



CIRCULAR EXTERNA No. 20255330000144



Fecha 10-11-2025

Para: Operadores de Infraestructura de Transporte Terrestre Carretera Concesionada y No Concesionada, Entidades Concedentes, Interventorías de Proyectos Concesionarios de Infraestructura Carretera, Autoridades de Tránsito y Transporte, Organismos de Tránsito y demás relacionados con la Operación de Infraestructura Vial

De: Superintendente de Transporte

Asunto: Instrucciones y aplicación normativa respecto de la colocación y mantenimiento de señalización en la infraestructura de transporte vial para el control de tránsito de organismos y/o autoridades competentes

En diferentes contextos y por diferentes medios, ante la Superintendencia de Transporte se ha puesto en conocimiento la implementación de prácticas adoptadas por los administradores de infraestructura de transporte carretera que podrían estar obstaculizando el ejercicio de las competencias para el control de tránsito de los organismos de tránsito o las autoridades de tránsito en sus respectivas jurisdicciones.

Es por la anterior, que, esta Entidad encuentra necesario, en desarrollo de su objeto, que le manda *"Inspeccionar, vigilar y controlar la aplicación y el cumplimiento de las normas que rigen el sistema de tránsito y transporte"* y en ejercicio de sus competencias para *"Impartir instrucciones para la debida prestación del servicio... [que proporcionan las] concesiones e infraestructura ... [y] servicios conexos..."*, que se leen en el numeral 1 del artículo 4 y en el numeral 13 del artículo 5 del Decreto 2409 de 2018 respectivamente, previas las consideraciones de rigor, impartir las instrucciones que al finalizar el presente documento se leen.

1. Marco normativo

Para empezar a analizar la problemática es importante tener claridad que, el artículo 7 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 58 de la Ley 2197 de 2022, dispone que las autoridades de tránsito ostentan dos funciones, una de carácter regulatorio y otra con una finalidad sancionatoria, las cuales deben estar enfocadas en velar por la seguridad de las personas y cosas que por efectos propios de la actividad de transitar en un espacio público o privado requieren una especial atención de las autoridades para promover la protección de bienes jurídicamente tutelados.

La función regulatoria encaminada a establecer normas para la circulación segura de personas y vehículos, así como en la prevención de accidentes. Su función sancionatoria implica castigar las infracciones a esas normas. Todo esto, dentro de los límites legales y territoriales que determina la misma ley.

El ejercicio de estas funciones le corresponden, según el artículo 3 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 2 de la Ley 1383 de 2010, a las autoridades de tránsito que a continuación se relacionan, en ese orden: i) el Ministro de Transporte, ii) los Gobernadores y los Alcaldes, iii) los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o Distrital, iv) la Policía Nacional a través de la Dirección de Tránsito y Transporte, v) los Inspectores de Policía, los Inspectores de Tránsito, Corregidores o quien haga sus veces en cada ente territorial, vi) la Superintendencia General de Puertos y Transporte, vii) las Fuerzas Militares para cumplir exclusivamente la labor de regulación del tránsito, en aquellas áreas donde no haya presencia de Autoridad de Tránsito, y viii) los Agentes de Tránsito y Transporte.

De otro lado, para la diferenciación entre una y otra autoridad, hay que tener presente la definición en la Ley 1310 de 2009, así:

*"Artículo 1. **Ámbito de aplicación.** Las normas contenidas en la presente ley serán aplicables a los organismos de tránsito y transporte y a los agentes de tránsito y transporte del ámbito territorial.*

*Artículo 2. **Definición.** Para la aplicación e interpretación de esta ley, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:*



Organismos de Tránsito y Transporte: Son 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.

Autoridad de Tránsito y Transporte: Toda entidad pública o empleado público que esté acreditado conforme al artículo 3 de la Ley 769 de 2002.

Agente de Tránsito y Transporte: Todo empleado público investido de autoridad para regular la circulación vehicular y peatonal, vigilar, controlar e intervenir en el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte en cada uno de los entes territoriales.

Grupo de Control Vial o Cuerpo de Agentes de Tránsito: Grupo de empleados públicos investidos de autoridad como agentes de tránsito y transporte vinculados legal y reglamentariamente a los organismos de tránsito y transporte.”

