



Bogotá, D. C.

Doctora
MARIA ALEJANDRA GÓMEZ RESTREPO
C.C. 1.020.750.080 de Bogotá
seguimientoacs@ppulegal.com

	Al responder por favor cite este número 13002022E2012895	
	Fecha Radicado: 2022-10-03 15:19:01	
	Código de Verificación: 94353	Folios: 9
	Radicador: Ventanilla Minambiente	Anexos: 0
Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible		

Asunto: Solicitud de concepto Petición radicado No. 2022E1022678

Reciba un cordial saludo del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, por medio del presente nos permitimos conceptuar sobre la solicitud del asunto, en los siguientes términos:

INTERROGANTE 1:

“2.1. ¿La categorización de red vial secundaria” y “terciaria” a las que lude el artículo 2?2.2.3.2.3. del decreto 1076 de 2015 está refiriendo a las vías de segundo y tercer orden de la red vial nacional?”

En caso negativo, sírvase manifestar a qué tipo de vías hace alusión esa denominación y su referente legal o definición.”

RESPUESTA

Como bien lo afirma en apartes de sus antecedentes referidos en el documento de solicitud de consulta, en el artículo 52 de la Ley 99 de 1993, se dispuso como competencia de Minambiente el otorgamiento de licencias ambientales para la ejecución de obras públicas de las redes vial, fluvial y ferroviaria nacionales, incluyéndose desde dicho momento el término de nacional para la categorización de las vías sujetas a licencia y de competencia del Ministerio, en dicho momento, partiendo de la estructura orgánica del mismo para la época de la norma.

Posteriormente, cita dentro de los antecedentes el numeral 8.1 del artículo 2.2.2.3.2.2 del decreto 1076 de 2015 y el numeral 7 del artículo 2.2.2.3.2.3 del mismo decreto, para indicar que en el primero se indica que es competencia de la ANLA el otorgamiento de licencia ambiental en proyectos de la red vial nacional y de las CAR en proyectos de la red secundaria y terciaria.

Para concluir con su exposición con la cita realizada sobre los numerales 2.3. 2.4 y 2.5 de la resolución 411 de 2020 de Mintransporte, para referir que en la misma se definen las vías de la red vial nacional como vías de primer orden, segundo orden y tercer orden respectivamente.

En este sentido, solicita que se le indique si esa referencia realizada a la última resolución de Mintransporte es a la que alude los dos artículos de la consulta del decreto 1076 de



2015, aspecto sobre el que es preciso llevar a cabo el siguiente análisis para generar la claridad al respecto.

Sea lo primero indicar, que cronológicamente el decreto 1076 es del año 2015, es decir 5 años anterior a la resolución 411 de 2020 emitida por Mintransporte, razón por la cual, es imposible que la hubiera tenido en cuenta, más aún cuando el decreto 1076 lo que hizo fue compilar normatividad del sector que entre otras cosas fue expedida antes del mismo.

En este sentido, la disposición contenida en el decreto 1076 de 2015 relativa a competencias y proyectos viales sujetos de licenciamiento ambiental, de orden nacional, secundario y terciario, hacen alusión a las normas que para ese momento se encontraban vigentes como son las siguientes:

La Ley 105 de 1993 *“Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se distribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones”* en los artículos 11, 12, 16 y 17 señala las competencias sobre la infraestructura de Transporte, estableciendo que las vías nacionales son aquellas a cargo de la Nación, las vías departamentales son aquellas a cargo de los departamentos y las vías municipales y distritales aquellas a cargo de los municipios, normas estas que al tenor literal indican:

“ARTÍCULO 11. PERÍMETROS DEL TRANSPORTE POR CARRETERA. *Constituyen perímetros para el transporte nacional, departamental y municipal, los siguientes:*

a. El perímetro del transporte nacional comprende el territorio de la Nación. El servicio nacional está constituido por el conjunto de las rutas cuyo origen y destino estén localizadas en diferentes departamentos dentro del perímetro nacional.

No hacen parte del servicio nacional las rutas departamentales, municipales, asociativas o metropolitanas.

b. El perímetro del transporte departamental comprende el territorio del departamento. El servicio departamental está constituido consecuentemente por el conjunto de rutas cuyo origen y destino estén contenidos dentro del perímetro departamental.

No hacen parte del servicio departamental las rutas municipales, asociativas o metropolitanas.

c. El perímetro del transporte distrital y municipal comprende las áreas urbanas, suburbanas y rurales y los distritos territoriales indígenas de la respectiva jurisdicción.



El transporte de pasajeros entre el Distrito Capital y los municipios contiguos será organizado por las autoridades de tránsito de los dos municipios. Ellos de común acuerdo adjudicarán las rutas y su frecuencia.

