractual que deberá cubrir al menos, los siguientes riesgos: Muerte. Incapacidad permanente Incapacidad temporal, gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios. El monto asegurable por cada riesgo no podrá ser inferior a 60 SMMLV por persona.

2. Póliza de responsabilidad civil extracontractual que deberá cubrir al menos los siguientes riesgos: Muerte o lesiones a una persona. Daños a bienes de terceros. Muerte o lesiones a dos o más personas. El monto asegurable por cada riesgo no podrá ser inferior a 60 SMMLV por persona. Parágrafo. De conformidad con el artículo 994 del Código de Comercio, las empresas de transporte por cable o de carga deberán tomar por cuenta propia o por cuenta del propietario de la carga, un seguro que cubra a los bienes o cosas transportadas contra los riesgos inherentes al transporte, a través de una compañía de seguros autorizada para operar en Colombia. (Decreto 1072 de 2004, artículo 20).

Artículo 2.2.5.7.2. Vigencia de los seguros. La vigencia de los seguros contemplados en este Capítulo, será condición para la operación de la empresa autorizada para la prestación del servicio de transporte por cable. La compañía de seguros deberá informar a las instancias correspondientes del Ministerio de Transporte y de la Superintendencia de Puertos y Transporte, o de la entidad que haga sus veces, acerca de la terminación automática del contrato de seguros por mora en el pago de la prima o la revocación unilateral del mismo, dentro de los treinta (30) días siguientes a la fecha de terminación o de revocación. Así mismo, la empresa de transporte por cable deberá informar al Ministerio de Transporte la vigencia de la renovación y anexar el certificado de pago de la prima. (Decreto 1072 de 2004, artículo 21).

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

Este sistema se compone de una línea de transporte por cable clase teleférico, unidireccional, tipo telecabina de pinza desembagable, compuesto por 4 estaciones, dotada con 60 cabinas para la operación comercial con capacidad de 10 personas, 8 sentadas y 2 paradas.

(...)

4.6. Pólizas de responsabilidad civil RCC y RCE

(...) la Asociación Cable Aéreo Manizales aportó en medio magnético carpeta denominada “6.1 COPIA PÓLIZA DE SEGUROS” y documento en PDF denominado “POLIZA 22243729 ASOCIACIÓN CABLE AÉREO MANIZALES RC”.

Los documentos mencionados evidencian la siguiente información:

Seguro de Responsabilidad Civil Extracontractual General - Allianz					
Seguros					
No. 022243729 / 0 Certificado No. 1					
Tomador y asegurado	Beneficiarios	Vigencia del seguro		Periodo que cubre el certificado	Valor asegurado
Asociación Cable Aéreo Manizales	Terceros Afectados	Desde 07/03/2018	Hasta 04/06/2019	Desde 06/01/2019 Hasta 04/06/2019	\$ <u>8.100.000.000</u>

(...)” (Negrita y subraya de la Dirección).

Conforme a lo anterior, teniendo en cuenta que la póliza de seguro No. 022243729 fue adquirida en el año 2018, época para la cual el SMLMV era de setecientos ochenta y un mil doscientos cuarenta y dos pesos (\$781.242) y que el sistema MIO CABLE tiene una capacidad transportadora de 600 personas, el monto mínimo asegurado debe ser de veintiocho mil ciento veinticuatro millones setecientos doce mil pesos (\$28.124.712.000).

No obstante, la póliza mencionada tan sólo asegura riesgos por el valor de ocho mil cien millones de pesos (\$8.100.00), suma que no alcanza el mínimo exigido por el ordenamiento jurídico para la prestación del servicio público de transporte por cable aéreo.

Así las cosas, esta Dirección concluye que ACAM presuntamente infringió lo dispuesto en los artículos 994 y 1003 del Código de Comercio, en concordancia con el artículo 2.2.5.7.1 del Decreto 1079 de 2015 y el artículo 26 de la Ley 336 de 1996 conducta que se enmarca en lo establecido en el literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996.

11.4. De la entrega extemporánea e incompleta de la información.

En este aparte se presentará el material probatorio que permite demostrar que presuntamente ACAM incumplió con su obligación de suministrar la información que legalmente le fue solicitada, dentro del término establecido para ello; como pasa a explicarse a continuación:

11.4.1 Requerimiento del 20 de noviembre de 2019³¹

La Dirección de Promoción y Prevención de Tránsito y Transporte Terrestre requirió:

“(…)

1. Informe sobre las causas que dieron origen al desgaste y rotura de hilos del cable portador tractor.
2. ¿Cuál es el estado de desgaste del cable portador tractor del MioCable? Con base en la respuesta dada a esta pregunta, informe si el estado del cable permite una operación segura del sistema.

³¹ Registro 20198000631181

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

3. Informe del análisis de las condiciones del cable portador tractor y las medidas adoptadas que conllevaron a determinar que el sistema de transporte por cable puede continuar su operación en condiciones de seguridad, acreditando la idoneidad de la persona o entidad que realizó dicho análisis.
4. ¿Indique cuáles son las gestiones que está realizando para efectuar el reemplazo de cable portador tractor del MioCable? Y ¿Para qué fecha se estima el reemplazo del mismo?
5. Cronograma de actividades para el reemplazo del cable portador tractor, indicando las acciones ejecutadas a la fecha, con sus evidencias.
6. ¿Cuál es la frecuencia con la que están lubricando las zonas de nudo y colas del cable portador tractor?
7. ¿Cuál es la frecuencia con la que está limpiando el cable portador tractor?
8. Indique si se han efectuado recortes de cable, de ser afirmativa la respuesta indique el procedimiento.
9. ¿En qué fecha se realizó la última inspección magneto gráfica?
10. Informes de los estudios magneto gráficos realizados al cable portador tractor durante el año 2019.
11. Registros y evidencias de los mantenimientos preventivos y correctivos realizados al cable portador tractor durante el año 2019.
12. Registros de inspecciones visuales realizadas al cable portador tractor durante el año 2019.
13. Copia de los informes de operación y mantenimiento presentados a la empresa Metro Cali SA, durante los últimos 6 meses, de acuerdo con lo estipulado en el Contrato Interadministrativo número 917.103.1.01,2019.
14. Medidas adoptadas y actividades de mantenimiento realizadas durante la presente vigencia por la Asociación para mitigar el desgaste y a rotura de hilos en el cable portador tractor, con [os soportes correspondientes.
15. Plan de contingencia definido por la Asociación para garantizar la prestación del servicio en condiciones de seguridad.
16. Copia del estudio realizado para determinar el nuevo horario de operación.
17. Informe del proceso 2019-738 que cursa en el Juzgado 28 Civil Municipal de Cali.
18. La demás información que considere pertinente. (...) ³²

Requerimiento en el que se otorgó un término de 3 días hábiles para contestar. Teniendo en cuenta que el requerimiento fue recibido mediante correo electrónico el 20 de noviembre de 2019,³³ la fecha límite para dar respuesta era el 26 de noviembre del mismo año. Vencido el término otorgado, la Dirección efectuó la consulta al sistema de gestión documental de la Entidad en la que se evidenció que no se allegó a esta Superintendencia respuesta alguna por parte de la Investigada.

Sin embargo, se encontró que el 10 de diciembre de 2019³⁴ fue allegada la respuesta al requerimiento efectuado por esta Superintendencia de manera extemporánea.

Observa este Despacho que la respuesta allegada no fue contestada en el término que se le otorgó a la sociedad ACAM, sumado a ello se encontró que dicha respuesta no fue entregada de manera concluyente y exacta, tal como lo había solicitado esta Entidad, debido a que la información de operación, mantenimiento y origen del desgaste del cable portador tractor del sistema denominado MioCable, no fue expuesta en su totalidad, quedando incompleta la información que la Investigada debió suministrar; toda vez que dicha información es de vital importancia para esta Superintendencia, para ejercer las funciones de supervisión otorgadas.