Para cada una de estas autoridades, existen diferentes normas que definen las funciones para las cuales se encuentran destinados. No obstante, nos enfocaremos en aquellas funciones de Organismos de Tránsito, Ministerio de Transporte y Policía Nacional que enriquezcan el presente análisis para dirimir el conflicto planteado.

Los organismos de tránsito que inicialmente se encuentran identificados por el artículo 6 de la Ley 769 de 2002. Adicionalmente, el parágrafo de este articulado precisa que sus funciones serán ejercidas dentro de sus respectivas jurisdicciones aclarando que en el ámbito nacional es el Ministerio de Transporte y los organismos de tránsito en su respectiva jurisdicción, los llamados a cumplir las funciones que les sean asignadas en esa misma ley.

Esta disposición da claridad que el ejercicio de estas funciones debe encontrarse limitado, desde la perspectiva territorial, a las jurisdicciones de cada una de las autoridades para el cumplimiento de las funciones sancionatorias, salvo que, por una necesidad del servicio, un municipio o departamento a través de su autoridad de tránsito, deba apoyar a otra entidad territorial. En este mismo sentido, el artículo 4 de la Ley 1310 de 2009, modificado por el artículo 57 de la Ley 2197 de 2022, dijo:

"Artículo 4. JURISDICCIÓN. Sin perjuicio de la colaboración que deben prestar las distintas autoridades de tránsito, cada una de ellas ejercerá sus

funciones en el territorio de su jurisdicción, de la siguiente manera: La Policía de Carreteras de la Policía Nacional en las carreteras nacionales; las autoridades de tránsito de que trata el artículo 3 de la Ley 769 de 2002, como son los agentes de tránsito de los organismos departamentales en aquellos municipios donde no hayan organismos de tránsito o en aquellos donde hay organismo de tránsito clasificado por el Ministerio de Transporte, pero que no cuenta con Agentes de Tránsito; los agentes de tránsito municipales o distritales en el perímetro urbano y rural no atendido por la Policía de Carreteras de sus municipios.

(...)”

Es de resaltar como la ley específica quienes son los competentes en cada una de las jurisdicciones, con lo cual establece un límite territorial al ejercicio de las funciones de cada uno de los relacionados como organismos de tránsito, autoridades y agentes de tránsito. Resaltando, que, es el Ministerio de Transporte el competente en el ámbito nacional y los organismos de tránsito en su respectiva jurisdicción para cumplir las funciones asignadas en la Ley 769 de 2002 y que será la Policía Nacional en su cuerpo especializado de carreteras, es decir, la Dirección de Tránsito y Transporte – DITRA la encargada del control de las normas de tránsito y la aplicación de este código en todas las carreteras nacionales.

Limitando la competencia jurisdiccional de las autoridades de tránsito de que trata el artículo 3 de la Ley 769 de 2002, como son los agentes de tránsito de los organismos departamentales específicamente a aquellos municipios donde no se cuente con organismos de tránsito o en aquellos donde hay organismo de tránsito clasificado por el Ministerio de Transporte, pero que no cuenta con Agentes de Tránsito. Asimismo, la norma es clara en limitar la función sancionatoria de los agentes de tránsito municipales o distritales al perímetro urbano y rural no atendido por la Policía de Carreteras.

Para el efecto de dar mayor claridad al ámbito de jurisdicción de cada una de las autoridades, téngase en cuenta que el numeral 1 del artículo 12 de la Ley 105 de 1996 definió la infraestructura de transporte carretera a cargo de la nación, como aquella de su propiedad que cumple la función básica de integración de las principales zonas de producción y de consumo del país, y de éste con los demás países, así:

1. La red nacional de carreteras, con sus zonas, facilidades, y su señalización, que se define de acuerdo con los siguientes criterios:
 - 1.1. Las carreteras cuyos volúmenes de tránsito sean superiores a aquellas que sirven hasta un 80% del total de la red vial de carreteras.
 - 1.2. Las carreteras con dirección predominante sur-norte, denominadas troncales, que inician su recorrido en las fronteras internacionales y terminan en los puertos del Atlántico o en fronteras internacionales.
 - 1.3. Las carreteras que unen las troncales anteriores entre si, denominadas transversales, cuyo volumen de tránsito esté justificado, según el contenido del literal a, que comuniquen con los países limítrofes o con los puertos de comercio internacional.
 - 1.4. Las carreteras que unen las capitales de departamento con la red conformada con los anteriores criterios, de acuerdo con su factibilidad técnica y económica, esta conexión puede ser de carácter intermodal.
 - 1.5. Las vías para cuya construcción se ha comprometido el Gobierno Nacional con gobiernos extranjeros mediante convenios o pactos internacionales.

