Bogotá,2 octubre 2026.

Radicado No.: 20265330770331
Fecha: 2 octubre 2026

Señor (a) (es)
Centralizar S A S,
- calle 64 norte 5 b 146 oficina 52
Cali, Valle Del Cauca

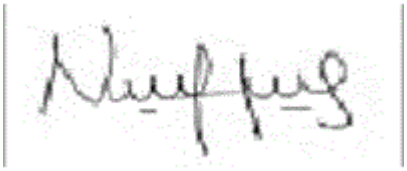
Asunto: Notificacion por aviso resolucion no 011394.

Respetado Señor(a) o Doctor(a):

Por medio de la presente la Superintendencia de Transporte en cumplimiento del artículo 69 de la Ley 1437 de 2011 (CPACA), realiza la notificación por aviso de la(s) resolución(es) No(s) **011394** de **31/08/2026** expedida por **Dirección de investigaciones de puertos,** remitiéndose copia íntegra de está; precisando que se considerará surtida la notificación al día siguiente al de la entrega de presente aviso en el lugar de destino.

Adicionalmente me permito informarle que, Contra la presente resolución proceden los recursos de reposición ante esta dirección de investigaciones de puertos y en subsidio el de apelación ante el despacho de la superintendente delegada de puertos, que la investigada podrá interponer por escrito durante la diligencia de notificación o dentro de los diez (10) días siguientes a ella, según los artículos 74 y siguientes de la ley 1437 de 2011..

Atentamente,



GRUPO DE NOTIFICACIONESNatalia Hoyos Semanate
Coordinadora Grupo interno de Notificaciones

Anexo: Acto Administrativo

Superintendencia de Transporte
Portal Web: www.supertransporte.gov.co
Dirección: Dg 25g # 95 A 85, Torre 3 Piso 1 y 4, Bogotá D.C., Colombia
Conmutador: (+57) 601 3526700 **Línea Gratuita:** (+57) 018000915615

MINISTERIO DE TRANSPORTE
SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE

RESOLUCIÓN NÚMERO 011394 DE 31 agosto 2026

"Por la cual se decide una investigación administrativa"

DIRECTORA DE INVESTIGACIONES DE PUERTOS ENCARGADA

En ejercicio de las facultades legales y, en especial, las que confiere la Ley 1 de 1991, la Ley 105 de 1993, la Ley 336 de 1996, el artículo 49 de la Ley 1437 de 2011, el Decreto 2409 de 2018 y demás normas concordantes,

CONSIDERANDO

PRIMERO: Que mediante la Resolución **19113** del **19/12/2025**, la Dirección de Investigaciones de Puertos (en adelante, la Dirección) ordenó la apertura de una investigación administrativa y formuló pliego de cargos contra la empresa **CENTRALIZAR S A S**, con NIT **900546935**, (en adelante, la investigada), con el fin de determinar, como primer cargo, un posible incumplimiento del deber de suministrar la información legalmente solicitada relacionada con el Plan Estratégico de Seguridad Vial en el aplicativo SISI/PESV[1], específicamente el formulario primero, de conformidad con lo establecido en el artículo 6.5 de la Resolución No. 5178 del 24 de julio de 2023[2] y en concordancia con el literal c) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996[3]. El diligenciamiento y reporte debía realizarse entre el 1 de agosto y el 14 de septiembre de 2023.

Como segundo cargo, el presunto incumplimiento respecto del diseño e implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV), conforme al artículo 12 de la Ley 1503 de 2011[4], modificado por el artículo 110 del Decreto Ley 2106 de 2019[5], artículo 2.3.2.3.2 del Decreto 1079 de 2015[6], sustituido

se
iar
ón

trá
el
de

án
los
ıse

ı y
ue

ESPACIO EN BLANCO

cuente con una flota de vehículos automotores o no automotores superior a diez (10) unidades, o que contrate o administre personal de conductores, deberá diseñar e implementar un Plan Estratégico de Seguridad Vial en función de su misionalidad y tamaño, de acuerdo con la metodología expedida por el Ministerio de Transporte y articularlo con su Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (SGSST).

[5] Decreto ley 2106, ARTÍCULO 110. Diseño, implementación y verificación del plan estratégico de seguridad vial. El artículo 12 de la Ley 1503 de 2011 quedará así:

"ARTÍCULO 12. Diseño, implementación y verificación del Plan Estratégico de Seguridad Vial. Toda entidad, organización o empresa del sector público o privado, que cuente con una flota de vehículos automotores o no automotores superior a diez (10) unidades, o que contrate o administre personal de conductores, deberá diseñar e implementar un Plan Estratégico de Seguridad Vial en función de su misionalidad y tamaño, de acuerdo con la metodología expedida por el Ministerio de Transporte y articularlo con su Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo SGSST.

En ningún caso el Plan Estratégico de Seguridad Vial requerirá aval para su implementación. Para tal efecto, deberá diseñar el Plan Estratégico de Seguridad Vial que contendrá como mínimo:

1. Diagnóstico y caracterización de los riesgos de seguridad vial de la empresa, asociados a la flota de vehículos o al personal de conductores.

2. Capacitaciones en seguridad vial a los trabajadores de su entidad organización o empresa independientemente del cargo o rol que desempeñe.

3. Compromisos claros del nivel directivo de la entidad organización o empresa orientados al cumplimiento de las acciones y estrategias en seguridad vial.

4. Actividades de inspección y mantenimiento periódico a los vehículos de la entidad organización o empresa incluidos los vehículos propios de los trabajadores puestos al servicio de la organización para el cumplimiento misional de su objeto o función."

por el artículo 2 del Decreto 1252 de 2021 en concordancia con el literal e)[7] del artículo 46 de la Ley 336 de 1996, la Resolución No. 20223040040595 del 12 de julio de 2022[8].

SEGUNDO: Que la resolución de apertura fue notificada a la investigada el **22/12/2025**, de conformidad con el procedimiento descrito en los artículos 50 y 51 de la Ley 336 de 1996 y el artículo 67 y siguientes del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo (en adelante CPACA).

TERCERO: Que de conformidad con lo previsto en el artículo 50 de la Ley 336 de 1996, en concordancia con lo establecido en el artículo 47 del CPACA, la investigada contaba con quince (15) días hábiles, contados a partir del día hábil siguiente a la notificación de Resolución **19113 del 19/12/2025**, esto es el 22/12/2025, para presentar descargos, así como para solicitar y aportar las pruebas que estimara pertinentes dentro del trámite administrativo.

CUARTO: Que vencido el término legal concedido para la presentación de descargos, el cual expiró el **15/01/2026**, esta Dirección constató, mediante consulta al sistema de gestión documental de la Entidad, que la investigada **NO** ejerció su derecho de defensa mediante la presentación de escrito de descargos dentro de la oportunidad legalmente prevista.

QUINTO: Que mediante la Resolución **6759** del **11/05/2026**, esta Dirección, en cumplimiento de lo previsto en el artículo 48 del CPACA, ordenó la apertura y el cierre de la etapa probatoria, al considerar innecesaria la práctica de pruebas adicionales a las que ya obran en el expediente dentro de la presente investigación administrativa. Asimismo, dispuso correr traslado a la investigada por el término de diez (10) días hábiles, para que presentara sus alegatos de conclusión.

SEXTO: Que la Resolución **6759** del **11/05/2026** fue comunicada a la investigada el **13/05/2026**, en observancia del procedimiento establecido en los artículos 50 y 51 de la Ley 336 de 1996 y en los artículos 67 y siguientes del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo (CPACA).

---

[6] *Decreto 1079 de 2015, ARTÍCULO 2.3.2.3.2. Diseño, implementación y verificación. Las entidades, organizaciones o empresas del sector público o privado de las que trata el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011, modificado por el artículo 110 del Decreto Ley 2106 de 2019, deberán diseñar e implementar su Plan Estratégico de Seguridad Vial de acuerdo con su misionalidad y tamaño, así mismo deberán articularlo con su Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo -SGSST, según lo establecido en la metodología de Diseño, Implementación y Verificación del Plan Estratégico de Seguridad Vial, que adopte el Ministerio de Transporte. La verificación de la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial, se realizará por parte de las autoridades previstas en el artículo 1 de la Ley 2050 de 2020, de acuerdo con las condiciones y criterios que se establezcan en la Metodología para el Diseño, Implementación y Verificación del Plan Estratégico de Seguridad Vial adoptada por el Ministerio de Transporte. Para el caso del Sector Transporte, la verificación se realizará por las siguientes autoridades en el marco de sus competencias, de la siguiente manera: a. Por la Superintendencia de Transporte a las empresas que presten servicio público de transporte terrestre de pasajeros, carga y mixto, en las modalidades de radio de acción nacional. b. Por los Organismos de Tránsito en su jurisdicción, a las empresas que prestan el servicio público de transporte terrestre de pasajeros y mixto en el radio de acción municipal, distrital, o metropolitano. PARÁGRAFO 1. El Ministerio de Transporte adoptará la metodología para el Diseño, Implementación y Verificación del Plan Estratégico de Seguridad Vial. (…)"*

[7] *Ley 336 de 1996, ARTÍCULO 46.-Modificado por el Artículo 320 del Decreto 1122 de 1999. Con base en la graduación que se establece en el presente artículo, las multas oscilarán entre 1 y 2000 salarios mínimos mensuales vigentes teniendo en cuenta las implicaciones de la infracción y procederán en los siguientes casos: "(…) e. En todos los demás casos de conductas que no tengan asignada una sanción específica y constituyan violación a las normas del transporte. (…)"*

[8] https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=126477

SÉPTIMO: Vencido el término previsto en el inciso segundo del artículo 48 del CPACA, el cual culminó el **28/05/2026**, esta Dirección verificó en el sistema de gestión documental de la Entidad que la investigada tampoco ejerció su derecho de defensa mediante la presentación de escrito de descargos dentro del término establecido por esta Dirección.

