



30-09-2024

Bogotá D.C.

Señora:
MARÍA STEFANY DEL PILAR FIGUEROA LIZCANO

**Asunto: Solicitud de Concepto.
TRÁNSITO - PLAN DE MOVILIDAD ESCOLAR PME - PLAN DE MANEJO DE TRÁNSITO
PMT- Fajas de retiro - Impacto acústico de aeronaves.
Radicado No. 20243031512982 del 11 de septiembre de 2024.**

Respetado señora Figueroa, reciba un cordial saludo de parte del Ministerio de Transporte.

La Coordinación del Grupo de 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. 20243031512982 del 11 de septiembre de 2024, mediante el cual formula la siguiente:

CONSULTA

“1. ¿Cuál es la normatividad vigente que obliga a las instituciones educativas de nivel primario, secundario y universitario, ubicadas en vías nacionales, departamentales o municipales (sean concesionadas o no), a implementar un plan de manejo de tráfico o un plan de movilidad escolar para asegurar que los usuarios respeten la señal SR-30 de 30 km/h? En caso de que estas instituciones no estén obligadas, ¿Quién es el responsable de garantizar la seguridad vial en dichos pasos o cruces a nivel?

2. A la luz de la Ley 1228 de 2008, que establece las fajas mínimas de retiro para vías de primer, segundo y tercer orden, y de acuerdo con el Artículo 9 del Decreto 2976 de 2010, ¿Qué autoridad (nacional, departamental, municipal, curadurías, entre otras) es responsable de garantizar el cumplimiento de esta normativa? ¿Es necesario contar con una resolución o el visto bueno del administrador de la vía para que la autoridad otorgue el permiso de ocupación de la faja de retiro? En caso de incumplimiento, ¿Qué entidad es responsable de supervisar y sancionar a las autoridades que omitan la aplicación de esta normativa en el sector transporte?.

3. Antes de la Ley 1228 de 2008, estaba vigente el Decreto Ley 2770 de 1953, que también regulaba las fajas de retiro. Solicito información sobre cómo, durante la vigencia del Decreto Ley 2770 de 1953, se garantizaba la conexión a las vías no urbanas o variantes para evitar que estas fueran a noventa grados y afectaran la movilidad. ¿Qué autoridad (nacional, departamental, municipal, curadurías, entre otras) era responsable de garantizar el cumplimiento de esta normativa? ¿Se requería una resolución o el visto bueno del administrador de la vía para que la autoridad otorgara el permiso de ocupación de la faja de retiro? En caso de incumplimiento, ¿Qué entidad era responsable de supervisar y sancionar a las autoridades que omitieran la aplicación de esta normativa en el sector transporte?



Ministerio de Transporte

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 opción 1. Línea gratuita nacional: 01 8000 112042

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

Correo electrónico: servicioalciudadano@mintransporte.gov.co de lunes a viernes de 7:30 a.m. a 4:30 p.m.



4. Los aeropuertos cuentan con la guía "El uso de suelos en áreas aledañas a aeropuertos", que establece las zonas A, B y C. En algunos casos, las autoridades han otorgado permisos que infringen lo establecido en esta guía. Solicito información sobre cuál es la Ley, Decreto, Resolución o acto administrativo que obliga a las autoridades a cumplir con lo estipulado en dicha guía.

5. Los aeropuertos deben contar con un análisis de sostenibilidad y medio ambiente relacionado con el impacto acústico de las aeronaves. Cuando se otorgan permisos de uso de suelo en las zonas A, B y C para actividades donde existen restricciones o usos prohibidos, ¿Quién es responsable de garantizar que estas ocupaciones cuenten con las medidas de mitigación del impacto acústico? Asimismo, ¿la autoridad encargada de otorgar estos permisos en zonas con restricciones o prohibiciones debe contar con el concepto de la entidad responsable del análisis de desniveles en las áreas aledañas a los aeropuertos?"

CONSIDERACIONES

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

- **Plan de Manejo de Tráfico PMT**

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.", establece 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,

Ministerio de Transporte

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 opción 1. Línea gratuita nacional: 01 8000 112042

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

Correo electrónico: servicioalciudadano@mintransporte.gov.co de lunes a viernes de 7:30 a.m. A 4:30 p.m.





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 señalizándola 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.

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". (NFT)

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 autopista 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:

- 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.



Ministerio de Transporte

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 opción 1. Línea gratuita nacional: 01 8000 112042

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

Correo electrónico: servicioalciudadano@mintransporte.gov.co de lunes a viernes de 7:30 a.m. A 4:30 p.m.



- 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.
- ◆ 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: (...)" (NFT)

- **Plan de Movilidad Escolar PME**

Respecto al Plan de Movilidad Escolar vale resaltar que conforme lo dispone la Agencia Nacional de Seguridad Vial en la Guía para la elaboración del Plan de Movilidad Escolar (PME)¹, los siguiente:

1 https://ansv.gov.co/contenidos/escuela/fase1/on/ANSV_PT018_PDF01/ANSV_PT018_PDF01.pdf

Ministerio de Transporte

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 opción 1. Línea gratuita nacional: 01 8000 112042

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

Correo electrónico: servicioalciudadano@mintransporte.gov.co de lunes a viernes de 7:30 a.m. a 4:30 p.m.





*“Para cumplir con su misionalidad, con la ley 1503 de 2011 y con el Plan Nacional de Seguridad Vial, la ANSV proyecta una estrategia que, dentro del plan nacional de seguridad Vial para niños, niñas y adolescentes, pretende llevar a los colegios las reflexiones, prácticas y gestiones institucionales sobre movilidad segura y seguridad vial, teniendo en cuenta los ejes o pilares estratégicos que, a nivel internacional y nacional, deben guiar y orientar las acciones en este sentido: gestión institucional, infraestructura segura, vehículos seguros, atención a víctimas de siniestros viales y comportamiento humano o formación en movilidad segura. Esta estrategia se denomina Plan de Movilidad Escolar, a partir de un plan institucional diseñado **para y desde los colegios** y, teniendo en cuenta sus dinámicas particulares y sus entornos, se apuesta por que la atención a las problemáticas de movilidad permita enfocar esfuerzos y acciones reales de manera autónoma, corresponsable y participativa, vinculando a toda la comunidad educativa y a los organismos del Estado.*

(...)

