

Bogotá, 8/23/2022

**Conductores Y Propietarios De Taxi De La
Ciudad De Sincelejo**
No Registra
Bogota D.C.

Al contestar citar en el asunto



Radicado No.: **20225330583541**

Fecha: 8/23/2022

Asunto: 4107Comunicación Actos Administrativos

Respetado Señor(a) o Doctor(a):

Para su conocimiento y fines pertinentes de manera atenta me permito comunicarle que la Superintendencia de Transporte, expidió la resolución No. 4107 de fecha 8/19/2022 por lo cual le anexo copias de la misma.

Sin otro particular.

Atentamente,



Carolina Barrada Cristancho

Coordinadora Grupo de Notificaciones

Anexo: Copia Acto Administrativo
Proyectó: Camilo Merchan
Revisó: Carolina Barrada Cristancho

REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE

RESOLUCIÓN No. 4107 DE 19/08/2022

“Por la cual se decide una investigación administrativa”

LA DIRECCIÓN DE INVESTIGACIONES DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE
TERRESTRE

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

CONSIDERANDO

PRIMERO: Que mediante Resolución No. 16290 del 7 de diciembre de 2021 se ordenó abrir investigación y se formuló pliego de cargos en contra de la **SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE SINCELEJO** (en adelante **SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE SINCELEJO** o la Investigada), con el fin de determinar si presuntamente incurrió en la conducta establecida en el artículo 45 de la Ley 336 de 1996.

SEGUNDO: Que la resolución de apertura fue notificada por aviso el día 25 de enero de 2022 a la **SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE SINCELEJO** según guía de trazabilidad No. RA353871183CO expedida por la empresa de Servicios Postales Nacionales 4-72.

2.1. En el **ARTÍCULO SEXTO** de la Resolución No. 16290 del 7 de diciembre de 2021 se ordenó publicar el contenido de la misma para conocimiento e intervención de terceros indeterminados, de conformidad con lo previsto en los artículos 37 y 38 de la Ley 1437 de 2011. Revisado el sistema de gestión documental de la entidad, se evidenció que no hubo participación de terceros interesados en la presente actuación administrativa.

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

(...) 12.3. Cargo:

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

CARGO ÚNICO: Del material probatorio recaudado en esta actuación administrativa y, en particular de lo expuesto en el considerando décimo primero (11), se evidencia que la **SECRETARÍA DE MOVILIDAD**

"Por la cual se decide una investigación administrativa"

DE SINCELEJO presuntamente alteró el servicio público de transporte en su jurisdicción, incurriendo así en la conducta descrita en el artículo 45 de la Ley 336 de 1996.

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

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

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

Una vez revisado el Sistema de Gestión Documental de la Superintendencia de Transporte se encuentra que la **SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE SINCELEJO** presentó escrito de descargos¹ dentro del término señalado por la Dirección de Investigaciones de Tránsito y Transporte Terrestre en la resolución de formulación de cargos.

CUARTO: Que mediante Resolución No. 668 del 14 de marzo de 2022 se resolvió la solicitud de pruebas dentro del procedimiento administrativo sancionatorio iniciado con Resolución No. 16290 del 7 de diciembre de 2021 contra la **SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE SINCELEJO** y a través de la cual:

4.1. Se admitió y dio el valor probatorio correspondiente a las pruebas documentales aportadas por la **SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE SINCELEJO** en su escrito de descargos.

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

(i) Ordenar a la **SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE SINCELEJO** que con destino al expediente allegue:

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

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

c) Relación de las grúas y parqueaderos oficiales –patios– disponibles en Sincelejo, Sucre para la inmovilización de vehículos como consecuencia de la comisión de la infracción identificada con el Código D.12, donde se precise: (i) identificación de la grúas, (ii) ubicación de los patios, (iii) capacidad de los patios, (iv) porcentaje de ocupación de los patios y (v) programación del uso de las grúas. Alleguen todos los documentos que soporten lo informado.

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

(ii) Ordenar a la **DIRECCIÓN DE TRÁNSITO Y TRANSPORTES DE LA POLICÍA NACIONAL** que allegue:

¹ Mediante radicado Supertransporte No. 20225340190032 del 10 de febrero de 2022 y mediante radicado Supertransporte No. 20225340192112 del 11 de febrero de 2022.

“Por la cual se decide una investigación administrativa”

a) Copia de todas las solicitudes presentadas por la **SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE SINCELEJO** para suscribir convenios interadministrativos con la **DIRECCIÓN DE TRÁNSITO Y TRANSPORTES DE LA POLICÍA NACIONAL**.

b) Copia de los contratos suscritos los últimos cinco (5) años entre la **DIRECCIÓN DE TRÁNSITO Y TRANSPORTES DE LA POLICÍA NACIONAL** y la **SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE SINCELEJO**.

4.3. Que revisado el sistema de gestión documental de la Superintendencia de Transporte se evidenció que la **SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE SINCELEJO** dio respuesta a la solicitud realizada, dentro del término del período probatorio decretado en la presente investigación administrativa, mediante el radicado No. 20225340449342 del 30 de marzo de 2022.

4.4. Que revisado el sistema de gestión documental de la Superintendencia de Transporte se evidenció que la **DIRECCIÓN DE TRÁNSITO Y TRANSPORTES DE LA POLICÍA NACIONAL** allegó respuesta a la solicitud realizada mediante la Resolución No. 668 del 14 de marzo de 2022, a través del Radicado Supertransporte No. 20225340412332 del 25 de marzo de 2022, dentro del término del período probatorio decretado en la presente investigación administrativa.

QUINTO: Que la Dirección de Investigaciones de Tránsito y Transporte Terrestre, a través de la Resolución 1705 del 27 de mayo de 2022, ordenó el cierre del período probatorio y corrió traslado para la presentación de los alegatos de conclusión, resolución que fue comunicada el día 27 de mayo de 2022², y en la cual se le otorgó a la Investigada un término de diez (10) días hábiles para la presentación de los alegatos de conclusión, término que culminó el día 13 de junio de 2022.

SEXTO: Que dentro del plazo otorgado, la **SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE SINCELEJO** mediante radicado No. 20225340790552 del 6 de junio de 2022, presentó alegatos de conclusión.

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

7.1. Competencia de la Supertransporte en la presente actuación administrativa

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

El objeto de la Superintendencia de Transporte es ejercer las funciones de vigilancia, inspección, y control que le corresponden al Presidente de la República como suprema autoridad administrativa en materia de tránsito, transporte y su infraestructura, cuya delegación⁴ se concretó en (i) inspeccionar, vigilar y controlar la aplicación y el cumplimiento de las normas que rigen el sistema de tránsito y transporte; y (ii) vigilar, inspeccionar, y controlar la permanente, eficiente y segura prestación del servicio de transporte⁵, sin perjuicio de las demás funciones previstas en la Ley.

En esa medida, se previó que estarán sometidas a inspección, vigilancia y control de la Superintendencia de Transporte⁶: (i) las sociedades con o sin ánimo de lucro, las empresas unipersonales y las personas naturales que presten el servicio público de transporte; (ii) las entidades del Sistema Nacional de

² Conforme al Certificado de comunicación electrónica No. 77059352-S emitido por Lleida S.A., aliado de la empresa de servicios postales Nacionales 4-72.
³ Cfr. Artículo 3 del Decreto 2409 de 2018.
⁴ Al amparo de lo previsto en los artículos 189 numeral 22 y 365 de la Constitución Política de Colombia: “Artículo 189. Corresponde al Presidente de la República como Jefe de Estado, Jefe del Gobierno y Suprema Autoridad Administrativa: (...) 22. Ejercer la inspección y vigilancia de la prestación de los servicios públicos”.
⁵ Decreto 2409 de 2018, artículo 4.
⁶ Cfr. Decreto 101 de 2000 artículo 42. Vigente de conformidad con lo previsto en el artículo 27 del Decreto 2409 de 2018.

“Por la cual se decide una investigación administrativa”

Transporte⁷, establecidas en la Ley 105 de 1993⁸, excepto el Ministerio de Transporte, en lo relativo al ejercicio de las funciones que en materia de transporte legalmente les corresponden; y (iii) las demás que determinen las normas legales⁹.

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

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

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

*“(...) [c]onforman el Sistema Nacional de Transporte, para el desarrollo de las políticas de transporte, además de los organismos indicados en el inciso anterior, **los organismos de tránsito y transporte**, tanto terrestre, aéreo y marítimo e infraestructura de transporte de las entidades territoriales y demás dependencias de los sectores central o descentralizado de cualquier orden, que tengan funciones relacionadas con esta actividad”.* (Negrilla fuera del texto original).

A su vez, el artículo 3° de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 2° de la Ley 1383 de 2010, establece en el parágrafo 3 que “[l]as Autoridades, **los organismos de tránsito**, las entidades públicas o privadas que constituyan organismos de apoyo serán vigiladas y controladas por la Superintendencia de Puertos y Transporte”. (Negrilla fuera del texto original).

De igual forma, ostenta la competencia para la verificación del cumplimiento de los criterios técnicos de los sistemas o equipos automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones de tránsito (en adelante SAST), en virtud de lo consagrado en el artículo 3 de la Ley 1843 de 2017 en el que se dispone: “[l]a Superintendencia de Puertos y Transporte tendrá como función: Adelantar, de oficio o a petición de parte, acciones tendientes a verificar el cumplimiento de los criterios técnicos definidos por el Ministerio de Transporte y la Agencia de Seguridad Vial (...)”.

Es así que, se tiene que en el evento en que la Supertransporte encuentre incumplimientos por parte de la autoridad de tránsito en los mencionados criterios técnicos podrá “(...) iniciar investigación correspondiente la cual podrá concluir con la suspensión de las ayudas tecnológicas hasta tanto cumplan los criterios técnicos definidos”¹⁰. (Subrayado fuera de texto original).

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

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

⁷“**Artículo 1°.- Sector y Sistema Nacional del Transporte.** Integra el sector Transporte, el Ministerio de Transporte, sus organismos adscritos o vinculados y la Dirección General Marítima del Ministerio de Defensa Nacional, en cuanto estará sujeta a una relación de coordinación con el Ministerio de Transporte.

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

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

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

¹⁰ Cfr. Ley 1843 de 2017, artículo 3

(...)

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

En ese sentido, en el Capítulo IX de la Ley 336 de 1996 "Estatuto general de transporte" se establecieron los criterios que se tendrán en cuenta para determinar los sujetos y las sanciones a imponer¹¹. Es así que en el artículo 45 de la citada ley se señaló que "[l]a amonestación será escrita y consistirá en la exigencia perentoria al sujeto para que adopte las medidas tendientes a superar la alteración en la prestación del servicio que ha generado su conducta".

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

Habiéndose revisado las actuaciones administrativas, este Despacho encuentra procedente verificar la regularidad del proceso. Bajo ese entendido, a continuación se procede a resolver la investigación en los siguientes términos¹².

7.2. Regularidad del procedimiento administrativo

7.2.1. Respetto de la imputación hecha en contra de la SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE SINCELEJO

Es relevante para el presente caso hacer referencia al concepto emitido por el H. Consejo de Estado – Sala de Consulta y Servicio Civil el pasado 5 de marzo de 2019¹³. Atendiendo las consultas formuladas por el Gobierno Nacional el 24 de octubre de 2018, el H. Consejo de Estado señaló lo siguiente:

(i) El principio de legalidad de las faltas y las sanciones es plenamente aplicable en materia de transporte terrestre¹⁴.

(ii) Este principio se manifiesta en a) la reserva de ley, y b) la tipicidad de las faltas y las sanciones¹⁵:

a) Lo primero se manifiesta en que hay una reserva de ley ordinaria para tipificar conductas y sanciones administrativas¹⁶. Por lo tanto, no se admite la tipificación de conductas en reglamentos u otras normas que no tienen ese rango de ley¹⁷⁻¹⁸.

b) Lo segundo se manifiesta en que los "elementos esenciales del tipo" deben estar en la ley, particularmente la descripción de la conducta o del comportamiento que da lugar a la aplicación de la sanción y la determinación de la sanción, incluyendo el término o la cuantía de la misma¹⁹.

¹¹ Cfr. Artículo 44 de la Ley 336 de 1996.

¹² Cfr. Ley 336 de 1996 artículo 51; concordante con el artículo 49 de la Ley 1437 de 2011.

¹³ Número único 11001-03-06-000-2018-00217-00. Radicación interna: 2403. Levantada la Reserva legal mediante oficio No. 115031 de fecha 20 de marzo de 2019.

¹⁴ "El principio de legalidad de las faltas y de las sanciones previsto en el artículo 29 CP, debe observarse para establecer las infracciones administrativas y las sanciones correspondientes en todos los ámbitos regulados, dentro del contexto del Estado Regulador, incluido por supuesto el sector del transporte terrestre". (negrilla fuera de texto) Cfr. Pp. 48 y 76

¹⁵ "Dicho principio, como quedó expuesto, se manifiesta en las dimensiones reserva de ley y tipicidad". (negrilla fuera de texto) Cfr. Pp. 48 y 76

¹⁶ "La Constitución no permite otorgar a la Administración la potestad genérica de establecer vía reglamento infracciones y sanciones administrativas, pues tiene reserva de ley ordinaria, y debe en todo caso respetar el debido proceso en punto a la legalidad y a la tipicidad, de conformidad con el inciso 2 del artículo 29 de la Carta Política". Cfr. Pp. 49 y 77

¹⁷ "(...) no es posible predicar lo mismo en cuanto a la remisión efectuada a las normas reglamentarias, puesto que ello supone que el ejecutivo quede investido de manera permanente para establecer infracciones mediante la expedición de actos administrativos de carácter general". Cfr. Pp. 38

¹⁸ "La Constitución no permite otorgar a la Administración la potestad genérica de establecer vía reglamento infracciones y sanciones administrativas, pues tiene reserva de ley ordinaria, y debe en todo caso respetar el debido proceso en punto a la legalidad y a la tipicidad, de conformidad con el inciso 2 del artículo 29 de la Carta Política." Cfr. Pp. 49 y 77 "(...) no es constitucionalmente admisible 'delegar' en otra autoridad estatal la competencia de determinar las infracciones y las sanciones, toda vez que es exclusiva del Legislador, con lo cual se reafirma el principio de reserva de ley en materia sancionatoria administrativa bajo los criterios expuestos en este concepto, así como la formulación básica del principio de tipicidad". Cfr. Pg. 19.