OCTAVO: Competencia de la Superintendencia de Transporte en el marco de la verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial

La Ley 1 de 1991[9] comprende el conjunto de disposiciones que regulan la organización, administración y prestación del servicio público portuario, así como el régimen de inspección, vigilancia y control aplicable a los sujetos que desarrollan dicha actividad. En desarrollo de ese propósito, el artículo 25 de la referida ley dispuso la creación de la Superintendencia General de Puertos —hoy Superintendencia de Transporte— y el artículo 27 le atribuyó, entre otras funciones, la de investigar las infracciones al ordenamiento jurídico cometidas por las sociedades portuarias y demás usuarios sometidos a su vigilancia.

Posteriormente, con fundamento en lo previsto en el artículo 13 de la Ley 489 de 1998 y de conformidad con el artículo 40 del Decreto 101 de 2000, las funciones de inspección, vigilancia y control del servicio público de transporte atribuidas al Presidente de la República por el numeral 22 del artículo 189 de la Constitución Política fueron delegadas en la Superintendencia de Transporte. En desarrollo de dicha delegación, el artículo 3 del Decreto 1016 de 2000 dispuso que esta Entidad ejercería las funciones de inspección, vigilancia y control respecto de las infracciones a las normas de tránsito, transporte e infraestructura, de conformidad con lo previsto en la Ley 1 de 1991 y en las demás disposiciones que regulan la materia.

En ese mismo sentido, el artículo 42 del Decreto 101 de 2000, modificado por el artículo 4 del Decreto 2741 de 2001, definió los sujetos sometidos a la inspección, vigilancia y control de la Superintendencia de Transporte, comprendiendo, entre otros, las personas jurídicas con o sin ánimo de lucro, las empresas unipersonales y las personas naturales que presten el servicio público de transporte o desarrollen actividades sometidas a la supervisión de esta Entidad.
Como manifestación concreta de las facultades de inspección y vigilancia, el artículo 83 de la Ley 222 de 1995 faculta a la Superintendencia para solicitar, confirmar y analizar, de manera ocasional y en la forma, detalle y términos que determine, la información jurídica, contable, económica y administrativa que resulte necesaria para el adecuado ejercicio de sus funciones de supervisión. Esta atribución constituye uno de los principales instrumentos mediante los cuales la Entidad verifica el cumplimiento de las obligaciones legales y reglamentarias a cargo de los sujetos sometidos a su inspección, vigilancia y control.

De igual manera, la jurisprudencia del Consejo de Estado, en sentencia C-746 del 25 de septiembre del 2001[10], ha reconocido que la Superintendencia de Transporte ejerce una función de supervisión integral sobre las sociedades y

[9] ***Congreso de Colombia.*** *(10 de enero de 1991) Por la cual se expide el Estatuto de Puertos Marítimos y se dictan otras disposiciones (Ley 1 de 1991)*

[10] *Sentencias C-746 de fecha septiembre 25 de 2001 C. P. Dr. Alberto Arango Mantilla, y Radicado 11001-03-15-000-2001-02-13-01 de fecha 5 de marzo de 2002 C P. Dr. Tarsicio Cáceres Toro.*

empresas cuya actividad principal corresponde a la prestación del servicio público de transporte, criterio del cual se desprende que sus facultades comprenden no solo el control sobre la prestación del servicio, sino también la verificación del cumplimiento de las obligaciones legales que regulan la organización, funcionamiento y administración de los sujetos vigilados.

En ese contexto, la supervisión integral comprende una dimensión subjetiva y otra objetiva. La supervisión subjetiva recae sobre la constitución, existencia, organización, administración y funcionamiento de los sujetos vigilados, mientras que la supervisión objetiva se orienta a verificar el cumplimiento de la normatividad aplicable y la adecuada prestación del servicio público de transporte, así como de las obligaciones legales y reglamentarias que resulten exigibles en el marco de dicha actividad.

En concordancia con lo anterior, el artículo 4 del Decreto 2409 de 2018 establece que la Superintendencia de Transporte tiene por objeto ejercer la inspección, vigilancia y control para garantizar la permanente, eficiente y segura prestación del servicio de transporte. A su vez, el numeral 4 del artículo 5 del citado decreto dispone que corresponde a esta Entidad ejercer la inspección, vigilancia y control respecto de las condiciones subjetivas de las empresas de servicio público de transporte, puertos, concesiones, infraestructura y servicios conexos.

Por su parte, el artículo 16 del Decreto 2409 de 2018 asignó a la Dirección de Investigaciones de Puertos la competencia para tramitar y decidir, en primera instancia, las investigaciones administrativas que se adelanten, de oficio o a petición de parte, por la presunta infracción de las disposiciones vigentes relacionadas con los contratos de concesión destinados a la construcción, rehabilitación, operación, administración, explotación y mantenimiento de la infraestructura marítima, fluvial y portuaria, así como respecto de las demás obligaciones cuyo conocimiento corresponda a la Superintendencia de Transporte en ejercicio de sus funciones de inspección, vigilancia y control.

Las anteriores atribuciones comprenden igualmente el ejercicio de la potestad administrativa sancionadora, en virtud de la cual la Superintendencia de Transporte puede investigar y, de ser el caso, sancionar el incumplimiento de las obligaciones cuya observancia corresponde supervisar dentro del ámbito de sus competencias legales y reglamentarias.

Ahora bien, la Ley 1503 de 2011 estableció la obligación para toda entidad, organización o empresa del sector público o privado que cuente con una flota de vehículos automotores o no automotores superior a diez (10) unidades, o que contrate o administre personal de conductores, de diseñar e implementar un Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV), conforme a la metodología expedida por el Ministerio de Transporte y articulado con el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo.

Posteriormente, la Ley 2050 de 2020 dispuso expresamente que la verificación de la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial corresponde, entre otras autoridades, a la Superintendencia de Transporte, en el marco de las competencias que le han sido atribuidas por el ordenamiento jurídico.

En desarrollo de dichas disposiciones legales, el Decreto 1079 de 2015,

modificado por el Decreto 1252 de 2021, previó que corresponde a la Superintendencia de Transporte verificar la implementación del PESV respecto de las empresas sometidas a su inspección, vigilancia y control, en especial aquellas que prestan el servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros, carga y mixto en las modalidades de radio de acción nacional, así como respecto de los demás sujetos obligados sometidos a su vigilancia, de conformidad con las condiciones establecidas en la normativa vigente.

A su turno, la Resolución No. 20223040040595 del 12 de julio de 2022 desarrolló la metodología para el diseño, implementación, verificación y seguimiento del Plan Estratégico de Seguridad Vial, precisando la forma en que los sujetos obligados deben acreditar el cumplimiento de dicha obligación. Posteriormente, la Resolución No. 5178 del 24 de julio de 2023 incorporó el Título VI a la Circular Única de Infraestructura y Transporte, mediante el cual se estableció el procedimiento institucional para la verificación y seguimiento de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial y se reguló el suministro de la información correspondiente a través del aplicativo SISI/PESV, incluyendo la obligación de presentar el Formulario 1 y la documentación allí prevista.

En ese contexto, las obligaciones relacionadas con el diseño, implementación y reporte del Plan Estratégico de Seguridad Vial constituyen deberes legales y reglamentarios cuyo cumplimiento puede ser verificado por la Superintendencia de Transporte respecto de los sujetos sometidos a su inspección, vigilancia y control. En consecuencia, el incumplimiento de tales obligaciones se encuentra comprendido dentro del ámbito material de las funciones de inspección, vigilancia y control atribuidas a esta Entidad.

Así las cosas, para el presente asunto, la competencia de esta Dirección no solo comprende la verificación del cumplimiento de las obligaciones relacionadas con el diseño, implementación y reporte del Plan Estratégico de Seguridad Vial, sino también la facultad de requerir la información necesaria para acreditar dicho cumplimiento y, cuando se advierta un presunto incumplimiento de las obligaciones previstas en la ley o en la reglamentación aplicable, adelantar la correspondiente investigación administrativa y adoptar la decisión que en derecho corresponda, en ejercicio de la potestad sancionadora atribuida por el ordenamiento jurídico.