11.4.2. Requerimiento del 29 de noviembre de 2019

La Dirección de Promoción y Prevención de Tránsito y Transporte Terrestre solicitó información a la Asociación de Cable Aéreo Manizales en los siguientes términos³⁵:

“(…)

³² Radicado 20198000631181 del 20 de noviembre de 2019

³³ Certificado No. E18816137-S,

³⁴ radicado 20195606081252

³⁵ Radicado 20198000651271,

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

1. Informe sobre las causas que dieron origen al desgaste y rotura de hilos del cable portador tractor.
2. ¿Cuál es el estado de desgaste del cable portador tractor del MioCable? Con base en la respuesta dada a esta pregunta, informe si el estado del cable permite una operación segura del sistema.
3. Informe del análisis de las condiciones del cable portador tractor y las medidas adoptadas que conllevaron a determinar que el sistema de transporte por cable puede continuar su operación en condiciones de seguridad, acreditando la idoneidad de la persona o entidad que realizó dicho análisis.
4. ¿Indique cuáles son las gestiones que está realizando para efectuar el reemplazo de cable portador tractor del MioCable? Y ¿Para qué fecha se estima el reemplazo del mismo?
5. Cronograma de actividades para el reemplazo del cable portador tractor, indicando las acciones ejecutadas a la fecha, con sus evidencias.
6. ¿Cuál es la frecuencia con la que están lubricando las zonas de nudo y colas del cable portador tractor?
7. ¿Cuál es la frecuencia con la que está limpiando el cable portador tractor?
8. Indique si se han efectuado recortes de cable, de ser afirmativa la respuesta indique el procedimiento.
9. ¿En qué fecha se rechazó la última inspección magneto gráfica?
10. Informes de los estudios magneto gráficos realizados al cable portador tractor durante el año 2019.
11. Registros y evidencias de los mantenimientos preventivos y correctivos realizados al cable portador tractor durante el año 2019.
12. Registros de inspecciones visuales realizadas al cable portador tractor durante el año 2019.
13. Copia de los informes de operación y mantenimiento presentados a la empresa Metro Cali SA, durante los últimos 6 meses, de acuerdo con lo estipulado en el Contrato Interadministrativo número 917.103.1.01, 2019.
14. Medidas adoptadas y actividades de mantenimiento realizadas durante la presente vigencia por la Asociación para mitigar el desgaste y a rotura de hilos en el cable portador tractor, con [os soportes correspondientes.
15. Plan de contingencia definido por la Asociación para garantizar la prestación del servicio en condiciones de seguridad.
16. Copia del estudio realizado para determinar el nuevo horario de operación.
17. Informe del proceso 2019-738 que cursa en el Juzgado 28 Civil Municipal de Cali.
18. La demás información que considere pertinente. (...) ³⁶

El requerimiento fue entregado a ACAM el día 2 de diciembre de 2019, teniendo como término para allegar respuesta el día 5 de diciembre de 2019. Una vez se verificó el sistema de gestión documental, se encontró que la Investigada allegó respuesta el 5 de diciembre de 2019⁴².

Al respecto es importante poner de presente que aunque la investigada dio respuesta dentro del término otorgado; sin embargo, observa la Dirección de Investigaciones de Tránsito y Transporte que no dio respuesta de forma completa y de fondo respecto de lo requerido, como se pasa a analizarse a continuación, en relación con cada uno de los interrogantes:

1. Informe sobre las causas que dieron origen al desgaste y rotura de hilos del cable portador tractor

Una vez analizada la respuesta entregada por la investigada, se evidencia que a la fecha no ha señalado de manera puntal el origen del desgaste y ruptura del cable portador tractor; toda vez que, no se aportó los últimos informes de mantenimiento del cable portador tractor.

2. ¿Cuál es el estado de desgaste del cable portador tractor del MioCable? Con base en la respuesta dada a esta pregunta, informe si el estado del cable permite una operación segura del sistema.

Luego de analizar la respuesta, esta superintendencia observa que la Investigada, en su relato enfatiza que el descaste del cable portador es “muy grande”, lo cual, se encuentra fuera de los parámetros establecidos por la norma europea EN12927. Llevando a recomendar a MioCable reducir la operación de este. Sin embargo, no se informó si el estado del cable permite una operación segura del sistema.

³⁶ Obra en el expediente

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

3. Informe del análisis de las condiciones del cable portador tractor y las medidas adoptadas que conllevaron a determinar que el sistema de transporte por cable puede continuar su operación en condiciones de seguridad, acreditando la idoneidad de la persona o entidad que realizó dicho análisis.

De acuerdo con la respuesta dada por la Investigada, en donde esta Superintendencia fue enfática en solicitar el informe del análisis de las condiciones del cable portador tractor y medidas adoptadas, se evidencia que; la empresa de ingeniería INGECABLES, es la encargada de realizar dichos análisis, no obstante, no es clara su manifestación, toda vez que ACAM no aporta el análisis solicitado.

(...)

4. ¿cuál es la frecuencia con la que está limpiando el cable portador tractor?

De conformidad con la respuesta entregada por la investigada, esta Superintendencia no evidencia informe de parte de INGECABLES, donde conste que debe ser semanalmente el proceso de limpieza al cable portador tractor, tal y como lo expresa la Investigada en el desarrollo de la respuesta. Al respecto, esta Superintendencia no encuentra respuesta clara en lo solicitado.

5. Indique si se han efectuado recortes de cable, de ser afirmativa la respuesta indique el procedimiento.

Analizada la respuesta por parte de la Investigada, se encuentra que a la fecha se han realizado dos recortes, el primero en la semana de 9 al 21 de febrero de 2016 y el segundo en el periodo comprendido entre el 26 al 30 de noviembre de 2018. La actividad es realizada por un especialista contratado de la empresa fabricante del cable portante tractor, el cual en las últimas oportunidades el fabricante es Redaelli. Sin embargo, esta Superintendencia no evidencia soporte de esta actividad.

6. ¿En que fecha se realizó la última inspección magneto grafica?

De conformidad con la respuesta emitida por la Investigada, se encuentra que, el 1 de diciembre de 2019 se realizó la última inspección, sin embargo, no es claro toda vez que no se entrega el correspondiente soporte que acredite los mantenimientos preventivos y correctivos durante el año 2019.

7. Informes de los estudios magneto grafico realizados al cable portador tractor.

Una vez esta Superintendencia se propone realizar la revisión del elemento magnético allegado, el cual se expone al momento de dar respuesta a la pregunta por parte de la Investigada, se encuentra que, en el mismo, no consta la información solicitada ni tampoco aportan registros de ejecución de dichas actividades. En tal sentido, se puede inferir que lo requerido no fue allegado conforme a lo que le fue solicitado por parte de esta Superintendencia.

8. Registros y evidencias de los mantenimientos preventivos y correctivos realizado al cable portador tractor durante el año 2019

Una vez se validó la información suministrada en el CD que se hace alusión en la respuesta, se evidencia que, ACAM en el curso de año 2019 no acredita dicha información, pues dentro del mismo no se encuentra lo solicitado.

9. Registros de inspecciones visuales realizadas al cable portador tractor durante el año 2019

Conforme a lo evaluado, este Despacho debe anotar que, en relación con lo requerido, se evidencia que no es claro el pronunciamiento, con lo cual no se permite confirmar los registros a las inspecciones

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

realizadas en el curso del año 2019.

10. Copia de los informes de operación y mantenimiento presentados a la empresa Metro Cali S.A. durante los últimos 6 meses, de acuerdo con lo estipulado en el contrato interadministrativo número 917.103.1.01.2019

De igual manera, esta superintendencia, luego de la verificación del CD aportado por ACAM, no observa que se haya aportado la información requerida, esto es que no se evidencia pronunciamiento respecto a la copia de los informes de operación y mantenimiento presentados a Metro Cali.