¹⁹ "(...) las sanciones deben contar con un fundamento legal, por lo cual su definición no puede ser transferida al Gobierno Nacional a través de una facultad abierta sin contar con un marco de referencia específico y determinado (...) Al legislador no le está permitido delegar en el ejecutivo la creación de prohibiciones en materia sancionatoria, salvo que la ley establezca los elementos esenciales del tipo, estos son: (i) la descripción de la conducta o del comportamiento que da lugar a la aplicación de la sanción; (ii) la determinación de la

“Por la cual se decide una investigación administrativa”

(iii) Solo en la medida que se encuentren dentro de la ley esos “elementos esenciales del tipo”, puede hacerse una complementación con decretos, resoluciones y otras disposiciones de rango infralegal²⁰. En efecto, el principio de legalidad “exige que las sanciones sean comprensibles para sus destinatarios” desde la misma ley, sin perjuicio de que se complemente con decretos y resoluciones en las materias técnicas a las que alude la regulación, dada la imposibilidad del Legislador de previsión total de las conductas sancionables²¹.

(iv) De esa forma, la Superintendencia de Transporte como autoridad encargada de inspeccionar, vigilar y controlar el sector transporte, debe dar aplicación en sus investigaciones administrativas a los fundamentos legales para establecer la responsabilidad y de ser procedente imponer las sanciones a sus administrados²².

En consideración de todo lo anterior, este Despacho encuentra que respecto de la formulación jurídica realizada en la resolución de apertura a la Investigada se estructuró con fundamento en una norma de rango legal²³. Por lo tanto, será respecto de esto que se hará a continuación el juicio de responsabilidad administrativa.

En esta etapa, el Despacho encuentra que se han respetado las “*garantías mínimas previas*”, en la medida que la actuación (i) ha sido tramitada por la autoridad competente; (ii) se ha notificado o comunicado a la Investigada, según el caso, sobre las actuaciones propias del proceso en los términos previstos en la ley; (iii) se concedió a la Investigada la oportunidad para expresar libre y abiertamente sus opiniones y argumentos; (iv) se concedió a la Investigada la oportunidad para contradecir o debatir los cargos formulados en su contra, tanto en descargos como en alegatos de conclusión²⁴.

Asimismo, se han respetado los derechos y garantías de la Investigada en la etapa probatoria, en la medida que (i) se concedió a la Investigada la oportunidad para presentar y solicitar pruebas; (ii) se concedió a la Investigada la oportunidad para controvertir las que obran en su contra; y (iii) se respetó el derecho a la regularidad de la prueba, esto es, su práctica observando las reglas del debido proceso²⁵. Así entonces, encuentra este Despacho que tanto en la averiguación preliminar²⁶ como en la investigación misma, se ha garantizado el debido proceso a la Investigada²⁷.

sanción, incluyendo el término o la cuantía de la misma, (iii) la autoridad competente para aplicarla y (iv) el procedimiento que debe seguirse para su imposición.” Cfr. Pp. 14 y 32

²⁰ “No son admisibles formulaciones abiertas, que pongan la definición de la infracción o de la sanción prevista en la ley en manos de la autoridad administrativa. **En cuanto a la posibilidad del reenvío normativo a decretos reglamentarios, corresponde al legislador delimitar el contenido de la sanción a través de la configuración de los elementos estructurales del tipo**, por lo que la remisión a la norma reglamentaria debe permitir su cumplida ejecución. En tales casos, el contenido de la ley estará referido al núcleo esencial de la materia reservada, de manera que el reglamento se limite a desarrollar, complementar y precisar lo que ya ha sido de manera expresa contemplado en la ley. Es aquí donde el reglamento cumple una función de “colaboración” o complementariedad.” Cfr. Pp. 42, 49 y 77

²¹ Cfr. Pp. 19 a 21.

²² “En lo atinente al principio de tipicidad, (...) **lo que se exige es un fundamento legal en donde se señalen los elementos básicos de la sanción**, marco dentro del cual la autoridad titular de la función administrativa pueda precisar, **los elementos de la sanción que haya de ser aplicada por otra autoridad**, no por ella misma.” Cfr. Pg. 19

²³ Ibidem.

²⁴ Cfr. H. Corte Constitucional Sentencia C-315 de 2012.

²⁵ “**a)** el derecho para presentarlas y solicitarlas; **b)** el derecho para controvertir las pruebas que se presenten en su contra; **c)** el derecho a la publicidad de la prueba, pues de esta manera se asegura el derecho de contradicción; **d)** el derecho a la regularidad de la prueba, esto es, observando las reglas del debido proceso, siendo nula de pleno derecho la obtenida con violación de éste; **e)** el derecho a que de oficio se practiquen las pruebas que resulten necesarias para asegurar el principio de realización y efectividad de los derechos; **y f)** el derecho a que se evalúen por el juzgador las pruebas incorporadas al proceso”. Cfr. H. Corte Constitucional Sentencia C-203 de 2011. A ese mismo respecto ver: H. Consejo de Estado Sala de lo Contencioso Administrativo Sección Tercera Consejero ponente: Mauricio Fajardo Gómez Bogotá, D. C., ocho (8) de marzo de dos mil siete (2007) Radicación número: 25000-23-26-000-1995-01143-01(14850)

²⁶ Esta averiguación preliminar corresponde a una fase previa a la investigación formal, en la que no se han vinculado formalmente partes o investigados, no existen supuestos de hecho ni imputación en contra de ninguna persona: “(...) **la averiguación preliminar no está sujeta a formalidad alguna**, y su única finalidad es la de permitirle al ente de control contar con la información necesaria para establecer si se debe o no abrir una investigación administrativa, (...) ésta no es una etapa obligatoria del procedimiento sancionatorio, como sí lo son la investigación (apertura, notificación y práctica de pruebas)”. Cfr. Ley 1437 de 2011 artículo 47. H. Consejo de Estado Sala de lo Contencioso Administrativo Sección Primera. Sentencia de enero 23 de 2003. CP Manuel Urueta Ayola. Rad. 25000- 23-24-000-2000-0665-01.

²⁷ Cfr. Constitución Política de Colombia artículo 29. Ley 1437 de 2011 artículo 3.

7.2.2. De la suspensión de términos

Para efectos del cómputo de términos en la presente investigación, debe precisarse que mediante Decretos 417 de 17 de marzo de 2020 y 637 de 06 de mayo de 2020 el Gobierno Nacional declaró el Estado de Emergencia Económica, Social y Ecológica en todo el territorio nacional; por su parte el Ministerio de Salud y Protección Social a través de la Resolución 385 del 12 de marzo de 2020 decretó la emergencia sanitaria en todo el territorio nacional por causa del Coronavirus – COVID-19 hasta el día 30 de mayo de 2020, y mediante la Resolución 1462 del 25 de agosto de 2020 se prorrogó dicha emergencia hasta el 30 de noviembre de 2020.

Así las cosas, mediante el Decreto Legislativo 491 de 28 de marzo de 2020 se adoptaron medidas de urgencia para garantizar la atención y la prestación de los servicios del Estado por parte de las diferentes autoridades y por aquellos particulares que cumplen funciones públicas. Dentro de estas medidas se encuentra la posibilidad de suspender, mediante acto administrativo, los términos de las actuaciones administrativas o jurisdiccionales en sede administrativa hasta tanto permanezca vigente la Emergencia Sanitaria declarada por el Ministerio de Salud y Protección Social, de conformidad con lo previsto en el Artículo 6 del Decreto Legislativo 491 de 28 de marzo de 2020.

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

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

OCTAVO: Análisis del caso

8.1. Consideraciones de la Dirección respecto de la defensa presentada por la Investigada:

A continuación, se transcriben algunos de los apartes más relevantes de los argumentos presentados por la defensa en los descargos y en el escrito de alegatos de conclusión de la **SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE SINCELEJO** y las consideraciones de la Dirección de Investigaciones de Tránsito y Transporte Terrestre frente a los mismos. Veamos:

"CARGOS FORMULADOS EN LA RESOLUCION No. 16290 DE 07 DE DICIEMBRE DE 2021

(...)

Según lo expuesto en la parte considerativa del acto administrativo por medio del cual se abre una investigación administrativa a través de la formulación de pliego de cargos contra la Secretaria de Movilidad del municipio de Sincelejo, el agente investigador manifiesta que se le endilga a la entidad que dirijo los siguientes cargos:

PRIMER CARGO: *Que la SECRETARIA DE MOVILIDAD DE SINCELEJO no ha utilizado eficientemente los recursos con los que cuenta para combatir la ilegalidad y la informalidad.*

Según el acto administrativo, esto se pudo corroborar, puesto que en el municipio de Sincelejo - Sucre, (i) no se hacen estudios concretos y formal sobre la ilegalidad e informalidad en el transporte público, (ii) no se realizan operativos debidamente estructurados que le permitan ser eficientes en la reducción de la problemática, (ii) no se aplican correctamente las sanciones establecidas en la ley y dispuestas para combatir el fenómeno de la informalidad y legalidad en el

"Por la cual se decide una investigación administrativa"

transporte público, y (iv) no hay interés en buscar otras fuentes que le permita conocer de forma más profunda dicha problemática.

Frente a este cargo, la Secretaría de Movilidad de la ciudad de Sincelejo manifiesta que no esta llamado a prosperar, en consideración a que el municipio de Sincelejo únicamente cuenta con una planta conformada por 10 agentes de tránsito, los cuales al no existir convenio interadministrativo de cooperación con la Policía Nacional, tienen la responsabilidad de ejercer la función para el levantamiento de siniestros viales ocurridos en esta jurisdicción las 24 horas del día, lo que representa la realización de ingentes esfuerzos operativos para cumplir con esa misión.

En consideración a lo anterior y teniendo en cuenta el insuficiente personal con el que se cuenta, se dificulta o se ve disminuido la realización de planes y operativos permanentes para el control de la legalidad e informalidad en el transporte. El reducido número de agentes demuestra que la Secretaría de Movilidad de la ciudad de Sincelejo, no cuenta con el personal suficiente para contrarrestar esta problemática social.

Es por ello que atendiendo a la situación descrita, la Secretaría de Movilidad de la ciudad de Sincelejo, estructuró el proyecto denominado "ESTUDIO TECNICO Y LEGAL PARA LA REORGANIZACIÓN OPERATIVA DE LA DIRECCIÓN DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE SINCELEJO", el cual se radicó el 31 de julio del año 2020 en la Secretaría de planeación del municipio de Sincelejo.

El día 26 de abril de 2021, mediante oficio No. SMS-0.700-3595-04-2021, se radicó el referido proyecto en la oficina de gestión contractual de la alcaldía municipal, la carpeta con los soportes para adelantar el mencionado proceso contractual, estudios y documentos previos, y análisis del sector, y posteriormente fue adjudicado a la unión temporal SECMOVI 2021, según contrato de consultoría SM-007-2021.

Es dable señalar que el mencionado proyecto se estructuró con el fin de adelantar el estudio de consultoría para incrementar la planta de personal de agentes de tránsito vinculados al municipio de Sincelejo, con el fin de fortalecer los controles operativos y ser mas eficientes, dándole aplicación a las normas de tránsito y transporte vigentes. En este punto se precisa que dicho proyecto se encuentra en ejecución (...)."28.

De manera preliminar la **SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE SINCELEJO** de acuerdo a sus argumentos realizó el reconocimiento expreso de uno de los hechos que dieron lugar a la imputación de cargos en la presente investigación administrativa, al aceptar que al no tener personal suficiente como lo son los agentes de tránsito no puede contrarrestar el fenómeno de ilegalidad e informalidad presente en el transporte público en su jurisdicción, lo cual no se puede tener como una causal de exoneración de responsabilidad, en tanto que dicha situación podía ser conocida, evidenciada y mitigada de manera anticipada, incluso, de la apertura de la presente investigación, por lo que se constituye como un hecho atribuible a la investigada, quien pudo haber tomado las medidas necesarias para incrementar dicha capacidad o realizar la gestión en su oportunidad de adelantar el referido estudio, lo cual ocurrió únicamente con posterioridad al inicio de la presente actuación.

En este sentido, la Investigada manifestó haber radicado ante la Secretaría de Planeación de Sincelejo un proyecto denominado "estudio técnico y legal para la reorganización operativa de la Dirección de Movilidad y Seguridad Vial de la Secretaría de Movilidad de Sincelejo", por lo cual se celebró entre Sincelejo y la Unión Temporal Secmovi 2021 el contrato de consultoría No. CM-0007-2021, cuyo plazo de ejecución inicial fue de 2 meses contados a partir de la suscripción del acta de inicio que se dio el 10 de agosto de 2021.

A pesar de esto, según lo afirmado por el organismo de tránsito de Sincelejo en su escrito de descargos, el proyecto referido se encontraba aún en ejecución para el 11 de febrero del presente año, por lo que es posible afirmar que aún no se han visto reflejados los presuntos resultados favorables en materia de

²⁸ Radicado Supertransporte No. 20225340190032 del 10 de febrero de 2022.

"Por la cual se decide una investigación administrativa"

tránsito y transporte que espera lograr la Investigada con el mismo. Así, respecto del proyecto nombrado *"estudio técnico y legal para la reorganización operativa de la Dirección de Movilidad y Seguridad Vial de la Secretaría de Movilidad de Sincelejo"*, se tiene que es una acción positiva proyectada en favor de la ciudad, en una correcta aplicación del principio de planeación, empero, así mismo, se tiene que no se han desarrollado acciones concretas ni completas u oportunas, siendo así a la fecha meras expectativas, mismas que no constituyen derecho, por lo tanto aunque se proyectan a futuro y beneficiarán a la comunidad de la ciudad de Sincelejo, no recaen en acciones propias y efectivas que en este momento arrojen resultados que puedan repercutir de forma positiva en la forma de combatir la ilegalidad e informalidad en el transporte público, sino a futuro.

Basado en esta situación que augura quizá un gran desarrollo para la ciudad de Sincelejo en los próximos años, es importante señalar que el control a la ilegalidad e informalidad debe ser constante, por tanto, y a pesar de que se estén desarrollando a cabo proyectos que beneficiarán la movilidad en la comunidad, es menester tener presente que es indispensable el cumplimiento de la normatividad que rige el sector transporte y, en particular, el cumplimiento estricto de las funciones que detenta el organismo de tránsito respecto del control de ilegalidad e informalidad en su jurisdicción, máxime cuando dicho fenómeno resultaba latente desde antes de adelantar dicho estudio.

