

REPÚBLICA DE COLOMBIA



CORTE CONSTITUCIONAL

SENTENCIA T-523 de 2025

Referencia: Expediente T-11.342.571

Asunto: acción de tutela interpuesta por Ferney Núñez Castro en contra de la Concesionaria Ruta al Sur S.A.S.

Magistrada ponente:
Paola Andrea Meneses Mosquera

Bogotá, D.C., dieciocho (18) de diciembre de dos mil veinticinco (2025)

La Sala Séptima de Revisión de la Corte Constitucional, integrada por la magistrada Paola Andrea Meneses Mosquera, quien la preside, así como por los magistrados Carlos Camargo Assis y Héctor Alfonso Carvajal Londoño, en ejercicio de sus competencias constitucionales y legales, profiere la siguiente

SENTENCIA

En el trámite de revisión del fallo de tutela dictado por el Juzgado Único Promiscuo Municipal de Timaná, Huila, el 10 de junio de 2025.

ACLARACIÓN PRELIMINAR

La Corte Constitucional ha dispuesto que en los asuntos relacionados con niños, niñas o adolescentes se deberán omitir los nombres reales con el fin de proteger sus datos personales. En este sentido, la Circular Interna No. 10 de 2022¹, en armonía con el artículo 61 del Reglamento de esta Corporación², fijó los lineamientos operativos para cumplir con dicha obligación en las providencias publicadas en su página web.

En el presente asunto, la Sala de Revisión advierte que la tutela *sub judice* se refiere a la protección de los derechos fundamentales de los niños, niñas y adolescentes que asisten a diversas instituciones educativas en el municipio de Timaná, Huila. Por lo

¹ Dicho documento señala lo siguiente: “[s]e deberán omitir de las providencias que se publican en la página web de la Corte Constitucional los nombres reales de las personas en los siguientes casos: (...) b) [c]uando se trate de niñas, niños o adolescentes, salvo aquellos datos de naturaleza pública”.

² Acuerdo 01 del 2025. “En la publicación de sus providencias, las Salas de la Corte o la magistrada o el magistrado sustanciador, en su caso, podrán disponer que se omitan nombres o circunstancias que identifiquen a las partes. La Sala Plena adoptará, mediante circular, los parámetros para la anonimización de las decisiones”.

tanto, resulta necesario adoptar medidas orientadas a salvaguardar sus datos personales. En particular, dada la naturaleza colectiva de las pretensiones de la tutela, esta providencia incluirá únicamente información general sobre el número de niños, niñas y adolescentes en cada institución educativa comprometida, así como su grupo etario y datos estadísticos sobre la siniestralidad en las vías objeto de estudio. No obstante, se abstendrá de realizar cualquier individualización de los menores de 18 años involucrados.

SÍNTESIS DE LA DECISIÓN

Hechos que dieron lugar al derecho de petición. El 18 de agosto de 2015, la Agencia Nacional de Infraestructura (en adelante, “ANI”) y la sociedad Aliadas para el Progreso S.A.S. suscribieron el Contrato de Concesión No. 012, bajo el esquema de asociación público privada (APP) previsto en la Ley 1508 de 2012³. Dicho contrato tuvo por objeto, entre otras, la “construcción, rehabilitación, mejoramiento, operación y mantenimiento del corredor Neiva – Mocoa – Santana”⁴. Este corredor vial se dividió en siete unidades funcionales (UF); en la cuarta (UF4), que corresponde al corredor vial de Garzón – Pitalito – San Agustín, se incluye la vía que conecta el municipio de Timaná con Pitalito. El 2 de julio de 2021, la ANI autorizó la cesión de la posición contractual del concesionario Aliadas para el Progreso S.A.S. a favor de la sociedad concesionaria Ruta al Sur S.A.S. (en adelante, la “accionada” o “concesionaria”) ⁵. En el marco de la rehabilitación de la carpeta asfáltica de la vía y la estructura de soporte del pavimento se removieron los reductores de velocidad, incluyendo los dispositivos ubicados antes de los cruces peatonales de la carretera en zonas escolares en el municipio de Timaná, Huila.

Derecho de petición. Frente a este hecho, el presidente de la Junta de Acción Comunal de la vereda Paquíes, Ferney Núñez Castro (en adelante, el “accionante”), presentó derecho de petición ante la Alcaldía Municipal de Timaná, el personero municipal de Timaná, el Gobernador del Huila y la Concesionaria Ruta al Sur S.A.S el 14 de febrero de 2025⁶. En su escrito, solicitó: (i) la reinstalación de los reductores de velocidad en la vía nacional sector Ruta 45, específicamente en los tramos que se encuentran en las cercanías de los colegios Mateo Rico, Cascajal, Pantanos y Palmito; (ii) la señalización adecuada de la presencia de los reductores de velocidad y la reducción del límite de velocidad en la zona escolar; y (iii) la revisión de la situación de seguridad vial en la zona.

En atención al derecho de petición radicado el 14 de febrero de 2025 por el accionante, el 7 de abril de 2025, el alcalde del municipio de Timaná también le solicitó a la concesionaria que “de modo prioritario sean restituidos los resaltos que se encontraban instalados en el corredor vial comprendido entre el municipio de Timaná y Pitalito, en especial aquellos que se encuentran en las zonas escolares”.

³ Expediente digital, archivo: “Anexo secretaria Corte 023 Rta. Ruta al Sol”, p. 18 (enlace a la carpeta del contrato de concesión, apéndices y otrosíes). Archivo: “Contrato ANI parte general”, p. 47.

⁴ Ibid., archivo: “Contrato ANI parte especial”, pp. 10 y 11.

⁵ Cfr. Expediente digital, archivo: “Anexo secretaria Corte 023 Rta. Ruta al Sol”, p. 18 (enlace a la carpeta del contrato de concesión, apéndices y otrosíes). Archivo: “Otrosí No. 11 – SMN – del 20-04-2022”, pp. 5 a 7.

⁶ Expediente digital, archivo: “Anexo secretaria Corte 017 Rta. Ferney Núñez”, p. 4.