11. Medidas adoptadas y actividades de mantenimiento realizadas durante la presente vigencia por la asociación para mitigar el desgaste y la rotura de hilos en el cable portador tractor, con los soportes correspondientes.

Una vez realizada la evaluación de la respuesta, se evidencia que en lo correspondiente a los informes sobre medidas adoptadas y actividades realizadas para mitigar el desgaste y rotura de hilos en el cable portador tractor, la Investigada, indica que se modificó el horario de operación al público reduciendo el tiempo de 18 a 10 horas y se estableció una velocidad de operación de 3m/s., con esto lleva a reducir los ciclos de operación del cable portante que son los que definen los desgastes de este.

No obstante, no se observa una evidencia de los manteamientos que se realizaron dentro de la información que se solicitó durante el requerimiento, quedando de esta manera incompleta la información aportada.

12. Plan de contingencia definido por la Asociación para garantizar la prestación del servicio en condiciones de seguridad.

De igual manera, posterior a la validación de la información, esta Superintendencia evidencia que no se allegó pronunciamiento alguno en lo requerido al plan de contingencia.

13. Copia del estudio realizado para determinar el nuevo horario de operación.

Por último, analizada la pregunta y la respuesta entregada, se evidencia que, la investigada no aporta la copia del estudio realizado para la determinación del nuevo horario de atención, aun cuando en su respuesta manifiestan que, de acuerdo con las recomendaciones realizadas por las inspecciones al cable y con referencia a las gráficas que fueron suministradas, se evalúan los horarios pertinentes para la operación de este y prestación del servicio. Es de esta manera que se toma la decisión de realizar ajustes al itinerario.

De lo anterior, se tiene que como quiera que ACAM, haya allegado respuesta al requerimiento efectuado, del análisis realizado, dicha información no se entregó de manera completa, y así mismo no se informó con exactitud lo interrogado por esta Entidad

11.4.3. Requerimiento del 9 de enero de 2020

Debe ponerse de presente que ACAM solicitó el levantamiento de la medida de urgencia impuesta por esta Dirección el 08 de enero de 2020³⁷. Al respecto, la Dirección de Investigaciones de Tránsito y Transporte dio respuesta³⁸ negando la solicitud efectuada y solicitando la siguiente información:

³⁷ Radicado 20205320012142 del 8 de enero 2020-

³⁸ Radicado 20208700010931 del 9 de enero de 2020

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

- (...) 1. *Copia del análisis y estudio magneto gráfico realizado en el mes de diciembre del año 2018; acompañada de sus respectivos anexos y/o soportes.*
2. *Copia de las cartas y documentos enviados a la empresa, por parte de los fabricantes (RADAELLI Y LEITNER) en donde se evidencien las recomendaciones dadas que sugieren detener la operación del sistema. Documentos que habrán de ser allegados con sus respectivos anexos.*
3. *Documentos en los cuales se evidencie las recomendaciones dadas por la sociedad INGECABLES, tendientes a intervenir la zona de empalme dado el incremento exponencial en hilos rotos. Documentos que habrán de ser allegados con sus respectivos anexos.*
4. *Certificación del fabricante de la línea actualmente instalada sobre la vida útil del mismo.*
5. *Último informe de prueba magneto gráfica realizada al cable portador tractor. Documentos que habrán de ser allegados con sus respectivos anexos.*
6. *Hoja de vida y certificaciones que demuestren la idoneidad de quien realizó la última prueba magneto grafica según el estándar empleado para la fabricación del cable actualmente instalado o la que corresponda. Documentos que habrán de ser allegados con sus respectivos anexos.*
7. *Copia del estudio realizado por la persona idónea y competente, según el estándar empleado para la fabricación del cable actualmente instalado, el cual demuestre si bajo las condiciones definidas por el operador del sistema para el funcionamiento del mismo, este se presta en condiciones de seguridad.*
8. *Copia de los documentos y soportes de los estudios mediante los cuales fue establecida la reducción de las horas de servicio en el sistema de transporte por cable MIO CABLE, y en consecuencia, se determinó que la prestación del servicio podía darse en condiciones de seguridad bajo estos parámetros. (...)*

Ahora bien, una vez realizada la verificación en el sistema de gestión documental de la Entidad, se tiene que ACAM dio respuesta al requerimiento efectuado el 9 de enero de 2020³⁹.

Sin embargo, una vez analizada la respuesta encuentra esta Superintendencia, que con referencia a los interrogantes a las siguientes solicitudes, no fueron allegadas en debida forma, es decir, fueron aportados en idioma distinto al castellano:

- 2). *Copia de las cartas y documentos enviados a la empresa por parte de los fabricantes (RADAELLI Y LEITNER) en donde se evidencia las recomendaciones dadas que surgen detener la operación del sistema. Documentos que habrán de ser allegados con sus respectivos anexos.*
- 4). *Certificación del fabricante de la línea actualmente instalada sobre la vida útil del mismo.*
- 6). *Hoja de vida y certificaciones que demuestren la idoneidad de quien realizó la última prueba magneto grafica según el estándar empleado para la fabricación del cable actualmente instalado o la que corresponda. Documento que habrá de ser allegado con sus respectivos anexos.*
- 7). *Copia del estudio realizado por la persona idónea y competente según el estándar empleado para la fabricación del cable actualmente instalado, el cual demuestre si bajo las condiciones definidas por el operador del sistema para el funcionamiento de este, este presenta en condiciones de seguridad. Cada uno de ellos fue allegado en idioma distinto al castellano.*

En consecuencia, la Investigada al dar respuesta a los interrogantes anteriormente expuestos, observa esta Dirección que no son de recibo, si se tiene en cuenta lo establecido en el artículo 251 del Código General del Proceso⁴⁰ en el cual se prevé que los documentos que alleguen a un proceso y que sean presentados en idioma distinto al castellano, deben ser allegados directamente con la traducción realizada por el Ministerio de Relaciones Exteriores o por un intérprete oficial. Por tal motivo, no es de recibo la información que fue suministrada.

³⁹ 20205320062202 del 23 de enero de 2020

⁴⁰ Artículo 251 – Código General del proceso. Para que los documentos extendidos en idioma distinto del castellano puedan apreciarse como prueba se requiere que obren en el proceso con su correspondiente traducción efectuada por el Ministerio de Relaciones Exteriores, por un intérprete oficial o por traductor designado por el juez. En los dos primeros casos la traducción y su original podrán ser presentados directamente. En caso de presentarse controversia sobre el contenido de la traducción, el juez designará un traductor.

Los documentos públicos otorgados en país extranjero por funcionario de este o con su intervención, se aportarán apostillados de conformidad con lo establecido en los tratados internacionales ratificados por Colombia. En el evento de que el país extranjero no sea parte de dicho instrumento internacional, los mencionados documentos deberán presentarse debidamente autenticados por el cónsul o agente diplomático de la República de Colombia en dicho país, y en su defecto por el de una nación amiga. La firma del cónsul o agente diplomático se abonará por el Ministerio de Relaciones Exteriores de Colombia, y si se trata de agentes consulares de un país amigo, se autenticará previamente por el funcionario competente del mismo y los de este por el cónsul colombiano

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

De igual manera, conforme a lo requerido en el numeral 7:

7). *Copia del estudio realizado por la persona idónea y competente según el estándar empleado para la fabricación del cable actualmente instalado, el cual demuestre si bajo las condiciones definidas por el operador del sistema para el funcionamiento de este, este presenta en condiciones de seguridad. Cada uno de ellos fue allegado en idioma distinto al castellano.*

En lo relacionado con la copia del estudio realizado por la persona idónea y competente según el estándar empleado para la fabricación del cable actualmente instalado, el cual demuestre si bajo las condiciones definidas por el operador del sistema para el funcionamiento del mismo, este presenta en condiciones de seguridad. Esta Superintendencia debe precisar que, basándose en las pruebas aportadas por la Investigada, no son las correspondientes a la solicitud inicial, toda vez que no se evidencia contraste que permita diferenciar, aclarar y exponer con exactitud lo solicitado inicialmente.