Dichas funciones necesariamente debían y deberán contener tanto medidas correctivas –como comparendos, inmovilizaciones, suspensiones, entre otras, dependiendo el caso– como medidas preventivas que permitan disminuir el transporte ilegal e informal en la ciudad, para que sea adecuada la prestación del servicio público de transporte, que debe corresponder con el volumen de residentes y visitantes de Sincelejo.

Adicionalmente, es importante precisar en este punto que dentro del alcance del objeto del analizado proyecto, se contempló el desarrollo, entre otras, de las siguientes actividades: (i) realizar la evaluación de la conveniencia y oportunidad según el número de habitantes y la cantidad de vehículos que transitan en la ciudad de Sincelejo, (ii) revisión de la estructura administrativa y planta de cargos, denominación y nomenclatura, (iii) revisión del manual específico de funciones y competencias laborales vigente en la entidad, (iv) creación de empleos, (v) elaboración de todos los actos administrativos que han de generarse durante la ejecución del contrato, y (vi) estudio técnico legal para la reorganización operativa de la Dirección de Movilidad y Seguridad Vial de la **SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE SINCELEJO**. Acciones que, como se afirmó anteriormente, pueden lograr una mejoría en materia de movilidad en Sincelejo, Sucre, pero que no se constituyen como el medio más eficaz y expedito de atacar la informalidad e ilegalidad en el transporte público, puesto que, aunque realizar un estudio para lograr la reorganización operativa de la **SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE SINCELEJO** es importante, con esto no se ataca de forma directa la problemática de ilegalidad e informalidad en el transporte público ni a aquellos que fomentan y/o se dedican a esta práctica contraria a derecho.

Además, ha de afirmarse que de dicho contrato logró establecerse que el mismo tan sólo corresponde la realización de un estudio, es decir, éste como tal no permitió ni logró la incorporación de más agentes de tránsito hasta la fecha, siendo hasta ahora la fase preliminar de lo que aparentemente será la modificación de la **SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE SINCELEJO**. Aunque esta Dirección es consciente de los beneficios que trajo consigo dicho estudio, y traerá en Sincelejo, Sucre, también es dable afirmar que el mismo no contribuyó aún de forma directa a menguar el transporte ilegal e informal en dicha jurisdicción, ni se aprecia como una medida directamente orientada en reducir o controlar la ilegalidad o informalidad en el sector, dentro de su jurisdicción.

De otra parte, la **SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE SINCELEJO** aseveró en su escrito de descargos que:

"Teniendo en cuenta que el convenio interadministrativo con el grupo especializado de tránsito urbano de la Policía Nacional, expiró el 28 de febrero del 2021, la Secretaría de Movilidad de Sincelejo, presentó la actualización del proyecto " APOYO PARA LA SUSCRIPCIÓN DEL CONVENIO INTERADMINISTRATIVO DE TRANSITO Y- TRANSPORTE VIGENCIA 2021 ENTRE LA POLICIA

"Por la cual se decide una investigación administrativa"

NACIONAL Y EL MUNICIPIO DE SINCELEJO", el cual se radicó en la secretaría de planeación municipal el día 8 de febrero de 2021.

El día 01 de marzo del año 2021, mediante oficio No. SMS-0-700-1025-03-2021 suscrito por el señor alcalde de la ciudad Dr. Andrés Eduardo Gómez Martínez, se le envió la manifestación de la intención de dar continuidad al convenio interadministrativo para la vigencia 2021, al general Jorge Luis Vargas Valencia, Director General de la Policía Nacional, sin que hasta la fecha haya sido posible suscribir el nuevo convenio por la falta de interés por parte de la Policía Nacional (...).

Frente a lo manifestado por la Investigada, en cuanto a una presunta falta de interés por parte de la Policía Nacional en celebrar convenio con el organismo de tránsito de Sincelejo, se ha de recordar que esta Dirección ordenó a la Dirección de Tránsito y Transportes de La Policía Nacional, por medio de la Resolución No. 1705 del 27 de mayo de 2022, allegar: (i) copia de todas las solicitudes presentadas por la **SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE SINCELEJO** para suscribir convenios interadministrativos con dicha dependencia de la Policía Nacional y (ii) copia de los contratos suscritos los últimos cinco (5) años entre las dos mencionadas entidades. Al respecto, la Dirección de Tránsito y Transportes de la Policía Nacional manifestó a través del Radicado Supertransporte No. 20225340412332 del 25 de marzo de 2022 lo siguiente:

"(...) Oficio No. SMS-0.700-4382-5-2021 del 24 de mayo de 2021, firmado por el señor Tulio Alfredo Pinilla Chávez, quien en calidad de Secretario de Movilidad y Supervisor del Convenio Interadministrativo 012-2020, elevó petición ante el Comando Departamento de Policía Sucre para realizar una prórroga al plazo de ejecución de este acuerdo, bajo el argumento de finiquitar los procesos contractuales que se encontraban en curso, ya que los mismos, tenían una fecha de finalización posterior al 31/05/2021; consiguiente a ello, la unidad policial en mención solicitó ante la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional mediante comunicado oficial GS-2021-041590-DESUC del 26/05/2021, el análisis correspondiente para el trámite de la prórroga pretendida, ante lo cual esta Dirección brindó concepto de manera oportuna a través de la comunicación oficial GS-2021-008891-DITRA del 27/05/2021, donde se puso en conocimiento la improcedencia de adelantar cualquier gestión que conllevara a la celebración del modificatorio solicitado, teniendo en cuenta el sobre tiempo y la extemporaneidad para ejecutar los lineamientos definidos a este trámite administrativo, como también, por las acreencias que estaban pendientes a favor de la Policía Nacional con ocasión a las obligaciones asumidas por dicho ente gubernamental en cinco (5) convenios anteriores.

Oficio No. 700-8212-11-2021 del 11 de noviembre de 2021, por medio del cual la Alcaldía Municipal presenta la intención de suscribir un convenio interadministrativo para la vigencia 2022, aludiendo la disposición de \$900.000.000 (novecientos millones de pesos) como respaldo presupuestal de las obligaciones a ser asumidas por la entidad; con base en ello, el Comando Departamento de Policía Sucre mediante la comunicación oficial GS-2021- 096327-DESUC del 15/11/2021, solicitó ante la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, viabilidad para suscribir un nuevo convenio interadministrativo y atendiendo a lo expuesto previamente, esta Dirección brindó concepto de manera oportuna por medio de la comunicación oficial GS-2021-020857-DITRA del 21/11/2021, donde se informó sobre la inviabilidad jurídica de celebrar el acuerdo pretendido, debido a la entrada en vigencia de la restricción prevista en el parágrafo del artículo 38 de la Ley 996 de 2005 (Ley de Garantías Electorales), disposición que nos restringe a firmar este tipo de alianzas interinstitucionales; por otra parte, la necesidad de atender las obligaciones que se encuentran pendientes de los convenios suscritos en los años 2008, 2009 y 2020, donde persisten acreencias por un valor de \$471.782.818 (cuatrocientos setenta y un millones setecientos ochenta y dos mil ochocientos dieciocho pesos), con el fin de poder declararse a paz y salvo".

De lo anterior, puede evidenciarse que no ha sido falta de interés de la Dirección de Tránsito y Transportes de la Policía Nacional, como lo manifiesta la Investigada, el hecho de que para la fecha de la apertura de la presente investigación administrativa, y hasta el momento, no exista convenio interinstitucional entre la referida dependencia de la Policía Nacional y la **SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE SINCELEJO**, sino, entre otras razones de índole contractual, como consecuencia de incumplimientos en las obligaciones económicas asumidas por el organismo de tránsito de Sincelejo

"Por la cual se decide una investigación administrativa"

en favor de la Dirección de Tránsito y Transportes de la Policía Nacional en convenios anteriores. Por esto, es evidente que desde el 31 de mayo de 2021, fecha final del plazo de ejecución del Convenio Interadministrativo de Cooperación 012-2020, hasta el día en que se profiere este acto administrativo, no ha existido en la ciudad de Sincelejo, Sucre convenio con la Dirección de Tránsito y Transportes de la Policía Nacional que permita aumentar su capacidad de pie de lucha para enfrentar el flagelo de la informalidad e ilegalidad en el transporte público de dicha jurisdicción, concretamente, como consecuencia de causas atribuibles a la actuación u omisión de la Investigada.

La ausencia de tal convenio se considera problemático, en la medida que contar con éste les permitiría aumentar el pie de fuerza en la ciudad para, de esta manera, poder abarcar diferentes estrategias y realizar mejores operativos contra la ilegalidad e informalidad en Sincelejo, Sucre, al contar con mayor personal desplegado para ejecutar tales funciones. Así, la **SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE SINCELEJO** se está autolimitando al dejar de hacer uso de un instrumento que le serviría enormemente para atacar la ilegalidad e informalidad presentes en el transporte público en su jurisdicción, y con ello, a su vez, está haciendo un mal uso de los medios que tiene para cumplir esta función legal.

Por otra parte, **SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE SINCELEJO** señaló en sus descargos que:

"[C]on los limitados recursos que cuenta el municipio de Sincelejo, nos permitimos informar que la Secretaría de Movilidad de Sincelejo si ha adelantado estudios concretos sobre la ilegalidad e informalidad del transporte público en el municipio, entre ellos en el año 2020 se realizó el "PLAN ESTRATÉGICO DE CONTROL CONTRA LA ILEGALIDAD EN EL TRANSPORTE DEL MUNICIPIO DE SINCELEJO", el cual hace una descripción detallada de la situación del transporte público en la ciudad de Sincelejo y las modalidades de transporte informal e ilegal que operan en esta jurisdicción. Así mismo, se enumeran las acciones adelantadas para contrarrestar dicha problemática. (Se aporta copia del plan el cual consta de 17 folios)".

En efecto, como uno de los documentos anexos a los descargos presentados por la Investigada se encuentra el Plan Estratégico de Control Contra la Ilegalidad en el Transporte de Sincelejo para el año 2020, en el cual según la **SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE SINCELEJO** se realizó una descripción detallada de las modalidades en las que se presta en Sincelejo, Sucre el transporte en condiciones de ilegalidad e informalidad. Una vez revisado tal escrito, se tiene que aunque en el numeral 4.1.4 titulado *"TRANSPORTE INFORMAL E ILEGAL"* presentó las dos razones principales por las cuales considera que en su jurisdicción se presenta y se ha mantenido este fenómeno, principalmente a través de la modalidad del mototaxismo, como tal no identifica con claridad y especificidad la totalidad de lugares donde se desarrolla tal problemática ni todas las modalidades en las que se da en su jurisdicción.

Adicionalmente, en el acápite de *"ACCIONES ADELANTADAS"*, el organismo de tránsito de Sincelejo precisó que en dicha ciudad se creó la denominada *"Área de movilidad segura"* que compone la zona céntrica y comercial de Sincelejo, Sucre, y en la que se encuentra restringida la circulación de motocicletas entre las 7:00 a.m. y las 7:00 p.m., según la Investigada con la finalidad de contrarrestar el fenómeno de la ilegalidad e informalidad en el transporte público. Sumado, al cuadro en el que relacionó las órdenes de comparendo impuestas por la comisión de la infracción D12 a conductores de motocicletas y la cantidad de inmovilizaciones de estos vehículos generadas como consecuencia, entre los años 2018 y 2020.

Esto reafirma la aseveración realizada por este Despacho en el párrafo anterior, en el sentido de que la Investigada se limita a señalar que en su jurisdicción se presenta el mototaxismo como modalidad de informalidad e ilegalidad en el transporte público, y por ende sólo muestra acciones adelantadas para combatir exclusivamente esta forma de prestación informal e ilegal, sin ni siquiera hacer énfasis concreto y detallado en las otras modalidades en las que se da esta problemática, y menos la forma en combatirla, aunque sí reconoce que observó para esa fecha que existen vehículos que sin estar habilitados prestan el servicio de transporte público, la presencia de plataforma tecnológicas que ofertan estos servicios y que en vehículos tipo taxi se presta un servicio colectivo de transporte público, sin detallar los lugares donde esto ocurre. Lo cual, se queda en una mera afirmación al centrar, como se

"Por la cual se decide una investigación administrativa"

ha visibilizado, sus esfuerzos a atacar únicamente una sola modalidad de transporte público ilegal e informal de las múltiples que se encuentran en Sincelejo, Sucre.

Finalmente, respecto del Plan Estratégico de Control Contra la Ilegalidad en el Transporte de Sincelejo, de la respuesta dada por la Investigada al requerimiento de información realizado el 29 de septiembre, tanto en los descargos, se tiene que el mismo no ha sido actualizado para la vigencia 2021, cuando el mismo debe ser revisado y modificado anualmente según la realidad que para ese momento en materia de tránsito se presente en la ciudad o municipio correspondiente. Por lo que, se puede decir que en la actualidad, el organismo de tránsito de Sincelejo presuntamente no tiene cifras concretas de lo que está ocurriendo en materia de informalidad e ilegalidad presentes en el transporte público en su jurisdicción. Consecuentemente, es posible inferir que no se tiene información idónea que dé cuenta del cómo atacar la referida problemática ni un diagnóstico de la misma, ni de las acciones más adecuadas para hacerlo.

Lo expuesto, permite reafirmar que la Investigada no ha realizado un estudio que a la fecha permita determinar las zonas concretas para combatir tal flagelo y que incluya todas las formas en las que se desarrolla el fenómeno de la ilegalidad e informalidad en el transporte público de Sincelejo, Sucre, ni las medidas que resultan más adecuadas y eficaces para reducir dicho fenómeno. Así las cosas, es posible aseverar que la **SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE SINCELEJO** no ha realizado estudios técnicos constantes, actualizados y concretos, con personal interno o externo de la Entidad, que le permitan determinar con certeza y a la fecha el impacto de la informalidad e ilegalidad en el transporte público en Sincelejo, Sucre, así como el grado de impacto de las medidas que se hubiesen implementado.