El 11 de marzo de 2025, la concesionaria respondió al derecho de petición interpuesto por el accionante manifestando que no se tenía contemplada la construcción de reductores de velocidad, toda vez que estos debían ser instalados conforme a lo establecido en el Manual de Señalización Vial de Colombia, que exige la realización de un estudio técnico de soporte, que sustente de manera integral y fundamentada su necesidad. Ninguna de las otras autoridades receptoras del derecho de petición le dio respuesta. El 30 de abril de 2025, la concesionaria dio una respuesta similar al derecho de petición interpuesto por el alcalde del municipio de Timaná.

Acción de tutela. El 22 de mayo de 2025, Ferney Núñez Castro, actuando en nombre propio y como presidente de la Junta de Acción Comunal de la vereda Paquíes, interpuso acción de tutela en contra de la concesionaria, por considerar que dicha sociedad vulneró los derechos fundamentales a la vida e integridad personal de la comunidad y, en particular, de los niños, niñas y adolescentes (en adelante, “NNA”) que asisten a las instituciones educativas localizadas en los sectores de El Tejar, Mateo Rico, Cascajal, Cinco Veredas y Charco del Oso⁷. Por lo tanto, presentó las siguientes pretensiones: (i) que se ordene a la concesionaria “instal[ar] de manera inmediata los reductores de velocidad que fueron retirados de los sectores El Tejar, Mateo Rico, Cascajal, Cinco Veredas y Charco del Oso” (*pretensión 1*); (ii) que se ordene a la concesionaria “instal[ar] reductores de velocidad, señalización vertical y horizontal preventiva, y demás medidas de control en la carrera 4 de Timaná” (*pretensión 2*); y (iii) que se ordene a la concesionaria “realizar una evaluación técnica urgente sobre la accidentalidad registrada en la vía nacional durante los años 2024 y 2025, y remitir copia al despacho judicial y al accionante” (*pretensión 3*).

Decisión de primera instancia. El 10 de junio de 2025, el Juez Único Promiscuo Municipal de Timaná declaró improcedente la acción de tutela. Esto, por considerar que el accionante no satisfizo el requisito de legitimación en la causa por activa, ya que no acreditó “vulneración de derecho fundamental alguno hacia él o hacia su núcleo familiar, o hacia un agenciado determinado”⁸. Según indicó, “el actor se encuentra representando los intereses, no solo de su comunidad de la vereda Paquíes, sino de distintas comunidades que cuentan con Junta de Acción Comunal, de las que solamente un [p]residente se pronunció en este trámite constitucional, y los demás, de manera reprochable por la Judicatura, guardaron silencio”⁹. Por lo demás, el juez también señaló que ni “el escrito de acción [ni] sus anexos, (...) logra[n] acreditar, al menos sumariamente, la ocurrencia de perjuicio irremediable”¹⁰. Frente al requisito de inmediatez, el juez consideró que “teniendo en cuenta [que] el último suceso reportado por el actor [...] ocurrió en el pasado mes de marzo de 2025; dígame entonces que la solicitud de amparo se interpuso en un término que se considera por la Judicatura como no razonable”¹¹. El accionante no impugnó esta decisión.

Decisión de la Corte Constitucional. La Sala encontró que la acción de tutela era procedente respecto de las *pretensiones 1 y 3* presentadas por el accionante. Esto,

⁷ Cfr. Expediente digital, archivo: “01Demanda”, p 3.

⁸ Expediente digital, archivo: “19Sentencia”, p. 6.

⁹ Ibid.

¹⁰ Ibid., p. 7.

¹¹ Ibid., p. 6.

por cuanto el accionante solo se encontraba legitimado en la causa por activa como agente oficioso de los NNA que asisten a las instituciones educativas localizadas en los sectores El Tejar, Mateo Rico, Cascajal, Cinco Veredas y Charco del Oso. Sin embargo, afirmó que la agencia oficiosa solo era predicable respecto de los NNA que deben cruzar la vía Timaná – Pitalito para asistir al colegio, mas no respecto de toda la comunidad –habitantes y transeúntes del municipio de Timaná– que puede circular por la carrera 4 del municipio (ingreso al casco urbano). Por lo demás, la Sala concluyó que respecto de las *pretensiones 1 y 3* la tutela también satisfizo los requisitos de legitimación en la causa por pasiva, inmediatez y subsidiariedad.

A continuación, la Sala formuló el siguiente problema jurídico: ¿la accionada vulnera los derechos fundamentales a la vida e integridad personal de los NNA que asisten a las instituciones educativas localizadas en los sectores de El Tejar, Mateo Rico, Cascajal, Cinco Veredas y Charco del Oso en el municipio de Timaná, Huila, al no reinstalar los reductores de velocidad que fueron retirados durante las obras de reparación y mantenimiento de la vía nacional que conecta Timaná con Pitalito?

Para resolverlo tuvo en cuenta la jurisprudencia sobre el interés superior del menor de 18 años y la prevalencia de los derechos de los NNA, y las obligaciones estatales sobre seguridad vial, particularmente en tramos con instituciones educativas –zonas escolares–. Con fundamento en lo anterior, resolvió el caso concreto y adoptó los remedios constitucionales pertinentes.

En concreto, a partir de la prueba recaudada, la Sala concluyó que la accionada debía responder por la reinstalación de los reductores de velocidad sobre la ruta Timaná – Pitalito frente a los centros escolares. Además, anotó que en el régimen concesionado el concesionario asume las obligaciones de operación, conservación y mantenimiento de la vía, con sujeción a niveles de servicio e indicadores de desempeño que forman parte de los apéndices técnicos del contrato de concesión. En ese sentido, tras un análisis del clausulado de la parte especial del contrato y el apéndice técnico tercero del mismo, la Sala evidenció que la accionada tenía un deber de protección integral que trasciende la respuesta individual frente al daño y se proyecta hacia la prevención estructural de los riesgos previsibles que puedan comprometer la vida y la integridad física de los NNA.