En cuanto a lo solicitado en el numeral 8:

8). *Copia de los documentos y soportes de los estudios mediante los cuales fue establecida la reducción de las horas de servicio en el sistema de transporte por cable MioCable.*

Se determinó que la prestación del servicio podía darse en condiciones de seguridad bajo estos parámetros, observa este Despacho que, no se allegó un documento explicativo referente al procedimiento establecido para la reducción de las horas de operación de servicios en el sistema de transporte por cable MioCable, en el cual se pueda concluir que el servicio se presta, en condiciones de seguridad.

Aunado lo anterior, esta Superintendencia en primera medida encuentra que la información que allegó ACAM, no fue completa, exacta y no llegó a satisfacer lo requerido, razón por la cual es posible concluir que de conformidad con las pruebas aportadas y luego del estudio realizado a las mismas, la Investigada se encuentra prestando un servicio de transporte de pasajeros por cable, sin contar con las condiciones de seguridad obligatorias para la prestación del mismo.

No obstante, considera este Despacho que la Investigada, tiene el deber de suministrar información requerida por la Superintendencia de Transporte, tal como lo señala la normatividad vigente, veamos:

Ley 336 de 1996 literal c):

ARTÍCULO 46.-Modificado por el Artículo 320 del Decreto 1122 de 1999. Con base en la graduación que se establece en el presente artículo, las multas oscilarán entre 1 y 2000 salarios mínimos mensuales vigentes teniendo en cuenta las implicaciones de la infracción y procederán en los siguientes casos:

(...)

c. En caso de que el sujeto no suministre la información que legalmente le haya sido solicitada y que no repose en los archivos de la entidad solicitante; (...)

Artículo 2.2.5.4.3 del Decreto 1079 de 2015:

"Artículo 2.2.5.4.3. Suministro de información. Las empresas deberán tener permanentemente a disposición de la autoridad de transporte y de la Superintendencia de Puertos y Transporte, libros y demás documentos actualizados que permitan verificar la información suministrada.

Bajo la normatividad expuesta, es claro señalar que es deber ACAM suministrar la información que le deba requerir la Superintendencia de Transporte, toda vez que hace parte de su deber y del cumplimiento de las normas que rigen el sector transporte; sin embargo, como ya se dejó evidenciado, las respuestas allegadas a los requerimientos efectuados por esta Entidad, no fue entregado en el término que se le estableció, así mismo no se allegaron las respuestas de manera completa y exacta, y

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

por último la información entregada fue allegada en idioma distinto al castellano.

En tal sentido, en el caso que nos ocupa, se hace preciso señalar que el no suministrar la información requerida por la autoridad competente, constituye una violación en si misma de las normas de transporte pues con ella no solo se desconoce la autoridad de esta Superintendencia, sino que además resulta ser instrumento idóneo para obstaculizar el acceso a la información que eventualmente pueda dar cuenta de la comisión de conductas sancionables en materia de transporte y le impide a esta Dirección ejercer las funciones de inspección, vigilancia y control.

Que siendo la Superintendencia de Transporte como Autoridad del Transporte quién ostenta las funciones de inspección vigilancia y control según se prevé en el artículo 4 del Decreto 2409 de 2018, tiene las facultades para exigir la información que no repose en los archivos de la entidad.

Que de acuerdo a la anterior norma, la Superintendencia de Transporte cuenta con la suficiente competencia funcional para solicitar a quién corresponda copia de todos los documentos que estén en poder de la empresa sin que, para ello se requiera autorización judicial alguna, con el fin de que dicha documentación sea revisada para establecer hallazgos que podrían representar irregularidades en la adecuada prestación del servicio a cargo las sociedades habilitadas para dicho fin, o como se mencionó, la Entidad podrá solicitar documentos o información en aras de cumplir con sus funciones de supervisión.

Cabe resaltar que el incumplimiento tardío, parcial o imperfecto, no subsana ni exonera de responsabilidad a las empresas que incurran en la conducta señalada en el literal c) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996.

En ese sentido, de acuerdo con lo descrito anteriormente y en concordancia con los antecedentes facticos expuestos, es posible concluir que el comportamiento de ACAM presuntamente constituyó un no suministro de información descrito en el literal (c) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996.

Es así que la Honorable la Corte Constitucional mediante Sentencia C-165/19 señaló lo siguiente:

“...En cuanto la función de inspección, afirma que esta consiste en la facultad que tienen ciertas autoridades para acceder a información de los sujetos que son objeto de control (...) En efecto, el ordenamiento jurídico le impone al comerciante la obligación de proporcionar la información que requieran autoridades de control, sin que éste pueda oponer la reserva de ley...” (subrayado agregado)

Por su parte el Consejo de Estado, ha definido cada una de las funciones de supervisión otorgadas por el Gobierno Nacional en los siguientes términos: “[a]unque la ley no define ‘inspección, control y vigilancia’, el contenido y alcance de estas funciones puede extraerse de diversas disposiciones especiales que regulan su ejercicio en autoridades típicamente supervisoras, [...] puede señalarse que la función administrativa de inspección comporta la facultad de solicitar información de las personas objeto de supervisión, así como de practicar visitas a sus instalaciones y realizar auditorías y seguimiento de su actividad;”⁴¹

11.5. De la presunta falta del certificado de conformidad

Sea lo primero indicar que el artículo 26 de la Ley 336 de 1996 establece que “[t]odo equipo destinado al transporte público deberá contar con los documentos exigidos por las disposiciones correspondientes para prestar el servicio de que se trate (...)”.

De otra parte, el artículo 2.2.5.6.2. del Decreto 1079 de 2015 prevé que como requisito de habilitación

⁴¹ H. Consejo de Estado Sala de Consulta y Servicio Civil Consejero ponente: William Zambrano Cetina Bogotá, D.C., dieciséis (16) de abril de dos mil quince (2015). Radicado número: 11001-03-06-000-2014-00174-00 (2223). También ver: Superintendencia Bancaria Concepto No. 2000023915-3. Noviembre 15 de 2000. También ver: H. Corte Constitucional Sentencias C-782 de 2007 y C-570 de 2012.

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

para prestar el servicio público de transporte por cable aéreo, “*el fabricante, ensamblador o importador deberán llenar la ficha técnica suministrada por el Ministerio de Transporte, anexando los certificados de conformidad expedidos por los fabricantes de las partes y planos de diseño de las cabinas y elementos que componen el sistema*” (Subraya la Dirección). Así entonces, el certificado de conformidad es uno de los documentos necesarios con los que deben contar los equipos destinados a la prestación del servicio de transporte.

En tal virtud, esta Dirección requirió a ACAM, entre otras cosas, la “*Certificación del fabricante de la línea actualmente instalada sobre la vida útil del mismo*”⁴².

Este requerimiento fue atendido por la Investigada y allegando la debida respuesta a esta Superintendencia⁴³, empero, una vez revisada la documentación adjunta, se advierte que la certificación en comento, entre otros, fue allegada en un idioma distinto al castellano.

Al respecto, se reitera que el artículo 251 del Código General del Proceso, aplicable por remisión expresa del artículo 306 de la Ley 1437 de 2011⁴⁴, establece que los documentos que alleguen a un proceso y que sean presentados idioma distinto al castellano, deben ser allegados directamente con la traducción realizada por el Ministerio de Relaciones Exteriores o un intérprete oficial.

En concordancia, cabe resaltar que el artículo 164 *ibidem* contempla el principio de necesidad de la prueba, en virtud del cual, toda decisión administrativa o judicial debe fundarse en las pruebas regular y oportunamente allegadas al proceso.