Los buses que desde los municipios contiguos ingresen al centro de la ciudad, utilizarán las vías troncales construidas especialmente para el transporte masivo a través de buses. Para el efecto tendrán que adaptarse a las condiciones exigidas para ese tipo de transporte en esas vías.

ARTÍCULO 12. DEFINICIÓN DE INTEGRACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE A CARGO DE LA NACIÓN. *Se entiende por infraestructura del transporte a cargo de la Nación, aquella de su propiedad que cumple la función básica de integración de las principales zonas de producción y de consumo del país, y de éste con los demás países. Esta infraestructura está constituida por:*

1. La red nacional de carreteras, con sus zonas, facilidades, y su señalización, que se define de acuerdo con los siguientes criterios:

a. Las carreteras cuyos volúmenes de tránsito sean superiores a aquellas que sirven hasta un 80% del total de la red vial de carreteras.

b. Las carreteras con dirección predominante sur-norte, denominadas troncales, que inician su recorrido en las fronteras internacionales y terminan en los puertos del Atlántico o en fronteras internacionales.

c. Las carreteras que unen las troncales anteriores entre sí, denominadas transversales, cuyo volumen de tránsito esté justificado, según el contenido del literal a, que comuniquen con los países limítrofes o con los puertos de comercio internacional.

d. Las carreteras que unen las capitales de departamento con la red conformada con los anteriores criterios, de acuerdo con su factibilidad técnica y económica, esta conexión puede ser de carácter intermodal.

e. Las vías para cuya construcción se ha comprometido el Gobierno Nacional con gobiernos extranjeros mediante convenios o pactos internacionales.

Con el propósito de que se promueva la transferencia de las vías que están hoy a cargo de la Nación hacia los departamentos, el Ministerio de Transporte adoptará los mecanismos necesarios para que la administración, conservación y rehabilitación de esas vías, se pueda adelantar por contrato.

Las carreteras nacionales podrán convertirse en departamentales a petición del departamento respectivo, si este demuestra la capacidad para su rehabilitación y conservación.



2. Los ríos, canales de aguas navegables, su señalización y aquellos puertos públicos fluviales de interés nacional.
3. Los puertos públicos marítimos de propiedad de la Nación y sus canales de acceso.
4. Las líneas férreas de propiedad de la Nación que incluye su zona, señalización e infraestructura para el control del tránsito.
5. La red de ayudas, comunicaciones y meteorología del transporte aéreo, básicos para prestar los servicios de aeronavegación y la infraestructura aeroportuaria.
6. Los faros, boyas y otros elementos de señalización para el transporte marítimo.
7. Los puentes construidos sobre los accesos viales en zonas de frontera.
8. Los viaductos, túneles, puentes y accesos en general a las capitales de departamentos, distritos y municipios

ARTÍCULO 16. INTEGRACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE A CARGO DE LOS DEPARTAMENTOS. *Hacen parte de la infraestructura departamental de transporte, las vías que hoy son de propiedad de los Departamentos; las que son hoy responsabilidad de la Nación - Fondo Vial Nacional o del Fondo Nacional de Caminos Vecinales - y que el Gobierno Nacional en cumplimiento de lo ordenado en esta Ley, les traspase mediante convenio a los departamentos, al igual que aquellas que en el futuro sean departamentales, las que comunican entre sí dos cabeceras municipales, así como la porción territorial correspondiente de las vías interdepartamentales que no sean parte de la red nacional; al igual que los puertos y muelles fluviales y los aeropuertos, en la medida que sean de su propiedad o que le sean transferidos. Para el cumplimiento del programa de transferencia de las vías de la Nación a los departamentos, el Ministerio de Transporte elaborará un plan gradual de transferencia de vías, de tecnología y de recursos económicos, apropiados por el Fondo de Cofinanciación de Vías creado por esta Ley, de tal forma que ello les permita una eficaz administración, conservación y rehabilitación de las carreteras que reciban.*

La Nación no podrá entregar responsabilidades sin la definición, apropiación o giro de los recursos necesarios. Mientras se hace la entrega, la responsabilidad del mantenimiento la tendrá la Nación. Los departamentos y los distritos podrán limitar el monto en mantenimiento de estas carreteras, a los recursos que para tal fin reciban del citado fondo.



Los departamentos al recibir las carreteras de la Nación se obligan también a recibir los contratos con las asociaciones de trabajadores que tiene cooperativas o precooperativas para el mantenimiento vial.