En el caso *sub examine*, la identificación del riesgo y la presencia de NNA como sujetos de especial protección constitucional debió priorizar el estudio del asunto y la implementación de las medidas de seguridad atinentes. Por lo tanto, respecto de la primera petición¹², la Sala consideró relevante que la accionada acatara el cronograma con actividades para la implementación de las medidas de seguridad que allegó en su respuesta al auto de pruebas. En este señaló que para las instituciones educativas El Tejar, Mateo Rico, Cascajal, Cinco Veredas y Charco del Oso se realizarían tres actividades: (i) adquisición de los materiales, señales y/o dispositivos aplicables; (ii) instalación de la señalización vertical; y (iii) suministro e instalación de la medida aplicable (resalto parabólico). Para la primera se contempló en el cronograma las primeras 3 semanas de octubre 2025. Para la segunda, la cuarta

¹² Que se ordene a la concesionaria “instal[ar] de manera inmediata los reductores de velocidad que fueron retirados de los sectores El Tejar, Mateo Rico, Cascajal, Cinco Veredas y Charco del Oso”.

semana de octubre 2025 y para la tercera se designó todo el mes de noviembre 2025 y la primera semana de diciembre.

Agregó que en el evento de que por cualquier motivo se hubiera retrasado en el calendario propuesto por ella misma, debía culminar la instalación de los resaltos a más tardar en un término de 15 días hábiles siguientes al vencimiento del término inicialmente previsto, esto es, la primera semana de diciembre del año 2025. Adicionalmente, y en consonancia con la tercera petición del accionante en su escrito de tutela¹³, en la respuesta al auto de pruebas dictado en sede de revisión la accionada allegó la evaluación técnica sobre la accidentalidad registrada en la vía nacional durante los años 2024-2025¹⁴. Los Bomberos de Timaná y la Policía Nacional también adjuntaron a sus respuestas las cifras de siniestralidad requeridas. Teniendo en cuenta que estos documentos fueron trasladados a todas las partes en sede de revisión, la Sala no emitió órdenes adicionales.

Como *cuestión adicional*, la Sala de Revisión consideró que aunque el ciudadano Ferney Núñez Castro no tenía legitimación en la causa por activa para actuar como agente oficioso de la comunidad en general y obtener una decisión favorable a su segunda pretensión, esto es, a la instalación de “reductores de velocidad, señalización vertical y horizontal preventiva, y demás medidas de control en la carrera 4 de Timaná”, la información allegada al expediente, en particular por el cuerpo de bomberos voluntarios de Timaná – Huila, evidenciaba algún grado de accidentalidad en esa zona, por lo cual, instó a las autoridades competentes para evaluar y adoptar las medidas respectivas a que hubiera lugar.

Remedio constitucional. La Sala concluyó que la omisión en la instalación oportuna de los reductores de velocidad en las zonas escolares del municipio de Timaná constituye una vulneración actual y continua de los derechos fundamentales a la vida y a la integridad personal de los NNA que asisten a las instituciones educativas localizadas en los sectores de El Tejar, Mateo Rico, Cascajal, Cinco Veredas y Charco del Oso. Si bien la concesionaria adelantó los estudios técnicos y formuló un plan de intervención, el riesgo persiste hasta tanto no se materialicen las medidas correctivas.

En consecuencia, la Sala revocó el fallo dictado por el Juez Único Promiscuo Municipal de Timaná el 10 de junio de 2025 y en su lugar concedió el amparo solicitado respecto de la petición elevada por el accionante, como agente oficioso de los NNA de los sectores educativos indicados, en el sentido de ordenar a la Concesionaria Ruta al Sur S.A.S., en coordinación con la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI, dar estricto cumplimiento al cronograma propuesto para la instalación de los resaltos parabólicos en las zonas escolares afectadas y garantizar la implementación integral de las medidas de señalización y control previstas en el estudio de seguridad vial, bajo la supervisión de la interventoría del proyecto. Entre estas, controles automatizados o semiautomatizados de velocidad frente a zonas escolares, acompañamiento con campañas locales y medición de siniestros y seguimiento de velocidades y severidad de choques. En adición, ordenó la

¹³ Que se ordene a la concesionaria “realizar una evaluación técnica urgente sobre la accidentalidad registrada en la vía nacional durante los años 2024 y 2025, y remitir copia al despacho judicial y al accionante”.

¹⁴ Expediente digital, archivo: “Anexo secretaria Corte 023 Rta. Ruta al Sol”, pp. 18-19.

instalación de medidas transitorias mientras se construyen los reductores de velocidad, continuar con las campañas y estrategias pedagógicas de sensibilización y prevención de siniestros viales, y evaluar la necesidad de implementar señales complementarias como la SP-47A en las zonas escolares conforme se decida tras un estudio técnico.

La Sala de Revisión precisó, además, que en el evento en que por cualquier motivo se hubiera generado un retraso en el cronograma referido, la instalación de los resaltos parabólicos debía garantizarse a más tardar en el término de 15 días hábiles siguientes al vencimiento del plazo inicial, esto es, la primera semana de diciembre del año 2025.

Finalmente, la Sala instó a la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional (DITRA) para que continúe ejecutando las actividades de control de velocidad, controles operativos, atención de siniestros y actividades de seguridad vial y prevención en las proximidades de las zonas escolares e instó a la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI y a la Concesionaria Ruta al Sur S.A.S., así como a la Secretaría de Planeación y Desarrollo Social de Timaná, a evaluar y adoptar las medidas respectivas a que hubiera lugar para garantizar la seguridad vial en la carrera 4 como puerto de acceso al casco urbano.

I. ANTECEDENTES

1. *Contrato de concesión vial para la restauración del corredor vial Neiva – Mocoa – Santana.* El 18 de agosto de 2015, la Agencia Nacional de Infraestructura (en adelante, “ANI”) y la sociedad Aliadas para el Progreso S.A.S. suscribieron el Contrato de Concesión No. 012, bajo el esquema de asociación público privada (APP) previsto en la Ley 1508 de 2012¹⁵. Dicho contrato tuvo por objeto, entre otras, la “construcción, rehabilitación, mejoramiento, operación y mantenimiento del corredor Neiva – Mocoa – Santana”¹⁶. Conforme a lo dispuesto en la parte especial de este contrato, el corredor vial objeto de la concesión se dividió en siete unidades funcionales, así: (i) Neiva – Campoalegre; (ii) Campoalegre – Gigante; (iii) Gigante – Garzón; (iv) Garzón – Pitalito – San Agustín; (v) Pitalito – San Juan de Villalobos; (vi) San Juan de Villalobos – Mocoa y (vii) Mocoa – Santana. En particular, la Unidad Funcional 4 (UF4), que corresponde al corredor vial de Garzón – Pitalito – San Agustín, comprende dentro de su trazado la vía que conecta el municipio de Timaná con Pitalito¹⁷. En consecuencia, el corredor vial Timaná – Pitalito quedó incluido dentro del alcance del Contrato de Concesión No. 012 de 2015 del proyecto Neiva – Mocoa – Santana.

