

Para contestar cite:  
Radicado MT No.: 20241340716931



20-06-2024

Bogotá, D.C.;

Señores:

**CÉSAR AUGUSTO PINZÓN CORREA**  
**JUAN DAVID GAMBA DICKSON**

**Asunto: Solicitud de concepto.**  
**TRÁNSITO - PLAN DE MANEJO DE TRÁNSITO PMT.**  
**Radicado No. 20243030288982 del 21 de febrero de 2024.**

Respetados señores, reciban un cordial saludo por parte del Ministerio de Transporte.

La Coordinación del Grupo Conceptos y Apoyo Legal de la Oficina Asesora de Jurídica del Ministerio de Transporte, en ejercicio de sus funciones, se permite dar respuesta a la solicitud contenida en el documento radicado con el Nro. 20243030288982, mediante el cual informa lo siguiente:

### PETICIÓN

*“1. Determínese legal y jurídicamente en qué casos las autoridades operativas de tránsito pueden interrumpir la movilidad de las personas, haciendo uso de los carriles y las calzadas para implementar operativos de control de tráfico sin cumplir con el Art. 101 del Código Nacional de Tránsito; es decir, sin haber obtenido del organismo de tránsito del ente territorial, de cada jurisdicción, un PLAN DE MANEJO DE TRÁFICO, que determine, mediante resolución, la aprobación del uso de las vías del país, para tal fin, delimitando el uso de estas zonas, en el tiempo, y en el espacio, de un modo específico. De hecho, en la resolución 1885 de 2015, se plantea que el retén no debe hacerse sobre una vía, sino en una bahía o un espacio que no interrumpa la movilidad.*

*2. Una vez que es aprobado el Plan de Manejo de Tráfico, por la autoridad competente, se ordena en el inciso 1° del Art. 101 de la Ley 769 de 2002, que deberá implementarse una señalización que informe sobre el evento especial, en este caso, incluyendo señales preventivas, reglamentarias e informativas. De esta manera, determine qué señales son obligatorias en la implementación de un retén de las autoridades de tránsito, siendo exigibles en el Plan de Manejo de Tráfico.*

*3. De otra parte, en algunos casos, se ha encontrado que las autoridades de tránsito, no solamente usan las vías para implementar retenes, sino que además usan bermas, andenes, vías principales, entre otras áreas, para estacionar sus vehículos oficiales, aunque el Art. 76 del Código Nacional de Tránsito<sup>1</sup> no incluye ninguna excepción para estacionar vehículos en determinadas áreas. En consecuencia, se solicita al MINISTERIO DE TRANSPORTE pronunciarse jurídicamente sobre el estacionamiento de vehículos oficiales en zonas, legalmente prohibidas, durante la implementación de un retén, por parte de personal uniformado”.*

### CONSIDERACIONES



Para contestar cite:  
Radicado MT No.: 20241340716931



20-06-2024

En virtud de lo preceptuado en el artículo 2 de la Resolución 0005280 del 29 de noviembre de 2013, mediante el cual se establecen entre otras, las funciones del Grupo de Conceptos y Apoyo Legal de la Oficina Asesora de Jurídica de este Ministerio:

*“6. Conceptuar en materia de transporte Aéreo, Marítimo, Fluvial, Férreo, Masivo y Terrestre, que no sean competencia de otras entidades.*

*7. Conceptuar y absolver las consultas que sean sometidas a su consideración que formulen los organismos públicos y privados, así como las personas particulares y las demás que sean sometidas a su consideración”.*

Por lo anterior, debemos señalar que el Grupo de Conceptos y Apoyo Legal de la Oficina Asesora de Jurídica tiene funciones específicas, lo que implica analizar de manera abstracta y general el tema objeto de estudio. No tiene facultades para resolver casos concretos presentados a la administración.

### Marco normativo

Se precisa que las normas del Código Nacional de Tránsito rigen en todo el territorio nacional, según lo dispuesto en su artículo 1°, y a través de este se regulan la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito y vehículos por las vías públicas y privadas abiertas al público, así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito.