El Plan de Movilidad Escolar es un “conjunto de orientaciones y acciones que buscan generar un escenario privilegiado para salvar vidas y fomentar [de manera participativa] una cultura vial segura y sostenible en las instituciones educativas” (Secretaría de Educación del Distrito (SED), s. f., p. 3) y en sus entornos escolares.

*La presente guía está diseñada por pasos para la elaboración del documento correspondiente al Plan de Movilidad Escolar **de la institución** según las recomendaciones que la ANSV diseñó teniendo en cuenta la experiencia recopilada en Bogotá por la Secretaría de Educación del Distrito en sus procesos de construcción e implementación de los planes de movilidad escolar en los colegios distritales.*

Objetivos del PME

1) Promover una mayor cultura en movilidad, orientada al adecuado desplazamiento del cuerpo estudiantil y de la comunidad educativa en general, ya sea por medios de transporte motorizados o no motorizados.

2) Cumplir con las recomendaciones que, a nivel internacional y nacional, dan prioridad a la seguridad vial y que la posicionan como una política de Estado. Esta política se concreta en el Plan Nacional de Seguridad Vial (PNSV) 2011 - 2021 como una carta de navegación que orienta y propicia reflexiones y prácticas alrededor de la movilidad saludable, segura y sostenible. El PME se sustenta desde este plan nacional y desde la Ley 1503 de 2011, por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones.

3) Identificar riesgos de movilidad y planear, concertadamente con la comunidad educativa, medidas indicativas e integrales de promoción de movilidad segura y sostenible y de prevención de siniestros viales, haciendo posible que las instituciones educativas cumplan con la responsabilidad social de aplicar las políticas públicas enfocadas en comportamientos y hábitos seguros, y dirigidas hacia el fortalecimiento de una cultura vial.

4) Fortalecer a las instituciones educativas en su autonomía para ordenar e incentivar gestiones de movilidad escolar, de modo que se alineen con los pilares estratégicos del Plan Nacional de Seguridad Vial, con los proyectos educativos institucionales y con las dinámicas y necesidades de los contextos escolares. De esta forma, las instituciones educativas pueden proteger a los más vulnerables en la vía: los menores de edad y además, formalizar responsabilidades que le atañen o no ante cualquier eventualidad o siniestro vial.



Ministerio de Transporte

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 opción 1. Línea gratuita nacional: 01 8000 112042

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

Correo electrónico: servicioalciudadano@mintransporte.gov.co de lunes a viernes de 7:30 a.m. a 4:30 p.m.



(...)

Uso de la guía.

El PME al ser un documento de planeación y organización de las gestiones de movilidad escolar segura **elaborado con la participación de la comunidad educativa, requiere una estructura, que en esta guía se describe por medio de una propuesta de desarrollo materializada en una plantilla que la institución educativa puede diligenciar paso por paso.**

Para hacer el diseño del PME se sugiere seguir las instrucciones de la presente guía y descargar cada uno de los archivos correspondientes al desarrollo del Plan de Movilidad Escolar. Para iniciar, se debe descargar el Documento Modelo Plan de Movilidad Escolar.

Este documento modelo o plantilla de Word es un formato estándar con títulos, encabezados, párrafos y otros elementos de diseño que permiten ir organizando todo lo que la institución educativa o Comité de Movilidad va trabajando en los pasos descritos, facilitando la construcción y redacción final del documento del Plan de Movilidad Escolar.

Queda a consideración del colegio utilizar esta plantilla para ir diligenciando el PME o seguir los pasos de esta guía para ir construyendo su propio documento". (NFT)

• Fajas de Retiro

El Decreto 2770 de 1953, "Por el cual se fijan normas sobre uniformidad de la anchura de las vías públicas nacionales y sobre seguridad de las mismas", disponía:

"Artículo 1º. La anchura mínima de la zona utilizable para las carreteras nacionales de primera categoría, será de treinta (30) metros.

Para las carreteras nacionales de segunda categoría la anchura mínima de la zona utilizable será de veinticuatro (24) metros.

Para las carreteras nacionales de tercer categoría, la anchura mínima de la zona utilizable será de veinte (20) metros.

Estas medidas se tomarán la mitad de cada lado del eje de la vía.

El Ministerio de obras públicas determinará las carreteras que correspondan a cada una de las anteriores categorías.

Artículo 2º. En la construcción de carreteras y de ensanche y variantes de las mismas, se reconocerá a los propietarios el valor de los terrenos que sea necesario adquirir para las zonas, se moverán las cercas reconstruyéndolas a cargo de la obra y se repondrán o indemnizarán previamente los perjuicios que se hayan ocasionado.

En compensación al beneficio que reciben, establécese un gravamen sobre los inmuebles de que hagan parte las zonas necesarias para las carreteras, igual al valor de la zona ocupada en cada propiedad.

(...)"





Por otra parte, señala el parágrafo 2 del artículo 13 de la Ley 105 de 1993, “Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones.”, lo siguiente:

“Artículo 13. Especificaciones de la Red Nacional de Carreteras. La red nacional de carreteras que se construya partir de la vigencia de la presente Ley, tendrá como mínimo las siguientes especificaciones de diseño:

(...)

PARAGRAFO 2. Será responsabilidad de las autoridades civiles departamentales y/o municipales, la protección y conservación de la propiedad pública correspondiente a la zona de terreno aledaña a las carreteras nacionales, adquiridas como reserva para el mantenimiento y ensanchamiento de la red vial”.
(NFT)

A su turno, la Ley 1228 de 2008, “Por la cual se determinan las fajas mínimas de retiro obligatorio o áreas de exclusión, para las carreteras del sistema vial nacional, se crea el Sistema Integral Nacional de Información de Carreteras y se dictan otras disposiciones”, establece:

“Artículo 1°. Para efectos de la aplicación de la presente ley, las vías que conforman el Sistema Nacional de Carreteras o Red Vial Nacional se denominan arteriales o de primer orden, intermunicipales o de segundo orden y veredales o de tercer orden. Estas categorías podrán corresponder a carreteras a cargo de la Nación, los departamentos, los distritos especiales y los municipios. El Ministerio de Transporte será la autoridad que mediante criterios técnicos, determine a qué categoría pertenecen.