Frente a las vías departamentales, el artículo 16 ibidem dispone que esta se integra por las vías que hoy son de propiedad de los Departamentos; las que son hoy responsabilidad de la Nación y que el Gobierno Nacional en cumplimiento de lo ordenado en esta Ley, les traspase mediante convenio a los departamentos, al igual que aquellas que en el futuro sean departamentales, las que comunican entre sí dos cabeceras municipales, así como la porción territorial correspondiente de las vías interdepartamentales que no sean parte de la red nacional.

Por último, el artículo 17 de esta misma ley, mencionó que la infraestructura distrital y municipal de transporte estaría integrada por las vías urbanas, suburbanas y aquellas que sean propiedad del municipio.

De lo anterior se concluye que hay diferentes autoridades en atención a las diferentes jurisdicciones señaladas y que cada una, por su naturaleza, tendría funciones y responsabilidades específicas para lograr el cumplimiento del Código de Nacional de Tránsito.

En ese sentido, el Ministerio de Transporte asume la competencia en el ámbito nacional, mientras que los organismos de tránsito departamentales, distritales y municipales actúan dentro de sus respectivas jurisdicciones, sin que puedan excederlas, salvo en los casos excepcionales de colaboración interinstitucional previstos por la ley. Por su parte, la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional (DITRA) ejerce la autoridad en las carreteras nacionales, asegurando la aplicación uniforme del Código Nacional de Tránsito en la red vial principal del país.

Este entramado normativo busca no solo definir competencias, sino también evitar conflictos de autoridad y garantizar que las actuaciones sancionatorias se ajusten al principio de legalidad y territorialidad. En consecuencia, el respeto a estos límites es esencial para la validez de los procedimientos administrativos en materia de tránsito y para la protección de los derechos de los ciudadanos frente a eventuales actuaciones indebidas de la administración.

Ya delimitada la jurisdicción del ejercicio de funciones por las autoridades de tránsito, es preciso entrar a precisar los alcances de la función regulatoria partiendo de la premisa que la señalización es la estabilización de expectativas de comportamiento, hacer frente a la doble contingencia, es decir, permitir que las fuerzas interactúen sin colisionar, mediante una regulación que permita anticipar el comportamiento de los demás.

En este sentido, la sentencia C-1090 de 2003 de la Magistrada Clara Inés Vargas Hernández, dijo que ese fin: *"se encuentra acorde con lo previsto en la Constitución respecto del deber que tienen las autoridades de la República de proteger a todas las personas, en su vida, honra, bienes, derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares (...) (C.P. art.2), pues, si no existiera una regulación adecuada de la circulación de personas y vehículos sobre las vías públicas, los derechos de los particulares, así como el interés colectivo, se verían gravemente afectados: la descoordinación de las fuerzas físicas que actúan en el escenario del tránsito vehicular y peatonal, provocaría la accidentalidad constante de sus elementos"*.

Estas necesidades y otras han llevado a que en los últimos años la legislación colombiana experimentara avances significativos no solo en la normativa que aclara las competencias y funciones de unas y otras autoridades, sino que ha permitido la aplicación de tecnologías para los controles de estas actividades consideradas riesgosas. Consolidándose el uso de tecnologías para el control del tránsito como un mecanismo eficaz para el análisis, seguimiento y control del comportamiento de los actores viales.

Para aterrizar el asunto, sin dejar a un lado el análisis normativo general organizacional y territorial realizados anteriormente, se trae a colación el parágrafo 3 del artículo 6 de la Ley 769 de 2022, el cual precisa que los gobernadores y los alcaldes, las Asambleas Departamentales y los Concejos Municipales, **no podrán, en ningún caso, dictar normas de tránsito de carácter permanente, que impliquen adiciones o modificaciones al código de tránsito.**

La norma es específica en dar la prelación legal a las disposiciones acogidas por el Código de Tránsito, Ley 769 de 2002 sobre aquellas que pudiesen dictarse por los entes territoriales. Entendiéndose que, de dictarse modificaciones o adiciones por entes territoriales, en ningún caso podrán ser de carácter permanentes. Y es que, aun cuando se dictasen estas modificaciones o adiciones temporales tendrían que encontrarse debidamente motivadas.