El artículo 101 de la Ley 769 del 2002, *“Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.”*, se establecen las normas para realizar trabajos eventuales en la vía pública, en los siguientes términos:

**“Artículo 101. Normas para realizar trabajos en vía pública.** Siempre que deban efectuarse trabajos que alteren la circulación en las vías públicas, el interesado en tal labor obtendrá en forma previa la autorización correspondiente de la autoridad competente y señalará el sitio de labor mediante la colocación de señales preventivas, reglamentarias e informativas que han de iluminarse en horas nocturnas.

*Los proyectos de edificación que causen modificaciones al sistema de tránsito o se constituyan en un polo importante generados de viajes tales como parques de diversiones, centros comerciales, estadios, centros culturales y otros, deberán tener la aprobación del organismo de tránsito de la jurisdicción.*

**Toda persona de derecho público o privado interesada en realizar alguna intervención en la vía pública pondrá en conocimiento de la autoridad de tránsito local la licencia que se le conceda para tal propósito, el lugar de la intervención y su duración estimada con una antelación no inferior a ocho (8) días, para que ésta le autorice y tome las medidas oportunas para mitigar el impacto que en la circulación pueda producir la intervención, pudiendo, si así lo amerita la índole de la labor, restringir o suspender el tránsito por la vía, disponiendo su traslado a trayectos alternos, y señalándola de acuerdo con las restricciones que determine la autoridad competente. Una vez terminada la intervención, es responsabilidad de la persona de derecho público o privado, el retiro de todos los dispositivos de control de tránsito utilizados, so pena de ser multado por la autoridad de tránsito competente.**



Para contestar cite:  
Radicado MT No.: 20241340716931



20-06-2024

**En los eventos previstos en los incisos anteriores el interesado deberá presentar junto con su solicitud un plan de señalización y desvíos, que debe ser aprobado por la autoridad competente.**

*Parágrafo. El Ministerio de Transporte determinará, los elementos y los dispositivos de señalización necesarios en las obras de construcción". (Negrillas fuera de texto)*

A su turno, el artículo 8.1.1 de la Resolución 20223040045295 de 2022, "Por medio del cual se expide la Resolución Única Compilatoria en materia de Tránsito del Ministerio de Transporte.", adopto el Manual de Señalización Vial - Dispositivos Uniformes para la Regulación del Tránsito en Calles, Carreteras y Ciclorrutas de Colombia, contenido en el Anexo 68, así:

**"Artículo 8.1.1. Objeto.** El presente capítulo tiene por objeto adoptar el "Manual de Señalización Vial - Dispositivos Uniformes para la Regulación del Tránsito en Calles, Carreteras y Ciclorrutas de Colombia", contenido en el Anexo 68, el cual forma parte de la presente resolución".

Ahora bien, con relación al Plan de Manejo de Tránsito, el capítulo 4 denominado "Señalización y Medidas de Seguridad para Obras en la Vía" del Anexo 68 "Manual de Señalización Vial - Dispositivos Uniformes para la Regulación del Tránsito en Calles, Carreteras y Ciclorrutas de Colombia", de la Resolución en cita, contempla lo siguiente:

#### **"4.5. PLAN DE MANEJO DE TRÁNSITO**

**4.5.1. Objetivo general** El objetivo general de un Plan de Manejo de Tránsito (PMT) es mitigar el impacto generado por las obras que se desarrollan en las vías públicas o privadas abiertas al público (rurales o urbanas) y en las zonas aledañas a éstas, con el propósito de brindar un ambiente seguro, ordenado, ágil y cómodo a los conductores, pasajeros, ciclistas, peatones, personal de la obra y vecinos del lugar, en cumplimiento a las normas establecidas para la regulación del tránsito.