2. *Obligaciones derivadas del contrato de concesión.* De acuerdo con el apéndice técnico No. 3, anexo al Contrato de Concesión No. 012 de 2015, el concesionario asumió el deber de “estructurar y aplicar un sistema de gestión de la seguridad vial – SGSV, que le permita la identificación, evaluación y priorización de los peligros

¹⁵ Expediente digital, archivo: “Anexo secretaria Corte 023 Rta. Ruta al Sol”, p. 18 (enlace a la carpeta del contrato de concesión, apéndices y otrosíes). Archivo: “Contrato ANI parte general”, p. 47.

¹⁶ Ibid., archivo: “Contrato ANI parte especial”, pp. 10 y 11.

¹⁷ Ibid., archivo: “Apéndices Técnicos 1, 2, 3 (F)”, pp. 7, 15, 16, 17.

que puedan afectar los distintos usuarios del proyecto”¹⁸. En ese sentido, el mismo anexo dispone que “[l]as [i]ntervenciones, [o]bras de [m]antenimiento y, en general, cualquier acción para mejorar la seguridad vial que implemente el [c]oncesionario, deberán realizarse utilizando el concepto de vías seguras y en consideración con los efectos producidos por la entrada y salida de vehículos y personas a la carretera”¹⁹. Asimismo, establece que para cumplir con los indicadores de seguridad vial y garantizar la gestión efectiva de la seguridad en las vías concesionadas, el concesionario debe realizar intervenciones que modifiquen las condiciones de las vías y reduzcan la accidentalidad.

3. El contrato prevé, además, herramientas técnicas específicas de carácter preventivo y correctivo, entre ellas: (i) las auditorías de seguridad vial (ASV), entendidas como métodos sistemáticos que permiten verificar si alguno de los estándares aplicados “no da suficiente seguridad a los usuarios y puede constituirse en un riesgo potencial”²⁰; (ii) las inspecciones de seguridad vial (ISV), que deben ser realizadas por la interventoría con profesionales expertos para “identificar los riesgos o peligros en el tránsito, relacionados especialmente con las señales de tránsito, los elementos laterales de las vías, los factores ambientales y el estado de la superficie de la vía”²¹, y (iii) los análisis de tramos de concentración de accidentes (ATCA), técnica reactiva que el concesionario debe aplicar al menos una vez por año para detectar zonas críticas de accidentalidad y adoptar medidas correctivas inmediatas. Finalmente, el contrato exige a la concesionaria mantener un registro actualizado de las infracciones más frecuentes (como el exceso de velocidad o el tránsito en contravía) y actuar preventivamente frente a ellas, así como garantizar la observancia de los indicadores E11, E12 y E13, que corresponden a la señalización vertical, señalización horizontal y barreras o elementos de contención, los cuales forman parte del sistema de gestión de la seguridad vial y de los indicadores de disponibilidad, calidad y nivel de servicio²².

4. *Cesión del contrato de concesión para la restauración del corredor vial Neiva – Mocoa – Santana*. El 2 de julio de 2021, la ANI autorizó la cesión de la posición contractual del concesionario Aliadas para el Progreso S.A.S. a favor de la sociedad concesionaria Ruta al Sur S.A.S.²³. Dicha cesión se efectuó en el marco del plan remedial presentado por Aliadas para el Progreso S.A.S. y aprobado por la ANI, conforme a lo previsto en la Sección 11.1 (d) de la parte general del contrato de concesión²⁴. En consecuencia, la sociedad Ruta al Sur S.A.S. (accionada) asumió en su totalidad los derechos y obligaciones contractuales del concesionario cedente, incluidas las relacionadas con la operación, mantenimiento y seguridad vial operacional de los tramos concesionados²⁵.

¹⁸ Ibid., p. 144.

¹⁹ Ibid., p. 145.

²⁰ Ibid.

²¹ Ibid.

²² Ibid., p. 151.

²³ Cfr. Expediente digital, archivo: “Anexo secretaria Corte 023 Rta. Ruta al Sol”, p. 18 (enlace a la carpeta del contrato de concesión, apéndices y otrosíes). Archivo: “Otrosí No. 11 – SMN – del 20-04-2022”, pp. 5 a 7.

²⁴ Cfr. Ibid., pp. 5 y 6.

²⁵ Cfr. Ibid., p. 6.

5. *Solicitud formulada por el accionante.* El 14 de febrero de 2025, el presidente de la Junta de Acción Comunal de la vereda Paquíes, Ferney Núñez Castro (accionante), presentó derecho de petición ante la Alcaldía municipal de Timaná, el personero municipal de Timaná, el Gobernador del Huila y la concesionaria²⁶. En su escrito, solicitó: (i) “la instalación de reductores de velocidad en la vía nacional sector ruta 45 vía Timaná – Pitalito, específicamente en los tramos que se encuentran en las cercanías de los colegios Mateo Rico, Cascajal, Pantanos y Palmito”²⁷; (ii) la “[c]olocación de señalización adecuada para informar a los conductores sobre la presencia de los reductores de velocidad y la reducción de límite de velocidad en la zona escolar” y (iii) la “[r]evisión de la situación de seguridad vial en la zona para determinar la efectividad de otras medidas preventivas adicionales si fuera necesario”²⁸. Según indicó, su solicitud se basó en “la preocupación de la comunidad y de las autoridades educativas, debido a los elevados niveles de velocidad que los conductores imprimen a los vehículos en esta (...) vía, lo que representa un peligro latente para los estudiantes, padres de familia, personal docente y toda la comunidad educativa”²⁹.

6. En atención al derecho de petición radicado el 14 de febrero de 2025 por el accionante, el 7 de abril de 2025 el alcalde del municipio de Timaná le solicitó a la concesionaria que “de modo prioritario sean restituidos los resaltos que se encontraban instalados en el corredor vial comprendido entre el municipio de Timaná y Pitalito, en especial aquellos que se encuentran en las zonas escolares”³⁰. Conforme a lo expuesto por el alcalde, “[l]a restitución de estos elementos es *urgente y prioritaria*, [pues] el 28 de marzo un menor perdió la vida en un accidente que se presentó en una zona escolar de la vereda El Tejar”³¹.