El Manual de Señalización Vial de 2024, adoptado por medio de la Resolución Nro. 20243040045005 de 2024, que sustituye el Capítulo 1 del Título 8 de la Resolución Única de Tránsito 20223040045295 de 2022, en su numeral 1.4. detalla sobre la autoridad legal, aspectos legales y responsabilidades en la señalización vial de Colombia, atendiendo lo dispuesto en el artículo 5 de la Ley 769 del 2002, modificado por el artículo 3 de la Ley 1383 de 2010, establece que son los organismos de tránsito los entes responsables de la aplicación y cumplimiento de la demarcación y señalización de la infraestructura vial en su jurisdicción dando cumplimiento a las características técnicas definidas por el Ministerio de Transporte.

Esto de conformidad con lo dispuesto por el artículo 5 de la Ley 105 de 1993, modificado por el artículo 1 Ley 276 de 1996, que dispone que la regulación del tránsito y transporte y la definición de las políticas generales sobre el transporte y el tránsito es atribución del Ministerio de Transporte, en coordinación con las diferentes entidades sectoriales.

Y el artículo 115 y párrafos de la Ley 769 de 2002, establece que son los organismos de tránsito los responsables en la colocación y el mantenimiento de todas y cada una de las señales necesarias para un adecuado control del tránsito, en su jurisdicción.

No obstante, la norma es clara en establecer en su primer párrafo que esta responsabilidad no puede ser caprichosa ni a voluntad del organismo pues siempre deberán estar determinadas mediante estudio que contenga las necesidades y el inventario general de la señalización en cada jurisdicción. Asimismo, la norma específica en su párrafo segundo que, en todo contrato de construcción, pavimentación o rehabilitación de una vía urbana o rural, será obligatorio incluir la demarcación vial correspondiente, so pena de incurrir el responsable, en causal de mala conducta.

Ahora bien, el artículo 119 establece que sólo las autoridades de tránsito, dentro del territorio de su jurisdicción, podrán ordenar el cierre temporal de vías, la demarcación de zonas, la colocación o retiro de señales, o impedir, limitar o restringir el tránsito o estacionamiento de vehículos por determinadas vías o espacios públicos.

Al respecto, el Ministerio de Transporte en el concepto con radicado Nro. 20241340931151 del 6 de agosto de 2024, dijo que de acuerdo con el artículo 119 ibidem: "(...) *las autoridades de tránsito en su respectiva jurisdicción podrán ordenar el cierre temporal de vías, la demarcación de zonas, la colocación o retiro de señales, impedir, limitar o restringir el tránsito o estacionamiento de vehículos por determinadas vías o espacios públicos.*

En este sentido, podrán adoptar las medidas necesarias que pretendan la demarcación de zonas, la colocación o retiro de señales, dentro del territorio de su jurisdicción, siempre y cuando no impliquen la expedición de normas generales que adicionen o modifiquen el Código Nacional de Tránsito Terrestre."

Considerando lo establecido en el artículo anterior, si un organismo de tránsito o autoridad de tránsito en su jurisdicción decide tomar medidas de restricción de tránsito en algunas vías de su jurisdicción para el adecuado control de tránsito, en el marco de sus funciones, dichas restricciones deben ser debidamente señalizadas por el organismo de tránsito de la jurisdicción, aplicando los criterios establecidos en el Manual de Señalización Vial vigente.

Este criterio, aplicaría de forma general para aquella señalización que no tenga una norma especial que lo regule en la legislación colombiana, como es el caso, de las velocidades máximas y mínimas para vehículos de servicio público o particular en las vías urbanas y carreteras municipales, de que trata el artículo 106 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 12 de la Ley 2251 de 2022, que dice:

"...ARTÍCULO 106. LÍMITES DE VELOCIDAD EN VÍAS URBANAS Y CARRETERAS MUNICIPALES. <Artículo modificado por el artículo 12 de la Ley 2251 de 2022. El nuevo texto es el siguiente:> En las vías urbanas las velocidades máximas y mínimas para vehículos de servicio público o particular será determinada y debidamente señalizada por la autoridad de Tránsito competente en el distrito o municipio respectivo. En ningún caso podrá sobrepasar los cincuenta (50) kilómetros por hora. La velocidad en zonas escolares y en zonas residenciales será hasta de treinta (30) kilómetros por hora.