NOVENO: Que, de conformidad con lo previsto en el artículo 49 del CPACA, esta Dirección procede a decidir de fondo la presente actuación administrativa, con fundamento en las actuaciones surtidas y en la valoración integral del material probatorio obrante en el expediente.

DÉCIMO: Respecto del CARGO PRIMERO:

En ese sentido, corresponde establecer si el sujeto investigado **CENTRALIZAR S A S**, con NIT **900546935**, incumplió el deber de suministrar la información legalmente requerida relacionada con el Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) a través del aplicativo SISI/PESV, específicamente mediante el diligenciamiento del Formulario 1, de conformidad con lo previsto en el artículo 6.5 de la Resolución No. 5178 del 24 de julio de 2023, en concordancia con el literal c) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996

10.1. Fundamentos jurídicos relacionados con la solicitud de información en materia de PESV

Las facultades de la Superintendencia de Transporte para solicitar información respecto de los asuntos que se encuentran bajo su competencia, así como las garantías de los destinatarios de este tipo de solicitudes se encuentran soportadas en diferentes normas de carácter constitucional y legal, por lo que, además, son de conocimiento público y de obligatorio cumplimiento. En ese orden de ideas, debe tenerse en cuenta lo establecido en el artículo 15 de la Constitución Política de Colombia, el cual señala lo siguiente:

"(…)

Artículo 15. Todas las personas tienen derecho a su intimidad personal y familiar y a su buen nombre, y el Estado debe respetarlos y hacerlos respetar. *De igual modo, tienen derecho a conocer, actualizar y rectificar las informaciones que se hayan recogido sobre ellas en bancos de datos y en archivos de entidades públicas y privadas.*

En la recolección, tratamiento y circulación de datos se respetarán la libertad y demás garantías consagradas en la Constitución.

La correspondencia y demás formas de comunicación privada son inviolables. Sólo pueden ser interceptadas o registradas mediante orden judicial, en los casos y con las formalidades que establezca la ley.

Para efectos tributarios o judiciales y para los casos de inspección, vigilancia e intervención del Estado podrá exigirse la presentación de libros de contabilidad y demás documentos privados, en los términos que señale la ley.

(…)". (Subrayado y resaltado fuera del texto original).

Según el aparte transcrito, especialmente lo referido en el último inciso de la norma citada, la Superintendencia de Transporte, en su calidad de autoridad administrativa con facultades de inspección, vigilancia y control, está autorizada por mandato constitucional, para exigir la presentación de cualquier clase de información que considere necesaria para el cumplimiento de sus funciones.

En el mismo sentido, el artículo 83 de la Ley 222 de 1995 estableció la facultad a cargo de esta Autoridad para solicitar, confirmar y analizar la información que se requiera para determinar la situación jurídica, contable, económica y administrativa de cualquier agente que se encuentre bajo su supervisión. Al respecto, la norma citada dispone lo siguiente:

"(…)

Artículo 83. Inspección. La inspección consiste en la atribución de la Superintendencia de Sociedades para solicitar, confirmar y analizar de manera ocasional, y en la forma, detalle y términos que ella determine, la información que requiera sobre la situación jurídica, contable, económica y administrativa de cualquier sociedad comercial no vigilada por la Superintendencia Bancaria o sobre

operaciones específicas de la misma. La Superintendencia de Sociedades, de oficio, podrá practicar investigaciones administrativas a estas sociedades.

(…)"

En línea con lo anterior, no debe perderse de vista que el artículo 228 de la citada Ley 222 de 1995 establece que "*Las facultades asignadas en esta ley en materia de vigilancia y control a la Superintendencia de Sociedades, serán ejercidas por la Superintendencia que ejerza vigilancia sobre la respectiva sociedad, si dichas facultades le están expresamente asignadas. En caso contrario, le corresponderá a la Superintendencia de Sociedades, salvo que se trate de sociedades vigiladas por la Superintendencia Bancaria o de Valores*".

Es por ello que, tal y como lo indicó la Sala Plena del Consejo de Estado, en sentencia C-746 del 25 de septiembre del 2001[11], la Superintendencia de Transporte ejerce las facultades de inspección, vigilancia y control de manera integral sobre las sociedades y empresas unipersonales cuya actividad principal es la prestación del servicio público de transporte.

Ahora bien, tratándose específicamente del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV), las facultades anteriormente referidas no pueden entenderse de manera aislada o genérica, sino en armonía con el marco normativo especial que regula esta obligación. En efecto, la Ley 1503 de 2011, modificada por el artículo 110 del Decreto Ley 2106 de 2019, estableció el deber de toda entidad, organización o empresa obligada de diseñar e implementar un PESV acorde con su misionalidad y tamaño, de conformidad con la metodología expedida por el Ministerio de Transporte.

A su turno, la Ley 2050 de 2020 dispuso que la verificación de la implementación del PESV corresponde, entre otras autoridades, a la Superintendencia de Transporte, dentro del ámbito de sus competencias, mientras que el Decreto 1079 de 2015 desarrolló la obligación de diseño, implementación y verificación, así como los sujetos sometidos a dicha verificación en el sector transporte.

De igual forma, la Resolución No. 20223040040595 de 2022 reglamentó la metodología para el diseño, implementación y verificación del PESV, y la Resolución No. 5178 de 2023 incorporó el Título VI a la Circular Única de Infraestructura y Transporte, mediante el cual se estructuró el Proceso Institucional para la verificación y seguimiento de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial. En ese contexto, se estableció el deber de los sujetos obligados de diligenciar, actualizar y cargar en el aplicativo SISI/PESV la información y documentación correspondiente al PESV, incluyendo los formularios, evidencias y soportes requeridos por la autoridad competente.

En consecuencia, cuando esta Superintendencia solicita información en relación con el PESV, no lo hace en ejercicio de una facultad genérica de requerimiento, sino en desarrollo de una competencia concreta y especializada orientada a verificar el cumplimiento de una obligación legal de carácter preventivo y de seguridad vial. Por ello, la información exigida no solo es pertinente, sino

necesaria para establecer si el sujeto obligado ha diseñado, implementado, actualizado y reportado su PESV conforme a la normatividad vigente.

En efecto, el artículo 6.3. y numeral (i) del artículo 6.5 de la Resolución 5178 del 24 de julio de 2023, establecen:

"(…)

***Artículo 6.3. Reporte de información y documentación**. Los sujetos obligados deberán proceder con el diligenciamiento y/o actualización de los formularios y la documentación de evidencia en el aplicativo denominado "Sistema de Información, Seguimiento e Implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial (SISI/PESV)" de conformidad con la periodicidad de que trata el presente documento y el anexo técnico.*

(…)

***Artículo 6.5. Períodos de reportes.** Para reportar la información y documentación a través del "Sistema de Información, Seguimiento e Implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial (SISI/PESV)", se deberá atender los siguientes términos:*

***(i)** **Formulario primero:** Este contendrá la información del diseño e implementación del PESV o su actualización. Para el primer reporte, tendrán como plazo para el diligenciamiento y/o actualización del formulario y cargue de evidencia desde el 1 de agosto hasta el 14 de septiembre del año 2023.*

(...)"

10.2. Análisis del acervo sobre el CARGO PRIMERO

Teniendo en cuenta el análisis jurídico y fáctico efectuado en los apartados precedentes, así como las pruebas que obran en el expediente, esta Dirección encuentra acreditado, que la empresa **CENTRALIZAR S A S**, con NIT **900546935**, incumplió las obligaciones relacionadas con el reporte del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV).

En efecto, de la información remitida por la Dirección de Promoción y Prevención de Puertos mediante memorando 20236300135753 del 27 de diciembre de 2023, se advirtió que la investigada se encontraba relacionada dentro del grupo de sujetos obligados respecto de los cuales debía verificarse el cumplimiento de las obligaciones asociadas al PESV, en especial el diligenciamiento del Formulario 1 en el aplicativo SISI/PESV.

Ahora bien, de conformidad con el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011, modificado por el artículo 110 del Decreto Ley 2106 de 2019, la obligación de diseñar, implementar y reportar el Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) surge cuando la entidad, organización o empresa: i) cuenta con una flota de vehículos automotores o no automotores superior a diez (10) unidades, o ii) contrata o administra personal de conductores. En consecuencia, para establecer la condición de sujeto obligado resulta necesario verificar si, para la época de los hechos, concurría alguno de los presupuestos.

Que, de la consulta realizada por esta Dirección en el Sistema de Información de Seguimiento e Implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial (SISI/PESV), se evidenció que la investigada no realizó el diligenciamiento, ni realizó el reporte del Formulario correspondiente a la Fase 1, de conformidad con la normatividad vigente.

Lo anterior permite concluir que la empresa **CENTRALIZAR S A S, con NIT 900546935,** no suministró la información legalmente solicitada en relación con el PESV, particularmente aquella asociada al Formulario 1, en contravención de lo previsto en el artículo 6.5 de la Resolución No. 5178 de 2023 y en concordancia con el literal c) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996. Puesto que, la norma exigía que el primer reporte comprendiera el diligenciamiento del formulario y el cargue de evidencia dentro del período comprendido entre el 1 de agosto y el 14 de septiembre de 2023.