7. *Respuesta de la entidad accionada.* El 11 de marzo de 2025, la concesionaria respondió al derecho de petición radicado el 14 de febrero de 2025 por el accionante. En su escrito, la accionada manifestó lo siguiente: “para los puntos relacionados en la solicitud, dentro de los que se encuentran las I.E Cascajal (PR 14+230 RN 4504); I.E Mateo Rico (PR 15+980 RN 4504); I.E Cinco Veredas Sede Palmarito (PR 10+880 RN 4504), no se tiene contemplada la construcción de reductores de velocidad, toda vez que estos deben ser instalados conforme a lo establecido en el Manual de Señalización Vial de Colombia – Dispositivos uniformes en la infraestructura vial para la regulación del tránsito y la seguridad vial 2024”³².

8. En particular, la concesionaria señaló que de acuerdo con lo prescrito en dicho manual, “para el diseño e instalación de este tipo de dispositivos reductores de velocidad se hace necesaria la realización de un estudio técnico de soporte, que sustente de manera integral y fundamentada su necesidad, frente a la situación de riesgo de seguridad vial presentado en el tramo de estudio”³³. Asimismo, precisó que dicho estudio “debe elaborarse conforme a los criterios que establezca el Gobierno

²⁶ Expediente digital, archivo: “Anexo secretaria Corte 017 Rta. Ferney Núñez”, p. 4.

²⁷ Ibid., p. 53.

²⁸ Ibid.

²⁹ Ibid.

³⁰ Ibid., p. 54.

³¹ Ibid.

³² Expediente digital, archivo: “01Demanda”, pp. 6 y 7.

³³ Ibid., p. 7.

nacional o a falta de este, según el criterio del profesional idóneo”³⁴. Además, indicó que “en el desarrollo de este, se considerarán entre otras variables el entorno, la geometría, los usuarios y las condiciones particulares del contexto donde se pretende instalar, así como el tipo de resalto”³⁵.

9. Respecto a la instalación de señalización vertical, la accionada informó que “cada zona escolar contará con la respectiva señalización horizontal, marcas viales, zonas de cruce peatonal y la señalización vertical respectiva que advierte a los usuarios del corredor vial la existencia de cada Institución Educativa”³⁶. Sin embargo, precisó que “estas actividades se realizarán a medida que avancen las obras de rehabilitación vial y demás obras complementarias correspondientes a la UF4”³⁷. En esta respuesta, la accionada guardó silencio frente a la solicitud relativa a la revisión de la situación de seguridad vial en la zona para determinar la efectividad de otras medidas preventivas adicionales. Cabe señalar que en el expediente no obra respuesta por parte de ninguna otra autoridad de las receptoras del derecho de petición.

10. El 30 de abril de 2025, la accionada respondió a la solicitud presentada por el alcalde del municipio de Timaná. En esta respuesta, manifestó que “la instalación de reductores de velocidad u otro tipo de medida de pacificación de tránsito debe estar precedida por un estudio de tránsito exhaustivo. Este estudio puede incluir la medición de velocidades y/o un análisis detallado de las condiciones específicas del paso escolar”³⁸. En ese sentido, afirmó que las zonas escolares mencionadas se encontraban priorizadas para “la ejecución del estudio de tránsito y velocidades mencionado”³⁹, el cual se llevaría a cabo durante el mes de abril de 2025, “previa visita preliminar de inspección visual realizada por nuestro asesor externo en seguridad vial en el pasado mes de marzo”⁴⁰. Además, precisó que de manera provisional, había priorizado “este sector en la implementación de la medida de señalización preventiva denominada “Plan Caneca””⁴¹, que consiste en la “instalación de canecas viales en tramos con alta accidentalidad o en zonas donde se busca aumentar la prevención de los usuarios. La presencia de estas canecas sobre la vía tiene como objetivo alertar a los conductores, induciéndolos a reducir la velocidad y transitar de forma más segura”⁴².

11. *Acción de tutela*. El 22 de mayo de 2025, el accionante, actuando en nombre propio y como presidente de la Junta de Acción Comunal de la vereda Paquíes, interpuso acción de tutela en contra de la concesionaria, por considerar que dicha sociedad vulneró los derechos fundamentales a la vida, integridad personal y seguridad de la comunidad y, en particular, de los NNA que asisten a las instituciones educativas localizadas en los sectores de El Tejar, Mateo Rico, Cascajal, Cinco Veredas y Charco del Oso en Timaná, Huila⁴³. Según indicó, en “el marco de las

³⁴ Ibid.

³⁵ Ibid.

³⁶ Ibid., p. 8.

³⁷ Ibid.

³⁸ Ibid.

³⁹ Ibid.

⁴⁰ Ibid.

⁴¹ Ibid.

⁴² Ibid.

⁴³ Cfr. Expediente digital, archivo: “01Demanda”, p 3.

obras de reparación de la vía nacional que conecta Timaná con Pitalito”, especialmente en el tramo que atraviesa dichos sectores escolares, la accionada “retir[ó] los reductores de velocidad (policías acostados) existentes, sin volver a instalarlos una vez finalizada la intervención”⁴⁴.

12. Esto, a su juicio, incrementó “la accidentabilidad en esta ruta, comprometiendo la seguridad de niños, padres y la comunidad”⁴⁵. En adición, indicó que una situación similar se presenta “sobre la carrera 4 de Timaná, [en donde] no existen reductores de velocidad en los puntos de entrada al casco urbano”; lo que, en su criterio, “pone en riesgo a los habitantes” del municipio. En ese sentido, el accionante presentó las siguientes tres solicitudes⁴⁶:

Tabla 1. Solicitudes de la acción de tutela

Solicitudes de la tutela	
Solicitud 1	Que se ordene a la concesionaria “instal[ar] de manera inmediata los reductores de velocidad que fueron retirados de los sectores El Tejar, Mateo Rico, Cascajal, Cinco Veredas y Charco del Oso”.
Solicitud 2	Que se ordene a la concesionaria “instal[ar] reductores de velocidad, señalización vertical y horizontal preventiva, y demás medidas de control en la carrera 4 de Timaná”.
Solicitud 3	Que se ordene a la concesionaria “realizar una evaluación técnica urgente sobre la accidentalidad registrada en la vía nacional durante los años 2024 y 2025, y remitir copia al despacho judicial y al accionante”.