En ese orden de ideas, los documentos aportados por la Investigada, al no contar con la traducción exigida en la norma procesal, no integran el acervo probatorio, de modo que se tienen por no presentados.

En consecuencia, existe sustento fáctico y jurídico que permite inferir a esta Superintendencia que el comportamiento de ACAM presuntamente infringe lo dispuesto en los artículos 26 de la Ley 336 de 1996 y 2.2.5.6.2. del Decreto 1079 de 2015, ya que permite entender a esta Superintendencia que la Investigada no cuenta con la certificación del fabricante de la línea actualmente instalada sobre la vida útil del mismo, razón por la cual no se presta el servicio de transporte por cable con la documentación que exige la normatividad que rige el sector transporte.

Ahora bien, para la conducta descrita la Ley no establece una sanción determinada, razón por la cual es aplicable lo preceptuado en el literal e) del artículo 46 de la citada Ley, que dispone:

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

(...)

e) En todos los demás casos de conductas que no tengan asignada una sanción específica y constituyan violación a las normas del transporte.”

Al respecto, la Sección Primera del Consejo de Estado mediante Sentencia del 19 de mayo de 2019 arguyó:

⁴² Radicado 20208700010931 del 9 de enero de 2020

⁴³ Radicado 20205320062202 del 23 de enero de 2020

⁴⁴ ARTÍCULO 306. ASPECTOS NO REGULADOS. En los aspectos no contemplados en este Código se seguirá el Código de Procedimiento Civil en lo que sea compatible con la naturaleza de los procesos y actuaciones que correspondan a la Jurisdicción de lo Contencioso Administrativo.”

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

“(…) lo que le corresponde a las autoridades competentes es verificar si una determinada conducta o situación generada por cualquiera de los referidos sujetos, constituye o no violación de alguna norma de transporte, y si la Ley 336 de 1996 o cualquier otra norma de rango legal no le asigna una sanción específica y distinta a multa, esa conducta será sancionable con ésta, es decir, pecuniariamente, dentro de los rangos precisados en el párrafo atrás transcrito del comentado artículo 46 de la Ley 336.”

Así, la norma transcrita es aplicable a la conducta expuesta en el presente acápite, pues se encuentra establecida en el artículo 26 de la Ley 336 de 1996 sin una sanción específica.

DÉCIMO SEGUNDO: Imputación fáctica y jurídica.

De conformidad con lo expuesto por esta Dirección en la parte considerativa del presente acto administrativo, las conductas a investigar en el presente proceso administrativo sancionatorio se enfatizan en que presuntamente: i) los equipos con los que se presta el servicio público de transporte no cumplen con las condiciones técnico-mecánicas requeridas para la prestación del servicio público de transporte por cable aéreo, (ii) no cumplió el Programa de Mantenimiento y Cronograma de Mantenimiento para los equipos con los que se presta el servicio público de transporte por cable aéreo (ii) no adquirió la póliza de responsabilidad civil extracontractual con el monto de cobertura exigido por el ordenamiento jurídico para la prestación del servicio público de transporte por cable aéreo, así como tampoco acreditó que los equipos con los que presta el servicio público de transporte por cable cuenten con las pólizas de seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual que los ampare contra los riesgos inherentes a la actividad transportadora (iv) no suministró de manera completa y oportuna la información solicitada por esta Superintendencia (vi) no cuenta con certificado de conformidad.

12.1. Cargos a formular.

De conformidad con el material probatorio obrante en el expediente el cuál se sustentó en el cuerpo del presente acto administrativo, a continuación, se presentarán los cargos que se formulan:

12.2. CARGO PRIMERO: LA ASOCIACIÓN CABLE AÉREO MANIZALES presuntamente presta el servicio público de transporte por cable con equipos que no cumplen con las condiciones técnico-mecánicas específicas establecidas para su operación.

Del análisis del expediente y de la información aportada en la visita preventiva practicada los días 06 y 07 de junio de 2019, se evidenció que la sociedad ACAM allegó pólizas de seguros con vigencia del 06 de enero de 2019 hasta el día 04 de junio de 2019, encontrándose vencidas, circunstancia que permite concluir a esta dirección que los equipos con los cuales ACAM presta el servicio público de transporte no reúnen las condiciones técnico- mecánicas, exigidas por la normatividad aplicable en materia de transporte, conforme al material probatorio referido en los numerales 6.2 y 6.4 del presente acto administrativo.

Respecto a lo anterior, el artículo 38 de la Ley 336 de 1996 establece:

“ARTÍCULO 38. Los equipos destinados a la prestación del servicio público de transporte deberán reunir las condiciones técnico - mecánicas establecidas para su funcionamiento, circunstancia que se presumirá con la adquisición de los seguros legalmente exigidos, sin perjuicio de que las autoridades competentes ordenen su revisión periódica o para determinados casos.” (Subraya fuera de texto)

De esta manera, al no contar con las pólizas de responsabilidad civil extracontractual, se presume que los equipos que integran el sistema del MIO CABLE no cumplen con las condiciones técnico- mecánicas requeridas para la prestación del servicio.

Aunado a lo anterior, de acuerdo con el análisis jurídico probatorio desplegado en el numeral 11.1 del presente acto administrativo, se determinó que los cables con los que ACAM presta el servicio público de

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

transporte por cable aéreo, se encontraban evidentemente desgastados, de modo que no cumplían con las condiciones técnico mecánicas establecidas en la Norma Europea cable portador tractor, al manifestar expresamente que el mismo se encontraba por fuera de los parámetros establecidos por la norma europea EN 12927.

Así las cosas, esta Dirección concluye que la ASOCIACIÓN CABLE AÉREO MANIZALES infringió la norma europea EN 12927 y el artículo 38 de la Ley 336 de 1996, al presuntamente prestar el servicio público de transporte con equipos que no cumplen con las condiciones técnico-mecánicas requeridas para la prestación del servicio público de transporte, conducta que se enmarca en lo establecido en el literal e) del artículo 46 de la ley 336 de 1996.

12.3. CARGO SEGUNDO: La ASOCIACIÓN CABLE AÉREO MANIZALES, presuntamente incumplió con lo establecido en el Programa de Mantenimiento de los equipos destinados a la prestación del servicio público de transporte por cable.

De conformidad con el análisis jurídico probatorio desplegado en el numeral 11.2 del presente acto administrativo, la empresa investigada presuntamente no realizó mantenimiento a los equipos destinados a la prestación del servicio público de transporte por cable, en lo relacionado a los principios generales que se establecen en las normas internacionalmente reconocidas, así:

Ello debido a que el avanzado estado de desgaste del cable es un claro indicio de que ACAM presuntamente omitió realizar las actividades tendientes a evitar el desgaste y la corrosión del cable, establecidas en el Programa de Mantenimiento del cable y en su lugar, se adoptó una medida distinta a las allí contempladas, tal como lo es la reducción de la operación del sistema.

Lo anterior, por cuanto, de haberse cumplido a cabalidad con las actividades de mantenimiento previstas, bajo las condiciones y periodicidad señaladas en el mencionado Programa, el cable tractor portador del MIO CABLE, no se encontraría en tan avanzado estado de desgaste con un total de 1027 hilos rotos en todo el cable⁴⁵ para el año 2019.

De lo expuesto, es posible concluir que la ASOCIACIÓN CABLE AÉREO MANIZALES, presuntamente incumplió con lo establecido en el Programa de Mantenimiento, conducta que infringe la Norma Europea UNE-EN 12927-7⁴⁶, así como los artículos 11, 12 y 38 de la Ley 336 de 1996, que establecen:

Norma Europea UNE-EN 12927-7

“(…)

4.2 Principios de seguridad

4.2.1 Generalidades

Se aplican los principios de seguridad expuestos en la Norma EN 12929-1.