PARÁGRAFO 1. *Harán parte parcialmente, de la infraestructura departamental de transporte los puertos marítimos y los aeropuertos de acuerdo con la participación que tengan en las sociedades portuarias o aeroportuarias regionales.*

PARÁGRAFO 2. *En los casos en que se acometa la construcción de una variante de una carretera Nacional, su alterna podrá pasar a la infraestructura departamental si reúne las características de ésta, a juicio del Ministerio de Transporte.*

PARÁGRAFO 3. *Los departamentos y los distritos podrán acceder en forma directa al Fondo de Cofinanciación de Vías. Los municipios para el cofinanciamiento de las vías vecinales accederán a través del departamento correspondiente.*

Los municipios y los distritos podrán acceder en forma directa al Fondo de Cofinanciación para la Infraestructura Urbana.

RTÍCULO 17. INTEGRACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA DISTRITAL Y MUNICIPAL DE TRANSPORTE. *Hace parte de la infraestructura distrital municipal de transporte, las vías urbanas, suburbanas y aquellas que sean propiedad del municipio, las instalaciones portuarias fluviales y marítimas, los aeropuertos y los terminales de transporte terrestre, de acuerdo con la participación que tengan los municipios en las sociedades portuarias y aeroportuarias, en la medida que sean de su propiedad o cuando estos le sean transferidos.*

PARÁGRAFO 1. *En los casos en que se acometa la construcción de una vía nacional o departamental, su alterna, podrán pasar a la infraestructura municipal si reúne las características de ésta, a juicio del Ministerio de Transporte.*

PARÁGRAFO 2. *La política sobre terminales de transporte terrestre en cuanto a su regulación, tarifas y control operativo será ejercida por el Ministerio de Transporte.*

Posteriormente la Ley 1228 de 2008 “*Por la cual se determinan las fajas mínimas. De retiro obligatorio o áreas de exclusión, para las carreteras y se dictan otras disposiciones.*” en su artículo 1, estableció que las carreteras de la red vial nacional se denominan arteriales o de primer orden, intermunicipales o de segundo orden y veredales o de tercer orden, al decir:



“ARTÍCULO 1o. 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 1o. Para efectos de la aplicación artículo 1o 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 2o. <Parágrafo modificado por el artículo 55 de la Ley 1682 de 2013. El nuevo texto es el siguiente:> El ancho de la franja o retiro que en el artículo 2o 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.

Para los efectos de lo previsto en este artículo, se entienden como construcciones o mejoras todas las actividades de construcción de nuevas edificaciones o de edificaciones existentes, que requieran licencia de construcción y sus modalidades en los términos previstos en las normas vigentes sobre la materia.

Sin perjuicio de lo previsto en la normatividad vigente para el otorgamiento de licencias ambientales, licencias de intervención y ocupación del espacio público y demás permisos y autorizaciones por parte de las autoridades correspondientes, la entidad pública que tenga a cargo la vía dentro de la zona de exclusión de que trata el artículo 2o de la Ley 1228 de 2008 para otorgar permisos para la construcción de accesos, instalación de tuberías, redes de servicios públicos, canalizaciones, ductos, obras destinadas a



seguridad vial, traslado de postes, transporte de hidrocarburos o cruces de redes eléctricas de alta, media o baja tensión, deberá establecer los requisitos que debe cumplir el interesado en el trámite correspondiente.

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.

PARÁGRAFO 4o. <Parágrafo adicionado por el artículo 73 de la Ley 1682 de 2013. El nuevo texto es el siguiente:> La Policía Nacional de Carreteras será competente para hacer respetar el derecho de vía sobre la Red Vial Nacional. Para el efecto podrá crear zonas de aislamiento y efectuar operativos, sobre las fajas de retiro para ejercer sus diferentes funciones."

De igual forma en el artículo 10 definió el Sistema Integral Nacional de Información de Carreteras (SINO) como *"... un sistema público de información único nacional conformado por toda la información correspondiente a las carreteras a cargo de la Nación, de los departamentos, los municipios y los distritos especiales y que conformarán el inventario nacional de carreteras. En este sistema se registrarán cada una de las carreteras existentes identificadas por su categoría, ubicación, especificaciones, extensión, puentes, poblaciones que sirven, estado de las mismas, proyectos nuevos, intervenciones futuras y demás información que determine la entidad administradora del sistema."* El Parágrafo 1 del anterior artículo establece que *"El sistema será administrado por el Ministerio de Transporte, las entidades administradoras de la red vial nacional adscritas a este Ministerio, los departamentos, los municipios y distritos, están obligados a reportarle la información verídica y precisa y necesaria para alimentar el sistema, en los plazos y términos que el Ministerio determine"*

El Ministerio de Transporte el año 2009 en el marco de su función de elaborar la regulación técnica en materia de transporte y tránsito de los modos carretero, marítimo y férreo, mediante la resolución 000744, adoptó el documento denominado *"manual de diseño geométrico de carreteras del INVIAS 2008"*, adicionado en el capítulo 7 mediante la resolución 20213040041135 del 13 de septiembre de 2021. - Dicho manual, en su capítulo 1 estableció la clasificación de las carreteras según su funcionalidad, la cual es determinada según la necesidad operacional de la carretera o de los intereses de la nación en sus diferentes niveles, de la siguiente forma:

"1.2.1.1 Primarias

Son aquellas troncales, transversales y accesos a capitales de Departamento que cumplen la función básica de integración de las principales zonas de producción y consumo del país y de éste con los demás países.