13. *Admisión y vinculaciones.* El 29 de mayo de 2025, el Juez Único Promiscuo Municipal de Timaná admitió la tutela y ordenó vincular a las siguientes personas y entidades⁴⁷: (i) presidentes de las Juntas de Acción Comunal de las veredas Mateo Rico, Cascajal, Casco del Oso, El Tejar, Cinco Veredas y de los Barrios La Cruz y Libertador en Timaná; (ii) padres del menor fallecido en hechos ocurridos el 28 de marzo de 2025; (iii) rectores de instituciones educativas de las veredas Mateo Rico, Cascajal, Casco del Oso, El Tejar y Cinco Veredas, Institución Educativa La Gaitana – Sede Central, Colegio La Anunciación de Timaná; (iv) Agencia Nacional de Infraestructura – ANI; (v) Ministerio de Transporte; (vi) Administración Municipal de Timaná; (vii) Bomberos Voluntarios de Timaná; y, (viii) Personero Municipal de Timaná.

14. *Escritos de respuesta.* Las siguientes tablas sintetizan los escritos de respuesta de la accionada y de las personas y entidades vinculadas:

Tabla 2. Respuesta de la accionada

Concesionaria Ruta al Sur S.A.S.
1. La concesionaria se opuso a las pretensiones de la tutela. Al respecto, manifestó haber otorgado las respectivas respuestas de fondo a los derechos de petición elevados por el accionante. Por lo tanto, señaló que sus actuaciones han sido “acorde[s] a la normatividad técnica y el alcance contractual” ⁴⁸ .

⁴⁴ Ibid., p. 1.
⁴⁵ Ibid.
⁴⁶ Ibid., pp. 3 y 4.
⁴⁷ Expediente digital, archivo: “07AutoAdmite”, pp. 2 y 3.
⁴⁸ Expediente digital, archivo: “17Contestacion”, p. 3.

2. Asimismo, mencionó que respondió íntegramente a las solicitudes elevadas por la comunidad, informando que los planos presentados desde el área técnica a la interventoría del proyecto frente a la señalización vial fueron aprobados sin la existencia de los reductores de velocidad solicitados.
3. Aclaró que sí retiró los resaltos que se encontraban en la vía. Sin embargo, indicó que dicha actuación era necesaria para llevar a cabo la intervención de rehabilitación de la carpeta asfáltica y estructura de soporte del pavimento.
4. En todo caso, también señaló que realizó cotizaciones para que en el nuevo contrato de Asesoría de Seguridad Vial del año 2025 se realice un estudio para analizar las velocidades en cada tramo de la vía⁴⁹. A partir de este estudio, indicó que buscará determinar si es procedente o no la instalación de los reductores de velocidad solicitados por el accionante⁵⁰. Entre otras, porque también ha recibido solicitudes de la comunidad para que retire y/o se abstenga de reinstalar los resaltos de velocidad, habida cuenta del ruido que estos generan, así como las grietas en viviendas cercanas a los mismos e inseguridad en las vías⁵¹.
5. Frente a la percepción de aumento de la siniestralidad, proporcionó algunos datos de las zonas escolares comprometidas para dar cuenta del comportamiento similar al de las anteriores vigencias. Asimismo, indicó que todos los cruces peatonales hacia instituciones educativas a lo largo del corredor vial concesionado cuentan con la señalización vial lineal y marcas adecuadas conforme el manual vigente. Además, agregó que con la actualización del manual se implementarán nuevos esquemas para el estudio de seguridad vial.
6. Respecto de la entrada al casco urbano del municipio de Timaná, argumentó que en ese cruce nunca ha existido resalto y que la rehabilitación de la carrera 4 no ha convertido a la misma en una vía rápida, puesto que no se ha alterado la geometría de la vía⁵². Agregó que actualmente se está desarrollando la construcción de la variante Timaná, con una longitud de 3.7 kilómetros. Además, mencionó que la concesionaria tenía previsto hacer un análisis técnico de la entrada al casco urbano sobre la carrera 4 con el fin de determinar medidas tendientes a mejorar las condiciones de seguridad vial en la zona urbana.
7. Finalmente, hizo referencia a un accidente de tránsito del 28 de marzo de 2025, como consecuencia del cual falleció un menor de 9 años de edad. Al respecto, indicó que la Policía Nacional de la Dirección de Tránsito y Transporte (DITRA), señaló que la causa fue “No mantener la distancia de seguridad”⁵³.

Tabla 3. Respuestas de las entidades vinculadas a la tutela

Interviniente	Argumentos
Agencia Nacional de Infraestructura – ANI	<p>La ANI manifestó no haber sido sujeto activo de las vulneraciones de derechos fundamentales. No obstante, mencionó que tiene constancia de la demolición de los reductores de velocidad en la rehabilitación de la vía Timaná – Pitalito y que este sector continúa en obras⁵⁴. Asimismo, mencionó que verificó dentro del seguimiento al sistema de atención al usuario de la concesionaria (implementado por parte de esa interventoría) e identificó el derecho de petición radicado por el accionante y objeto de esta tutela, en el cual se indicó de manera expresa que no se encontraba prevista la construcción de reductores de velocidad.</p> <p>Finalmente, constató que la instalación de reductores de velocidad está regulada en el Manual de Señalización Vial de Colombia en el numeral 5.8</p>

⁴⁹ Además, informó que el 1 de marzo del 2025 firmó el Contrato No. 268 de prestación de servicio de asesoría externa en seguridad vial, en el cual se incluyó la asesoría frente al diseño de la señalización de seguridad vial de zonas escolares en el corredor vial.

⁵⁰ Teniendo en cuenta que, según la accionada, los reductores de velocidad también generan accidentes de tránsito y debe existir detrás de su construcción un estudio técnico que soporte su instalación.

⁵¹ Ibid., p. 7. El número de radicado y resumen de ocho solicitudes de retiro de resaltos en el corredor vial concesionado es adjuntado a la respuesta. Se menciona asimismo que el sector transportador de carga se opone a la construcción de los mismos y realizan constantes quejas con amenazas de bloqueo de la vía por su existencia, dado que su favor alega que sirven para que los atraquen mientras pasan por el resalto.