Parágrafo 1°. Para efectos de la aplicación artículo 1° del Decreto 2770 de 1953 las vías que allí se identifican como de primera, segunda y tercera categoría son las que en esta ley se denominan de primero, segundo y tercer orden.

Parágrafo 2°. Modificado por la Ley 1682 de 2013, artículo 55. El ancho de la franja o retiro que en el artículo 2° de la Ley 1228 de 2008 se determina para cada una de las anteriores categorías de vías, constituye zonas de reserva o de exclusión para carreteras, y por lo tanto se prohíbe realizar cualquier tipo de construcción o mejora en las mencionadas zonas, salvo aquellas que se encuentren concebidas integralmente en el proyecto de infraestructura de transporte como despliegue de redes de servicios públicos, tecnologías de la información y de las comunicaciones o de la industria del petróleo, o que no exista expansión de infraestructura de transporte prevista en el correspondiente plan de desarrollo.

La entidad estructuradora del proyecto de infraestructura de transporte o responsable del corredor vial, previa solicitud del competente, revisará la conveniencia técnica, tecnológica, legal y financiera de la instalación de estas redes y aprobará las condiciones de su instalación.

La instalación de redes públicas en el ancho de la franja o retiro, en ningún caso podrá impedir u obstaculizar la ampliación o expansión de la infraestructura de transporte.



Ministerio de Transporte

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 opción 1. Línea gratuita nacional: 01 8000 112042

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

Correo electrónico: servicioalciudadano@mintransporte.gov.co de lunes a viernes de 7:30 a.m. A 4:30 p.m.



(...)

Parágrafo 3º. El Gobierno Nacional adoptará a través de un decreto reglamentario medidas especiales para dar cumplimiento a lo previsto en la presente ley sobre fajas de retiro en pasos urbanos.

(...)" (NFT)

En ese mismo orden, el inciso 3 del artículo 4 de la Ley 1228 de 2008, modificado por el artículo 17 de la Ley 1882 de 2018, "Por la cual se adicionan, modifican y dictan disposiciones orientadas a fortalecer la Contratación Pública en Colombia, la ley de infraestructura y se dictan otras disposiciones.", señala:

"(...) Los gobernadores y los alcaldes, de conformidad con lo dispuesto en el parágrafo 2º del artículo 13 de la Ley 105 de 1993, deberán proteger y conservar la propiedad pública representada en las fajas de terreno adquiridas por el Gobierno nacional, las gobernaciones o por las alcaldías en virtud del Decreto ley número 2770 de 1953, al igual que las que se adquieran conforme a la presente ley. Estarán igualmente obligados a iniciar inmediatamente las acciones de recuperación en caso de invasión de estos corredores.

Parágrafo 1º. Los gobernadores y los alcaldes, enviarán mensualmente al Ministerio de Transporte, al Ministerio de Defensa, Policía Nacional de Carreteras, y al Ministerio del Interior y de Justicia una relación de los procesos de restitución que hayan iniciado en cumplimiento de este artículo con el fin de hacerles seguimiento.

Parágrafo 2º. En los procesos de articulación o actualización de los planes de ordenamiento territorial, las autoridades competentes deberán consultar los proyectos de infraestructura de transporte que sean de utilidad pública o interés social, que hayan sido aprobados por las entidades responsables, con el fin de que sea concertada su incorporación en el respectivo plan como zonas reservadas. El Gobierno nacional reglamentará la materia".

Por su parte, el Decreto 2976 de 2010, "Por el cual se reglamenta el parágrafo 3 del artículo 1º de la Ley 1228 de 2008, y se dictan otras disposiciones", compilado en el Decreto 1079 del 2015, "Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte", consagra:

"Artículo 9º. Desarrollo de obras colindantes en vías no urbanas o variantes. Para todos los desarrollos urbanísticos, industriales, comerciales, logísticos, de zona franca o puertos secos que se desarrollen colindante a una vía o variante a cargo de la Nación, los accesos a las propiedades colindantes y de estas a dichas vías o variantes, con el fin de no interrumpir el flujo vehicular, se realizarán a través de vías de servicio o de carriles de aceleración y desaceleración, definidos de acuerdo con el Manual de Diseño Geométrico de Carreteras vigente expedido por el Instituto Nacional de Vías, o aquel que lo adicione y/o sustituya.

Parágrafo 1º. Las Entidades Territoriales en coordinación con las entidades que administran la vía o la variante a cargo de la Nación, de acuerdo con estudios técnicos y lo definido en sus respectivos Planes de Ordenamiento Territorial, establecerán si los accesos a las propiedades colindantes y de estas con las vías





o variantes a cargo de la Nación, se realizan a través de vías de servicio o de carriles de aceleración y desaceleración. No obstante, si la variante es en doble calzada o con proyección a doble calzada, los accesos a las propiedades colindantes y de estas a la variante se deberán realizar a través de vías de servicio.

Parágrafo 2º. En caso de que se establezca que los accesos se deben realizar a través de vías de servicio, **estas vías serán construidas a partir de las fajas de retiro obligatorio o área de reserva o de exclusión, definidas en la Ley 1228 de 2008** y en el presente decreto. La conexión de las vías de servicio a las vías o variantes a cargo de la Nación se realizará mediante carriles de aceleración y desaceleración definidos en los estudios técnicos de acuerdo con **el Manual de Diseño Geométrico de Carreteras vigente expedido por el Instituto Nacional de Vías**, o aquel que lo adicione y/o sustituya. **La construcción y mantenimiento de estas infraestructuras serán definidos por la entidad territorial en coordinación con los particulares y se deberán adelantar los trámites respectivos ante la entidad que administra la vía a cargo de la Nación.**

Parágrafo 3º. En caso de que se establezca que los accesos se deben realizar a través de carriles de aceleración y desaceleración, estos serán construidos por los particulares, de acuerdo con el Manual de Diseño Geométrico de Carreteras vigente expedido por el Instituto Nacional de Vías, o aquel que lo adicione y/o sustituya. En este sentido el particular deberá adelantar los trámites respectivos ante la entidad que administra la vía a cargo de la Nación.