Ahora bien, el incumplimiento no se agota en la sola omisión formal del reporte, sino que repercute directamente en la función de inspección, vigilancia y control que ejerce esta Superintendencia sobre el cumplimiento de las obligaciones derivadas del PESV. La información contenida en el Formulario 1 constituye un insumo indispensable para verificar si el sujeto obligado diseñó e implementó el plan en los términos exigidos por la normativa vigente. En consecuencia, la omisión del reporte dentro del término legal impidió a la Autoridad ejercer de manera efectiva y oportuna sus funciones constitucionales y legales de inspección, vigilancia y control, obstaculizando el seguimiento institucional al cumplimiento de la normativa en materia de seguridad vial.

Por consiguiente, al encontrarse plenamente acreditados tanto la condición de sujeto obligado como el incumplimiento del deber de reportar oportunamente la información exigida por la normativa aplicable, esta Dirección concluye que se encuentra demostrada la conducta imputada en el cargo primero, sin que las pruebas obrantes en el expediente desvirtúen la configuración de la infracción investigada.

10.3. Conclusión frente al CARGO PRIMERO

Por lo anterior, esta Dirección encuentra probada la infracción a la obligación de suministrar la información legalmente requerida relacionada con el Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) a través del aplicativo SISI/PESV, específicamente mediante el diligenciamiento del Formulario 1, de conformidad con lo previsto en el artículo 6.5 de la Resolución No. 5178 del 24 de julio de 2023, en concordancia con el literal c) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996, conforme se formuló en el cargo primero.

DECIMO PRIMERO: Respecto del CARGO SEGUNDO:

Por su parte, corresponde determinar si la investigada incumplió el deber de diseñar e implementar el Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV), conforme a lo dispuesto en el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011, modificado por el artículo 110 del Decreto Ley 2106 de 2019; el artículo 2.3.2.3.2 del Decreto 1079 de 2015, sustituido por el artículo 2 del Decreto 1252 de 2021; la Resolución No. 20223040040595 del 12 de julio de 2022; y el literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996.

11.1. La Seguridad Vial

La seguridad vial constituye uno de los pilares fundamentales sobre los cuales se estructura el sistema de transporte en Colombia, en la medida en que su finalidad trasciende el adecuado funcionamiento de la infraestructura y de los servicios de transporte para orientarse a la protección efectiva de la vida, la integridad física y los bienes de todos los actores viales. En ese sentido, la Constitución Política impone al Estado el deber de garantizar la efectividad de los derechos de las personas y asegurar la prestación eficiente de los servicios públicos, finalidad que encuentra una manifestación concreta en el ejercicio de las funciones de inspección, vigilancia y control sobre quienes desarrollan actividades relacionadas con el transporte y su infraestructura.[12]

En desarrollo de estos postulados, la Ley 105 de 1993 erige la seguridad como uno de los principios rectores del sector transporte, imponiendo que las actividades que integran dicho sistema se desarrollen bajo condiciones que minimicen los riesgos inherentes a su operación y protejan a los usuarios y a la comunidad en general. A su vez, la Ley 336 de 1996 dispone que la seguridad constituye una prioridad esencial en la prestación del servicio público de transporte, circunstancia que impone a los sujetos sometidos a inspección y vigilancia la obligación permanente de adoptar las medidas necesarias para prevenir la ocurrencia de hechos que puedan comprometer la vida, la integridad o los bienes de las personas.

Bajo ese marco normativo, el legislador expidió la Ley 1503 de 2011, modificada por la Ley 2050 de 2020, mediante la cual incorporó los Planes Estratégicos de Seguridad Vial (PESV) como un instrumento de planificación y gestión destinado a promover una cultura organizacional orientada a la prevención del riesgo vial y a la reducción de la siniestralidad. En consecuencia, la implementación del PESV no constituye una obligación de carácter exclusivamente formal o documental, sino un deber permanente de gestión del riesgo que exige la ejecución efectiva de políticas, procedimientos, programas, indicadores, mecanismos de seguimiento y acciones de mejora encaminadas a fortalecer las condiciones de seguridad en el desarrollo de las actividades de transporte e infraestructura.

En concordancia con dicho régimen, la Resolución 20223040040595 de 2022 del Ministerio de Transporte estableció la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial, definiendo los componentes técnicos mínimos que deben acreditar los sujetos obligados para demostrar una gestión efectiva de los riesgos asociados a la seguridad vial. A partir de estos parámetros, la Superintendencia de Transporte, mediante la Resolución 5178 de 2023, incorporó el Procedimiento Institucional para la Verificación y Seguimiento de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial dentro de la Circular Única de Infraestructura y Transporte, con el propósito de fortalecer el ejercicio de las funciones de inspección, vigilancia y control a través de mecanismos estandarizados de seguimiento, verificación documental y evaluación del grado de implementación de las obligaciones en materia de seguridad vial.

[12] Constitución Política de Colombia, artículos 2, 24 y 365.

De esta manera, la actuación administrativa desarrollada por la Superintendencia no se limita a constatar el cumplimiento formal de un deber de reporte o de cargue de información en las plataformas institucionales, sino que comprende la verificación integral de que las medidas incorporadas en el Plan Estratégico de Seguridad Vial hayan sido efectivamente implementadas y resulten idóneas para gestionar los riesgos derivados de la operación de los sujetos vigilados. En este contexto, el incumplimiento de las obligaciones asociadas a la implementación, actualización, ejecución o seguimiento del PESV compromete el adecuado ejercicio del deber de prevención que recae sobre los vigilados y constituye un aspecto susceptible de control por parte de esta Superintendencia, en ejercicio de las competencias que le han sido atribuidas por el ordenamiento jurídico.

En consecuencia, la seguridad vial debe entenderse como una obligación jurídica permanente que exige de los sujetos vigilados una gestión diligente, sistemática y verificable de los riesgos asociados a su actividad, de manera que el cumplimiento de las disposiciones que regulan los Planes Estratégicos de Seguridad Vial no solo responde a la observancia de un mandato legal, sino que constituye un instrumento indispensable para materializar los principios de prevención, protección de la vida, eficiencia y seguridad que orientan el sistema de transporte y justifican el ejercicio de las facultades de inspección, vigilancia y control asignadas a la Superintendencia de Transporte.

11.2. El Plan Estratégico de Seguridad Vial.

El Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) constituye el instrumento jurídico y técnico mediante el cual las entidades, organizaciones y empresas obligadas incorporan la gestión del riesgo vial dentro de su operación, con el propósito de prevenir la ocurrencia de siniestros de tránsito y proteger la vida, la integridad física y los bienes de todos los actores viales. Su naturaleza trasciende la elaboración de un documento formal, en la medida en que comprende la planificación, implementación, ejecución, seguimiento y mejora continua de acciones orientadas a identificar, evaluar, controlar y mitigar los riesgos derivados de la movilidad y de la operación de las organizaciones.

En este sentido, el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011, modificado por el artículo 110 del Decreto Ley 2106 de 2019, dispone que: *"Toda entidad, organización o empresa del sector público o privado, que cuente con una flota de vehículos automotores o no automotores superior a diez (10) unidades, o que contrate o administre personal de conductores, deberá diseñar e implementar un Plan Estratégico de Seguridad Vial en función de su misionalidad y tamaño, de acuerdo con la metodología expedida por el Ministerio de Transporte y articularlo con su Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (SGSST)".*

En desarrollo de dicho mandato legal, el Ministerio de Transporte expidió la Resolución 20223040040595 de 2022, mediante la cual adoptó la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial, estableciendo que el PESV debe estructurarse como un proceso integral de gestión del riesgo, acorde con la naturaleza, tamaño y actividades

desarrolladas por cada sujeto obligado, definiendo además los componentes mínimos, las fases de planificación, implementación, seguimiento y mejora, así como los criterios para su verificación por las autoridades competentes.

A su vez, la Ley 2050 de 2020 asignó a la Superintendencia de Transporte, a los organismos de tránsito y al Ministerio del Trabajo, dentro del ámbito de sus respectivas competencias, la función de verificar la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial, facultad que fue desarrollada por la Superintendencia mediante la Resolución 5178 de 2023, a través de la cual se incorporó el procedimiento institucional para el seguimiento y verificación de los PESV dentro del ejercicio de las funciones de inspección, vigilancia y control.

El Plan Estratégico de Seguridad Vial no constituye una obligación meramente documental o formal, sino un verdadero instrumento de gestión preventiva cuya finalidad es demostrar que el sujeto obligado ha incorporado medidas eficaces para administrar los riesgos derivados de su actividad. Por ello, el cumplimiento de esta obligación no se satisface con la simple existencia del plan, sino que exige acreditar su implementación efectiva, su ejecución permanente y la adopción de acciones verificables dirigidas a fortalecer las condiciones de seguridad vial, aspecto que puede ser objeto de inspección, vigilancia y control por parte de la Superintendencia de Transporte, en ejercicio de las competencias que le han sido atribuidas por el ordenamiento jurídico.