**El PMT es una herramienta técnica que plantea las estrategias, alternativas y actividades necesarias para minimizar o mitigar el impacto generado en las condiciones normales de movilización y desplazamientos de los usuarios de las vías (peatones, vehículos, ciclistas y comunidad en general) causados por la ejecución de una obra vial o aquellas que intervengan el espacio público, de manera que siempre se favorezca la seguridad de los usuarios de la vía, de los ciudadanos en general y de quienes participan en la construcción de la obra. En el PMT además de los aspectos técnicos, se deben definir los costos iniciales y operativos de su implementación, los cuales deben contemplarse en el presupuesto de la contratación.**

**Los responsables de la elaboración del proyecto de Plan de Manejo de Tránsito serán el contratista y la entidad responsable de la obra que interfiera el espacio público. Será la autoridad de tránsito la responsable de aprobar dicho plan, en el caso de obras en vías urbanas. En el caso de autopistas y carreteras, el PMT será aprobado por la entidad responsable de la vía.**

#### **4.5.2. Objetivos específicos**

Los objetivos específicos de los PMT son:



Para contestar cite:  
Radicado MT No.: 20241340716931



20-06-2024

- *Procurar la seguridad e integridad de los usuarios, peatones, trabajadores, equipos de trabajo y trabajos en sí.*
- *Evitar la restricción u obstrucción de los flujos vehiculares y peatonales, inclusive a las propiedades y actividades comerciales colindantes a la zona de obras.*
- *Ofrecer a los usuarios una señalización clara y de fácil interpretación, que les permita tomar decisiones en forma oportuna, ágil y segura.*
- *Diseñar, programar e implementar coherentemente las rutas alternativas y/o desvíos requeridos para la ejecución de las obras de manera que afecten lo mínimo posible al transporte público y particular.*
- *Seleccionar y cuantificar los dispositivos que serán necesarios durante el desarrollo de las obras.*
- *Definir las áreas donde serán permitidos trabajos, almacenamiento de materiales y equipos de trabajo para cada etapa de las obras.*
- *Identificar la programación y documentación de inspecciones y la metodología para informar los resultados de las mismas.*
- *Establecer criterios para mantener la limpieza en las zonas aledañas.*
- *Establecer los requerimientos para la movilización de maquinaria dentro y fuera de la zona de trabajos.*

#### **4.5.3. Principios fundamentales**

*Las estrategias para el manejo temporal del tránsito por obras deben apoyarse en los siguientes principios fundamentales:*

- *La seguridad de los usuarios en áreas de control temporal del tránsito debe ser un elemento integral y de alta prioridad de todo proyecto.*
- *La circulación vial debe ser restringida u obstruida lo menos posible.*
- *Los conductores, ciclistas y los peatones deben ser guiados de manera clara mediante dispositivos, cuando se aproximan y cuando atraviesan la zona de las obras.*
- *La regulación del tránsito a través de las áreas de trabajo, es esencial en la ejecución de obras. Los elementos orientados al control de tránsito como señales verticales, señales horizontales, elementos de canalización, entre otros, representan un costo y su correcta aplicación debe ser compensada como cualquier otro elemento de trabajo.*
- *Con el propósito de asegurar niveles de operación aceptables, se deben realizar inspecciones rutinarias, programadas y documentadas de los elementos de regulación del tránsito, dejando registro de las correspondientes evidencias.*
- *Todas las personas, cuyas acciones afectan el control temporal del tránsito debe (Sic) recibir entrenamiento adecuado, desde el nivel superior del personal administrativo hasta el personal de campo, incluyendo los auxiliares de tránsito.*
- ***Cada contrato de obras debe consignar cómo el costo de implementación del PMT será cuantificado y compensado. Puede ser como:***

- ◆ *Elemento contingente a otros elementos del contrato*
- ◆ *Ítem del contrato a costo global*
- ◆ *Costo por día del contrato*
- ◆ *Pago por elemento aplicado*
- ◆ *Costo por elemento aplicado por día*
- ◆ *Otro*
- ◆ *Cada PMT debe cuantificar sus costos.*
- ◆ *Debe haber una penalidad por no cumplimiento del PMT y un procedimiento para informar tal hecho.*



Para contestar cite:  
Radicado MT No.: 20241340716931



20-06-2024

- ◆ Cada PMT debe tener un supervisor, designado mediante acto administrativo expedido por el contratista a cargo.
- ◆ En todo contrato de obra que afecte una vía será responsabilidad de la entidad contratante y del contratista de la obra la inclusión de los costos necesarios para que el PMT cumpla con las exigencias contenidas en este manual.
- ◆ Es importante considerar la difusión por medios adecuados de comunicación de los trabajos por desarrollar y de los planes de desvíos del tránsito de vehículos (públicos y particulares) y de peatones, con el propósito de que se tenga un conocimiento por parte de los usuarios de las vías y los habitantes de la zona.