Este tipo de carreteras pueden ser de calzadas divididas según las exigencias particulares del proyecto.



Las carreteras consideradas como primarias deben funcionar pavimentadas.

1.2.1.2. Secundarias

Son aquellas vías que unen las cabeceras municipales entre sí y/o que provienen de una cabecera municipal y conectan con una carretera Primaria.

Las carreteras consideradas como Secundarias pueden funcionar pavimentadas o en afirmado.

1.2.1.3. Terciarias

Son aquellas vías de acceso que unen las cabeceras municipales con sus veredas o unen veredas entre sí.

Las carreteras consideradas como Terciarias deben funcionar en afirmado. En caso de pavimentarse deberán cumplir con las condiciones geométricas estipuladas para las vías Secundarias.”

Ahora bien, con el fin de armonizar los antecedentes por usted referidos y aclarar la forma en que se debe interpretar las disposiciones citadas del decreto 1076 de 2015 junto con los nuevos reglamentos técnicos expedidas por Mintransporte, en el documento de Guía de Manejo Ambiental para proyectos de infraestructura – modo carretero, en su página 32 se estableció, que *Las carreteras administrativamente se clasifican en diferentes categorías resolución 0411 de 2020 Mintransporte y manual de diseño geométrico de carreteras del INVÍAS.*

NACIONAL → Vías de primer orden → INVIAS O ANI

Departamental → Vías de segundo orden → Gobiernos departamentales

Municipal → Vías de tercer orden → Gobiernos municipales, departamentales y/o INVIAS

Distritos Especiales → según aplique discrecionalmente a cada distrito especial ubicado en el territorio nacional, así como en referencia a áreas metropolitanas, conforme a los lineamientos a la fecha impartidos por la Ley 1617 de 5 de febrero de 2013 del Congreso de Colombia.

Razones estas por las que, partiendo de la normatividad vigente para la época en que se generó la reglamentación de licencias ambientales contenida hoy en el Decreto 1076 de 2015 y teniendo en cuenta los últimos desarrollos técnicos del sector de transporte, tenemos que la misma hace alusión o se debe interpretar como que son competencia de la ANLA, las que hoy en día se denominan de primer orden y de las CAR o autoridades ambientales regionales las de segundo y tercer orden.



INTERROGANTE 2:

Los proyectos de la red vial nacional a que hace alusión el artículo 2.2.2.3.2.2 del Decreto 1076 de 2015 a cuál de las categorías de la red vial nacional alude (primer, segundo o tercer orden) l alude a todas las categorías de la red vial nacional?

RESPUESTA:

De conformidad con la respuesta dada al interrogante anterior, hace referencia a las de primero orden.

INTERROGANTE 3:

2.3. ¿Los proyectos de construcción de carreteras que no hagan parte de la red vial nacional requieren licencia ambiental?

RESPUESTA:

En algunos casos serían sujetos de licenciamiento ambiental como por ejemplo las actividades de exploración sísmica que requieran la construcción de vías para el tránsito vehicular, como lo dispone el literal a) del numeral 1 del artículo 2.2.2.3.2.2 del decreto 1076 de 2015, y otros proyectos que se pretendan realizar en áreas protegidas o en el sistema de parques nacionales naturales.

La consulta se resuelve en abstracto y no se refiere a ningún caso particular o concreto, y se emite al amparo del artículo 28 de la Ley 1437 de 2011, modificado por el artículo 1 de la Ley 1755 de 2015.

Atentamente,


ALICIA ANDREA BAQUERO ORTEGON
Jefe Oficina Asesora Jurídica

Proyectó: Gerardo José Rugeles Plata – Contratista OAJ

Revisó: Myriam Amparo Andrade Hernández – Coordinadora Grupo de Conceptos y Normatividad en Biodiversidad

Los arriba firmantes declaramos que hemos revisado el presente documento y lo encontramos ajustado a las normas y disposiciones legales y/o técnicas vigentes y, por lo tanto, bajo nuestra responsabilidad lo presentamos para la firma del Remitente