11.3. La Supervisión y el Seguimiento al Plan Estratégico de Seguridad Vial.

El ordenamiento jurídico colombiano ha atribuido a la Superintendencia de Transporte la función de ejercer la inspección, vigilancia y control sobre los sujetos que desarrollan actividades relacionadas con el transporte y su infraestructura, con el propósito de garantizar la adecuada prestación del servicio público, la protección de los usuarios y el cumplimiento de las disposiciones que regulan el sector. Dichas funciones encuentran fundamento en los artículos 2 y 365 de la Constitución Política, conforme a los cuales corresponde al Estado asegurar la efectividad de los derechos de las personas y garantizar que los servicios públicos se presten de manera eficiente, continua y bajo condiciones que salvaguarden el interés general.

En desarrollo de este mandato constitucional, el Decreto 2409 de 2018 definió la estructura y las funciones de la Superintendencia de Transporte, asignándole la competencia para ejercer la inspección, vigilancia y control sobre las personas naturales y jurídicas sometidas a su supervisión, verificando el cumplimiento de las obligaciones legales, reglamentarias y administrativas que regulan el sector transporte y la infraestructura asociada. En consecuencia, adquieren la calidad de sujetos vigilados quienes, por disposición legal, desarrollan actividades cuya supervisión ha sido atribuida a esta autoridad administrativa, entre ellos las empresas de transporte, los concesionarios y operadores de infraestructura de transporte, las sociedades portuarias, los administradores de terminales y demás agentes sometidos a la órbita competencial de la Superintendencia.[13]

[13] Decreto 2409 de 2018, artículos 4 y 5 (funciones de inspección, vigilancia y control de la Superintendencia de Transporte), en concordancia con la Ley 105 de 1993 y la Ley 336 de 1996.

La condición de sujeto vigilado no implica únicamente el sometimiento a un control posterior frente al incumplimiento de la normativa sectorial, sino también el deber permanente de atender las medidas regulatorias, administrativas y preventivas adoptadas por la autoridad competente en ejercicio de sus funciones de inspección, vigilancia y control. De esta manera, las obligaciones impuestas por el ordenamiento jurídico en materia de seguridad del transporte constituyen deberes exigibles cuyo cumplimiento puede ser verificado por la Superintendencia mediante los procedimientos administrativos previstos para tal fin.

La implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial no constituye una obligación cuyo cumplimiento quede librado exclusivamente a la autorregulación de los sujetos obligados. Por el contrario, el legislador estableció un esquema de seguimiento y verificación a cargo de las autoridades competentes, con el propósito de garantizar que las medidas orientadas a la gestión del riesgo vial sean efectivamente ejecutadas y contribuyan al cumplimiento de los fines de prevención que inspiran la política pública de seguridad vial.

En ese sentido, el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011, modificado por el artículo 110 del Decreto Ley 2106 de 2019, dispone que las entidades, organizaciones o empresas obligadas deberán diseñar e implementar un Plan Estratégico de Seguridad Vial conforme a la metodología expedida por el Ministerio de Transporte. A su vez, el mismo artículo establece que el Ministerio definirá la metodología para el diseño, implementación y verificación de dichos planes, evidenciando que el cumplimiento de esta obligación no se agota con la adopción formal del documento, sino que comprende un proceso permanente de evaluación sobre su ejecución y eficacia.[14]

En desarrollo de este mandato legal, el Ministerio de Transporte expidió la Resolución 20223040040595 de 2022, mediante la cual adoptó la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial. Esta regulación dispone que el PESV debe desarrollarse bajo un enfoque de mejora continua, incorporando procesos de planificación, implementación, seguimiento, evaluación y adopción de acciones correctivas, de manera que las organizaciones puedan demostrar una gestión efectiva de los riesgos asociados a la seguridad vial. En consecuencia, la verificación del cumplimiento del PESV supone valorar no solo la existencia del plan, sino la evidencia objetiva de su implementación y de los resultados obtenidos a partir de su ejecución.[15]

Bajo este contexto normativo, la Superintendencia de Transporte, en ejercicio de las funciones de inspección, vigilancia y control atribuidas por el ordenamiento jurídico, expidió la Resolución 5178 de 2023, mediante la cual adicionó el Título VI a la Circular Única de Infraestructura y Transporte e incorporó el Procedimiento Institucional para la Verificación y Seguimiento de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial. Este procedimiento tiene como finalidad establecer un mecanismo uniforme para verificar el grado de

[14] Ley 1503 de 2011, artículo 12, modificado por el artículo 110 del Decreto Ley 2106 de 2019, que establece la obligación de diseñar e implementar el Plan Estratégico de Seguridad Vial y dispone que el Ministerio de Transporte definirá la metodología para su diseño, implementación y verificación.
[15] Resolución 20223040040595 de 2022, artículos 1, 2 y Anexo Metodológico, mediante los cuales se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial bajo un enfoque de mejora continua.

implementación del PESV por parte de los sujetos vigilados, mediante el análisis de la información reportada, la revisión de los soportes documentales, la evaluación de evidencias y la identificación de eventuales incumplimientos que puedan dar lugar al ejercicio de las potestades administrativas de inspección, vigilancia y control.[16]

Así las cosas, la supervisión del Plan Estratégico de Seguridad Vial constituye un mecanismo preventivo de control administrativo que permite verificar si las medidas adoptadas por los sujetos obligados responden de manera efectiva a los riesgos derivados de su actividad y si cumplen con los estándares establecidos por la normativa vigente. En ese orden de ideas, la actividad de seguimiento desarrollada por la Superintendencia de Transporte no persigue un control meramente formal sobre el cumplimiento de obligaciones documentales, sino la comprobación objetiva de que el Plan Estratégico de Seguridad Vial ha sido implementado como un verdadero instrumento de gestión del riesgo, orientado a reducir la siniestralidad vial y a proteger la vida, la integridad y la seguridad de todos los actores del sistema de transporte.

Por lo anterior, podemos precisar que la facultad de supervisión ejercida por esta Superintendencia encuentra sustento directo en el marco legal y reglamentario que regula los Planes Estratégicos de Seguridad Vial, constituyendo una herramienta indispensable para verificar el cumplimiento de las obligaciones impuestas a los sujetos vigilados y para adoptar, cuando a ello haya lugar, las medidas administrativas previstas por el ordenamiento jurídico frente a los incumplimientos evidenciados durante el proceso de verificación.

11.4. Análisis del acervo sobre el CARGO SEGUNDO.

Teniendo en cuenta el análisis jurídico y fáctico efectuado en los apartados precedentes, así como la valoración integral del material probatorio obrante en el expediente, esta Dirección encuentra acreditado que la empresa **CENTRALIZAR S A S**, con NIT **900546935**, incumplió el deber de diseñar e implementar el Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV).

En efecto, de la información remitida por la Dirección de Promoción y Prevención de Puertos mediante memorando No. 20236300135753 del 27 de diciembre de 2023, se advirtió que la investigada hacía parte del grupo de sujetos respecto de los cuales debía verificarse el cumplimiento de las obligaciones relacionadas con el Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV).

En consecuencia, y conforme a lo expuesto en el análisis del **CARGO PRIMERO**, esta Dirección estableció que a partir de los presupuestos previstos en el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011, modificado por el artículo 110 del Decreto Ley 2106 de 2019, para ostentar la condición de sujeto obligado al Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV), no solo le correspondía diligenciar y reportar el Formulario 1 mediante el aplicativo SISI/PESV, sino también diseñar e implementar dicho instrumento, obligaciones que, aunque tienen un alcance diferenciado, se encuentran relacionadas dentro del esquema de seguimiento y verificación previsto en la normativa aplicable.

[16] Resolución 5178 de 2023, Título VI de la Circular Única de Infraestructura y Transporte, que establece el Procedimiento Institucional para la Verificación y Seguimiento de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial.

Ahora bien, en lo concerniente al **CARGO SEGUNDO**, y como consecuencia del no reporte de información, se pudo constatar que la vigilada no acreditó el diseño e implementación efectivo del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) en los términos exigidos por el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011. Por el contrario, esta Dirección no cuenta con elementos objetivos que permitieran constatar la existencia, adopción y ejecución del Plan. En consecuencia, valorado integralmente el material probatorio, se encuentra acreditado el incumplimiento objeto del **CARGO SEGUNDO** formulado en contra de la investigada.

11.5. Conclusión frente al CARGO SEGUNDO

Por lo anterior, esta Dirección encuentra probada la infracción a la obligación de diseñar e implementar el Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV), conforme a lo dispuesto en el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011, modificado por el artículo 110 del Decreto Ley 2106 de 2019; el artículo 2.3.2.3.2 del Decreto 1079 de 2015, sustituido por el artículo 2 del Decreto 1252 de 2021; la Resolución No. 20223040040595 del 12 de julio de 2022; y el literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996, conforme se formuló en el presente cargo.