PARÁGRAFO 1o. Las patinetas y bicicletas eléctricas o a gasolina no podrán sobrepasar los 40Km/h.

PARÁGRAFO 2o. Excepcionalmente y teniendo en cuenta lo establecido el estudio técnico, diseño de la infraestructura y lo dispuesto en la "Metodología para establecer la velocidad límite en las vías colombianas" que expidan el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial, en función del contexto, tipo de vía, funcionalidad, las características operacionales de la infraestructura vial y demás criterios en el marco del enfoque de sistema seguro, que propendan por una movilidad eficiente y la protección de la vida de todos los actores viales. Los tramos viales en las que se presenten condiciones idóneas de infraestructura y seguridad vial, las entidades territoriales, estarán facultadas, en el marco de su jurisdicción territorial de establecer límites de velocidad superiores a los establecidos en este artículo..."

De la misma forma aplica para las carreteras nacionales y departamentales, en las que de acuerdo con el artículo 107 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 13 de la Ley 2251 de 2022, se define quienes son las autoridades competentes para determinar los límites de velocidad en estos tipos de vías, así:

"...ARTÍCULO 107. LÍMITES DE VELOCIDAD EN CARRETERAS NACIONALES Y DEPARTAMENTALES. <Artículo modificado por el artículo 13 de la Ley 2251 de 2022. El nuevo texto es el siguiente:> En las carreteras nacionales y departamentales las velocidades autorizadas para vehículos públicos o privados serán determinadas por el Ministerio de Transporte o la Gobernación, según sea el caso, teniendo en cuenta las especificaciones de la vía. En ningún caso podrá sobrepasar los noventa (90) kilómetros por hora. Para el caso de vías doble calzada que no contengan dentro de su diseño pasos peatonales, la velocidad máxima será de 120 kilómetros por hora.

Para el servicio público de carga, el límite de velocidad en ningún caso podrá exceder los ochenta (80) kilómetros por hora.

Será obligación de las autoridades mencionadas, la debida señalización de estas restricciones.

PARÁGRAFO 1. La entidad encargada de fijar la velocidad máxima y mínima, en las zonas urbanas señaladas en el artículo 106 y en las carreteras nacionales y departamentales estipuladas en el presente artículo, debe establecer los límites de velocidad de forma sectorizada, razonable, apropiada y coherente con el tráfico vehicular, las condiciones del medio ambiente, la infraestructura vial, el estado de las vías, visibilidad, las especificaciones de la vía, su velocidad de diseño, las características de operación de la vía, los usuarios vulnerables, el uso del suelo y, el número de muertos y lesionados.

PARÁGRAFO 2. Excepcionalmente y teniendo en cuenta lo establecido el estudio técnico, diseño de la infraestructura y lo dispuesto en la "Metodología para establecer la velocidad límite en las vías colombianas" que expidan el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial, en función del contexto, tipo de vía, funcionalidad, las características operacionales de la infraestructura vial y demás criterios en el marco del enfoque de sistema seguro que propendan por una movilidad eficiente y la protección de la vida de todos los actores viales. Los tramos viales en los que se presenten condiciones idóneas de infraestructura y seguridad vial, las entidades territoriales o la Nación, según sus competencias, estarán facultadas, en el marco de su jurisdicción territorial de establecer límites de velocidad superiores a los establecidos en este artículo..."

Lo anterior, si bien podría entenderse como un conflicto o antimonio normativo, lo cierto es que la norma general se aplica a todos los campos con excepción de aquél que es regulado por la norma especial, como es el caso, de las autoridades competentes para determinar los límites de velocidad en vías nacionales, departamentales, urbanas y municipales.

La anterior conclusión, es el resultado de la aplicación de disposiciones tales como el artículo 5 de la Ley 57 de 1887 y los artículos 1, 2 y 3 de la Ley 153 de 1887, así como incontable jurisprudencia de altas cortes que han puesto de presente algunos criterios hermenéuticos como mecanismos jurídicos que ayuda a evitar la incertidumbre legal y armonizar normas que podrían parecer contradictorias. Para este caso, el criterio de especialidad, en el que la norma que regula situación específica prevalece sobre la ley general, que establece reglas para una categoría más amplia de casos y el criterio cronológico que reconoce la prevalencia de la norma posterior sobre la anterior, esto es, que en caso de incompatibilidad entre dos normas de igual jerarquía expedidas en momentos distintos debe preferirse la posterior en el tiempo.