Parágrafo 4º. Con el objeto de garantizar la primacía del interés general representado en el servicio público de transporte y la equidad de los usuarios de la vía, en caso que se construyan variantes o vías no urbanas, la entidad que administra la vía deberá respetar el acceso existente a los predios públicos o privados, colindantes a la variante o vía no urbana. En este sentido, dichos accesos se deberán restituir en iguales o mejores condiciones a las existentes, por parte de la entidad que administra la vía, sin que ello obligue a construir el cruce directo de la variante o vía no urbana cuando esta sea en doble calzada, para lo cual los usuarios deberán realizar los giros y cruces en las intersecciones y retornos diseñados”.

A su vez, los artículos 2.4.7.2.1. y 2.4.7.2.2. del Decreto 1079 del 2015, establecen la reglamentación especial para las fajas de retiro obligatorio o áreas de reserva o de exclusión, en los siguientes términos:

“Artículo 2.4.7.2.1. Ámbito de Aplicación. El presente Capítulo aplica para las carreteras de la Red Vial a cargo de la Nación que se encuentran bajo la administración del Instituto Nacional de Vías, la Agencia Nacional de Infraestructura o entes territoriales, incluyéndose los pasos urbanos.

Artículo 2.4.7.2.2. Definiciones. Para efectos de interpretación y aplicación del presente Capítulo se describen las siguientes definiciones:

- **Pasos Urbanos:** se entenderán única y exclusivamente como el tramo o sector vial urbano, de la Red Vial a cargo de la Nación administrada por el Instituto Nacional de Vías — INVÍAS, la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI, o los entes territoriales, que se encuentran al interior o atraviesan la zona urbana de los diferentes Municipios.





• **Fajas de retiro obligatorio o área de reserva o de exclusión en pasos urbanos: constituyen zonas de reserva o de exclusión para carreteras". (NFT)**

Así las cosas, los artículos 2.4.7.2.6., 2.4.7.2.9, y 2.4.7.2.10. del Decreto 1079 del 2015, reglamentaron lo concerniente a las fajas de retiro obligatorio o áreas de reserva o de exclusión en pasos urbanos, en los siguientes términos:

“Artículo 2.4.7.2.6. Desarrollo de obras en fajas de retiro. En las fajas de retiro obligatorio o área de reserva o de exclusión, definidas en la Ley 1128 de 2008 y en el presente Capítulo, solo se permite el desarrollo de obras que permitan facilitar el transporte y tránsito y de los servicios conexos a la vía, tales como construcción de carriles de aceleración y desaceleración; así como la ubicación o instalación de elementos necesarios que aseguren y organicen la funcionalidad de la vía, como elementos de semaforización y señalización vial vertical, mobiliario urbano, ciclorutas, zonas peatonales, estaciones de peajes, pesajes, centros de control operacional, áreas de servicio, paraderos de servicio público, áreas de descanso para usuarios, y en general las construcciones requeridas para la administración, operación, mantenimiento y servicios a los usuarios de la vía, contempladas por la entidad que administra la vía dentro del diseño del proyecto vial.

Artículo 2.4.7.2.9. Protección al espacio público. De conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2° del artículo 13 de la Ley 105 de 1993, en el artículo 4 de la Ley 1228 de 2008 y el presente Capítulo, los Alcaldes Municipales y demás autoridades de policía deberán proteger y conservar el espacio público representado en las fajas de retiro obligatorio o áreas de reserva o de exclusión definidas en la Ley 1228 de 2008, por lo tanto adelantaran los procedimientos administrativos y/o judiciales que se requieran para efectos de evitar que particulares adelanten construcciones nuevas en dichas zonas.

Parágrafo 1°. Es deber de los Gobernadores y Alcaldes proteger las zonas de terreno y fajas de retiro adquiridas por el Gobierno Nacional, en virtud del Decreto Ley 2770 de 1953 y la Ley 1228 de 2008. Por lo tanto deberán dar inicio a las acciones administrativas y/o judiciales para obtener la restitución de los bienes inmuebles respectivos, cuando sean invadidos o amenazados so pena de incurrir en falta grave.

Parágrafo 2°. Para los efectos previstos en el presente artículo, sin perjuicio de las funciones asignadas a los Alcaldes Municipales, la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional y las demás autoridades de tránsito de todo orden quedan obligadas a reportar a los alcaldes y gobernadores sobre cualquier ocupación que se evidencie en las fajas de retiro obligatorio de las vías de la Red Vial Nacional y en general de cualquier comportamiento anormal con respecto al uso de dichas fajas.

Artículo 2.4.7.2.10. Reglamentación de los entes territoriales. La reglamentación sobre las fajas de retiro obligatorio o área de reserva o de exclusión en pasos urbanos de la Red Nacional de Carreteras a cargo de los Departamentos, Distritos Especiales y Municipios, será establecida por las respectivas Entidades Territoriales, propendiendo en todo momento por un adecuado, armónico y articulado desarrollo de su territorio con las políticas del Gobierno Nacional”.

- **El uso de suelos en áreas aledañas a aeropuertos - Impacto acústico de las aeronaves**





Se debe anotar lo dispuesto por el Decreto 1076 de 2015, “Por el cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Ambiente y Desarrollo Sostenible”, así:

“Artículo 2.2.5.1.2.12. Norma de emisión de ruido y norma de ruido ambiental. El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible fijará mediante resolución los estándares máximos permisibles de emisión de ruido y de ruido ambiental, para todo el territorio nacional. Dichos estándares determinarán los niveles admisibles de presión sonora, para cada uno de los sectores clasificados en la presente sección, y establecerán los horarios permitidos, teniendo en cuenta los requerimientos de salud de la población expuesta.

Las normas o estándares de ruido de que trata este artículo se fijarán para evitar efectos nocivos que alteren la salud de la población, afecten el equilibrio de ecosistemas, perturben la paz pública o lesionen el derecho de las personas a disfrutar tranquilamente de los bienes de uso público y del medio ambiente.

Las regulaciones sobre ruido podrán afectar toda presión sonora que generada por fuentes móviles o fijas, aún desde zonas o bienes privados, trascienda a zonas públicas o al medio ambiente.