Esto, en la medida en que, como se precisó en la resolución de apertura de esta investigación, tener identificados ciertos lugares en los que se presenta la problemática de informalidad e ilegalidad y el porcentaje de las personas que posiblemente hacen uso de estas modalidades contrarias a la ley, no excusa a la Investigada de tener un estudio formal, concreto y detallado con un diagnóstico respecto de la ilegalidad e informalidad presente en el transporte público en su ciudad, puesto que no es suficiente identificar algunos lugares, sino se debe tener un soporte técnico y jurídico que permita realizar una planeación idónea, y su correspondiente ejecución, que permita atacar la situación que está presentando Sincelejo, Sucre, con sujeción a los deberes que le corresponden como autoridad de tránsito y transporte en su jurisdicción, y los principios de la función administrativa consagrados en el artículo 209 de la Constitución Política, en particular, los principios de moralidad, eficacia y celeridad.

En otro de los apartes de los descargos, la **SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE SINCELEJO** señaló:

"De igual manera, es importante señalar que también se adelantó en el año 2019, "LA ACTUALIZACIÓN DE LA ESTRUCTURACIÓN TECNICA DEL SETP Y MATRÍZ ORIGEN-DESTINO DE MOVILIDAD EN LA CIUDAD DE SINCELEJO", el cual se materializó mediante contrato de consultoría CM-001-2019, celebrado por METROSABANAS S.A.S.; ente gestor del sistema estratégico del transporte público de Sincelejo. En el mismo, se llevó a cabo un estudio para determinar las características de la demanda de transporte en la ciudad, el número de viajes realizados, la motorización de los hogares, la distribución de la población, y el comportamiento de la demanda de transporte de la ciudad con relación al tipo de vehículo o transporte que se utiliza. (Se anexa copia del estudio, el cual consta de 56 folios)".

Al revisar los anexos a los descargos se encuentra el informe ejecutivo del contrato de consultoría CM-001-2019 elaborado en el mes de diciembre del año 2019, donde se realizó de forma general un diagnóstico de la movilidad en Sincelejo, Sucre, en particular del transporte colectivo, y se propusieron alternativas respecto del sistema de rutas. Como resultado de una encuesta realizada en Sincelejo se presentó una gráfica del reparto modal en dicha jurisdicción, donde se evidenció que para el año 2019 el 39.2% de los sincelejanos acudían al mototaxismo, siendo el medio de transporte más usado en la ciudad y teniendo un crecimiento porcentual importante comparado con el año 2015.

Lo señalado refleja que la **SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE SINCELEJO** ha tenido conocimiento de la presencia y del aumento de una de las modalidades del fenómeno de la informalidad e ilegalidad en

“Por la cual se decide una investigación administrativa”

el transporte público en su jurisdicción desde como mínimo el año 2019, sin que a la fecha haya desplegado acciones realmente efectivas que lo contrarresten, toda vez que la misma Investigada en los diferentes documentos presentados a lo largo de esta investigación administrativa reconoce la presencia actual y el crecimiento de la prestación irregular del servicio público de transporte a través de motocicletas.

Además, la Investigada manifestó en sus descargos que:

“En cuanto a la aplicación de las sanciones establecidas en la Ley para combatir el transporte ilegal e informal, la Secretaría de Movilidad de la ciudad de Sincelejo si ha venido dándole aplicación a las disposiciones contempladas en la Ley 769 del año 2002, Ley 336 de 1996 y demás normas concordantes, teniendo en cuenta que en esta jurisdicción la modalidad de transporte informal de mayor auge es el fenómeno comúnmente denominado mototaxismo, es por ello que se relacionan la cantidad de ordenes de comparendo interpuestas entre el año 2019 y lo corrido del año 2022, donde igualmente se especifica las que dieron origen: a la inmovilización de la motocicleta, lo cual da te de las acciones sancionatorias que esta secretaria ha adelantado en cumplimiento de ese deber legal, conforme se relacionan a continuación:

COMPARENDOS E INMOVILIZACIONES MOTOCICLETAS 2019 A 2022		
AÑO	COMPARENDOS	INMOVILIZACIONES
2019	10.869	8.655
2020	6.391	2.091
2021	2.682	2.275
2022	229	219

(...)”.

Contrastando la anterior afirmación realizada por la **SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE SINCELEJO** con las planillas presentadas en los documentos anexos a los descargos en las que se relacionan las órdenes de comparendo impuestas en Sincelejo, Sucre durante los años 2019, 2020, 2021 y parte del año 2022, no es posible determinar que los mismos hayan sido producto de acciones tendientes a combatir directamente la informalidad e ilegalidad en el transporte público como lo quiere hacer ver la Investigada, puesto que no son como consecuencia a la comisión de la infracción de tránsito identificada con el código D12, que corresponde a “[c]onducir un vehículo que, sin la debida autorización, se destine a un servicio diferente de aquel para el cual tiene licencia de tránsito”, sino por otras conductas, como la son las descritas en los códigos C14²⁹, D02³⁰, C35³¹, entre otras, que no influyen directamente en el control a la legalidad e informalidad en el transporte público.

Con ello, se está facilitando la ilegalidad e informalidad en el transporte público en Sincelejo, Sucre, toda vez que las sanciones por la comisión de otras infracciones son diferentes a las establecidas por la infracción D12. Debe decirse que las demás son menos estrictas y severas, por lo que no se pueden referenciar como mecanismos para combatir la ilegalidad e informalidad en el transporte público en ninguna jurisdicción del país, por lo que la informalidad o ilegalidad pasa a un segundo plano, al no usarse las herramientas legales sancionatorias con las que se cuentan para contrarrestar este fenómeno.

Por el contrario, en la respuesta remitida por la Investigada al requerimiento de información que se le realizó por medio de los Oficios de Salida Nos. 20218700585271 del 19 de agosto y 20218700652761 del 16 de septiembre de 2021, sí detalló desde el 2018 al 2021, año por año, las ordenes de comparendo impuestas a los conductores que cometieron la infracción tipificada con el Código D12, y

²⁹ “Transitar por sitios restringidos o en horas prohibidas por la autoridad competente. Además, el vehículo será inmovilizado”
³⁰ “Conducir sin portar los seguros ordenados por la ley. Además, el vehículo será inmovilizado.”
³¹ “No realizar la revisión técnico-mecánica en el plazo legal establecido o cuando el vehículo no se encuentre en adecuadas condiciones técnico-mecánicas o de emisiones contaminantes, aun cuando porte los certificados correspondientes, además el vehículo será inmovilizado.”

“Por la cual se decide una investigación administrativa”

la cantidad de vehículos inmovilizados por esa causa. Así, se tiene lo siguiente: (i) en el año 2018 la Investigada impuso 93 órdenes de comparendo por esa infracción y se inmovilizaron los vehículos en los que se cometió en 81 ocasiones, (ii) en el año 2019 fueron 135 órdenes de comparendo frente a 124 inmovilizaciones, (iii) en el año 2020 generó 5 órdenes de comparendo y registró una inmovilización por ese hecho y, finalmente, (iv) en el año 2021 se dieron 12 órdenes de comparendo y 11 inmovilizaciones. Esto da un total de 245 órdenes de comparendo y 217 inmovilizaciones por la comisión de la infracción identificada en la Ley 769 de 2002 con el Código D12.

Esto nos deja con 28 vehículos que no se inmovilizaron, pese a que al conductor del mismo se le impuso la orden de comparendo por cometer la infracción D12, por la cual, como quedó consagrado en el artículo 131 de la Ley 769 de 2002, el vehículo en cada uno de los casos, según corresponda, debe ser *“inmovilizado por primera vez, por el término de cinco días, por segunda vez veinte días y por tercera vez cuarenta días”*.

Lo reseñado evidencia un ejercicio ineficiente por parte de la Investigada de sus facultades de policía administrativa en materia de tránsito, en razón a la no aplicación de la sanción de inmovilización en todos los casos en que se impone una orden de comparendo por la comisión de la infracción D12, tal y como lo dice y exige la ley, máxime cuando dicha medida afecta directamente el medio con el cual se comete la misma.

En tal sentido, esta situación genera que el organismo de tránsito de Sincelejo no le da cumplimiento a lo establecido en la Ley 1383 de 2010, que modificó la Ley 769 de 2002, al no imponer la totalidad de las sanciones establecidas³², lo cual tiene un impacto para el transporte ilegal e informal puesto que los vehículos que prestan este servicio sin la debida autorización pueden seguir prestando el servicio ilegal o informal al no ser inmovilizados en todos los casos. Por lo que, los operativos realizados contra la ilegalidad e informalidad en el transporte público no llegan a ser efectivos, circunstancia que tiene un impacto para el transporte ilegal e informal puesto que no se realiza un control constante a los vehículos que prestan este servicio sin la debida autorización, configurando un actuar no ajustado a la Ley e ineficiente para combatir el transporte ilegal e informal en la ciudad de Sincelejo, Sucre.

A propósito de los operativos en contra de la prestación ilegal e informal del servicio público de transporte en Sincelejo, Sucre, la **SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE SINCELEJO** remitió el 30 de marzo de 2022 una serie de documentos que denominó “MINUTA DE SERVICIOS AGENTES DE TRÁNSITO” donde se consignaron las actividades a desarrollar en materia de control de tránsito con los turnos de trabajo y horario establecidos de los agentes de tránsito en diferentes fechas. A modo de ejemplo se presenta la programación del periodo comprendido entre el lunes 4 de enero al sábado 9 de enero.

Imagen No. 1. Programación de los agentes de tránsito pertenecientes a la SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE SINCELEJO entre el lunes 4 de enero al sábado 9 de enero. Anexo al radicado No. 20225340449342 del 30 de marzo de 2022.

 ALCALDÍA DE SINCELEJO  Sincelejo Secretaría de Movilidad											
MINUTA DE SERVICIO DE AGENTES DE TRÁNSITO MUNICIPAL											
Lunes 04 de enero				Martes 05 de enero				Miércoles 06 de enero			
FECHA	Lunes 04 de enero			FECHA	Martes 05 de enero			FECHA	Miércoles 06 de enero		
7 a.m a 12 p.m y de 2 pm a 5pm	6:00 a.m a 1:00 p.m	1:00 p.m a 8:00 p.m	1:00 p.m a 8:00 p.m	7 a.m a 12 p.m y de 2 pm a 5pm	6:00 a.m a 1:00 p.m	1:00 p.m a 8:00 p.m	1:00 p.m a 8:00 p.m	7 a.m a 12 p.m y de 2 pm a 5pm	6:00 a.m a 1:00 p.m	1:00 p.m a 8:00 p.m	1:00 p.m a 8:00 p.m
GRUJA	PATRULLA A M (02)	PATRULLA B M (01)	PATRULLA C M (03)	GRUJA	PATRULLA A M (02)	PATRULLA B M (01)	PATRULLA C M (03)	GRUJA	PATRULLA A M (02)	PATRULLA B M (01)	PATRULLA C M (03)
Hernando Hernandez	Manuel Rios	Raul Bohorquez	Lenin Espitia	Hernando Hernandez	Lenin Espitia	Manuel Rios	Raul Bohorquez	Hernando Hernandez	Raul Bohorquez	Lenin Espitia	Manuel Rios
	Heberto Sequeda	Victor Garcia	Luis Ozuna		Hugo Pacheco	Heberto Sequeda	Victor Garcia		Victor Garcia	Hugo Pacheco	Heberto Sequeda
FECHA	JUEVES 07 de enero			FECHA	VIERNES 08 de enero			FECHA	SABADO 09 de enero		
7 a.m a 12 p.m y de 2 pm a 5pm	6:00 a.m a 1:00 p.m	1:00 p.m a 8:00 p.m	1:00 p.m a 8:00 p.m	7 a.m a 12 p.m y de 2 pm a 5pm	6:00 a.m a 1:00 p.m	1:00 p.m a 8:00 p.m	1:00 p.m a 8:00 p.m	7 a.m a 12 p.m	7 a.m a 12 p.m	1 p.m a 6 p.m	1 p.m a 6 p.m
GRUJA	PATRULLA A M (02)	PATRULLA B M (01)	PATRULLA C M (03)	GRUJA	PATRULLA A M (02)	PATRULLA B M (01)	PATRULLA C M (03)	GRUJA	PATRULLA A M (02)	PATRULLA B M (01)	PATRULLA C M (03)
Hernando Hernandez	Manuel Rios	Raul Bohorquez	Lenin Espitia		Lenin Espitia	Manuel Rios	Raul Bohorquez	Hernando Hernandez	Raul Bohorquez	Lenin Espitia	Manuel Rios
	Heberto Sequeda	Victor Garcia	Hugo Pacheco		Hugo Pacheco	Heberto Sequeda	Victor Garcia		Victor Garcia	Hugo Pacheco	Heberto Sequeda
OTRAS ACTIVIDADES	El agente LUIS OZUNA, tendrá turno de 8:00 am a 12:00 pm y de 2 pm a 5 pm, en la bahía ubicada a las afueras de la entrada principal del Parque Comercial Guacarí; el día sábado 09 de enero el turno será de 8 am a 12 pm.			FUNCIÓN							
	Los agentes OTONIEL HERNANDEZ y EUSEO MARTINEZ, retoman actividades a partir del 06/01/2020, en horario de 6 am a 1 pm, en la motocicleta 01; el día sábado 09 de enero el turno será de 7 am a 12 pm.			Mantener la bahía despejada de taxis y motocicletas.							
				Patrullaje, control a la movilidad, etc.							

³² Artículos 122 y 131. Ley 769 de 2002.

“Por la cual se decide una investigación administrativa”

De lo descrito por la Investigada en la imagen reproducida anteriormente en esta resolución, lo cual se repite en cada cuadro, según el correspondiente día de asignación de turno que presentó en el referido archivo, no es posible para esta Dirección determinar si de forma directa y con la finalidad concreta de atacar la informalidad e ilegalidad se adelantan operativos específicos que resulten en la imposición de las órdenes de comparendo a aquellos conductores que incurran en la infracción de tránsito D12, debido a que la Investigada no lo especifica en los documentos anexados, adicionado a lo ya descrito en materia de resultados de imposición de las sanciones de inmovilización, suspensión y/o cancelación de licencias de conducción por este tema, que reflejan la ineficiencia de dichos operativos, toda vez que no se ha logrado la cesación o una reducción importante de esta problemática, al evidenciar que los mismos se efectúan únicamente de forma aislada o atomizada, a tal punto que no permite tener un alcance estructural frente al impacto en la prestación del servicio. Por lo que se confirma la imputación hecha en relación con que la Investigada no ha utilizado de forma correcta las herramientas o instrumentos jurídicos que tiene para contrarrestar los efectos de la ilegalidad e informalidad en el transporte público en Sincelejo, Sucre.