DÉCIMO SEGUNDO: Graduación de la sanción: De conformidad con lo dispuesto en el artículo 50 de la Ley 1437 de 2011, por medio del cual se señalaron los criterios para la gravedad de las faltas y el rigor de las sanciones por infracciones administrativas, la Dirección impondrá sanción atendiendo a los siguientes criterios aplicables:

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

12.1. Graduación para el CARGO PRIMERO

Con fundamento en lo expuesto, esta Dirección concluye que, para efectos de la graduación de la sanción correspondiente al **CARGO PRIMERO**, resultan aplicables los criterios previstos en los numerales 1 y 6 del artículo 50 de la Ley 1437 de 2011, por las siguientes razones:

Respecto del criterio previsto en el numeral 1, relativo al daño o peligro generado a los intereses jurídicos tutelados, esta Dirección advierte que el reporte del Formulario 1 del aplicativo SISI/PESV constituye un mecanismo esencial dentro del esquema de seguimiento previsto por la Ley 1503 de 2011 y la Resolución No. 5178 de 2023, en la medida en que permite a la Superintendencia de Transporte identificar oportunamente los sujetos obligados y verificar, dentro de

la vigencia correspondiente, el cumplimiento de las obligaciones relacionadas con el diseño, implementación y seguimiento del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV).

Por ello, el establecimiento de un término específico para efectuar dicho reporte no responde a una exigencia meramente formal, sino a la necesidad de garantizar que la Autoridad ejerza de manera preventiva y eficaz sus funciones de inspección, vigilancia y control. Solo a partir del suministro de la información es posible verificar el cumplimiento de las obligaciones legales durante el período objeto de evaluación y, de ser necesario, adoptar las medidas administrativas correspondientes para prevenir riesgos asociados a la seguridad vial.

En consecuencia, el no suministro de información del Formulario 1 no constituye una simple irregularidad procedimental, sino una conducta que generó un peligro para los intereses jurídicos protegidos por la regulación en materia de seguridad vial, pues impidió que la Autoridad ejerciera las funciones de inspección, vigilancia y control orientadas a verificar la adopción efectiva de las medidas destinadas a prevenir los riesgos derivados de la actividad desarrollada por el sujeto obligado.

Por su parte, en relación con el criterio previsto en el numeral 6 del artículo 50 de la Ley 1437 de 2011, referente al grado de prudencia y diligencia con que fueron atendidos los deberes legales, el expediente demuestra que la investigada no desplegó la diligencia exigible para cumplir la obligación de diligenciar y reportar el Formulario 1 del aplicativo SISI/PESV. Esta circunstancia evidencia un incumplimiento de sus deberes regulatorios y un comportamiento carente de la diligencia que le era exigible en su condición de sujeto obligado.

La valoración conjunta de estas circunstancias evidencia una manifiesta falta de diligencia en el cumplimiento de las obligaciones legales y reglamentarias a cargo de la investigada, circunstancia que incrementa la gravedad de la conducta para efectos de la dosificación de la sanción.

En consecuencia, esta Dirección concluye que, para la graduación de la sanción correspondiente al **CARGO PRIMERO**, resultan aplicables los criterios previstos en los numerales 1 y 6 del artículo 50 de la Ley 1437 de 2011, toda vez que el no suministro de información del Formulario 1, generó un peligro para los intereses jurídicos protegidos por la regulación en materia de seguridad vial, al frustrar la finalidad preventiva del sistema de reporte del Plan Estratégico de Seguridad Vial e impedir el ejercicio oportuno de las funciones de inspección, vigilancia y control atribuidas a esta Superintendencia, además de evidenciar una manifiesta falta de diligencia en el cumplimiento de las obligaciones legales y reglamentarias a cargo de la investigada.

12.2. Graduación para el CARGO SEGUNDO

Con fundamento en lo expuesto, esta Dirección concluye que, para efectos de la graduación de la sanción correspondiente al **CARGO SEGUNDO**, resultan aplicables los criterios previstos en los numerales 1 y 6 del artículo 50 de la Ley 1437 de 2011, por las siguientes razones:

Respecto del criterio previsto en el numeral 1, relativo al daño o peligro generado a los intereses jurídicos tutelados, esta Dirección advierte que el diseño e implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV), así como el suministro de la información y de los soportes que acreditan su ejecución a través del aplicativo SISI/PESV, constituyen mecanismos esenciales para garantizar la finalidad preventiva prevista en la Ley 1503 de 2011 y permitir que esta Superintendencia ejerza de manera efectiva sus funciones de inspección, vigilancia y control.

En ese sentido, el término establecido por el artículo 6.5 de la Resolución No. 5178 de 2023 no obedece a una exigencia meramente formal, sino que permite verificar, durante la vigencia correspondiente, que los sujetos obligados hubieran diseñado e implementado el Plan Estratégico de Seguridad Vial y adoptado las medidas orientadas a identificar, prevenir, mitigar y controlar los riesgos derivados de su operación.

Como consecuencia de ello, en el presente caso, la investigada al no allegar los soportes correspondientes al diseño e implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV), a través del reporte respectivo de conformidad con la normatividad vigente, esta Superintendencia no contó con los elementos necesarios para verificar el cumplimiento de la obligación material de diseñar e implementar el PESV, circunstancia que frustró la finalidad preventiva del sistema de seguimiento diseñado por el legislador y el reglamento.

En consecuencia, el no suministro de los soportes no constituye una simple irregularidad procedimental, sino una conducta que generó un peligro para los intereses jurídicos protegidos por la regulación en materia de seguridad vial, al impedir que la Autoridad verificara oportunamente la adopción de las medidas de gestión del riesgo vial y ejerciera de manera eficaz las funciones de inspección, vigilancia y control que le han sido legalmente atribuidas.

Por otra parte, en relación con el criterio previsto en el numeral 6 del artículo 50 de la Ley 1437 de 2011, referente al grado de prudencia y diligencia con que fueron atendidos los deberes legales, el expediente demuestra que la investigada no desplegó la diligencia exigible para acreditar oportunamente el diseño e implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV).

En efecto, tal circunstancia evidencia un incumplimiento de sus deberes regulatorios y un comportamiento carente de la diligencia que le era exigible en su condición de sujeto obligado, pues impidió que la Administración verificara el cumplimiento de una obligación cuyo seguimiento debía realizarse dentro del período de reporte previsto por la normativa vigente.

La valoración integral de estas circunstancias evidencia una manifiesta falta de diligencia en el cumplimiento de las obligaciones legales y reglamentarias asociadas al diseño e implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV), circunstancia que incrementa la gravedad de la conducta para efectos de la dosificación de la sanción.

En consecuencia, esta Dirección concluye que, para la graduación de la sanción correspondiente al **CARGO SEGUNDO**, resultan aplicables los criterios previstos en los numerales 1 y 6 del artículo 50 de la Ley 1437 de 2011, toda vez que el

no suministro de la información y de los soportes que acreditaban el diseño e implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial generó un peligro para los intereses jurídicos protegidos por la regulación en materia de seguridad vial, frustró la finalidad preventiva del sistema de seguimiento previsto para el PESV, afectó el ejercicio de las funciones de inspección, vigilancia y control de esta Superintendencia y evidenció una manifiesta falta de diligencia en el cumplimiento de las obligaciones legales y reglamentarias a cargo de la investigada.

DÉCIMO TERCERO: Que conforme a lo señalado y teniendo en cuenta las infracciones cometidas, esta Dirección sancionará a la investigada de acuerdo con lo preceptuado en el régimen sancionatorio contenido en el artículo 46 de la Ley 336 de 1996.

> *"**Artículo 46.** Con base en la graduación que se establece en el presente artículo, las multas oscilarán entre 1 y 2.000 salarios mínimos mensuales vigentes teniendo en cuenta las implicaciones de la infracción y procederán en los siguientes casos: (…)*
>
> *c) En caso de que el sujeto no suministre la información que legalmente le haya sido solicitada y que no repose en los archivos de la entidad solicitante; (…)*
>
> *e) En todos los demás casos de conductas que no tengan asignadas una sanción específica y constituyan violación a las normas del transporte.*
>
> ***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: (…)*
>
> *b) Transporte fluvial: de uno (1) a mil (1000) salarios mínimos mensuales vigentes.*
>
> *c) Transporte Marítimo: de uno (1) a mil quinientos (1.500) salarios mínimos mensuales vigentes. (…)"*

Es importante precisar que, si bien las sanciones previstas en la Ley 1242 de 2008 y en la Ley 336 de 1996 fueron originalmente establecidas en **salarios mínimos legales diarios vigentes –SMLMV–**, el artículo 313 de la Ley 2294 de 2023 creó la **Unidad de Valor Básico –UVB–** como nueva unidad de referencia, sustituyendo expresamente las menciones al SMLMV y a la UVT en materia de sanciones, cobros y demás conceptos administrativos. Esta disposición estableció, además, que el valor de la UVB será reajustado anualmente conforme a la variación del Índice de Precios al Consumidor –IPC– sin alimentos ni regulados, certificado por el DANE, y publicado por el Ministerio de Hacienda antes del primero (1) de enero de cada año. **Ahora bien, el mentado artículo 313 de la Ley 2294** determinó, lo siguiente:

> *"(…)*
>
> ***ARTÍCULO 313. UNIDAD DE VALOR BÁSICO -UVB-.** Créase la Unidad de Valor Básico -UVB-. El valor de la Unidad de Valor Básico -UVB- se reajustará*

anualmente en la variación del Índice de Precios al Consumidor-IPC- sin alimentos ni regulados, certificado por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística DANE-, en el periodo comprendido entre el primero (1) de octubre del año anterior al año considerado y la misma fecha del año inmediatamente anterior a este.