(…) 5 MANTENIMIENTO

5.1 Generalidades

Debe prestarse una atención particular a los elementos individuales tales como las sujeciones de extremidad, los empalmes y las partes que hayan sido objeto de reparaciones anteriores.

5.2 Producto de limpieza o de protección del cable

5.2.1 Utilización de un producto de limpieza o de protección

Los cables pueden ser objeto de una limpieza o de un tratamiento de protección de acuerdo con las

⁴⁵ Ibidem.

⁴⁶ UNE- EN 12927-7 – Norma Española – Consorcio Cable Móvil S.A

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

instrucciones de utilización y de mantenimiento (véase la Norma EN 12929-1).

5.2.2 Elección del producto de protección o de limpieza

(...) Después de la aplicación del producto de protección, conviene no utilizar la instalación hasta la evaporación del disolvente⁴⁷³ (...)”

Ley 336 de 1996

“Artículo 11. (...)

El Gobierno Nacional fijará las condiciones para el otorgamiento de la Habilitación, (...) señalará los requisitos que deberán acreditar los operadores, tales como (...) factores de seguridad

(...)

Artículo 12. (...)

Para efecto de las condiciones sobre seguridad se tendrán en cuenta, entre otras, la implantación de programas de reposición, revisión y mantenimiento de los equipos, los sistemas de abastecimiento de combustibles y los mecanismos de protección a los pasajeros y a la carga.” (Subraya la Dirección).

Así las cosas, esta Dirección concluye que ACAM presuntamente no realizó las actividades establecidas en el Programa de Mantenimiento de los equipos destinados a la prestación del servicio público de transporte por cable, conforme a las normas internacionalmente reconocidas afectando el principio de seguridad, conducta que se enmarca en lo establecido en el literal e) del artículo 46 de la ley 336 de 1996.

12.1.CARGO TERCERO: La ASOCIACIÓN CABLE AÉREO MANIZALES presuntamente no suministró la información y allegó respuesta incompleta de lo solicitado por la Superintendencia de Transporte.

Conforme fue analizado y desarrollado en el cuerpo de la parte motiva de este acto administrativo la Superintendencia de Transporte, efectuó requerimientos a ACAM, mediante comunicaciones de salida 20198000631181 del 20 de noviembre de 2019, 20198000651271 del 29 de noviembre y 20208700010931 del 9 de enero de 2020.

Es así como al analizar la documentación allegada, se logró evidenciar que ACAM presentó información de manera extemporánea a lo requerido esta Entidad y así mismo, el contenido de esta no cumple a cabalidad con lo requerido por esta Autoridad, de esta manera no atendiendo a la solicitud de información requerida por esta Superintendencia.

Es menester resaltar que el incumplimiento extemporáneo, parcial o imperfecto, no subsana ni exonera de responsabilidad a las empresas que incurran en la conducta señalada en el literal c) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996.

De acuerdo con lo anteriormente expuesto en el presente acto administrativo, existe suficiente material probatorio que permite inferir a esta Superintendencia que el comportamiento de la ASOCIACIÓN CABLE AÉREO MANIZALES presuntamente configura un no suministro de la información que legalmente le fue solicitada y, así mismo no entregó la información completa incurriendo en lo previsto en el literal c) del artículo 46 de la ley 336 de 1996.

12.1. CARGO CUARTO: La ASOCIACIÓN CABLE AÉREO MANIZALES, presuntamente no amparó contra los riesgos inherentes a la actividad transportadora, a los equipos destinados a la prestación del servicio público de transporte por cable, bajo las pólizas de responsabilidad civil

⁴⁷ UNE –EN-12927-7- Norma Española – Consorcio Cable Móvil S.A

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

extracontractual, así como presuntamente tampoco acreditó el monto de cobertura exigido por el ordenamiento jurídico para la prestación del servicio público de transporte por cable

Al realizar un análisis del expediente y la información aportada en la visita preventiva practicada los días 06 y 07 de junio de 2019, se evidenció en el informe presentado por la Dirección de Promoción y Prevención de la Superintendencia Delegada de Tránsito y Transporte que la sociedad ACAM allegó pólizas de seguros con vigencia del 06 de enero de 2019 hasta el día 04 de junio de 2019, las cuales para el momento de la visita se encontraban vencidas y con los montos de cobertura insuficientes, como se demostrará a continuación:

Al respecto, existe suficiente material probatorio que permite inferir a esta Superintendencia que el comportamiento de la ASOCIACIÓN CABLE AÉREO MANIZALES presuntamente infringe lo dispuesto en los artículos 994 y 1003 del Código de Comercio y en concordancia con lo dispuesto en el artículo 225.7.1 del Decreto 1079 de 2015, que prevén:

Código de Comercio

“Artículo 994. Exigencia de tomar seguro

Quando el Gobierno lo exija, el transportador deberá tomar por cuenta propia o por cuenta del pasajero o del propietario de la carga, un seguro que cubra a las personas y las cosas transportadas contra los riesgos inherentes al transporte.

El transportador no podrá constituirse en asegurador de su propio riesgo o responsabilidad. El Gobierno reglamentará los requisitos, condiciones, amparos y cuantías del seguro previsto en este artículo, el cual será otorgado por entidades aseguradoras, cooperativas de seguros y compañías de seguros, legalmente establecidas.

(...)

Artículo 1003. Responsabilidad del Transportador. *El transportador responderá de todos los daños que sobrevengan al pasajero desde el momento en que se haga cargo de éste. Su responsabilidad comprenderá, además, los daños causados por los vehículos utilizados por él y los que ocurran en los sitios de embarque y desembarque, estacionamiento o espera, o en instalaciones de cualquier índole que utilice el transportador para la ejecución del contrato.*

Dicha responsabilidad sólo cesará cuando el viaje haya concluido; y también en cualquiera de los siguientes casos:

- 1) *Quando los daños ocurran por obra exclusiva de terceras personas;*
- 2) *Quando los daños ocurran por fuerza mayor, pero ésta no podrá alegarse cuando haya mediado culpa imputable al transportador, que en alguna forma sea causa del daño;*
- 3) *Quando los daños ocurran por culpa exclusiva del pasajero, o por lesiones orgánicas o enfermedad anterior del mismo que no hayan sido agravadas a consecuencia de hechos imputables al transportador, y*
- 4) *Quando ocurra la pérdida o avería de cosas que conforme a los reglamentos de la empresa puedan llevarse “a la mano” y no hayan sido confiadas a la custodia del transportador.*

Decreto 1079 de 2015

“Artículo 2.2.5.7.1. Obligatoriedad. *De conformidad con los artículos 994 y 1003 del Código de Comercio las empresas de transporte por cable de personas y de carga, deberán tomar con una compañía de seguros autorizada para operar en Colombia las pólizas de seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual que las ampare contra los riesgos inherentes a la actividad transportadora, así:*

1. *Póliza de responsabilidad civil contractual que deberá cubrir al menos, los siguientes riesgos:*

Muerte. Incapacidad permanente Incapacidad temporal, gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y

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

hospitalarios. El monto asegurable por cada riesgo no podrá ser inferior a 60 SMMLV por persona.

2. *Póliza de responsabilidad civil extracontractual que deberá cubrir al menos los siguientes riesgos:*

Muerte o lesiones a una persona. Daños a bienes de terceros. Muerte o lesiones a dos o más personas. El monto asegurable por cada riesgo no podrá ser inferior a 60 SMMLV por persona.

Parágrafo. De conformidad con el artículo 994 del Código de Comercio, las empresas de transporte por cable o de carga deberán tomar por cuenta propia o por cuenta del propietario de la carga, un seguro que cubra a los bienes o cosas transportadas contra los riesgos inherentes al transporte, a través de una compañía de seguros autorizada para operar en Colombia. (Decreto 1072 de 2004, artículo 20).”