Además de lo expuesto, la **SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE SINCELEJO** sostuvo lo siguiente:

“(…) [L]a secretaria de movilidad del municipio de Sincelejo, entre las vigencias 2020 y 2021, expidió 17 actos administrativos, por medio de los cuales se sancionaron y se les suspendieron las licencias de conducción a conductores reincidentes por la infracción D-12 “conducir un vehículo que, sin la debida autorización se destine a un servicio diferente, de aquel para el cual tiene licencia de tránsito, el vehículo será inmovilizado por primera vez por el término de 5 días, por segunda vez 20 días y por tercera vez 40 días” contemplada en el artículo 131 de la Ley 769 del año 2002 Ver tabla.

I. RESOLUCION SANCION.

Íte m	Nombres	Apellidos	Tipo Documento	Numero de documento	Nº Comparendo	Fecha comparen do	Foli os
1	LUIS MANUEL	ZABALA PINEDA	Cédula de ciudadanía	'92533395	'700010000000 29529655	05/02/2021	5
2	TULIO DANIEL	CARMON A PEREZ	Cédula de ciudadanía	'925361084	'700010000000 29526024	10/12/2020	5
3	FREDY	FLOREZ NAVARR O	Cédula de ciudadanía	'1103119054	'700010000000 29525986	11/12/2020	5
4	ALEX ALEXAND ER	ISTURIZ	Cédula venezolana	'22442663	'700010000000 26936932	12/12/2020	5
5	ALVARO LUIS	SALGAD O LOPEZ	Cédula de ciudadanía	'92153636	'700010000000 29526655	19/12/2020	5
6	PEDRO ELIAS	DURAN TAMARA	Cédula de ciudadanía	'92510037	'700010000000 29526520	23/12/2020	5
7	CARLOS ALBERTO	VIERA TUIRAN	Cédula de ciudadanía	'92524281	'700010000000 029527073	29/12/2020	5
8	DIEGO ANDRES	CASTILLO TURIZO	Cédula de ciudadanía	'1005434731	'700010000000 029526357	31/12/2020	5
9	FRANCIS CO MANUEL	MENDIVIL MUÑOZ	Cédula de ciudadanía	'92025909	'700010000000 029526988	06/01/2021	5
10	LIBARDO ANTONIO	SERMENO CORREA	Cédula de ciudadanía	'92185279	'700010000000 029527240	20/01/2021	5
11	JOSE ANTONIO	SALGAD O HERNAND EZ	Cédula de ciudadanía	'92538821	'700010000000 026932977	18/05/2021	5
12	LINO	MERCAD O MARTINEZ	Cédula de ciudadanía	'6809926	'700010000000 026932261	24/03/2021	5
13	AUGUSTO ALONSO	RAMIREZ SUAREZ	Cédula de ciudadanía	'15663857	'700010000000 029529690	10/02/2021	5
14	JAIRO DE JESUS	VILLEGAS ALVAREZ	Cédula de ciudadanía	'10258430	'700010000000 029526022	10/12/2020	5
15	LEITO MACKS	SIERRA MEJIA	Cédula de ciudadanía	'1038109477	'700010000000 029530169	15/02/2021	7
16	ALFONSO MANUEL	OZUNA MENDEZ	Cédula de ciudadanía	'6816010	'700010000000 029530420	23/02/2021	7
17	BLADIMIR ANTONIO	GUZMAN NOVOA	Cédula de ciudadanía	'78075106	'700010000000 029527709	07/01/2021	7

“Por la cual se decide una investigación administrativa”

(...). ”.

Al respecto, este Despacho considera pertinente precisar que el artículo 26 de la Ley 769 de 2002 consagra las causales por las cuales se suspenderán o cancelarán las licencias de conducción. En cuanto a la cancelación en el numeral 5° de este articulado señala que la licencia de conducción se cancelará “[p]or reincidencia en la prestación del servicio público de transporte con vehículos particulares sin justa causa”. Al ser norma especial³³, para el caso de la prestación del servicio público de transporte con vehículos particulares, el deber ser es que cuando un ciudadano sea descubierto por segunda vez cometiendo la infracción tipificada con el Código D12 se imponga la sanción de cancelación de su licencia de conducción, esto en cumplimiento de lo establecido en el referido artículo 26 del Código Nacional de Tránsito Terrestre.

Lo anterior fue afirmado por la Oficina Asesora Jurídica del Ministerio de Transporte en respuesta a una consulta presentada el 30 de noviembre de 2007 por una funcionara del Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte de Cartagena, a saber:

Imagen No. 2. Radicado MT-1350-2-72558 del 30 de noviembre de 2007.

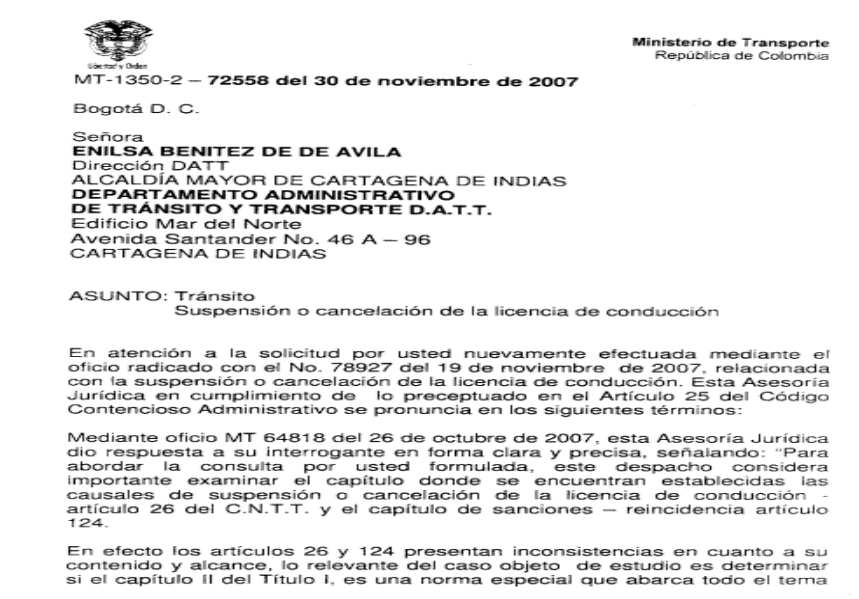
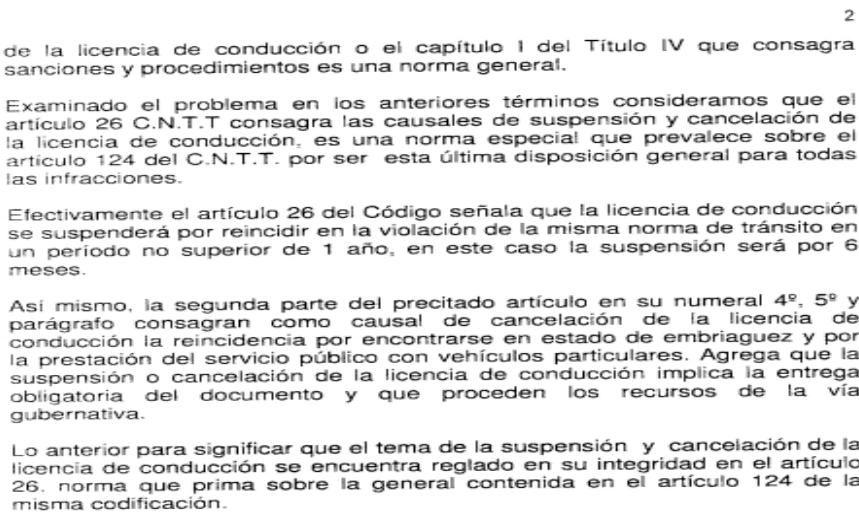


Imagen No. 3. Radicado MT-1350-2-72558 del 30 de noviembre de 2007.



³³ Sentencia C-005 de 1996. “El artículo 5º de la Ley 57 de 1887 estableció con claridad que la disposición relativa a un asunto especial prefiere a la que tenga carácter general. De lo dicho se deduce también que si se tienen dos normas especiales y una de ellas, por su contenido y alcance, está caracterizada por una mayor especialidad que la otra, prevalece sobre aquélla, por lo cual no siempre que se consagra una disposición posterior cuyo sentido es contrario al de una norma anterior resulta ésta derogada, pues deberá tenerse en cuenta el criterio de la especialidad, según los principios consagrados en los artículos 3º de la Ley 153 de 1887 y 5º de la Ley 57 del mismo año”.

"Por la cual se decide una investigación administrativa"

Con el objetivo de verificar la aplicación de la sanción de cancelación de la licencia de conducción por reincidencia en la prestación del servicio público de transporte con vehículos particulares sin justa causa en su jurisdicción, esta Dirección le ordenó a la **SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE SINCELEJO**, en la Resolución No. 668 del 14 de marzo de 2022, que allegara la relación de aquellas que han sido canceladas. La Investigada en el documento mediante el cual dio respuesta a las solicitudes hechas en la referida resolución, en cuanto a este punto, decidió guardar silencio, lo cual es un indicio de la inaplicación de la sanción de la cancelación de la licencia de conducción por reincidencia en la prestación del servicio público de transporte con vehículos particulares sin justa causa en Sincelejo, Sucre.

De otro lado, el mentado artículo 26 en lo referente a la suspensión de la licencia de conducción consagraba en el numeral 4° como causal de esta sanción la siguiente: "[p]or prestar servicio público de transporte con vehículos particulares, salvo cuando el orden público lo justifique, previa decisión en tal sentido de la autoridad respectiva". Esta disposición fue declarada inexecutable por la Corte Constitucional mediante Sentencia C-428-19 de 17 de septiembre de 2019, es decir que hasta esa fecha los organismos de tránsito pudieron aplicar como sanción la suspensión de la licencia de conducción por la prestación del servicio público de transporte con vehículos particulares.

Es así que se tiene que hasta el 17 de septiembre de 2019, fecha en la que la Corte Constitucional declaró inexecutable la causal número 4° de suspensión consagrada en el artículo 26 de la Ley 769 de 2002, era el momento en el que la Investigada podía aplicar la sanción de suspensión de la licencia de conducción a los conductores que eran sorprendidos por primera vez prestando el servicio público de transporte, por eso no es comprensible para este despacho como, según lo afirmado en sus descargos, durante los años 2020 y 2021 impuso en 17 casos la sanción de suspensión de la licencia de conducción, cuando desde finales del año 2019 no se encuentra en el ordenamiento jurídico colombiano tal posibilidad, al haber sido expulsada la norma que permitía aplicar tal sanción y, por contera, tampoco se encuentra justificación para que dicha sanción no hubiese sido aplicada mientras estuvo vigente, esto es, hasta el 17 de septiembre de 2019. Conforme a lo dicho por la Investigada, ha decretado esta sanción como consecuencia de la reincidencia de la comisión de la infracción identificada con el Código D12, cuando el referido artículo 26 consagra es la sanción de cancelación de la licencia de conducción para esos eventos.

Con lo anterior, queda claro que la postura de la Investigada desconoce la Ley 769 de 2002 reflejando un mal uso de esta herramienta que tiene como autoridad de tránsito en Sincelejo para combatir la ilegalidad e informalidad en el transporte público. Así las cosas, se comprueba que al no cancelar las licencias de conducción a los infractores de la infracción D12, la **SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE SINCELEJO** ha limitado su facultad de policía administrativa en materia de tránsito y ha reducido las herramientas que tiene para combatir la ilegalidad e informalidad en el transporte público en su jurisdicción, dando lugar a la proliferación del transporte informal, por no combatirlo en debida forma.

Finalmente, en su escrito de descargos, aseveró la Investigada que:

"(...) Frente a lo estipulado en este cargo en particular, resulta improcedente, en consideración a que esta entidad territorial cuenta a la fecha con un ente gestor del Sistema Estratégico de transporte público de Sincelejo - Metrosabanas, el cual se encuentra adelantando el componente de infraestructura y tecnología del sistema de transporte, así mismo, la Secretaría de Movilidad de Sincelejo estructuró el proceso denominado "OTORGAR PERMISO O AUTORIZACIÓN DE OPERACIÓN PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE - TERRESTRE AUTOMOTOR COLECTIVO MUNICIPAL DE PASAJEROS EN EL MUNICIPIO DE SINCELEJO", radicado a través del oficio No. SMS-0.700-00064-01-2022, el día 05 de enero del cursante, en la oficina de gestión contractual de la alcaldía de Sincelejo."

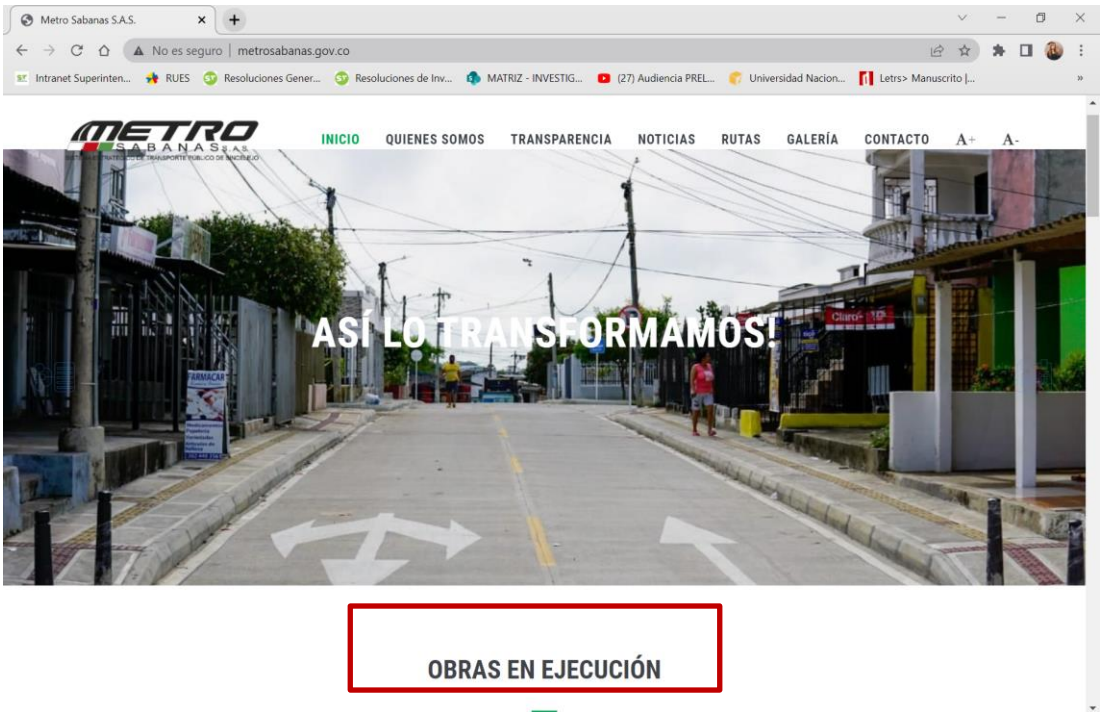
Sobre este punto, al verificar sobre el proyecto que pretende instaurar el Sistema estratégico de transporte público de Sincelejo desarrollado por Metrosabanas S.A.S., se encuentra que las obras están en ejecución, es decir que el mismo aún no se encuentra en marcha, situación que se puede confirmar

“Por la cual se decide una investigación administrativa”

incluso por la visión del proyecto descrita en la página web oficial³⁴ la cual describe: “En el año 2023, Metro Sabanas S.A.S. habrá culminado el proceso de implementación del sistema estratégico de transporte público de pasajeros en el municipio de Sincelejo, y en torno a el, estarán interactuando armónicamente la entidad recaudadora y operadora del sistema, en aras de la óptima prestación del servicio a la comunidad”³⁵.