#### **4.5.4. Categorías de trabajos por realizar**

El desarrollo de cualquier PMT variará en complejidad entre la aplicación de un esquema de los incluidos al final de este capítulo, a una programación coordinada de trabajos y de desvíos, afectando a una zona mucha (sic) más amplia que la obra en sí. Para simplificar el proceso se distinguen 3 categorías y de acuerdo con estas serán requeridos mayores o menores niveles de estudio adicional: (...). (Negrillas fuera de texto)

Ahora bien, frente a los controles ejercidos por las autoridades ya sean agentes de tránsito y transporte y/o funcionarios pertenecientes al cuerpo especializado de agentes de tránsito de la Policía Nacional, cabe reiterar que dichas autoridades ostentan la facultad de verificar el cumplimiento del ordenamiento legal en tránsito y transporte, atendiendo la Ley 769 de 2002 y demás reglamentos vigentes sobre la materia.

De igual forma, con relación al control en retenes efectuado por los agentes de tránsito en el territorio nacional, es preciso traer a colación la definición contenida en el artículo 2 del Código Nacional de Tránsito Terrestre:

*“Retén: Puesto de control instalado técnicamente por una de las autoridades legítimamente constituidas de la Nación.”*

Ahora, el “Manual de Señalización Vial - Dispositivos Uniformes para la Regulación del Tránsito en Calles, Carreteras y Ciclorrutas de Colombia”, adoptado en el Anexo 68 de la Resolución 20223040045295 del 2022, “Por medio del cual se expide la Resolución Única Compilatoria en materia de Tránsito del Ministerio de Transporte”, al tenor consagra:

#### **“8.1. EVENTOS ESPECIALES NO PROGRAMABLES (EENP)**

*Si bien estos eventos ocurren en lugares y de magnitudes que varían y que no son predecibles, aun se puede planificar y preparar. Normalmente se trata de:*

- Accidentes de tránsito
- Incendios
- Desastres naturales

#### **8.2. EVENTOS ESPECIALES PROGRAMABLES (EEP)**

*Se trata siempre de eventos debidamente autorizados por la autoridad competente o de eventos especiales de rutina tales como:*

- Desplazamiento de personajes de la vida nacional (autoridades, dirigentes, etc.)
- Operativos de control de tránsito
- Marchas, caminatas, cabalgatas



Para contestar cite:  
Radicado MT No.: 20241340716931



20-06-2024

- Eventos que ameritan medidas de seguridad especiales que requieren cierre de vías, como cumbres o convenciones.
- Paradas militares
- Eventos deportivos
- Ciclovías dominicales o nocturnas
- Eventos religiosos, culturales o de expresión social
- **Retenes de la Policía Nacional o del Ejército Nacional**
- Para la señalización

Los EEP requieren atender alguna de las siguientes situaciones:

1. El evento no involucra la superficie de rodadura de la vía directamente.
2. Cierre parcial de la superficie de rodadura de la vía,
3. Cierre total de una calle o calzada en vías de doble calzada, lo que obliga a los usuarios de la vía a circular por la otra calzada u otras calles.
4. Cierre total de una calle o vía, obligando a los usuarios a buscar otra vía para circular.
5. Cierre total de una zona de calles o vías.

En lo anterior se puede ver que los EENP y los EEP pueden resultar similares en muchas situaciones; sin embargo, en cada caso el tratamiento será diferente.

### **8.3. CRITERIOS PARA LA SENALIZACION DE EVENTOS ESPECIALES**

Dadas las características de cada evento especial y la variedad de condiciones que se pueden presentar, es imposible establecer una norma rígida y única en cuanto al uso de dispositivos y procedimientos. No obstante, se deben considerar las recomendaciones aquí presentadas para ofrecer una protección adecuada a las personas involucradas, facilitar las labores que forman parte del evento y permitir el tránsito de quienes, aunque no están participando en el mismo, requieren usar las vías afectadas. En el caso de EEP corresponderá a la autoridad competente otorgar el permiso, controlar, exigir el cumplimiento de requisitos y suspender el respectivo permiso para su realización en la vía pública, en caso de presentarse algún problema.