De otra parte, al realizar un análisis del expediente y la información aportada en la visita preventiva practicada los días 06 y 07 de junio de 2019, se evidenció en el informe presentado por la Dirección de Promoción y Prevención de la Superintendencia Delegada de Tránsito y Transporte⁵⁴, que la sociedad ACAM allegó la póliza de seguro No. 022243729⁵⁵, la cual contaba con una vigencia del 06 de enero de 2019 hasta el 04 de junio de 2019, cuyos beneficiarios fueron Infimanizales, Inficaldas y MetroCali S.A., por un valor asegurado de ocho mil cien millones de pesos (\$8.100.000.000).

Así mismo, se observa que en el señalado informe se logró determinar que el sistema del MIO CABLE cuenta con 60 cabinas para la operación comercial, cuya capacidad máxima es de 10 personas en total; 2 personas de pie y 8 sentadas, lo que permite concluir que la capacidad máxima de ocupación del sistema es de 600 personas.

Ahora bien, el artículo 26 de la Ley 336 de 1996 dispone que “[t]odo equipo destinado al transporte público deberá contar con los documentos exigidos por las disposiciones correspondientes para prestar el servicio de que se trate” y, en ese orden de ideas, se entiende que las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual hacen parte los documentos que cada vehículo debe tener para la prestación del servicio público de transporte.

Conforme a lo anterior, teniendo en cuenta que la póliza de seguro No. 022243729 fue adquirida en el año 2018, época para la cual el SMLMV era de setecientos ochenta y un mil doscientos cuarenta y dos pesos (\$781.242) y que el sistema MIO CABLE tiene una capacidad transportadora de 600 personas, el monto mínimo asegurado debía ser de veintiocho mil ciento veinticuatro millones setecientos doce mil pesos (\$28.124.712.000)

No obstante, la póliza mencionada tan sólo asegura riesgos por el valor de ocho mil cien millones de pesos (\$8.100.00), suma que no alcanza el mínimo exigido por el ordenamiento jurídico para la prestación del servicio público de transporte por cable aéreo.

Así las cosas, esta Dirección concluye que la ASOCIACIÓN CABLE AÉREO MANIZALES presuntamente no amparó bajo las pólizas de responsabilidad civil extracontractual a los equipos destinados a la prestación del servicio público de transporte por cable contra los riesgos inherentes a la actividad transportadora; y que los montos de cobertura de las pólizas aportadas por ACAM no corresponden con lo señalado en la normatividad vigente, conductas que se enmarcan en lo establecido en el literal e) del artículo 46 de la ley 336 de 1996, en concordancia con el artículo 26 de la Ley 336 de 1996, los artículos 994 y 1003 del Código de Comercio, y lo establecido en el artículo 2.2.5.7.1 del Decreto 1079 de 2015.;

12.1. CARGO QUINTO: La ASOCIACIÓN CABLE AÉREO MANIZALES presuntamente no cuenta con certificado de conformidad de sus equipos expedido por el fabricante.

Como ya se ha precisado el artículo 26 de la Ley 336 de 1996 establece que “[t]odo equipo destinado al transporte público deberá contar con los documentos exigidos por las disposiciones correspondientes para prestar el servicio de que se trate (...)”.

De otra parte, el artículo 2.2.5.6.2. del Decreto 1079 de 2015 prevé que, como requisito de habilitación

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

para prestar el servicio público de transporte por cable aéreo, *“el fabricante, ensamblador o importador deberán llenar la ficha técnica suministrada por el Ministerio de Transporte, anexando los certificados de conformidad expedidos por los fabricantes de las partes y planos de diseño de las cabinas y elementos que componen el sistema”* (Subraya la Dirección). Así entonces, el certificado de conformidad es uno de los documentos necesarios con los que deben contar los equipos destinados a la prestación del servicio de transporte.

En tal virtud y con el fin de verificar que se mantuviesen los requisitos habilitantes, esta Dirección requirió a ACAM⁴⁸, entre otras cosas, la *“Certificación del fabricante de la línea actualmente instalada sobre la vida útil del mismo”*.

Este requerimiento fue atendido por la Investigada mediante radicado 20205320062202 del 23 de enero de 2020, empero, una vez revisada la documentación adjunta, se advierte que la certificación en comento, entre otros, fue allegada en un idioma distinto al castellano.

Al respecto, se itera que el artículo 251 del Código General del Proceso, aplicable por remisión expresa del artículo 306 de la Ley 1437 de 2011⁴⁹ establece que los documentos que alleguen a un proceso y que sean presentados idioma distinto al castellano, deben ser allegados directamente con la traducción realizada por el Ministerio de Relaciones Exteriores o un intérprete oficial.

En concordancia, cabe resaltar que el artículo 164 *ibidem* contempla el principio de necesidad de la prueba, en virtud del cual, toda decisión administrativa o judicial debe fundarse en las pruebas regular y oportunamente allegadas al proceso.

En ese orden de ideas, los documentos aportados por la Investigada, al no contar con la traducción exigida en la norma procesal, no integran el acervo probatorio, de modo que se tienen por no presentados.

En consecuencia, existe sustento fáctico y jurídico que permite inferir a esta Superintendencia que el comportamiento de ACAM presuntamente infringe lo dispuesto en los artículos 26 de la Ley 336 de 1996⁵⁰ y 2.2.5.6.2. del Decreto 1079 de 2015.

Al respecto, la Sección Primera del Consejo de Estado mediante Sentencia del 19 de mayo de 2019 arguyó:

“(...) lo que le corresponde a las autoridades competentes es verificar si una determinada conducta o situación generada por cualquiera de los referidos sujetos, constituye o no violación de alguna norma de transporte, y si la Ley 336 de 1996 o cualquier otra norma de rango legal no le asigna una sanción específica y distinta a multa, esa conducta será sancionable con ésta, es decir, pecuniariamente, dentro de los rangos precisados en el párrafo atrás transcrito del comentado artículo 46 de la Ley 336.”

En consecuencia, la norma transcrita es aplicable a la conducta expuesta en el presente acápite, toda vez que se encuentra establecida en el artículo 26 de la Ley 336 de 1996 sin una sanción específica.

⁴⁸ Radicado 20208700010931 del 9 de enero de 2020

⁴⁹ ARTÍCULO 306. ASPECTOS NO REGULADOS. En los aspectos no contemplados en este Código se seguirá el Código de Procedimiento Civil en lo que sea compatible con la naturaleza de los procesos y actuaciones que correspondan a la Jurisdicción de lo Contencioso Administrativo.”

⁵⁰ Artículo 35. (...)

Las empresas de transporte público deberán desarrollar los programas de capacitación a través del SENA o de las entidades especializadas, autorizadas por el Ministerio de Transporte, a todos los operadores de los equipos destinados al servicio público, con el fin de garantizar la eficiencia y tecnificación de los operarios.(...)”