Artículo 2.2.5.1.2.13. Clasificación de sectores de restricción de ruido ambiental. Para la fijación de las normas de ruido ambiental el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible atenderá a la siguiente sectorización:

1. Sectores A. (Tranquilidad y Silencio), áreas urbanas donde estén situados hospitales, guarderías, bibliotecas, sanatorios y hogares geriátricos.
2. Sectores B. (Tranquilidad y Ruido Moderado), zonas residenciales o exclusivamente destinadas para desarrollo habitacional, parques en zonas urbanas, escuelas, universidades y colegios.
3. Sectores C. (Ruido Intermedio Restringido), zonas con usos permitidos industriales y comerciales, oficinas, uso institucional y otros usos relacionados.
4. Sectores D. (Zona Suburbana o Rural de Tranquilidad y Ruido Moderado), áreas rurales habitadas destinadas a la explotación agropecuaria, o zonas residenciales suburbanas y zonas de recreación y descanso

(...)

Artículo 2.2.5.1.5.1. Control a emisiones de ruidos. Están sujetos a restricciones y control todas las emisiones, sean continuas, fluctuantes, transitorias o de impacto.

Las regulaciones ambientales tendrán por objeto la prevención y control de la emisión de ruido urbano, rural doméstico y laboral que trascienda al medio ambiente o al espacio público. El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, establecerá los estándares aplicables a las diferentes clases y categorías de emisiones de ruido ambiental y a los lugares donde se genera o produce sus efectos, así como los mecanismos de control y medición de sus niveles, siempre que trascienda al medio ambiente y al espacio público.

(...)





Artículo 2.2.5.1.5.16. Ruido de aeropuertos. En las licencias ambientales que se otorguen para el establecimiento, construcción y operación de nuevos aeropuertos, la autoridad ambiental competente determinará normas para la prevención de la contaminación sonora relacionadas con los siguientes aspectos:

- a) Distancia de las zonas habitadas a las pistas de aterrizaje y carreteo y zonas de estacionamiento y de mantenimiento;
- b) Políticas de desarrollo sobre uso del suelo en los alrededores del aeropuerto o helipuerto;
- c) Mapa sobre curvas de abatimiento de ruido;
- d) Número estimado de operaciones aéreas;
- e) Influencia de las operaciones de aproximación y decolaje de aeronaves en las zonas habitadas;
- f) Tipo de aeronaves cuya operación sea admisible por sus niveles de generación de ruido.

Parágrafo 1º. **La autoridad ambiental competente podrá establecer medidas de mitigación de ruido para aeropuertos existentes y normas de amortiguación del ruido eventual, cuando se prevean ampliaciones de sus instalaciones de operación aérea o incrementos de tráfico.**

Parágrafo 2º. El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, en coordinación con las autoridades aeronáuticas, podrá establecer prohibiciones o restricciones a la operación nocturna de vuelos en aeropuertos internacionales, que por su localización perturben la tranquilidad y el reposo en zonas habitadas. Las demás autoridades ambientales competentes tendrán la misma facultad para los aeropuertos nacionales.

Artículo 2.2.5.1.5.17. Control y seguimiento de ruido de aeropuertos. Las autoridades ambientales competentes, cuando lo consideren necesario, podrán exigir a los responsables del tráfico aéreo, la instalación y operación de estaciones de seguimiento de los niveles de ruido ambiental en el área de riesgo sometida a altos niveles de presión sonora; esta información deberá remitirse a solicitud de la autoridad que ejerce el control, con la periodicidad que esta señale.

Parágrafo. La autoridad ambiental competente podrá en cualquier momento verificar los niveles de ruido y el correcto funcionamiento de los equipos instalados." (NFT)

A su turno, el RAC 36, "ESTÁNDARES DE RUIDO" de la Aeronáutica Civil, consagra las Reglamentación frente a los estándares de ruido, política ambiental, niveles máximos de ruido, entre otros, así;

"Apéndice 1. Política Ambiental

1. Adoptase como Política Ambiental en la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil los siguientes postulados:





a) Es política de la Aeronáutica Civil de Colombia ejecutar sus actividades y servicios minimizando los riesgos para la salud, la seguridad o el medio ambiente en concordancia con las políticas, planes y programas gubernamentales nacionales, y normas nacionales e internacionales aeronáuticas; además cumplirá y hará cumplir la normatividad ambiental aplicable a sus operaciones y servicios, y a las actividades que cumplan las personas naturales y jurídicas que intervienen en el desarrollo de la aviación civil colombiana.

Para ello, la UAEAC: (

1) Establece y mantiene procedimientos para la ejecución de sus actividades que garantizan y difunden el cumplimiento de las leyes, convenios y reglamentos nacionales e internacionales que sean aplicados a sus operaciones.

2) Adopta sus propios estándares cuando las leyes o reglamentos no existan o no sean lo suficientemente estrictos.

3) Racionaliza el consumo de los recursos naturales, minimizando el uso de materiales peligrosos y reduciendo la generación de residuos (sólidos, líquidos, emisiones y ruido).

4) Incluye en todos sus proyectos, obras, actividades y servicios criterios ambientales bajo los principios de desarrollo sostenible, prevención de la contaminación y mejoramiento continuo.

5) Controla todas sus operaciones y las del sector aeronáutico en cuanto al riesgo sobre la salud, la seguridad o el medio ambiente.

(...)

"2. Autoridad competente (a)

La homologación en cuanto al ruido será concedida o convalidada por la UAEAC como autoridad del Estado de matrícula de las aeronaves, o por la autoridad competente del respectivo Estado de matrícula, si estuviese matriculada en otro Estado, a base de pruebas satisfactorias de que la aeronave cumple con ciertos requisitos que sean por lo menos iguales a las normas aplicables especificadas en este Apéndice.

(...)