Es competencia de la entidad pública responsable de un EEP, la instalación de la señalización, los dispositivos para la regulación del tránsito, y en algunos casos los desvíos de tránsito, los cuales deben ubicarse con anterioridad a la iniciación del EEP, permanecer durante su desarrollo y ser retirados una vez cesen las condiciones que dieron origen a su instalación (...).

Por regla general, deberán instalarse al lado derecho de la vía, y en vías de dos o más carriles de circulación se instalarán a los dos lados si las condiciones de espacio lo permiten. El soporte debe facilitar una altura mínima de la señal de 0,50 metros en zonas rurales y de 1,25 metros en zonas urbanas, medidos desde la superficie de la vía hasta el borde inferior de la señal y deberá tener una estructura que garantice la estabilidad de la estructura por sí misma al paso de los vehículos.  
(...)

### **8.6.4. Control de tránsito o de seguridad ciudadana**

Para realizar operativos de control en vías rurales, ya sean de control de tránsito (policía de tránsito o agentes de tránsito) o de seguridad ciudadana (policía o ejército), no podrán utilizarse los carriles de la vía para detener los vehículos, por lo cual deberá hacerse sobre la berma o disponerse de sitios aledaños a las vías, en los cuales se estacionarán los vehículos que se ordene detener.



Para contestar cite:  
Radicado MT No.: 20241340716931



20-06-2024

*Para dar información sobre el sitio de realización de los operativos en carreteras y vías urbanas, se debe colocar un mínimo de dos señales portátiles en adición a las luces balizas de los vehículos oficiales. Las señales deben ser ubicadas sobre la berma derecha o alledaña al carril derecho, cuando no exista berma; pero en ningún caso sobre los carriles de circulación, con excepción de las vías urbanas en las cuales se podrá hacer sobre el carril derecho de la calzada. La primera señal de información, que indique la existencia del operativo, la segunda señal que prevenga de dicha situación y la tercera reglamenta la acción inmediata a tomar: señales que serán localizadas a una distancia del operativo según corresponda con lo establecido en la Tabla 2.4 de este Manual, teniendo en cuenta la velocidad de operación de la vía.*

*Además de la señalización anterior, se debe complementar con señales NO ADELANTAR SR-26 y VEL MAX SR-30, para fomentar una disminución de la velocidad de los vehículos en forma progresiva con intervalos de transición de velocidad de máximo 20 kilómetros por hora. Para reforzar la señalización en el tramo anterior y en el sitio del operativo, debe colocarse sobre la línea de separación del carril externo derecho de la vía, una serie de conos ubicados desde una distancia anterior al sitio del operativo de mínimo 50 metros. Para la canalización del tránsito al sitio de detención de los vehículos también se deben colocar conos”.*

### Desarrollo del problema jurídico

Al tenor de lo establecido en el Anexo 68 “Manual de Señalización Vial - Dispositivos Uniformes para la Regulación del Tránsito en Calles, Carreteras y Ciclorrutas de Colombia”, de la Resolución 20223040045295 de 2022, entiéndase Plan Manejo de Tránsito PMT, **como la herramienta técnica que plantea las estrategias, alternativas y actividades necesarias para minimizar o mitigar el impacto generado en las condiciones normales de movilización y desplazamientos de los usuarios de las vías causados por la ejecución de una obra vial o aquellas que intervengan el espacio público**, de manera que siempre se favorezca la seguridad de los usuarios de la vía, de los ciudadanos en general y de quienes participan en la construcción de la obra.

En este orden, el capítulo 4 del Anexo 68 de la precitada Resolución, consagra de manera pormenorizada y detallada los ítems que debe contener cada Plan de Manejo de Tránsito PMT, contemplando los costos, responsables de la elaboración y aprobación del mismo, así como la competencia y supervisión de las autoridades competentes para el efecto y que todo ello deberá estar comprendido en cada contrato de obra que se celebre para el efecto.