⁵² Ibid., p. 10.

⁵³ Ibid., p. 11. Informe IPAT No. 001590058 (DITRA).

⁵⁴ Expediente digital, archivo: “15Contestacion”, p. 3.

	<p>“Reductores de velocidad” (versión 2015). Además, indicó que teniendo en cuenta los cambios de versión del Manual de Señalización Vial, la concesionaria se encuentra desarrollando un estudio técnico en todas las instituciones educativas del corredor vial. Lo anterior, con el fin de evaluar las medidas de señalización y/o pacificación que puedan implementarse, conforme los lineamientos técnicos, en cada punto específico.</p>
Alcaldía de Timaná	<p>La Alcaldía de Timaná sostuvo que la accionada comunicó a la administración municipal y al Concejo Municipal de Timaná que producto de estudios y diseños ejecutados en el marco del proyecto, cuenta con un diseño de señalización vial que considera distintos análisis para definir las actividades a ejecutar que brinden adecuadas condiciones de seguridad vial y comodidad a los usuarios del corredor vial objeto de la tutela.</p> <p>Asimismo, indicó que en la respuesta de la concesionaria ésta enfatizó que el manual de señalización vial vigente recomienda minimizar la utilización de reductores de velocidad, toda vez que se convierten en “elementos facilitadores para la ocurrencia de accidentes de tránsito”⁵⁵.</p> <p>Finalmente, la Alcaldía se refirió a los derechos de petición radicados por el accionante y por algunos padres de familia de la vereda Santa Bárbara de Timaná en los que se solicitaba la instalación de los reductores de velocidad en la Ruta 45 y los anexó a manera de pruebas.</p>
Cuerpo de Bomberos Voluntarios de Timaná – Huila	<p>El 2 de junio de 2025, el Cuerpo de Bomberos Voluntarios de Timaná – Huila allegó cuadros con datos oficiales que dan cuenta de la cantidad de siniestros viales atendidos en el periodo de 2024-2025. Según los mismos, se constató que atendieron 109 accidentes de tránsito en 2024 y 37 en lo que iba de 2025. Entre estos resaltan algunas de las veredas implicadas en la presente tutela, como la vereda Mateo Rico, la vereda Pantanos, la vereda El Tejar, la vereda Cascajal y la carrera 4 (ingreso al casco urbano de Timaná).</p>
Junta de Acción Comunal vereda Mateo Rico	<p>Juan Carlos Silva Muñoz, presidente de la Junta de Acción Comunal de la vereda Mateo Rico, manifestó que los habitantes se han visto perjudicados por el retiro de los reductores de velocidad y expresó la necesidad de construcción de nuevos reductores al señalar el riesgo para los niños y demás transeúntes. Ello, teniendo en cuenta que la sede de la Institución Educativa Cascajal (sede Mateo Rico) se sitúa sobre la vía nacional. Agregó que la imprudencia de los conductores ha llevado a accidentes como el de un estudiante de 9 años y que en esas zonas también hay inconvenientes e inseguridad por hurtos. Finalmente, categoriza los sectores objeto de la acción de tutela como “de alta movilidad de peatones”⁵⁶.</p>
Instituciones educativas implicadas	<p>Las instituciones educativas Pantanos, Cascajal, Domingo Savio y El Tejar se pronunciaron sobre los hechos de la acción de tutela. Todas señalaron que la ausencia de reductores ha incrementado el riesgo para estudiantes, docentes, padres de familia y transeúntes. La Institución Educativa Pantanos enfatizó en la urgencia de su instalación, al advertir que la negativa de la concesionaria “evidencia un desconocimiento de la realidad urgente que enfrentan estas comunidades”⁵⁷. Por su parte, la Institución Educativa Cascajal coincidió en que los conductores hacen “caso omiso a los límites de velocidad” pese a la señalización existente, lo que ha derivado en accidentes recientes. Asimismo, la Institución Educativa Domingo Savio manifestó que no puede afirmar si la remoción de los reductores de velocidad en la vía ha incrementado la accidentalidad en el sector, pero sí asegura que aumenta el riesgo para quienes transitan, por lo que estima urgente la reinstalación de los reductores de velocidad frente a la Sede Charco del Oso⁵⁸. Finalmente, la Institución Educativa El Tejar manifestó haber elevado una petición el 17 de octubre de</p>

⁵⁵ Expediente digital, archivo: “16Contestacion”, p. 1.
⁵⁶ Expediente digital, archivo: “11Contestacion”, p. 1.
⁵⁷ Expediente digital, archivo: “12Contestacion”, p. 1.
⁵⁸ Expediente digital, archivo: “10Contestacion”, p. 1.

	2024, a la cual la concesionaria respondió el 14 de noviembre del mismo año señalando que los reductores generan “problemas de accidentalidad, ruido, inseguridad física para los conductores y daño a viviendas vecinas” y que algunas comunidades “han pedido su retiro” ⁵⁹ .
--	--

15. *Sentencia de tutela.* El 10 de junio de 2025, el Juez Único Promiscuo Municipal de Timaná declaró improcedente la acción de tutela. Esto, por considerar que el accionante no satisfizo el requisito de legitimación en la causa por activa. Al respecto, el juez señaló que el accionante no acreditó “vulneración de derecho fundamental alguno hacia él o hacia su núcleo familiar, o hacia un agenciado determinado”⁶⁰. Según indicó, “el actor se encuentra representando los intereses, no solo de su comunidad de la vereda Paquíes, sino de distintas comunidades que cuentan con Junta de Acción Comunal, de las que solamente un [p]residente se pronunció en este trámite constitucional, y los demás, de manera reprochable por la Judicatura, guardaron silencio”⁶¹.