26. Medición del ruido para fines de vigilancia

a) **Aplicabilidad.** Las presentes normas son aplicables a la medición habitual de los niveles de ruido que producen las aeronaves en los aeródromos y en sus proximidades, con el fin de vigilar el cumplimiento y verificar la eficacia de los requisitos de atenuación del ruido.

b) **Operación sobre áreas pobladas.** en los aeropuertos donde operen aeronaves de las previstas en ésta parte, sobrevolando durante las maniobras de aproximación o salida, zonas urbanas en las cuales se detecten niveles de ruido iguales o superiores a los máximos admisibles, según lo prescrito en las presentes normas; se adoptarán procedimientos especiales que deberán seguir las aeronaves, para la atenuación del ruido y se efectuará vigilancia a través de la medición del mismo, cuando lo estimen las





autoridades ambientales, de conformidad con los estándares internacionales publicados por la OACI, con el fin de prevenir posibles afectaciones a la comunidad en la superficie.

c) *Responsabilidad.* Los procedimientos de atenuación serán adoptados por el ente operador del aeropuerto (Gerencia aeroportuaria de la UAEAC, concesionario, etc.) con la participación de los explotadores de aeronaves que operen en el aeropuerto, y la orientación de las Direcciones de Servicios a la Navegación Aérea y de Estándares de vuelo de la UAEAC. Los procedimientos de atenuación, una vez implementados por los diferentes aeropuertos, serán aprobados mediante Resolución de la Secretaría de Sistemas Operacionales.

d) *Sanciones.* El incumplimiento de los procedimientos de atenuación de ruido aprobados para cualquier aeropuerto, así como cualquier operación aérea o terrestre de aeronaves, que exceda los límites de ruido admisibles, será sancionado por parte de la Secretaría de Seguridad Aérea, de conformidad con lo previsto en el RAC 13". (NFT)

De otra parte, la Guía denominada "Uso de suelos en áreas aledañas a aeropuertos", emanada por la Unidad Administrativa Especial Aeronáutica Civil, señala:

"1. INTRODUCCIÓN.

Los usos de la tierra no compatibles con la actividad aeronáutica representan un riesgo tanto para la aviación como para los usuarios del transporte aéreo y comunidad aledaña a los aeródromos. En Colombia se ha incrementado el número de aeródromos subutilizados o inutilizados por la presencia de obstáculos para la aviación, por este motivo, la Unidad Administrativa de Aeronáutica Civil, en su deber de garantizar la seguridad de las operaciones aéreas, **ha elaborado este instructivo, resultado de la experiencia sobre el uso de suelos en áreas aledañas a los aeropuertos. Su finalidad básica es proporcionar a las autoridades municipales los conocimientos, prohibiciones, restricciones y la normatividad sobre la destinación del uso del suelo en la zona de influencia de los aeropuertos.**

El instructivo aborda también la actuación directa de la autoridad municipal como agente ejecutivo dentro de los Planes de Ordenamiento Territorial, cuyo alcance es más normativo que ejecutivo. Por consiguiente, este manual servirá como herramienta eficiente para las autoridades municipales, ya que él mismo procura consolidar y sintetizar toda la información que se considera útil para la destinación de uso de suelos en áreas cercanas al aeropuerto y que resulta básica dentro de los procesos de planificación y toma de decisiones.

(...)

El propósito fundamental de esta guía es proporcionar a los entes gubernamentales las restricciones y prohibiciones aeronáuticas en materia de uso de suelos en el área de influencia de un aeródromo.

(...)

6. **PUNTOS IMPORTANTES** Esta guía es actualizada en la medida en que surgen nuevas normas y/o recomendaciones, de carácter nacional e internacional, que regulen el uso de suelos en los alrededores de los aeropuertos".





Dicho esto, en la mentada guía se realiza una recopilación de distintas disposiciones que abarcan la normatividad aplicable al uso de los suelos en materia aeronáutica, particularmente, las restricciones, así:

“LEY 388 DEL 24 DE JULIO DE 1997

- *Reglamentación del Uso de Suelos Artículos. 1º Y 2º*
- *Ordenamiento del Territorio Municipal Artículos 5º. Y 24*
- *Clasificación de los Suelos Artículos. 30, 31. 32. 33, 34 Y 35*

DECRETO NUMERO 948 DEL 5 DE JUNIO DE 1995 Reglamento de Protección y Control de la Calidad del Aire:

- *Contenido y Objeto. Artículos 1º y 2º*
- *Emisiones Contaminantes de Ruido Artículos 3º Al 15*
- *De la Generación y Emisión de Ruido Procedimiento de Control Permisos y Sanciones Artículos 42, 43, 52, 57, 58 y 64.*

DECRETO 2811 DE 1.974. Código de los Recursos Naturales Renovables y de Protección al Medio Ambiente

- *Zonificación Art. 30*
- *Prevención Art. 33*
- *Tierra y Suelo Art. 178*
- *Uso y Conservación de los Suelos Art. 182*
- *Usos No Agrícolas del a Tierra, Usos Urbanos, Habitacionales e Industriales Arts. 187 y 188*
- *Usos en Transporte: Aeropuertos, Carreteras, Ferrocarriles Art. 192*

DECRETO 260 DEL 28 DE ENERO 2004, Artículos 2º, 3º y 50

Decreto Presidencial, No. 838 del 23 de marzo de 2005, el Ministerio del Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, modifico el Decreto 1713 de 2002 sobre disposición final de residuos sólidos incluyendo en el numeral 2º de su artículo 6º. Prohibiciones y restricciones en la localización de áreas para disposición final de residuos sólidos

CÓDIGO DE COMERCIO Artículos 1776, 1782, 1823, 1824 y artículo 1826

RESOLUCIÓN No. 8321 DEL 4 DE AGOSTO DE 1983 DEL MINISTERIO DE SALUD Normas sobre Protección y Conservación de la Audición

- *Definiciones Generales. Artículos. 1 al 16*
- *Del Ruido Ambiental y sus Métodos de Medición Arts. 17 Al 20. Capitulo II*
- *Normas Generales de Emisión de Ruido para Fuentes Emisoras Arts. 27, 28 y 29.*

RESOLUCIÓN No. 0627 DEL 12 DE ABRIL DE 2006 DEL MINISTERIO DE AMBIENTE, VIVIENDA Y DESARROLLO TERRITORIAL por la cual se establece la norma nacional de emisión de ruido y ruido ambiental

(...)

9.3 NORMAS Y RESOLUCIONES EXPEDIDAS POR LA UAE DE AERONÁUTICA CIVIL.



Ministerio de Transporte

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 opción 1. Línea gratuita nacional: 01 8000 112042

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

Correo electrónico: servicioalciudadano@mintransporte.gov.co de lunes a viernes de 7:30 a.m. A 4:30 p.m.



30-09-2024

CIRCULAR OBLIGATORIA No. 5001-01105-2002 INSTRUCCIÓN GENERAL PARA LA CREACIÓN COMITÉ REGIONAL AVIARIO EN TODOS LOS AEROPUERTOS.