Continuando con el tema, el artículo 101 de la Ley 769 del 2002 citado en presente escrito, consagra las normas sobre los trabajos en la vía, dicho procedimiento debe surtirse cuando se realice una obra, así como el manejo de escombros y las sanciones a aplicar en el caso de infracción a lo allí preceptuado, sanciones que serán de aplicación por la autoridad de tránsito competente, cuando a ello haya lugar.

En este orden no puede confundirse los controles operativos que hacen agentes de tránsito pertenecientes al cuerpo de control operativo de un organismo de tránsito, denominados “Retenes”, con las medidas que se deban adoptar en el marco de lo establecido en el artículo 101 del Código Nacional de Tránsito, conforme lo señalado en líneas precedentes.



Para contestar cite:  
Radicado MT No.: 20241340716931



20-06-2024

Ahora bien, frente a los controles ejercidos por las autoridades, sean agentes de tránsito y transporte y/o funcionarios pertenecientes al cuerpo especializado de agentes de tránsito de la Policía Nacional, cabe reiterar que dichas autoridades ostentan la facultad de verificar el cumplimiento del ordenamiento legal en tránsito y transporte, atendiendo la Ley 769 de 2002 y demás reglamentos vigentes sobre la materia, siempre y cuando sean competentes de acuerdo con la jurisdicción.

De acuerdo con lo expuesto en la normatividad antes transcrita, como quiera la competencia para instalar los puestos de control están en cabeza de las autoridades de tránsito según su jurisdicción, ya sean agentes de tránsito y transporte y/o funcionarios pertenecientes al cuerpo especializado de agentes de tránsito de la Policía Nacional, será la autoridad de tránsito y transporte en su jurisdicción la competente para establecer los requisitos, procedimientos, protocolos, formalidades que deben cumplir para realizar los operativos en las vías nacionales, departamentales o municipales.

Por otro lado, vale precisar que el “Manual de Señalización Vial - Dispositivos Uniformes para la Regulación del Tránsito en Calles, Carreteras y Ciclorrutas de Colombia”, adoptado en el Anexo 68 de la Resolución 20223040045295 del 2022, define un evento especial como cualquier situación que, a excepción de las obras, afecta el normal uso de la vía en una autopista, carretera o vía urbana. En lo posible los eventos especiales deben ser planificados con tiempo, y el personal de control dotado de elementos de señalización para minimizar los efectos y riesgos potenciales en su ejecución.

### Conclusión

En virtud de las normas parcialmente transcritas y al interrogante elevado en su escrito de consulta, se precisa lo siguiente:

### Respuesta a los interrogantes No. 1°, 2° y 3°

Se precisa que el Plan de Manejo de Tránsito PMT, es una herramienta técnica que plantea las estrategias, alternativas y actividades necesarias para minimizar o mitigar el impacto generado en las condiciones normales de movilización y desplazamientos de los usuarios de las vías **causados por la ejecución de una obra vial o aquellas que intervengan el espacio público.**

Así las cosas, no puede confundirse los controles operativos que hacen agentes de tránsito pertenecientes al cuerpo de control operativo de un organismo de tránsito, denominados “Retenes”, con las medidas que se deban adoptar en el marco de lo establecido en el artículo 101 del Código Nacional de Tránsito, conforme lo señalado en líneas precedentes.

Así las cosas, los responsables de la elaboración del proyecto de Plan de Manejo de Tránsito PMT, serán el contratista y la entidad responsable de la obra que interfiera el espacio público y será la autoridad de tránsito la responsable de aprobar dicho plan, en el caso de obras en vías urbanas. En el caso de autopista y carreteras, el PMT será aprobado por la entidad responsable de la vía.

De otra parte, es de mencionar que el precitado manual en su numeral 4.5.5 y siguientes, establece la Metodología para la Elaboración de un Plan de Manejo de Tránsito,

8

**Recuerde que no debe hacer ningún tipo de pago para agilizar trámites en el Ministerio de Transporte.**

**Denuncie presuntos actos de corrupción en los trámites y servicios de la Entidad al 018000 110950**

Atención virtual de lunes a viernes de 7:00 a.m. A 5:00 p.m., agendando su cita a través del enlace: <https://bit.ly/2UFTeTf>

Línea de servicio al ciudadano: (+57 601) 3240800 op. 1. Línea gratuita nacional: 01 8000 112042

Radicación de PQRS-WEB: <https://mintransporte.powerappsportals.com>

Correo electrónico: [servicioalciudadano@mintransporte.gov.co](mailto:servicioalciudadano@mintransporte.gov.co) de lunes a viernes de 7:30 a.m. A 4:30 p.m.