Es decir, que el proyecto en efecto se está ejecutando pero el mismo aún no se encuentra constituido de forma completa, razón para firmar que aún persisten deficiencias en un sistema de transporte público legalmente constituido, pues como se demostró, el mismo aún no se encuentra en marcha. Como lo dispone la empresa que lleva a cabo las obras:

Imagen No. 4: Consulta realizada en la página Web oficial de Metrosabanas S.A.S. Tomado de <http://www.metrosabanas.gov.co/>



Adicionalmente, la Investigada señaló: “[l]a administración municipal en visita realizada por el presidente de la república al municipio de Sincelejo en el mes de enero del cursante, le solicitó en el marco 'de un consejo de seguridad celebrado, el apoyo policial para el control. de la ilegalidad e informalidad en el transporte en esta municipalidad, teniendo en cuenta que a la fecha no esta vigente la suscripción del convenio interadministrativo con la Policía Nacional y el limitado pie de fuerza en materia operativa con el que se cuenta. Por lo anterior, mediante directriz presidencial, al municipio de Sincelejo llegaron 30:unitormados del cuerpo elite contra la ¡legalidad y siniestralidad de la dirección de tránsito y transporte de la Policía Nacional, con el fin de adelantar operativos y puestos de control de manera articulada con el cuerpo de agentes de tránsito municipal adscritos a la secretaría de movilidad de Sincelejo. Dichos planes de control están orientados a contrarrestar las modalidades de transporte ilegal e informal que operan en esta jurisdicción como lo son el mototaxismo y el servicio de transporte a través de plataformas digitales, Cabe anotar que el apoyo policial por parte de la dirección de transito y transporte de la policía nacional, se extenderá por el término de 4 meses, tiempo suficiente para que desde este organismo de transito se sigan adelantando las gestiones pertinentes para incrementar la planta de personal del cuerpo de agentes de transito municipal.

(...)

Como resultado de los controles operativos que se han visto, fortalecidos por el trabajo articulado entre unidades especializadas de tránsito y transporte de la Policía Nacional, el grupo CESIS y el Cuerpo de Agentes de Tránsito Municipal, en lo corrido de la vigencia 2022 se han dado los siguientes resultados operativos, para el control de la ilegalidad e informalidad en el transporte:

³⁴ Cfr. <http://www.metrosabanas.gov.co/>. Código hash e3333732ed119493bd60f1fcede4d2499ef34c55. Consulta que hace parte integra del expediente y se realizó el 19 de agosto de 2022.

³⁵ Ibid.

“Por la cual se decide una investigación administrativa”

TIPO VEHICULO	COMPARENDOS	INMOVILIZACIONES
MOTOCICLETAS	256	244
AUTOMOVILES	68	44
TOTAL	324	288

(...). ”.

Puntualmente sobre estas órdenes de comparendo realizadas y las inmovilizaciones generadas, no se relaciona porqué tipo de conducta fueron impuestos, y los datos de los conductores, así como de los vehículos, con lo cual, como ya se dijo en párrafos anteriores, no se puede determinar que sea una acción desplegada con la intención directa de atacar la informalidad e ilegalidad presentes en el transporte público de Sincelejo, Sucre, y que, en consecuencia, cumpla ese efecto. Sobre el particular, en el radicado No. 20225340449342 del 30 de marzo de 2022, la **SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE SINCELEJO** expuso:

“Es importante aclarar que muchas veces, ante la imposibilidad de demostrar a través de elementos materiales probatorios suficientes, que el conductor se encuentra prestando un servicio de transporte ilegal, los agentes de tránsito en ejercicio de su labor, proceden a darle aplicación a lo contemplado en el artículo 131 de la Ley 769 del año 2002, por medio de la cual se expide el Código Nacional de Tránsito, en lo concerniente a cualquier otro tipo de infracción en la cual este incurriendo el presunto infractor, para así hacer efectiva la inmovilización si hay lugar a la misma, y en ese sentido contrarrestar de una u otra manera la problemática de la informalidad e ilegalidad en el transporte”.

Sea la oportunidad para citar el concepto emanado por el Ministerio de Transporte³⁶ en el que se destaca que si bien la normatividad en transporte no tipifica la figura jurídica de la flagrancia, la cual es propia del derecho penal, la ley en materia de tránsito y transporte dota de herramientas a los agentes de tránsito para recaudar evidencias correspondientes que permitan demostrar en medio de un proceso contravencional la comisión de la infracción D12, que recordemos corresponde a *“conducir un vehículo que ,sin la debida autorización, se destine a un servicio diferente de aquel para el cual tiene licencia de tránsito”*.

Conforme a lo anterior, es preciso señalar que la Ley 769 de 2002 contempla que en el procedimiento contravencional se decretarán o practicarán de oficio o a solicitud de parte las pruebas que sean conducentes, pertinentes y útiles para determinar la comisión de la conducta tipificada como infracción de tránsito, motivo por el cual es menester remitirse al artículo 40 de la Ley 1437 de 2011, el cual señala: *“[p]ruebas. Durante la actuación administrativa y hasta antes de que se profiera la decisión de fondo se podrán aportar, pedir y practicar pruebas de oficio o a petición del interesado sin requisitos especiales. Contra el acto que decida la solicitud de pruebas no proceden recursos. El interesado contará con la oportunidad de controvertir las pruebas aportadas o practicadas dentro de la actuación, antes de que se dicte una decisión de fondo.*

Los gastos que ocasione la práctica de pruebas correrán por cuenta de quien las pidió. Si son varios los interesados, los gastos se distribuirán en cuotas iguales.

Serán admisibles todos los medios de prueba señalados en el Código de Procedimiento Civil”.
(Subrayado fuera de texto original).

Teniendo en cuenta que la ley procesal vigente es el Código General del Proceso, el artículo 169 de tal disposición señala: *“[s]on medios de prueba la declaración de parte, la confesión, el juramento, el testimonio de terceros, el dictamen pericial, la inspección judicial, los documentos, los indicios, los*

³⁶ Concepto No. 20191340157111 del 09 de abril de 2019 emitido por la Asesora Jurídica del Ministerio de Transporte.

"Por la cual se decide una investigación administrativa"

informes y cualesquiera otros medios que sean útiles para la formación del convencimiento del juez." Respecto de los documentos el mismo código ha definido que: " *Son documentos los escritos, impresos, planos, dibujos, cuadros, mensajes de datos, fotografías, cintas cinematográficas, discos, grabaciones magnetofónicas, videograbaciones, radiografías, talones, contraseñas, cupones, etiquetas, sellos y, en general, todo objeto mueble que tenga carácter representativo o declarativo, y las inscripciones en lápidas, monumentos, edificios o similares.*

Los documentos son públicos o privados. Documento público es el otorgado por el funcionario público en ejercicio de sus funciones o con su intervención. (...)"

Conforme a lo anterior y con el fin de desestimar el argumento de la Investigada en cuanto a la presunta: "imposibilidad de demostrar a través de elementos materiales probatorios suficientes, que el conductor se encuentra prestando un servicio de transporte ilegal", el Consejo de Estado ha señalado respecto de uno de tantos medios de prueba que existen actualmente para demostrar en el proceso contravencional la infracción cometida lo siguiente:

"(...) La fotografía es un medio probatorio documental de carácter representativo. Es un objeto que muestra un hecho distinto a él mismo, el cual emerge del documento sin que tenga que hacerse un ejercicio de interpretación exhaustiva de su contenido. Esto significa que la representación debe ser inmediata (...) Al igual que el dictamen pericial, la fotografía es un medio que el juez está en obligación de valorar dentro del conjunto probatorio partiendo de las reglas de la sana crítica (...)"³⁷.

En esta medida, la **SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE SINCELEJO** al momento de la imposición de la orden de comparendo y, en general durante todo el procedimiento contravencional, cuenta con todos los medios de prueba habilitados por la ley procesal para obtener la evidencia de la vulneración a las normas de tránsito, para el caso concreto el literal D12 del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, en virtud de la analogía y compatibilidad consagrada en el artículo 162 de la referida ley³⁸.

A raíz de todo lo señalado, y en especial al comprobar, conforme al recuento fáctico y probatorio realizado, que la Investigada no ha adelantado operativos eficientes que logren una reducción considerable en el fenómeno de ilegalidad e informalidad en el transporte de su jurisdicción; no aplica en todas las ocasiones las sanciones establecidas en la ley para la prestación del servicio público en condiciones de ilegalidad e informalidad; no cuenta con estudios técnicos actualizados y concretos que permiten determinar el impacto real de la informalidad e ilegalidad en el transporte público en la ciudad de Sincelejo, Sucre como materialización de una adecuada planeación institucional; la Dirección de Investigaciones de Tránsito y Transporte Terrestre afirma que la **SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE SINCELEJO** ha alterado la prestación del servicio público en Sincelejo, Sucre.

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

De conformidad con lo anterior, se tiene que la conducta desplegada por la **SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE SINCELEJO** al alterar la prestación del servicio público en su jurisdicción debido a su omisión de ejercer un control efectivo y eficiente en la prestación del servicio informal e ilegal de

³⁷ Consejo de Estado. Sala de lo Contencioso Administrativo. Consejero ponente: Enrique Gil Botero. Bogotá, D.C., trece (13) de junio de dos mil trece (2013). Radicación número: 08001-23-31-000-1997-11812-01(27353).

³⁸ Artículo 162 de la Ley 769 de 2002. "Compatibilidad y analogía. Las normas contenidas en el Código Contencioso Administrativo, Código Penal, Código de Procedimiento Penal y Código de Procedimiento Civil, serán aplicables a las situaciones no reguladas por el presente código, en cuanto no fueren incompatibles y no hubiere norma prevista para el caso en análisis".

"Por la cual se decide una investigación administrativa"

transporte en esta ciudad, no permite exonerar de responsabilidad a la Investigada, razón por la cual, esta Dirección procede a **DECLARAR RESPONSABLE** a la **SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE SINCELEJO** del cargo único formulado.

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

Los organismos de tránsito, de conformidad con en el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte, Decreto 1079 de 2015, se definen como autoridades competentes para investigar e imponer sanciones por infracciones a las normas de transporte público terrestre automotor en la jurisdicción distrital, departamental y municipal.

Respetto de los problemas de ilegalidad e informalidad en el transporte público, conforme con lo que ha señalado múltiples veces el Ministerio de Transporte, son materia de prioridad para las entidades del Sistema Nacional de Transporte³⁹, teniendo en cuenta que se ven transgredidos principios generales del transporte –los cuales deben garantizar en su jurisdicción los organismos de tránsito– entre otros, los de seguridad, libertad de acceso y calidad.

Es tan profunda esta problemática, que esta Superintendencia ha solicitado el esfuerzo por parte de los organismos de tránsito en Circulares como la No. 00015 del 20 de noviembre de 2020, entre otras, reiteradas a su vez por el Ministerio de Transporte en Circulares tales como la No. 20124000668211 del 19 de diciembre del 2012, No. 20134000074321 del 28 de febrero de 2013, No. 20134200330511 del 12 de septiembre del 2013, No. 2014000000781 del 3 de enero de 2014, No.20144000135701 del 56 de mayo de 2014, No. 20144000252931 del 21 de septiembre del 2014, No. 20144000357831 del 2 de octubre de 2014, No. 20144000406461 del 5 de noviembre de 2014, No. 20161100137321 del 17 de marzo de 2016 y No. 20164100264971 del 14 de junio de 2016 y la Procuraduría General de la Nación en Circular Externa No. 015 del 8 de septiembre de 2017.

De igual forma, el Gobierno ha sido enfático en señalar que los organismos de tránsito deben propender por llevar a cabo todas las políticas públicas encaminadas a este fin, v.gr. dentro de las acciones ordenadas a las autoridades se encuentra: *"[a]plicar las sanciones a cargo del propietario y el conductor de los vehículos que sean sorprendidos prestando este servicio público ilegal; y por consiguiente la respectiva inmovilización y traslado del respectivo vehículo a los parqueaderos designados por los organismos de tránsito respectivo"*⁴⁰.

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

A propósito de la intervención del Estado en la economía, en nuestro país la Constitución Política reconoció que el funcionamiento del mercado no es siempre perfecto⁴¹ y, además, que en ocasiones, aun cuando se desenvuelva correctamente, ello puede no ser suficiente o idóneo para asegurar todas las metas previstas en la Constitución Política⁴².

³⁹ Respetto del Modo de Transporte Terrestre Automotor.

⁴⁰ Cfr. Circular Externa No. 009 del 25 de julio de 2007 proferida por el Ministerio de Transporte

⁴¹ "[...] los límites a la libertad económica justifican la intervención estatal en el mercado, de modo que el Estado esté habilitado para ejercer labores de regulación, vigilancia y control, a través de una serie de instrumentos de intervención con los cuales se controlan y limitan los abusos y deficiencias del mercado". Cfr. H. Corte Constitucional. Sentencia C-228 de 2010 MP Luis Ernesto Vargas Silva.