RESOLUCIÓN No.2786 DE JULIO 16 DE 2003-.Por la cual se crea el Comité Nacional para la Prevención del Peligro Aviario de Colombia U.AE. Aeronáutica Civil y sus Reglamentos.

RESOLUCIÓN No. 03152 DE AGOSTO 13 DE 2004, -Por la cual se adoptan normas relativas al Peligro Aviario como obstáculo para la Seguridad de la Aviación y se adicionan a la parte Sexta de los Reglamentos aeronáuticos de Colombia.

RESOLUCIÓN No. 02130 DEL 7 DE JUNIO DE 2004, Por la cual se adiciona y modifican las partes Primera y séptima de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, y se Adopta la parte 11 Ambiental, Marco Nacional de Atenuación del Ruido.

RESOLUCIÓN No. 03185 DEL 17 DE AGOSTO DE 2004-Por la cual se adopta el Manual de atenuación del Ruido del aeropuerto Internacional el Dorado.

RESOLUCIÓN 1092-2007 (que deroga la parte 6a) Por la cual se adoptan normas de aeródromos, aeropuertos y helipuertos y se adiciona como parte décimo cuarta a los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia. Numerales 14.3.4.1 y 14.3.4.2.7”.

Conclusión

En virtud de las normas parcialmente transcritas y a los interrogantes elevados en su escrito de consulta, se precisa lo siguiente:

Respuesta a su interrogante No. 1°

Para dar respuesta a su interrogante, se debe establecer que el Plan de Manejo de Tránsito PMT, se debe implementar conforme lo indica la Ley 769 del 2002, por toda persona de derecho público o privado interesada **en realizar alguna intervención en la vía pública**, quien para el efecto, debe tomar 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 señalizándola de acuerdo con las restricciones que determine la autoridad competente.

Así, en atención a lo señalado por 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”, 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. **No obstante, es de aclarar que este PMT no se enfoca de manera exclusiva a garantizar la seguridad vial en las instituciones educativas y en sus entornos escolares.**

Por su parte, en materia del Plan de Movilidad Escolar PME, **cabe indicar que este se constituye como un conjunto de orientaciones y acciones que buscan generar un escenario privilegiado para salvar vidas y fomentar de manera participativa, una**

17

Ministerio de Transporte

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 opción 1. Línea gratuita nacional: 01 8000 112042

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

Correo electrónico: servicioalciudadano@mintransporte.gov.co de lunes a viernes de 7:30 a.m. A 4:30 p.m.





cultura vial segura y sostenible en las instituciones educativas y en sus entornos escolares, según se indica en la Guía para la elaboración del Plan de Movilidad Escolar (PME).

De manera que, su elaboración se surte con la participación de la comunidad educativa, y requiere una estructura, que en la mencionada guía se describe. No obstante, queda a consideración del colegio utilizar esta plantilla para ir diligenciando el PME o seguir los pasos de esta guía para ir construyendo su propio documento.

En ese sentido, cuando se trata de identificar riesgos de movilidad a los que se ven expuestos los menores de edad en su calidad de estudiantes de una institución educativa, es precisamente este, un objetivo del PME, en la medida en que se debe planear, concertadamente con la comunidad educativa, medidas indicativas e integrales de promoción de movilidad segura y sostenible y de prevención de siniestros viales, toda vez que a las mencionadas instituciones les asiste la responsabilidad social de aplicar las políticas públicas enfocadas en comportamientos y hábitos seguros.

Así, es de resaltar que las instituciones educativas gozan de autonomía para ordenar e incentivar gestiones de movilidad escolar, de modo que se alineen con los pilares estratégicos del Plan Nacional de Seguridad Vial.

Respuesta a su interrogante No. 2°

Se precisa que el Decreto 2976 del 2010, reglamentó el parágrafo 3 del artículo 1 de la Ley 1228 de 2008, con lo relacionado a las medidas especiales para fajas de retiro obligatorio o área de reserva o de exclusión en pasos urbanos de la Red Nacional de Carreteras a cargo de la Nación.

Así las cosas, de conformidad con lo dispuesto en el parágrafo 2 del artículo 13 de la Ley 105 de 1993, en el artículo 4 de la Ley 1228 de 2008 y el Decreto 2679 del 2010, los Alcaldes Municipales y demás autoridades de policía deberán proteger y conservar el espacio público representado en las fajas de retiro obligatorio o áreas de reserva o de exclusión definidas en la Ley 1228 de 2008, por lo tanto, adelantarán los procedimientos administrativos y/o judiciales que se requieran para efectos de evitar que particulares adelanten construcciones nuevas en dichas zonas.

Ahora bien, de conformidad con lo establecido en los artículos 2.4.7.2.9 del Decreto 1079 del 2015, los alcaldes Municipales y demás autoridades de policía deberán proteger y conservar el espacio público representado en las fajas de retiro obligatorio o áreas de reserva o de exclusión definidas en la Ley 1228 de 2008, por lo tanto, adelantarán los procedimientos administrativos y/o judiciales que se requieran para efectos de evitar que particulares adelanten construcciones nuevas en dichas zonas.

En lo que respecta a la ocupación, el parágrafo 2 del artículo 5 de la Ley 1228 de 2008 dispone que en el caso de variantes a ciudades o poblaciones **no se permitirá ningún**

Ministerio de Transporte

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 opción 1. Línea gratuita nacional: 01 8000 112042

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

Correo electrónico: servicioalciudadano@mintransporte.gov.co de lunes a viernes de 7:30 a.m. a 4:30 p.m.





tipo de acceso ni ocupación temporal distinta a la necesaria para la adecuada operación de la vía.

Ahora bien, atendiéndolo dispuesto en el parágrafo 2 del artículo 10 del Decreto 2976 del 2010, la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional DITRA y las demás autoridades de tránsito de todo orden, quedan obligadas a reportar a los alcaldes y gobernadores sobre cualquier ocupación que se evidencie en las fajas de retiro obligatorio de las vías de la Red Vial Nacional y en general de cualquier comportamiento anormal con respecto al uso de dichas fajas.