Para contestar cite:  
Radicado MT No.: 20241340716931



20-06-2024

considerándose suficiente con remitirse a su tenor literal, cuando a ello haya lugar.

En suma, el Manual de Señalización Vial - Dispositivos Uniformes para la Regulación del Tránsito en Calles, Carreteras y Ciclorrutas de Colombia” en el capítulo 4 antes transcrito, consagra de manera pormenorizada y detallada los ítems que debe contener cada Plan de Manejo de Tránsito, contemplando los costos, responsables de la elaboración y aprobación del mismo, así como la competencia y supervisión de las autoridades competentes para el efecto y que todo ello deberá estar comprendido en cada contrato de obra que se celebre para el efecto.

En este orden, si se trata de la **ejecución de una obra vial o aquellas que intervengan el espacio público**, que afecte la circulación de la vía pública conforme el artículo 101 del Código Nacional de Tránsito, se deberá aplicar la literalidad del precitado manual, el cual, entre otras cosas, dispone el deber de consignar una penalidad por no cumplimiento del Plan de Manejo de Tránsito, así como también un procedimiento para informar tal hecho, a la autoridad competente, siendo materias ajenas a este ente ministerial.

De manera que, la Ley 769 del 2002, consagra en sus artículos 101 y 102 (este último, modificado por el artículo 19 de la Ley 1383 de 2010) arriba transcritos, lo relativo a los trabajos en la vía, el procedimiento que debe surtir cuando se realice una obra, así como el manejo de escombros y las sanciones a aplicar en el caso de infracción a lo allí preceptuado, sanciones que serán de aplicación por la autoridad de tránsito competente, cuando a ello haya lugar.

De otra parte, tratándose de “retenes”, corresponde a las autoridades competentes cumplir con los protocolos establecidos para esta clase de controles operativos, así mismo, frente a los criterios para la señalización de eventos especiales, el numeral 8.3 del Manual de Señalización Vial, señala los siguientes:

- El uso de señales informativas portátiles, en adición a las luces balizas de los vehículos oficiales.
- Las señales deben ser ubicadas sobre la berma derecha o aledaña al carril derecho, cuando no exista berma; pero en ningún caso sobre los carriles de circulación, con excepción de las vías urbanas en las cuales se podrá hacer sobre el carril derecho de la calzada.
- Señal de información que indique la existencia del operativo SR-36.
- Señal de prevención.
- Señal reglamentaria.
- Además de la señalización anterior, se debe complementar con señales “NO ADELANTAR SR-26 y VEL MAX SR-30”.

Por lo tanto, si se trata de labores de control operativo denominados “retenes”, es competencia de la autoridad responsable del control operativo, la instalación de la señalización, los dispositivos para la regulación del tránsito, y en algunos casos los, desvíos de tránsito, los cuales deben ubicarse con anterioridad a la iniciación del evento programable, permanecer durante su desarrollo y ser retirados una vez cesen las condiciones que dieron origen a su instalación.



Para contestar cite:  
Radicado MT No.: 20241340716931



20-06-2024

Dicho lo anterior, se absuelve el objeto de la consulta, concepto que se emite dentro del término señalado en el artículo 14 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, sustituido por el artículo 1 de la Ley 1755 del 30 de junio de 2015, y tiene el alcance de que trata el artículo 28 del referido Código, en consecuencia, no son de obligatorio cumplimiento, ni tienen efectos vinculantes.

**Atentamente.**

**AMPARO RAMÍREZ CRUZ**  
**Coordinadora Grupo Conceptos y Apoyo Legal**  
**Oficina Asesora de Jurídica**  
**Ministerio de Transporte**

Revisó: Yulimar Maestre Viana - Profesional Especializado - Grupo Conceptos y Apoyo Legal - OAJ

Documento firmado electrónicamente en el Ministerio de Transporte  
Esta es una copia auténtica del documento electrónico  
www.mintransporte.gov.co