⁴² "La Carta adopta un modelo de economía social de mercado, que reconoce a la empresa y, en general, a la iniciativa privada, la condición de motor de la economía, pero que limita razonable y proporcionalmente la libertad de empresa y la libre competencia económica, con el único propósito de cumplir fines constitucionalmente valiosos, destinados a la protección del interés general". Cfr. H. Corte Constitucional. Sentencia C-228 de 2010 MP Luis Ernesto Vargas Silva

“Por la cual se decide una investigación administrativa”

La principal manera como se materializa esa intervención del Estado en la economía es señalando reglas obligatorias que deben ser tenidas en cuenta al momento de desarrollar una actividad económica: a esa forma de intervención la denominó la Corte genéricamente “regulación”⁴³. Para el caso que nos ocupa, existen al menos dos tipos de restricciones relevantes que surgen de la regulación:

- i) Restricciones sobre quién puede entrar al mercado. En primera medida, existen barreras de acceso de tipo legal respecto de quién puede ingresar al mercado, para ofrecer un servicio de transporte público. La restricción para entrar al mercado responde a que si quien la ejercita no cumple con alguna condición o calificación, se pondría en riesgo a los usuarios⁴⁴ o a la colectividad⁴⁵.
- ii) Actividades prohibidas. En oportunidades se evidencia que la actividad económica sería tan riesgosa contra algún interés superior tutelado, que lo único que procede es su prohibición⁴⁶. Si lo anterior no bastara, nótese que la conducción de vehículos automotores es legalmente calificada en nuestro país como una “actividad peligrosa”. En efecto, la jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia⁴⁷, del Consejo de Estado y de la Corte Constitucional han señalado sistemáticamente que “(i) la actividad de conducir un vehículo automotor no es un derecho; (ii) la actividad de conducir un vehículo automotor es una actividad peligrosa que pone en riesgo la vida de quienes conducen, de los demás conductores y de los peatones (...); la actividad de conducir vehículos automotores, ha sido considerada por la jurisprudencia constitucional como por la especializada en la materia, una actividad peligrosa que coloca per se a la comunidad ante inminente peligro de recibir lesión”⁴⁸.

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

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

Es importante tener en cuenta la definición de servicio público, entendida como⁴⁹ “(...) toda actividad organizada que tienda a satisfacer necesidades de interés general en forma regular y continua, de

⁴³ “En un sentido amplio, todas las decisiones del Estado respecto del funcionamiento de la economía y la organización de la sociedad constituyen una forma de regulación económica y social. Así, el mercado económico no es un fenómeno natural, sino que depende de que el Estado establezca una serie de instituciones básicas, como el derecho de propiedad, la libertad contractual y un sistema de responsabilidad contractual y extracontractual cuya efectividad obedece a que exista una administración de justicia y una policía administrativa capaces de hacer respetar tales instituciones. Sin dicha regulación general del Estado, el mercado económico no podría existir ni funcionar. En este orden de ideas, el Código Civil, por ejemplo, constituye una modalidad de regulación tanto de las condiciones básicas del mercado como de la organización social. [...] Dadas las especificidades de la función de regulación y las particularidades de cada sector de actividad socio-económica regulado, dicha función se puede manifestar en facultades de regulación y en instrumentos muy diversos”. Cfr. H. Corte Constitucional. Sentencia C-150 de 2003 MP Manuel José Cepeda Espinosa

⁴⁴ “La exigencia de títulos de idoneidad, apunta al ejercicio de la profesión, porque es una manera de hacer pública la aptitud adquirida merced a la formación académica. Y, en general, todo ejercicio de una profesión tiene que ver con los demás, no solamente con quien la ejerce. [...] Todo, con fundamento en el artículo 26 de la Constitución, que obedece a la función social implícita en el ejercicio profesional”.

⁴⁵ “El legislador, por razones de orden público, como lo prevé el artículo 100 de la Constitución, y particularmente por motivos sociales y económicos vinculados al mantenimiento del orden público económico, puede establecer, en casos especiales, restricciones al trabajo de los extranjeros, en determinadas ocupaciones y profesiones. Piénsese, por ejemplo, en las leyes que se dicten para asegurar el pleno empleo de los colombianos”. Cfr. H. Corte Constitucional. Sentencia C-280 de 1995 MP Jorge Arango Mejía.

⁴⁶ “Los actos de intervención estatal pueden someter a los actores económicos a [...] un régimen de interdicción, que prohíbe ciertas actividades económicas juzgadas indeseables”.

⁴⁷ “(...) las disposiciones jurídicas reguladoras de los daños causados con vehículos y derivados del tránsito automotor, actividad lícita y permitida, claramente se inspira en la tutela de los derechos e intereses de las personas ante una lesión in potentia por una actividad per se en su naturaleza peligrosa y riesgosa (cas. civ. sentencia de 5 de octubre de 1997; 25 de octubre de 1999; 13 de diciembre de 2000), donde el factor de riesgo inherente al peligro que su ejercicio comporta, fija directrices normativas específicas”. Cfr. H. Corte Suprema de Justicia. Sala de Casación Civil. Sentencia del 24 de agosto de 2009. Rad. 2001-01054.

⁴⁸ Cfr. H. Corte Constitucional Sentencia C-468 de 2011; Sentencia C-089 de 2011 63 Cfr. H. Corte Constitucional Sentencia T-609 de 2014

⁴⁹ Código Sustantivo del Trabajo. Artículo 430, literal (b)

"Por la cual se decide una investigación administrativa"

acuerdo con un régimen jurídico especial, bien que se realice por el Estado, directa o indirectamente, o por personas privadas".

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

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

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

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

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

Es evidente que para prestar el servicio público de transporte en Colombia se debe contar con la autorización otorgada por la autoridad competente, en la medida que se trata de un servicio público esencial, que por su condición se encuentra bajo la regulación del Estado. De otro lado, mediante Circular externa No. 00000022 de 24 de marzo de 2015, la Superintendencia de Transporte y el Ministerio de Transporte requirieron a las alcaldías, como autoridades de tránsito y transporte, para optimizar la eficiencia y eficacia de las acciones de inspección, control y vigilancia, en estrecha coordinación con las autoridades de control operativo y policivas, para combatir todas las formas de piratería, informalidad e ilegalidad en el servicio público de transporte terrestre. Para lo cual, debían generar estrategias que permitan identificar y dotar a sus entidades de herramientas técnicas tecnológicas y operativas para el cumplimiento de sus funciones, así como la coordinación interinstitucional entre las diferentes autoridades según sus competencias.

8.4. Respecto de la fuente constitucional del transporte público

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

El fundamento constitucional del transporte público es el artículo 24 de la Constitución Política, como lo ha expuesto la H. Corte Constitucional. En efecto, de la "*dimensión positiva o prestacional*" de la libertad de locomoción se derivan obligaciones de hacer, o de dar, a cargo del Estado y exigibles por los

"Por la cual se decide una investigación administrativa"

ciudadanos⁵⁰. Al respecto, la Corte Constitucional ha destacado tres obligaciones en cabeza del Estado derivadas del artículo 24 superior:

- Adoptar medidas y operaciones que eviten las restricciones indirectas a la movilidad de las personas⁵¹.
- Garantizar el acceso de la población al sistema de transporte público. Lo anterior, en la medida que la Corte Constitucional ha entendido que garantizar el acceso de la población al sistema de transporte *"es una faceta positiva y de orden prestacional del derecho a la libertad de locomoción, por cuanto sin éste difícilmente es posible para una persona desplazarse a lo largo de una urbe y ser productivo para la sociedad (...). Este Tribunal ha colegido que el servicio de transporte público es necesario para el ejercicio de la libertad de locomoción y de los demás derechos constitucionales que dependen de la posibilidad de movilizarse"*⁵².
- Generar un acceso de toda la población en condiciones de igualdad, especialmente de las personas en situación de discapacidad⁵³⁻⁵⁴.

De forma complementaria, en la Ley 105 de 1995 se previó que *"[l]a operación del transporte público en Colombia es un servicio público bajo la regulación del Estado, quien ejercerá el control y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad"*. En la medida que la ley generó una equivalencia entre "transporte público" y "servicio público"⁵⁵, también es aplicable lo previsto en el artículo 365 de la Constitución Política en protección de los servicios públicos esenciales⁵⁶.

Por último, la jurisprudencia constitucional ha reiterado que la libertad de circulación es *"un derecho constitucional que al igual que el derecho a la vida, tiene una especial importancia en tanto que es un presupuesto para el ejercicio de otros derechos y garantías, como por ejemplo, el derecho a la educación, al trabajo o a la salud"*⁵⁷.

A este respecto, no basta con que exista un servicio de transporte, sino que sea un transporte seguro en cumplimiento de los controles impuestos por el legislador para el efecto. Lo anterior, considerando que la conducción de vehículos automotores es legalmente calificada como una "actividad peligrosa". En la jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia⁵⁸, del Consejo de Estado y de la Corte

⁵⁰ "(...) esta Corporación también ha indicado que dicha prerrogativa fundamental también tiene una faceta positiva y de orden prestacional, pues para garantizar su goce y ejercicio en algunas ocasiones se requiere de una infraestructura de base, que da origen a una obligación de hacer o dar en cabeza de las autoridades públicas, exigible por los ciudadanos." Cfr. H. Corte Constitucional Sentencia C-879 de 2011, Sentencia T-708 de 2015.

⁵¹ V.gr. actividades informales, como ventas ambulantes, que afectan el tránsito de las personas. Cfr. H. Corte Constitucional Sentencia T-066 de 1995; Sentencia T-747 de 2015.

⁵² Cfr. H. Corte Constitucional Sentencia C-885 de 2010, Sentencia T-708 de 2015.

⁵³ De conformidad con la denominación prevista en la sentencia C-458 de 2015.

⁵⁴ Cfr. H. Corte Constitucional Sentencia C-804 de 2009.

⁵⁵ Al respecto, ha dicho la Corte Constitucional que "(...) catalogar el transporte como un servicio público deviene de la facultad del legislador, investido de las expresas atribuciones constitucionales para expedir leyes de intervención económica (art. 334 Const.), y regir la prestación de los servicios públicos (art. 150.21 y 23), por lo que dado su carácter imprescindible y su relación con el interés público y los derechos fundamentales, pueden ser prestados por el Estado directamente o indirectamente por los particulares o comunidades organizadas, conservando el papel de garante de su prestación eficiente, empleando las competencias constitucional de regulación, control y vigilancia sobre el mismo". Cfr. H. Corte Constitucional Sentencia C-033 de 2014.

⁵⁶ "ARTÍCULO 365. Los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado. Es deber del Estado asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional. Los servicios públicos estarán sometidos al régimen jurídico que fije la ley, podrán ser prestados por el Estado, directa o indirectamente, por comunidades organizadas, o por particulares. En todo caso, el Estado mantendrá la regulación, el control y la vigilancia de dichos servicios. Si por razones de soberanía o de interés social, el Estado, mediante ley aprobada por la mayoría de los miembros de una y otra cámara, por iniciativa del Gobierno decide reservarse determinadas actividades estratégicas o servicios públicos, deberá indemnizar previa y plenamente a las personas que en virtud de dicha ley, queden privadas del ejercicio de una actividad lícita."

⁵⁷ La Corte Constitucional ha manifestado que "[e]l legítimo ejercicio del derecho a la circulación se constituye en un presupuesto para el ejercicio de otros derechos constitucionales, cuyo desarrollo supone el reconocimiento a un derecho de movimiento que garantiza la independencia física del individuo." Cfr. H. Corte Constitucional Sentencia T-150 de 1995; Sentencia T-595 de 2002

⁵⁸ "(...) las disposiciones jurídicas reguladoras de los daños causados con vehículos y derivados del tránsito automotor, actividad lícita y permitida, claramente se inspira en la tutela de los derechos e intereses de las personas ante una lesión in potentia por una actividad per se en su naturaleza peligrosa y riesgosa (cas. civ. sentencia de 5 de octubre de 1997; 25 de octubre de 1999; 13 de diciembre de 2000), donde el factor de riesgo inherente al peligro que su ejercicio comporta, fija directrices normativas específicas." Cfr. H. Corte Suprema de Justicia. Sala de Casación Civil. Sentencia del 24 de agosto de 2009. Rad. 2001-01054

“Por la cual se decide una investigación administrativa”

Constitucional se ha señalado sistemáticamente que *“(i) la actividad de conducir un vehículo automotor no es un derecho; (ii) la actividad de conducir un vehículo automotor es una actividad peligrosa que pone en riesgo la vida de quienes conducen, de los demás conductores y de los peatones (...); la actividad de conducir vehículos automotores, ha sido considerada por la jurisprudencia constitucional como por la especializada en la materia, una actividad peligrosa que coloca per se a la comunidad ante inminente peligro de recibir lesión”*⁵⁹.

Por lo tanto, la Corte Constitucional ha precisado que *“el poder de regulación del transporte no sólo busca asegurar que en efecto las personas puedan desplazarse, busca también que éste se dé en condiciones de seguridad, sin tener que exponer la vida y la integridad personal a riesgos más allá de lo razonable”*⁶⁰. Así entonces, ante ese peligro inherente a la actividad de conducir y además por estar ante la prestación de un servicio público⁶¹, el Estado ha impuesto requisitos y controles (i) sobre los vehículos⁶², (ii) sobre los conductores⁶³ y (iii) sobre otros sujetos que intervienen en la actividad,¹⁸ que tienden a mitigar los factores de riesgo en esa actividad⁶⁴, (iv) a la vez que se han impuesto unas obligaciones y deberes a quienes prestan servicios de transporte para la comunidad, puesto que *“quien se vincula a ese tipo de actividades participa en la creación del riesgo que la misma entraña y, por lo tanto, tiene la obligación de extremar las medidas de seguridad, para evitar la causación de daños a otros y a sí mismos”*⁶⁵.

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

⁵⁹ Cfr. H. Corte Constitucional Sentencia C-468 de 2011; Sentencia C-089 de 2011; Sentencia T-609 de 2014.