(…)"

***Todos los cobros; sanciones; multas**; tarifas; requisitos financieros para la constitución, la habilitación, la operación o el funcionamiento de empresas públicas y/o privadas; requisitos de capital, patrimonio o ingresos para acceder y/o ser beneficiario de programas del estado; montos máximos establecidos para realizar operaciones financieras; montos mínimos establecidos para el pago de comisiones y contraprestaciones definidas por el legislador; cuotas asociadas al desarrollo de actividades agropecuarias y de salud; clasificaciones de hogares, personas naturales y personas jurídicas en función de su patrimonio y/o sus ingresos; incentivos para la prestación de servicio público de aseo; y honorarios de los miembros de juntas o consejos directivos, **actualmente denominados y establecidos con base en salarios mínimos o en Unidades de Valor Tributario - UVT-, deberán ser calculados con base en su equivalencia en términos de la Unidad de Valor Básico -UVB- del año 2023, conforme lo dispuesto en este artículo.** (…)".* (Subrayado y negrilla propios).

En desarrollo de lo anterior, la Superintendencia de Transporte expidió la Circular Interna No. 20255330000134 del 8 de septiembre de 2025[17], mediante la cual unificó los criterios relativos a la graduación y tasación de sanciones, estableciendo que éstas deberán determinarse en UVB.

En consecuencia, las multas a imponer en el presente caso se liquidarán en UVB, tomando como base, el literal c) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996, en concordancia con el artículo 313 de la Ley 2294 de 2023 y con lo dispuesto en la referida Circular Interna, lo anterior con el propósito de garantizar el principio de seguridad jurídica.

Asimismo, en la parte resolutiva de la presente decisión se expresará el valor pecuniario de la sanción correspondiente a la vigencia en la cual ocurrieron los hechos constitutivos de la infracción, calculado de conformidad con el análisis de los criterios de graduación previstos en el artículo 50 del CPACA, motivo por el cual, el monto será expresado con base en su equivalencia en términos de la Unidad de Valor Básico –UVB–, conforme a lo dispuesto en el literal d), numeral 3, de la Circular Interna No. 20255330000134 del 8 de septiembre de 2025 y al artículo 1° de la Resolución 3488 del 31 de diciembre de 2025 *por medio del cual se estableció que el* valor de la Unidad de Valor Básico - UVB para el año 2026 será de **DOCE MIL CIENTO DIEZ PESOS** ($12.110,00).

En este sentido, se impondrá en la investigación administrativa adelantada contra **CENTRALIZAR S A S**, con NIT **900546935**, las siguientes multas:

13.1. Respecto del **CARGO PRIMERO**, multa correspondiente a

[17] *La cual tiene por asunto: "Unificación de criterio sobre la graduación y tasación de la sanción por infracciones a las normas del sector en Unidad de Valor Básico (UVB)", y fue dirigida a "Directores de las Direcciones de Investigaciones y Superintendentes delegados".*

CUATROCIENTOS TREINTA Y DOS UNIDADES DE VALOR BÁSICO (432 UVB del 2026), lo que equivale a la suma de **CINCO MILLONES DOSCIENTOS TREINTA Y UNO MIL QUINIENTOS VEINTE PESOS MONEDA CORRIENTE ($5,231,520.00 PESOS M/CTE.)**.

Lo anterior, debido a que no reportó la información legalmente solicitada relacionada con el Plan Estratégico de Seguridad Vial en el aplicativo SISI/PESV, específicamente el formulario primero de conformidad con lo establecido en el artículo 6.5 de la Resolución No. 5178 del 24 de julio de 2023 y en concordancia con el literal c) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996.

13.2. Respecto del **CARGO SEGUNDO**, multa correspondiente a **CUATROCIENTOS TREINTA Y DOS UNIDADES DE VALOR BÁSICO (432 UVB de 2026),** lo que equivale a la suma de **CINCO MILLONES DOSCIENTOS TREINTA Y UNO MIL QUINIENTOS VEINTE PESOS MONEDA CORRIENTE ($5,231,520.00 PESOS M/CTE.)**.

Lo anterior, debido a que incumplió el deber de diseñar e implementar el Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV), conforme a lo dispuesto en el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011, modificado por el artículo 110 del Decreto Ley 2106 de 2019; el artículo 2.3.2.3.2 del Decreto 1079 de 2015, sustituido por el artículo 2 del Decreto 1252 de 2021; la Resolución No. 20223040040595 del 12 de julio de 2022; y el literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996.

DÉCIMO CUARTO: Que, en aras de salvaguardar el ejercicio de derecho de defensa de la investigada, esta Dirección pondrá a su disposición el expediente. Para el efecto, la sancionada podrá ingresar mediante el enlace:

https://supertransporte.sharepoint.com/:f:/s/RepositoriodeexpedientesdelaDireccindeInvestigacionesdePuertos/IgBNfgBYvXccTbZEkHRYAc3jAbi1oHh4xOtt4VxpH-Ps9Os?e=XZHfzs

En caso de no poder acceder al expediente dando clic en el enlace, deberá copiar y pegar la URL, ruta o dirección completa en el navegador de internet de su preferencia y proceder con el ingreso correspondiente.

Como alternativa para el acceso al expediente, podrá solicitarlo ante esta Entidad a través del canal oficial de recepción de comunicaciones, esto es, mediante la página web www.supertransporte.gov.co, en la opción de Peticiones, Quejas, Reclamos y Denuncias (PQRSD) – Radicación de Documentos, indicando el número y la fecha de la presente resolución.

Que, en mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

ARTÍCULO 1. DECLARAR responsable a la empresa **CENTRALIZAR S A S**, con NIT **900546935,** por el incumplimiento de la obligación de suministrar la información legalmente solicitada relacionada con el Plan Estratégico de Seguridad Vial en el aplicativo SISI/PESV, específicamente el formulario primero de conformidad con lo establecido en el artículo 6.5 de la Resolución No. 5178

del 24 de julio de 2023 y en concordancia con el literal c) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996. El diligenciamiento y reporte debía realizarse entre el 1 de agosto y el 14 de septiembre de 2023.

ARTÍCULO 2. DECLARAR responsable a la empresa **CENTRALIZAR S A S**, con NIT **900546935,** por el incumplimiento de la obligación de haber diseñado e implementado el Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) conforme el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011, modificado por el artículo 110 del Decreto Ley 2106 de 2019, artículo 2.3.2.3.2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte, sustituido por el artículo 2 del Decreto 1252 de 2021 en concordancia con el literal e) del artículo 46 de la ley 336 de 1996, la Resolución No. 20223040040595[9] del 12 de julio de 2022.

ARTÍCULO 3. SANCIONAR a la empresa **CENTRALIZAR S A S**, con NIT **900546935**, con multa correspondiente a **CUATROCIENTOS TREINTA Y DOS UNIDADES DE VALOR BÁSICO (432 UVB del 2026),** lo que equivale a la suma de **CINCO MILLONES DOSCIENTOS TREINTA Y UNO MIL QUINIENTOS VEINTE PESOS MONEDA CORRIENTE ($5,231,520.00 PESOS M/CTE.)**, por encontrarse probada la infracción a la normatividad relacionada con el reporte de la información legalmente solicitada relacionada con el Plan Estratégico de Seguridad Vial en el aplicativo SISI/PESV, específicamente el formulario primero de conformidad con lo establecido en el artículo 6.5 de la Resolución No. 5178 del 24 de julio de 2023 y en concordancia con el literal c) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996. El diligenciamiento y reporte debía realizarse entre el 1 de agosto y el 14 de septiembre de 2023.

ARTÍCULO 4. SANCIONAR a la empresa **CENTRALIZAR S A S**, con NIT **900546935**, con multa correspondiente a **CUATROCIENTOS TREINTA Y DOS UNIDADES DE VALOR BÁSICO (432 UVB de 2026),** lo que equivale a la suma de **CINCO MILLONES DOSCIENTOS TREINTA Y UNO MIL QUINIENTOS VEINTE PESOS MONEDA CORRIENTE ($5,231,520.00 PESOS M/CTE.)**, por encontrarse probada la infracción de no haber diseñado e implementado el Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) conforme el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011,modificado por el artículo 110 del Decreto Ley 2106 de 2019, artículo 2.3.2.3.2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte, sustituido por el artículo 2 del Decreto 1252 de 2021 en concordancia con el literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996, la Resolución No. 20223040040595[9] del 12 de julio de 2022.