Al tenor de lo dispuesto por el artículo 2.4.7.2.10. *ibidem*, la reglamentación sobre las fajas de retiro obligatorio o área de reserva o de exclusión en pasos urbanos de la Red Nacional de Carreteras a cargo de los Departamentos, Distritos Especiales y Municipios, será establecida por las respectivas Entidades Territoriales, propendiendo en todo momento por un adecuado, armónico y articulado desarrollo de su territorio con las políticas del Gobierno Nacional, conforme al Plan de Ordenamiento Territorial.

Si bien, las disposiciones relacionadas con las fajas de retiro en pasos urbanos no establecen las autoridades encargadas de ejercer el control y vigilancia sobre el cumplimiento y aplicación de las mismas; se debe anotar, que atendiendo lo dispuesto en el artículo 4 del Decreto 2409 del 2018, *“Por el cual se modifica y renueva la estructura de la Superintendencia de Transporte y se dictan otras disposiciones.”*, corresponde a la Superintendencia de Transporte la inspección, vigilancia y control en la aplicación de las normas para el desarrollo de la gestión de infraestructura propia del sector transporte en las vías de orden nacional.

Respuesta a su interrogante No. 3°

De conformidad con lo establecido en el artículo 4° de la Ley 1228 de 2008, modificado por la Ley 1882 de 2018, deberán proteger y conservar la propiedad pública las gobernaciones o por las alcaldías en virtud del Decreto - Ley 2770 de 1953, a su vez el citado decreto ley, dispuso en su momento, que el Ministerio de Obras Públicas será el encargado de determinar las carreteras que correspondan a cada una de las categorías citadas en la referida Ley.

No obstante, con la expedición de la Ley 105 de 1993, se estableció que será responsabilidad de las autoridades civiles departamentales y/o municipales, la protección y conservación de la propiedad pública correspondiente a la zona de terreno aledaña a las carreteras nacionales, adquiridas como reserva para el mantenimiento y ensanchamiento de la red vial.

Respuesta a su interrogante No. 4°

Se precisa que el RAC 36, *“ESTÁNDARES DE RUIDO”* de la Aeronáutica Civil, consagra las Reglamentación frente a los estándares de ruido, niveles máximos de ruido, entre otros,

Ministerio de Transporte

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 opción 1. Línea gratuita nacional: 01 8000 112042

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

Correo electrónico: servicioalciudadano@mintransporte.gov.co de lunes a viernes de 7:30 a.m. A 4:30 p.m.





de manera que la homologación en cuanto al ruido será concedida o convalidada por la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil.

En ese orden, es política de la Aeronáutica Civil de Colombia ejecutar sus actividades y servicios minimizando los riesgos para la salud, la seguridad o el medio ambiente en concordancia con las políticas, planes y programas gubernamentales nacionales, y normas nacionales e internacionales aeronáuticas; además cumplirá y hará cumplir la normatividad ambiental aplicable a sus operaciones y servicios, y a las actividades que cumplan las personas naturales y jurídicas que intervienen en el desarrollo de la aviación civil colombiana.

Así mismo, la Guía "*El uso de suelos en áreas aledañas a aeropuertos*" expedida por la Aeronáutica Civil, se constituye como un instructivo cuya finalidad básica es proporcionar a las autoridades municipales los conocimientos, prohibiciones, restricciones y la normatividad sobre la destinación del uso del suelo en la zona de influencia de los aeropuertos. De manera que, este manual es herramienta que procura consolidar y sintetizar la información útil para la destinación de uso de suelos en áreas cercanas al aeropuerto y que resulta básica dentro de los procesos de planificación territorial.

Las disposiciones citadas en la mencionada Guía, entiéndase, convenios internacionales adoptados en Colombia, leyes y actos administrativos, los que deben ser cumplidos y observados por las entidades territoriales, en la medida en que estas normas comportan órdenes y directrices dirigidas a estas autoridades, en materia del uso de suelos.

Respuesta a su interrogante No. 5°

Al tenor de lo establecido en el RAC 36, la Aeronáutica Civil de Colombia tiene como política ejecutar sus actividades y servicios minimizando los riesgos para la salud, la seguridad o el medio ambiente en concordancia con las políticas, planes y programas gubernamentales nacionales, y normas nacionales e internacionales aeronáuticas; **además cumplirá y hará cumplir la normatividad ambiental aplicable a sus operaciones y servicios**, y a las actividades que cumplan las personas naturales y jurídicas que intervienen en el desarrollo de la aviación civil colombiana.

De otro lado, el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible es la autoridad competente para fijar mediante resolución, los estándares máximos permisibles de emisión de ruido y de ruido ambiental, para todo el territorio nacional.

Dichos estándares determinarán los niveles admisibles de presión sonora, para cada uno de los sectores clasificados en la presente sección, y establecerán los horarios permitidos, teniendo en cuenta los requerimientos de salud de la población expuesta.

Igualmente, la autoridad ambiental competente **podrá establecer medidas de mitigación de ruido para aeropuertos existentes y normas de amortiguación del ruido eventual, cuando se prevean ampliaciones de sus instalaciones de operación aérea o incrementos de tráfico.**

Ministerio de Transporte

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 opción 1. Línea gratuita nacional: 01 8000 112042

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

Correo electrónico: servicioalciudadano@mintransporte.gov.co de lunes a viernes de 7:30 a.m. a 4:30 p.m.





Así, se resalta que mediante Decreto 3573 de 2011 fue creada la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA, cuya función se enmarca entre otras, en otorgar o negar las licencias, permisos y trámites ambientales de competencia del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, de conformidad con la ley y los reglamentos, y realizar el seguimiento de las licencias, permisos y trámites ambientales.

Por último, cualquier inquietud relacionada sobre las normas de emisión de ruidos en aeropuertos y zonas aledañas, podrá remitirse a la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil - AEROCIVIL, en virtud de lo dispuesto en el RAC 36 "ESTÁNDARES DE RUIDO".

Dicho lo anterior, se absuelve el objeto de la consulta, concepto que tiene el alcance de que trata el artículo 28 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo y en consecuencia no es de obligatorio cumplimiento, ni tiene efectos vinculantes, pues se trata de "... orientaciones, puntos de vista, consejos y cumplen tanto una función didáctica como una función de comunicación fluida y transparente", conforme al pronunciamiento de la Corte Constitucional mediante Sentencia C-542 de 2005.

Cordialmente.

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

Proyectó: Daniela Rodríguez Castro - Contratista Grupo Conceptos y Apoyo Legal - OAJ

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