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

SANCIONES PROCEDENTES

DÉCIMO TERCERO: En caso de encontrarse responsable a la empresa ASOCIACIÓN CABLE AEREO MANIZALES, procederá la aplicación del literal a) del parágrafo del artículo 46 de la Ley 336 de 1996, para cada uno de los cargos imputados en la presente resolución, el cual establece la graduación aplicable para efectos de determinar las sanciones a imponer en dado caso de demostrarse una infracción a las normas sobre transporte público, siendo así esta Dirección señala que:

13.1 En dado caso de demostrarse el incumplimiento a los cargos formulados por este Despacho en el numeral 12.1 en adelante de este acto administrativo, las sanciones a imponer será la establecida en el literal a) del parágrafo del artículo 46 de la Ley 336 de 1996, que señala:

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

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

DOSIFICACIÓN DE LA SANCIÓN

DÉCIMO CUARTO: Al momento de imponer la sanción si fuera el caso, se valorarán las circunstancias establecidas por el artículo 50 de la Ley 1437 de 2011, para que esta Dirección gradúe las sanciones, teniendo en cuenta lo siguiente:

"...Salvo lo dispuesto en leyes especiales, la gravedad de las faltas y el rigor de las sanciones por infracciones administrativas se graduarán atendiendo a los siguientes criterios, en cuanto resultaren aplicables:

1. *Daño o peligro generado a los intereses jurídicos tutelados.*
2. *Beneficio económico obtenido por el infractor para sí o a favor de un tercero.*
3. *Reincidencia en la comisión de la infracción.*
4. *Resistencia, negativa u obstrucción a la acción investigadora o de supervisión.*
5. *Utilización de medios fraudulentos o utilización de persona interpuesta para ocultar la infracción u ocultar sus efectos.*
6. *Grado de prudencia y diligencia con que se hayan atendido los deberes o se hayan aplicado las normas legales pertinentes.*
7. *Renuencia o desacato en el cumplimiento de las órdenes impartidas por la autoridad competente.*
8. *Reconocimiento o aceptación expresa de la infracción antes del decreto de pruebas".*

Que, en mérito de lo expuesto, la Dirección de Investigaciones de Tránsito y Transporte Terrestre,

RESUELVE

ARTÍCULO PRIMERO: ABRIR INVESTIGACIÓN y FORMULAR PLIEGO DE CARGOS contra de la empresa de transporte público de pasajeros por cable **ASOCIACIÓN CABLE AÉREO MANIZALES** con **NIT. 900315506 - 2**, por la presunta vulneración a las disposiciones contenidas en el artículo 38 de la Ley 336 de 1996, en concordancia con lo señalado en la norma Europea EN 12927-7 y lo estipulado en el literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996.

ARTÍCULO SEGUNDO: ABRIR INVESTIGACIÓN y FORMULAR PLIEGO DE CARGOS contra de la empresa de transporte público de pasajeros por cable **ASOCIACIÓN CABLE AÉREO MANIZALES** con **NIT. 900315506 - 2**, por la presunta vulneración a las disposiciones contenidas en los artículos 11 , 12 y 38 de la Ley 336 de 1996, en concordancia con lo señalado en la Norma Europea -EN 12927-7⁵¹ y lo estipulado en el literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996.

⁵¹ UNE- EN 12927-7 – Norma Española – Consorcio Cable Móvil S.A

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

ARTÍCULO TERCERO: ABRIR INVESTIGACIÓN y FORMULAR PLIEGO DE CARGOS contra de la empresa de transporte público de pasajeros por cable **ASOCIACIÓN CABLE AÉREO MANIZALES con NIT. 900315506 - 2**, por la presunta vulneración a lo previsto en el literal c) del artículo 46 de la ley 336 de 1996 en concordancia con lo establecido en el artículo 2.2.5.4.3. del Decreto 1079 de 2015.

ARTÍCULO CUARTO: ABRIR INVESTIGACIÓN y FORMULAR PLIEGO DE CARGOS contra de la empresa de transporte público de pasajeros por cable **ASOCIACIÓN CABLE AÉREO MANIZALES con NIT. 900315506 - 2**, por la presunta vulneración a las disposiciones contenidas en los artículos 994 y 1003 del Código de Comercio y en concordancia con lo dispuesto en el artículo 2.2.5.7.1 del Decreto 1079 de 2015, y lo estipulado en el literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996.

ARTÍCULO QUINTO: ABRIR INVESTIGACIÓN y FORMULAR PLIEGO DE CARGOS contra de la empresa de transporte público de pasajeros por cable **ASOCIACIÓN CABLE AÉREO MANIZALES con NIT. 900315506 - 2**, por la presunta vulneración a las disposiciones contenidas en los artículos 26 de la Ley 336 de 1996⁵² y 2.2.5.6.2. del Decreto 1079 de 2015, en concordancia con lo estipulado en el literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996.

ARTÍCULO SEXTO: NOTIFICAR el contenido de la presente resolución a través de la Secretaría General de la Superintendencia de Transporte, de conformidad con lo establecido en el artículo 66 y siguientes del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, en concordancia con lo dispuesto en el artículo 4 del Decreto 491 de 2020⁵³, al representante legal o a quien haga sus veces de la empresa de transporte público de pasajeros por cable **ASOCIACIÓN CABLE AÉREO MANIZALES con NIT. 900315506 - 2**.

ARTÍCULO SÉPTIMO: CONCEDER la empresa de transporte público de pasajeros por cable **ASOCIACIÓN CABLE AÉREO MANIZALES con NIT. 900315506 - 2** un término de quince (15) días hábiles siguientes a la notificación de este acto administrativo para presentar descargos, solicitar y/o aportar las pruebas que pretenda hacer valer, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 50 de la Ley 336 de 1996 y 47 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, indicando en el asunto de su escrito, de manera visible, el número del presente acto administrativo. Para el efecto, se informa que podrá solicitar copia del expediente digital de conformidad con lo previsto en los artículos 36 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo y 3 del Decreto Legislativo 491 de 2020, al correo electrónico ventanillaunicaderadicacion@supertransporte.gov.co.

ARTICULO OCTAVO: Una vez se haya surtido la notificación a la investigada, remítase copia de la misma a la Dirección de Investigaciones de Tránsito y Transporte Terrestre de la Delegatura de Tránsito y Transporte para que obre dentro del expediente.

ARTÍCULO NOVENO: Surtida la respectiva notificación, **PUBLICAR** el contenido de la presente resolución a los terceros indeterminados para que intervengan en la presente actuación de conformidad con lo previsto en el artículo 37 inciso final y en el artículo 38 de la Ley 1437 de 2011.

⁵² “Artículo 35. (...)”

Las empresas de transporte público deberán desarrollar los programas de capacitación a través del SENA o de las entidades especializadas, autorizadas por el Ministerio de Transporte, a todos los operadores de los equipos destinados al servicio público, con el fin de garantizar la eficiencia y tecnificación de los operarios.(...)”

⁵³ Cfr. Decreto 491 del 2020. Artículo 4 y Resolución 06255 del 2020. Artículo 1 parágrafo 2

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

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

ARTÍCULO DÉCIMO PRIMERO: Contra la presente resolución no procede recurso alguno de acuerdo con lo establecido en el artículo 47⁵⁴ del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, Ley 1437 de 2011.

NOTIFÍQUESE, PUBLIQUESE Y CÚMPLASE

12580

04/12/2020

Hernán Darío Otálora Guevara
HERNÁN DARÍO OTÁLORA GUEVARA.

Director de Investigaciones de Tránsito y Transporte Terrestre

Notificar:

ASOCIACION CABLE AEREO MANIZALES
Representante legal o quien haga sus veces
Dirección: VIA PANAMERICANA ESTACION
LOS CAMBULOS - TERMINAL TRANSPORTE
MANIZALES / CALDAS

Proyectó: MATB LJC
Revisó: ARRC

⁵⁴**Artículo 47. Procedimiento administrativo sancionatorio.** Los procedimientos administrativos de carácter sancionatorio no regulados por leyes especiales o por el Código Disciplinario Único se sujetarán a las disposiciones de esta Parte Primera del Código. Los preceptos de este Código se aplicarán también en lo no previsto por dichas leyes.

Las actuaciones administrativas de naturaleza sancionatoria podrán iniciarse de oficio o por solicitud de cualquier persona. Cuando como resultado de averiguaciones preliminares, la autoridad establezca que existen méritos para adelantar un procedimiento sancionatorio, así lo comunicará al interesado. Concluidas las averiguaciones preliminares, si fuere del caso, formulará cargos mediante acto administrativo en el que señalará, con precisión y claridad, los hechos que lo originan, las personas naturales o jurídicas objeto de la investigación, las disposiciones presuntamente vulneradas y las sanciones o medidas que serían procedentes. Este acto administrativo deberá ser notificado personalmente a los investigados. **Contra esta decisión no procede recurso** (Negrilla y subraya fuera del texto original).