ARTÍCULO 5. Las multas impuestas en la presente resolución deberán pagarse dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes, contados a partir de la ejecutoria de la presente decisión en la cuenta corriente No. 223-03504-9, para pagos con cheque y a la cuenta corriente No. 223-03506-4, para pagos en efectivo a nombre de la SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE CONTRIBUCIONES–MULTAS ADMINISTRATIVAS, ambas del Banco de Occidente.

PARÁGRAFO PRIMERO: Efectuado el pago de las multas por parte de la empresa **CENTRALIZAR S A S,** con NIT **900546935,** deberá allegar a los canales oficiales de esta entidad copia legible del recibo de consignación indicando expresamente el número de Resolución de fallo, a través de la página **www.supertransporte.gov.co** opción: Peticiones, Quejas, Reclamos y Denuncias (PQRSD) – Radicación de Documentos, indicando el número y fecha de esta resolución.

PARÁGRAFO SEGUNDO: Vencido el plazo de acreditación del pago sin que éste se haya demostrado, se procederá a su cobro persuasivo y/o coactivo por parte del Grupo de Jurisdicción Coactiva adscrito a la Oficina Asesora Jurídica de la Superintendencia de Transporte, teniendo en cuenta que la presente Resolución presta mérito ejecutivo de acuerdo con lo consagrado en el artículo 99 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo - Ley 1437 de 2011.

ARTÍCULO 6. NOTIFICAR el contenido de la presente resolución a la empresa **CENTRALIZAR S A S**, con NIT **900546935**; a través del procedimiento descrito en los artículos 50 y 51 de la Ley 336 de 1996 y el artículo 67 y siguientes del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

ARTÍCULO 7. Contra la presente resolución proceden los recursos de reposición ante esta Dirección de Investigaciones de Puertos y en subsidio el de apelación ante el Despacho de la Superintendente Delegada de Puertos, que la investigada podrá interponer por escrito durante la diligencia de notificación o dentro de los diez (10) días siguientes a ella, según los artículos 74 y siguientes de la Ley 1437 de 2011.

ARTÍCULO 8. **COMUNICAR** el contenido de la presente resolución al GRUPO DE COBRO POR JURISDICCIÓN COACTIVA y a la DIRECCIÓN FINANCIERA DE LA SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE para lo de su competencia.

Dada en Bogotá, D.C., a los 31 agosto 2026.

NOTIFÍQUESE, COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE

CAROLINA PINZÓN AYALA DI
DIRECTORA DE INVESTIGACIONES DE
PUERTOS ENCARGADA

	Nombre del funcionario	Documento Firmado Digitalmente
Proyectó y elaboró	Danna Gabriela Osorio Martínez	DannaOsorio.t [31/agosto/2026 02:35:25 p. m.]
Aprobó	Carolina Pinzón Ayala DI	carolina.ayaladi [31/agosto/2026 03:01:44 p. m.]

Notificar:
CENTRALIZAR S A S
Representante legal o quien haga sus veces
Dirección: Calle 64 NORTE 5 B 146 OFICINA 52[18]

Municipio / Departamento: Cali/Valle del Cauca [19]
Correo electrónico principal: gerencia@centralizar.co [20]
Correo electrónico opcional: administracion@centralizar.co [21]

Comunicar a:

JHOHAN SAMIR ABDLAH RUBIANO
GRUPO JURISDICCIÓN COACTIVA DE LA SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE
Coordinador Grupo Cobro Jurisdicción Coactiva
Diagonal 25G No. 95A – 85
Correo: jhohanabdlah@supertransporte.gov.co
Bogotá D.C

GILBERTO ANDRES BUSTOS GONZALEZ
DIRECCION FINANCIERA DE LA SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE
Dirección Financiera
Diagonal 25G No. 95A – 85
Correo: GilbertoBustos@supertransporte.gov.co

NOMBRE, IDENTIFICACIÓN Y DOMICILIO

Razón social:	CENTRALIZAR S.A.S.
Nit.:	900546935-1
Domicilio principal:	Cali

MATRÍCULA

Matrícula No.:	852293-16
Fecha de matrícula en esta Cámara:	14 de agosto de 2012
Último año renovado:	2025
Fecha de renovación:	04 de julio de 2025
Grupo NIIF:	Grupo III.

EL INSCRITO NO HA CUMPLIDO CON EL DEBER LEGAL DE RENOVAR SU REGISTRO. POR TAL RAZÓN, LOS DATOS CORRESPONDEN A LA ÚLTIMA INFORMACIÓN SUMINISTRADA EN EL FORMULARIO DE MATRÍCULA/INSCRIPCIÓN Y/O RENOVACIÓN DEL AÑO: 2025

UBICACIÓN

Dirección del domicilio principal:	CL. 64 NORTE NRO 5 B N - 146 OF 52
Municipio:	Cali - Valle
Correo electrónico:	gerencia@centralizar.co
Teléfono comercial 1:	6644941
Teléfono comercial 2:	6662809
Teléfono comercial 3:	3104032872
Dirección para notificación judicial:	CL. 64 NORTE NRO 5 B N - 146 OF 52
Municipio:	Cali - Valle
Correo electrónico de notificación:	gerencia@centralizar.co
Teléfono para notificación 1:	6644941
Teléfono para notificación 2:	6662809
Teléfono para notificación 3:	3104032872

NO HA CUMPLIDO CON LA OBLIGACION LEGAL DE RENOVAR SU MATRICULA MERCANTIL
Para uso presente documento

[18] Tomada de la dirección de notificación fiscal del Registro Único Empresarial y Social (RUES).
[19] Tomados de la dirección de notificación fiscal del Registro Único Empresarial y Social (RUES).
[20] Tomado del correo electrónico de notificación fiscal del Registro Único Empresarial y Social (RUES) o correo electrónico principal del módulo "Registro de Vigilados" del Sistema Nacional de Supervisión al Transporte (Vigía), cuando existe autorización manifiesta de la empresa.
[21] Tomado del correo electrónico principal u opcional del módulo "Registro de Vigilados" del Sistema Nacional de Supervisión al Transporte (Vigía), cuando existe autorización manifiesta de la empresa.

RESOLUCIÓN No 011394 DE 31 agosto 2026

"Por la cual se decide una investigación administrativa"

Cámara de Comercio de Cali

Camara de Comercio de Cali
CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACIÓN LEGAL
Fecha expedición: 27/08/2026 08:32:35 am

Recibo No. 982387, Valor: $0

CÓDIGO DE VERIFICACIÓN: 082650S1QH

Verifique el contenido y confiabilidad de este certificado, ingresando a www.ccc.org.co y digite el respectivo código, para que visualice la imagen generada al momento de su expedición. La verificación se puede realizar de manera ilimitada, durante 60 días calendario, contados a partir de la fecha de su expedición.

La persona jurídica CENTRALIZAR S.A.S. SI autorizó recibir notificaciones personales a través de correo electrónico, de conformidad con lo establecido en los artículos 291 del Código General del Proceso y 67 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

CONSTITUCIÓN

Por documento privado del 24 de julio de 2012 de Cali ,inscrito en esta Cámara de Comercio el 14 de agosto de 2012 con el No. 9701 del Libro IX ,se constituyó sociedad Comercial denominada CENTRALIZAR S.A.S.

TERMINO DE DURACIÓN

DURACIÓN: INDEFINIDA

...Decreto Ley 019/12.
...DO HA CUMPLIDO
...OBLIGACIÓN LEGAL DE
...MATRICULA MERCANTIL

VIGIA Sistema Nacional de Supervisión al Transporte.

Regresar

Registro de Vigilados

Esta opción permite registrar, modificar y/o consultar la información básica del vigilado

Información General

* Tipo asociación:	SOCIETARIO	* Tipo sociedad:	SOCIEDAD POR ACCIONES SIMPLIFICAD
* País:	COLOMBIA	* Tipo PUC:	COMERCIAL
* Tipo documento:	NIT	* Estado:	ACTIVA
* Nro. documento:	900546935 1	* Vigilado?	Si / No
* Razón social:	CENTRALIZAR S A S	* Sigla:	CENTRALIZAR
E-mail:	gerencia@centralizar.co	* Objeto social o actividad:	Manipulación de Carga
* ¿Autoriza Notificación Electronica?	Si / No	Nota : Para los efectos de la presente acepto y autorizo a la SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE, para que se Notifiquen de forma electrónica los actos administrativos de carácter particular y concreto a mi representada, conforme a lo previsto en los artículos 53, 56, 67 numeral 1 de la Ley 1437 de 2011, los artículos 20 y 21 de la ley 527 de 1999, el artículo 43 del Decreto 229 de 1995 y el articulo 10 del decreto 75 de 1984, modificado por el artículo 1 del Decreto 2563 de 1985.	
* Correo Electrónico Principal	gerencia@centralizar.co	* Correo Electrónico Opcional	administracion@centralizar.co
Página web:	www.centralizar.co	* Inscrito Registro Nacional de Valores:	Si / No
* Revisor fiscal:	Si / No	* Pre-Operativo:	Si / No
* Inscrito en Bolsa de Valores:	Si / No		