Dicho lo anterior, y con la claridad sobre las autoridades competentes para regular la señalización en las respectivas infraestructuras, la Ley 769 de 2002, dispone lo relativo a disposición de la señalización, así:

"Artículo 114. De los permisos. No podrán colocarse señales o avisos en las vías sin que medie permiso o convenio con las autoridades competentes, quienes tendrán en cuenta las disposiciones sobre contaminación visual.

Las autoridades de tránsito podrán ordenar el retiro de vallas, avisos, pasacalles, pendones u otros elementos que estén en la vía pública y que obstaculicen la visibilidad de las señales de tránsito.

Las señales y otros elementos reguladores o indicadores de tráfico en las ciudades no podrán ser dañados, retirados o modificados por los particulares, so pena de incurrir en multa."

Por otra parte, es de analizar que de conformidad con el parágrafo 2 del artículo 5 de la Resolución 20203040011245 de 2020, unificada en la Resolución Nro. 20223040045295 del 4 de agosto de 2022, el uso de equipos electrónicos en labores de control en vía no requiere autorización por parte de la Agencia

Página | 11

Nacional de Seguridad Vial (ANSV). Esta Superintendencia llega a esta conclusión partiendo del estudio del procedimiento establecido en dicha disposición, así como en la Resolución 716 del 28 de abril de 2015¹ no resulta aplicable a los dispositivos utilizados en estas actividades de control, toda vez que dicha regulación se refiere a intervenciones que afecten la zona de derecho de vía, conforme con lo estipulado en las Leyes 1228 de 2008 y 1682 de 2013.

Estas leyes limitan la instalación de radares o dispositivos de seguridad vial únicamente a aquellos casos que causan un impacto real sobre la infraestructura vial concesionada. Esto se refiere a situaciones en las que la instalación implique estructuras físicas que intervienen la zona de derecho de vía. Sin embargo, cuando se trata del uso de equipos electrónicos móviles, operados directamente por agentes de tránsito en actividades de control, no existe tal afectación, pues estos dispositivos no suponen una intervención en la zona de reserva legal ni alteran la vía concesionada.

El control en vía apoyado en dispositivos electrónicos ha sido definido en el literal d) del artículo 3 de la Resolución 20203040011245 de 2020, como el procedimiento realizado de manera directa por un agente de tránsito presente y visible en el sitio del evento, quien utiliza un dispositivo electrónico de operación manual para registrar la presunta infracción y elaborar, en el lugar, la correspondiente orden de comparendo. Por otro lado, el instructivo GCSP-I-008 versión 5 de la ANI establece los requisitos para la instalación de radares fijos para detección de velocidad, pero no contempla disposiciones respecto a los controles en vía apoyados en dispositivos electrónicos, por lo que sus efectos no se extienden a este tipo de equipos.

En ese sentido, el parágrafo 2 del artículo 12 de la Resolución 20203040011245 de 2020, establece que las autoridades de tránsito deben instalar en la vía señales fijas visibles tipo SI-27, adoptadas por el Manual de Señalización Vial, que adviertan la existencia de controles realizados con apoyo de dispositivos electrónicos.

Es tan claro lo anterior que, dentro de la Agencia Nacional de Infraestructura dentro de la plataforma SUIT de función pública describe su proceso de "Permiso

¹ Por la cual se fija el procedimiento para el otorgamiento de permisos para el uso, ocupación e intervención temporal de la infraestructura vial carretera concesionada y férrea a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI)

para el uso, la ocupación y la intervención temporal de la infraestructura vial carretera concesionada y férrea” como aquel a través del cual los interesados podrán:

*"Obtener la autorización para el uso, la ocupación y la intervención temporal de la infraestructura vial carretera concesionada y férrea que se encuentran a cargo de la entidad para la construcción de vías de servicio, accesos, instalación de fibra óptica en infraestructura existente, pasos deprimidos, instalación subterránea de redes de servicios públicos domiciliarios y no domiciliarios y fibra óptica, mantenimiento correctivo y/o periódico de todo tipo de redes, traslado de postes, canalizaciones, **obras destinadas a la seguridad vial**, construcción de carriles de aceleración y desaceleración, obras hidráulicas, **instalación de radares**, los cierres temporales de vía concesionada, para estudios o exploraciones, así como acceso y salida a los predios por vehículos de carga sin que modifiquen el uso del suelo, construcción de pasos a nivel, pasos deprimidos y uso adicional en postería existente."*

Por su parte el Instituto Nacional de Vías – INVIAS dentro de la plataforma SUIT de función pública describe su proceso de "Permiso de uso de zona de vía" como aquel para "Adquirir permiso de uso de zona de vía para la construcción de accesos, instalación de tuberías, redes de servicios públicos, canalizaciones, obras destinadas a la seguridad vial o traslado e instalación de postes en la infraestructura carretera y férrea que esté a cargo del Instituto Nacional de Vías - (INVIAS)."

Como se puede observar, el legislador y regulador ha propendido por establecer un ordenamiento jurídico y regulatorio sólido con el que se protejan aquellos bienes jurídicos de todos los habitantes del territorio nacional, incluidos los derechos, deberes y obligaciones de cada uno de los actores que participan en el desarrollo del transporte. Disposiciones expresadas como valores superiores del ordenamiento jurídico encaminados a perseguir determinados fines del sector transporte. Insístase, estableciendo roles que cuidan no solo los intereses de cada uno de ellos, sino también protegen los postulados que sirven de fundamento a las mismas normas, como lo son los principios y reglamentación que rige el sector transporte y dotando a las diferentes autoridades del sector con los mecanismos necesarios para que el control de tránsito en las infraestructuras públicas del transporte se preste conforme con criterios técnicos, jurídicos, operativos y logísticos necesarios.

La reglamentación en mención debe encontrarse articulada dentro de las jerarquías jurídicas y ser entre sí concordantes y complementarios pues con ellos también se busca brindar seguridad jurídica a cada uno de los actores intervinientes, los cuales, únicamente pueden encontrar limitaciones de su actuar en el ordenamiento jurídico vigente.

2. Instrucciones

De conformidad con lo expuesto anteriormente, se recuerda a los administradores de infraestructura de transporte carretera que no podrán exigir ni establecer requisitos adicionales a los organismos de tránsito o autoridades competentes que, en ejercicio de sus facultades legales, realicen operativos de control de tránsito —ya sea de forma presencial o mediante dispositivos electrónicos—, salvo aquellos que estén debidamente regulados por las autoridades competentes.

En este sentido, debe tenerse en cuenta que, como se explicó previamente, la Resolución Nro. 716 de 2015, la Circular Nro. 018 de 2018 y el Decreto Nro. 2618 de 2013 son aplicables únicamente en los casos en que la ocupación temporal de la infraestructura vial implique afectaciones físicas, estructurales o permanentes, o cuando se superen los criterios técnicos definidos por la normativa vigente.

Por lo tanto, cualquier exigencia de trámites o permisos adicionales que no se ajusten a estos criterios, así como la restricción injustificada o remoción de señalización por parte de concesionarios, contratistas u operadores de la infraestructura vial, constituirá una actuación contraria a las competencias legales de las autoridades de tránsito y podrá ser sancionada de acuerdo con lo dispuesto en el parágrafo del artículo 114 de la Ley 769 de 2002 y las demás normas concordantes.

Finalmente, se exhorta a todos los actores involucrados en la operación y uso de la infraestructura, especialmente a quienes ejercen funciones de administración u operación, a que promuevan la coordinación y armonía en el desarrollo de sus actividades con las funciones que ejercen las autoridades y organismos de tránsito, dado que todas las actuaciones deben estar orientadas hacia un mismo fin: garantizar la seguridad vial y el cumplimiento de la normativa vigente.

3. Sanciones

La Superintendencia de Transporte podrá adelantar las actuaciones administrativas y sancionatorias a que hubiese lugar en contra de quienes incumplan con la normativa aplicable. Asimismo, podrá adelantar acciones de verificación en aras de dar cumplimiento a lo señalado en la presente resolución.

4. Vigencia

La presente circular rige a partir la su publicación en el portal web de la Superintendencia de Transporte.

Cordialmente,

Alfredo Enrique Piñeres Olave