⁶⁰ *“El transporte en calles y carreteras mediante los diferentes vehículos que permiten el tránsito terrestre son una de las formas conducentes para asegurar el goce efectivo de la libertad de locomoción. Pero se trata de formas de transporte que también generan riesgos para la vida y la integridad de las personas, que demandan un control del Estado. El poder de regulación del transporte no sólo busca asegurar que en efecto las personas puedan desplazarse, busca también que éste se dé en condiciones de seguridad, sin tener que exponer la vida y la integridad personal a riesgos más allá de lo razonable. Es decir, usar vehículos terrestres para el desplazamiento humano, supone generar o asumir riesgos significativos, incluso de muerte. El Estado, al asegurar las condiciones de seguridad y remover los obstáculos que impidan minimizar la probabilidad de que dichos riesgos tengan lugar, protege los derechos cardinales a la vida y a la integridad personal, presupuestos de toda libertad.”* Cfr. H. Corte Constitucional Sentencia C-885 de 2010

⁶¹ Al amparo del artículo 365 de la Constitución Política de Colombia, permite y ordena la intervención del Estado en beneficio de la comunidad. Al respecto, el Consejo de Estado y la Corte Constitucional han señalado que se considera que hay servicio público de transporte en los siguientes casos: “[e]l elemento definitorio de la diferencia entre uno y otro tipo de transporte es que, en el público, una persona presta el servicio a otra, a cambio de una remuneración, al paso que en el privado, la persona se transporta, o transporta objetos, en vehículos de su propiedad o que ha contratado con terceros. (...) (en el transporte privado) i) La actividad de movilización de personas o cosas la realiza el particular dentro de su ámbito exclusivamente privado; ii) Tiene por objeto la satisfacción de necesidades propias de la actividad del particular, y por tanto, no se ofrece la prestación a la comunidad; iii) Puede realizarse con vehículos propios. Si el particular requiere contratar equipos, debe hacerlo con empresas de transporte público legalmente habilitadas, como se estudia en el siguiente capítulo. iv) No implica, en principio, la celebración de contratos de transporte, salvo cuando se utilizan vehículos que no son de propiedad del particular; v) Es una actividad sujeta a la inspección, vigilancia y control administrativo con el fin de garantizar que la movilización cumpla con las normas de seguridad, las reglas técnicas de los equipos y la protección de la ciudadanía.” En el transporte público “i) Su objeto consiste en movilizar personas o cosas de un lugar a otro, a cambio a una contraprestación pactada normalmente en dinero. ii) Cumple la función de satisfacer las necesidades de transporte de la comunidad, mediante el ofrecimiento público en el contexto de la libre competencia; iii) El carácter de servicio público esencial implica la prevalencia del interés público sobre el interés particular, especialmente en relación con la garantía de su prestación - la cual debe ser óptima, eficiente, continua e ininterrumpida -, y la seguridad de los usuarios - que constituye prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte (ley 336/96, art. 2°). iv) Constituye una actividad económica sujeta a un alto grado de intervención del Estado; v) El servicio público se presta a través de empresas organizadas para ese fin y habilitadas por el Estado. vi) Todas las empresas operadoras deben contar con una capacidad transportadora específica, autorizada para la prestación del servicio, ya sea con vehículos propios o de terceros, para lo cual la ley defiende al reglamento la determinación de la forma de vinculación de los equipos a las empresas (ley 336/96, art. 22); vii) Su prestación sólo puede hacerse con equipos matriculados o registrados para dicho servicio; viii) Implica necesariamente la celebración de un contrato de transporte entre la empresa y el usuario. ix) Cuando los equipos de transporte no son de propiedad de la empresa, deben incorporarse a su parque automotor, a través de una forma contractual válida.” Cfr. H. Corte Constitucional. Sentencias C-981 de 2010 C-033- de 2014.

⁶² V.gr. Reglamentos técnicos.

⁶³ V.gr. los requisitos para solicitar la licencia de conducción. Cfr. H. Corte Constitucional Sentencia C-468 de 2011; Sentencia C089 de 2011.

⁶⁴ “[...] Esta Corporación ha resaltado la importancia de la regulación del transporte terrestre con el fin de asegurar el goce efectivo de la libertad de locomoción, que tiene una relevancia cardinal, al constituir una condición necesaria para el goce efectivo de otros derechos fundamentales, de tal manera que debe garantizarse su ejercicio en condiciones de seguridad.” Cfr. H. Corte Constitucional Sentencia C-089 de 2011.

⁶⁵ Cfr. H. Consejo de Estado Sala de lo Contencioso Administrativo Sección Tercera Subsección B Consejero Ponente (E): Danilo Rojas Betancourth Bogotá D. C., tres (03) de mayo de dos mil trece (2013). Radicación número: 15001-23-31-000-1995-15449- 01(25699).

NOVENO: Imposición y graduación de la sanción

Respecto de la función que cumple esta actuación administrativa de carácter sancionatorio, el Consejo de Estado ha señalado que “[e]l fundamento de la potestad sancionatoria administrativa está en el deber de obediencia al ordenamiento jurídico que la Constitución Política en sus artículos 4 inciso segundo, y 95 impone a todos los ciudadanos”⁶⁶.

Entonces, la función es reafirmar la vigencia de la normatividad existente y el deber de obediencia de todos los ciudadanos, particularmente el infractor⁶⁷. Es por esa misma razón que las sanciones, tanto las no-pecuniarias como las pecuniarias, deben ser asumidas por el infractor mismo:

(i) En relación con las sanciones no-pecuniarias, es evidente que no es posible que un tercero “pague” a nombre del sancionado. Lo anterior, porque por ejemplo la prohibición de ejercer el comercio -entendido como una inhabilidad-, o la cancelación o suspensión de la habilitación, entre otras, es una limitación que se impone para la persona misma, sin que sea transferible a otros que no han sido sancionados⁶⁸.

(ii) Sobre las sanciones pecuniarias, la Corte Constitucional ha explicado que su función no es enriquecer al Estado y no debe ser vista como una acreencia civil que puede ser satisfecha por cualquier persona. Por el contrario, al tratarse de un castigo, independientemente de que la ley haya previsto expresamente la prohibición de pago por tercero no,⁶⁹ el pago debe ser hecho por el infractor:

“La multa es, pues, una sanción cuyo monopolio impositivo está en manos del Estado, que la aplica con el fin de forzar, ante la intimidación de su aplicación, al infractor a fin de que no vuelva a desobedecer las determinaciones legales (...) Atendiendo a la naturaleza sancionatoria de la multa, la jurisprudencia ha entendido que aquella no configura una ‘deuda’ en el mismo sentido en que lo son los créditos civiles. (...) Y es que no existe razón alguna para considerar que, como en ambos casos el medio liberatorio de la obligación es el dinero, la naturaleza jurídica de los créditos sea la misma. (...) su finalidad no es el enriquecimiento del erario, sino la represión de la conducta socialmente reprochable. (...) “Como consecuencia de su índole sancionatoria, la multa no es apta de modificarse o extinguirse por muchas de las formas en que lo hacen los créditos civiles (...). No está en poder del sujeto pasivo la transacción del monto de la misma o la posibilidad de negociar su imposición, así como no podría éste -pese a una eventual aquiescencia del Estado- ceder su crédito a un particular distinto, pues la finalidad de la multa es la de castigar al infractor de la ley. (...) En fin, para la jurisprudencia ha sido claro que el carácter crediticio de la multa no la convierte en una deuda”⁷⁰.

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

9.1. Sanción procedente

De conformidad con lo expuesto, y teniendo en cuenta lo previsto en la Ley 105 de 1993, así como en la Ley 336 de 1996, la sanción aplicable a la **SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE SINCELEJO** por

⁶⁶ Cfr. H. Consejo de Estado Sala de Consulta y Servicio Civil Consejero Ponente: Álvaro Namén Vargas Bogotá D.C., treinta (30) de octubre de dos mil trece (2013).- Rad. No. 11001-03-06-000-2013-00392-00 Número interno: 2159

⁶⁷ *“En la actualidad, es innegable que a través del derecho administrativo sancionador se pretende garantizar la preservación y restauración del ordenamiento jurídico, mediante la imposición de una sanción que no sólo repruebe sino que también prevenga la realización de todas aquellas conductas contrarias al mismo. Se trata, en esencia, de un poder de sanción ejercido por las autoridades administrativas que opera ante el incumplimiento de los distintos mandatos que las normas jurídicas imponen a los administrados y aún a las mismas autoridades públicas.”* Cfr. H. Corte Constitucional Sentencia C-818 de 2005

⁶⁸ Cfr. Código de Comercio artículos 14 y ss. H. Corte Constitucional. Sentencias C-544 de 2005 MP Marco Gerardo Monroy Cabra; C-353 de 2009 MP Jorge Iván Palacio.

⁶⁹ Por ejemplo, en el régimen de protección de la competencia se prohibió que los pagos de las multas impuestas a personas naturales sean “[c]ubiertos ni asegurados o en general garantizados, directamente o por interpuesta persona, por la persona jurídica a la cual estaba vinculada la persona natural cuando incurrió en la conducta; ni por la matriz o empresas subordinadas de esta; ni por las empresas que pertenezcan al mismo grupo empresarial o estén sujetas al mismo control de aquella.” Cfr. Ley 1340 de 2009 artículo 26 Parágrafo.

⁷⁰ Cfr. H. Corte Constitucional. Sentencias Sentencia C-041 de 1994, MP Eduardo Cifuentes Muñoz; C-194 de 2005. MP Marco Gerardo Monroy Cabra.

"Por la cual se decide una investigación administrativa"

incurrir en la alteración en la prestación del servicio público de transporte en su jurisdicción, la cual fue previamente establecida en la resolución de apertura es la siguiente:

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

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

En esa medida, a continuación se enlistarán las medidas que debe adoptar la Investigada que van encaminadas a superar la alteración del servicio público de transporte en la ciudad de Sincelejo, Sucre que generó su conducta. Veamos:

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

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

3. Presentar ante esta Superintendencia un informe semestral sobre la forma de combatir la problemática de ilegalidad e informalidad en la prestación del servicio público de transporte en la ciudad de Sincelejo, Sucre a partir de las medidas aquí ordenadas.

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

5. Crear un cronograma anual donde se programen todos los operativos de control directo y concreto a la informalidad e ilegalidad en Sincelejo, Sucre a realizar durante este segundo semestre del año 2022, y así en todos los años, sin perjuicio de los controles adicionales y ocasionales que se decidan implementar en cada anualidad.

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

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

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

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

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

(...)

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

"Por la cual se decide una investigación administrativa"

- a. *Transporte Terrestre: de uno (1) a setecientos (700) salarios mínimos mensuales vigentes;*
- b. *Transporte Fluvial: de uno (1) a mil (1000) salarios mínimos mensuales vigentes;*
- c. *Transporte Marítimo: de uno (1) a mil quinientos (1500) salarios mínimos mensuales vigentes;*
- d. *Transporte Férreo: de uno (1) a mil quinientos (1500) salarios mínimos mensuales vigentes.*
- e. *Transporte Aéreo: de uno (1) a dos mil (2000) salarios mínimos mensuales vigentes".*

En mérito de lo expuesto, esta Dirección:

RESUELVE

ARTÍCULO PRIMERO: DECLARAR RESPONSABLE a la **SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE SINCELEJO** de conformidad con la parte motiva de la presente resolución:

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

ARTÍCULO SEGUNDO: SANCIONAR al organismo de tránsito denominado **SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE SINCELEJO**, de conformidad con la parte motiva de la presente resolución:

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

- 2.1.** Ordenar la publicación del sentido del presente fallo y la amonestación en todos sus numerales en la página web institucional, en las redes sociales y demás medios de difusión contemplados por la **SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE SINCELEJO**.
- 2.2.** Emitir un acto administrativo de carácter general que conmine a aplicar en todos los casos la sanción de inmovilización del vehículo cuando se sorprenda a un ciudadano conduciendo un vehículo que, sin la debida autorización, se destine a un servicio diferente de aquel para el cual tiene licencia de tránsito.
- 2.3.** Presentar ante esta Superintendencia un informe semestral sobre la forma de combatir la problemática de ilegalidad e informalidad en la prestación del servicio público de transporte en la ciudad de Sincelejo, Sucre a partir de las medidas aquí ordenadas.
- 2.4.** Emitir un acto administrativo de carácter general que conmine a aplicar en todos los casos la sanción de cancelación de licencia de conducción cuando se sorprenda a un ciudadano siendo reincidente en la conducta de conducir un vehículo que, sin la debida autorización, se destine a un servicio diferente de aquel para el cual tiene licencia de tránsito. El procedimiento administrativo sancionatorio mediante el cual se imponga la referida sanción debe iniciarse en un tiempo prudencial a la imposición de la orden de comparendo y en este se debe garantizar plenamente el derecho de defensa a los ciudadanos.
- 2.5.** Crear un cronograma anual donde se programen todos los operativos de control directo y concreto a la informalidad e ilegalidad en Sincelejo, Sucre a realizar durante este segundo semestre del año 2022, y así en todos los años, sin perjuicio de los controles adicionales y ocasionales que se decidan implementar en cada anualidad.
- 2.6.** Publicar en la página web de la Investigada el Plan Estratégico de Vigilancia y Control del Cumplimiento de las Normas de Transporte y Tránsito actualizado para el año 2022.
- 2.7.** Generar espacios de sensibilización y socialización del contenido y alcance de la presente decisión, así como de las acciones a tomar con los transportadores formales en su jurisdicción.

“Por la cual se decide una investigación administrativa”

ARTÍCULO TERCERO: NOTIFICAR el contenido de la presente resolución por conducto de la Secretaría General de la Superintendencia de Transporte, al representante legal o a quien haga sus veces de la **SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE SINCELEJO**, de acuerdo con lo establecido en el artículo 66 y siguientes de la Ley 1437 de 2011, en concordancia con lo dispuesto en el artículo 4° del Decreto 491 de 2020.

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

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

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

NOTIFÍQUESE, COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE



Firmado digitalmente por OTALORA GUEVARA HERNAN DARIO
Fecha: 2022.08.22 07:59:14 -05'00'

HERNÁN DARÍO OTÁLORA GUEVARA

Director de Investigaciones de Tránsito y Transporte Terrestre

4107 DE 19/08/2022

Notificar:
SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE SINCELEJO
transito@sincelejo.gov.co
Sincelejo, Sucre

Comunicar:
CONDUCTORES Y PROPIETARIOS DE TAXI DE LA CIUDAD DE SINCELEJO
No suministrado
Sincelejo, Sucre

Redactor: Neyffer Salinas
Revisor: Julio Garzón