16. Por lo demás, el juez también señaló que ni “el escrito de acción [ni] sus anexos, (...) logra[n] acreditar, al menos sumariamente, la ocurrencia de perjuicio irremediable”⁶². Entre otras, porque “[l]as manifestaciones realizadas por el actor no hacen mención de elemento de convicción que logre probar el perjuicio irremediable por cuenta de Concesionaria Ruta al Sur S.A.S. respecto de aquél o de su núcleo familiar o de alguien sobre quien actúe en calidad de agente oficioso”⁶³. Adicionalmente, el juez consideró que “teniendo en cuenta el último suceso reportado por el actor, en el que perdió la vida un menor de edad de la IE El Tejar y que, respetando el dolor que acongoja a la familia de aquel, decidieron guardar silencio también en el trámite constitucional, dicho evento ocurrió en el pasado mes de marzo de 2025; dígame entonces que la solicitud de amparo se interpuso en un término que se considera por la Judicatura como no razonable”⁶⁴. El accionante no impugnó esta decisión.

17. *Selección del expediente por la Corte Constitucional.* Mediante auto dictado el 28 de agosto de 2025, la Sala de Selección de Tutelas Número 8 de la Corte Constitucional seleccionó para revisión la sentencia de tutela proferida en el proceso identificado con el número de expediente T-11.342.571. Por sorteo, la revisión del mismo le correspondió a la magistrada Paola Andrea Meneses Mosquera.

18. *Auto de pruebas y documentos aportados en sede de revisión.* Mediante auto del 29 de septiembre de 2025, la magistrada ponente ordenó la práctica de pruebas. Esto, con el fin de contar con todos los elementos de juicio relevantes para el estudio del asunto sometido a consideración de la Sala de Revisión. En el término de traslado, los accionantes y las autoridades requeridas allegaron la siguiente información.

⁵⁹ Expediente digital, archivo: “13Contestacion”, p. 3.
⁶⁰ Expediente digital, archivo: “19Sentencia”, p. 6.
⁶¹ Ibid.
⁶² Ibid., p. 7.
⁶³ Ibid.
⁶⁴ Ibid., p. 6.

Tabla 4. Respuesta del accionante al auto de pruebas OPT-A-660-2025

Ferney Núñez Castro
<p>1. El accionante indicó que la ruta Timaná – Pitalito tiene injerencia directa en el acceso a la vereda Paquíes. Asimismo, manifestó que los NNA de dicha vereda asisten a instituciones educativas localizadas en los sectores de El Tejar, Mateo Rico, Cascajal, Cinco Veredas y Charco del Oso. En este sentido, afirmó que su propio núcleo familiar y las demás familias de la comunidad se han visto afectadas por la ausencia de reductores de velocidad y de señalización preventiva en las zonas escolares.</p> <p>2. Agregó que a pesar de que hace aproximadamente un mes fue instalada alguna señalización vial (a la fecha de contestación de la acción de tutela), los accidentes viales persisten”⁶⁵.</p> <p>3. Por lo demás, aportó pruebas adicionales a las de la acción de tutela. En concreto, aportó lo siguiente: (i) peticiones radicadas ante la administración municipal y la concesionaria; y (ii) solicitudes del Concejo Municipal de Timaná⁶⁶ a la concesionaria respecto de la reinstalación de los reductores, el avance de la variante de Timaná y la instalación de señalización preventiva en los sectores de El Tejar, Cascajal y Cinco Veredas⁶⁷.</p>

Tabla 5. Respuesta de la accionada al auto de pruebas OPT-A-660-2025

Concesionaria Ruta al Sur S.A.S.
<p>1. La accionada aclaró que a la fecha no ha instalado reductores de velocidad frente a las instituciones educativas objeto de esta causa. Sin embargo, señaló que las zonas escolares en cuestión tienen la señalización adecuada.</p> <p>2. Asimismo, indicó que si bien no ha instalado los reductores de velocidad vial, ya estableció un cronograma para tal efecto. Según indicó, el 1 de marzo de 2025 suscribió el contrato No. 268 de prestación de servicio en asesoría externa en seguridad vial para la realización de los diseños de señalización de seguridad vial en las zonas escolares objeto de la tutela, tal como lo dispone el Manual de Señalización Vial de 2024. Dicho estudio recomendó, entre otras, la instalación de resaltos parabólicos. Por tanto, para proceder con la instalación estructuró un cronograma con tres actividades: (i) adquisición de los materiales, señales y/o dispositivos aplicables; (ii) instalación de la señalización vertical; y (iii) suministro e instalación de la medida aplicable (resalto parabólico). Para la primera se contempló en el cronograma las primeras 3 semanas de octubre 2025. Para la segunda, la cuarta semana de octubre 2025 y para la tercera se designó todo el mes de noviembre 2025 y la primera semana de diciembre.</p> <p>3. De otro lado, frente a la instalación de reductores de velocidad en los accesos al casco urbano del municipio aclaró que no se tiene pensada su instalación toda vez que no existían previo a la rehabilitación de la vía y la cesión del Contrato de Concesión APP No. 012 de 2015. Sin embargo, la accionada agregó que ha realizado “la demarcación de líneas laterales y de eje a lo largo del paso urbano del Municipio de Timaná”⁶⁸.</p> <p>4. Respecto de las medidas provisionales, señaló que mientras se instalan los resaltos parabólicos ha instalado canecas reflectivas ubicadas en el eje de la calzada⁶⁹, anotando la efectividad de estas medidas transitorias⁷⁰.</p> <p>5. Finalmente, en el marco del convenio suscrito con la DITRA, concluyó que “la Policía de Tránsito y Transporte se encuentra ejecutando las actividades de control de velocidad, controles operativos, atención de siniestros y actividades de seguridad vial y Prevención”⁷¹. Además, en los comités mensuales con la DITRA e interventoría del proyecto ha solicitado la realización de puestos de control a la hora de entrada y salida de los estudiantes a lo largo del</p>

⁶⁵ “Lo que evidencia la necesidad urgente de implementar reductores de velocidad y mecanismos adicionales de control y prevención”. Expediente digital, archivo: “Anexo secretaria Corte 017 Rta. Ferney Núñez”, p. 3.

⁶⁶ En su sesión del 11 de febrero de 2025 y del 12 de agosto de 2025.

⁶⁷ Ibid., p. 14.

⁶⁸ Expediente digital, archivo: “Anexo secretaria Corte 023 Rta. Ruta al Sol”, p. 9.

⁶⁹ Ibid., p. 10.

⁷⁰ En el centro educativo Charco del Oso “ha disminuido en el 2025 el número de accidentes con respecto al año 2024 en un 66,66%, y en la I.E Cascajal ha disminuido el 50%”. Ibid.

⁷¹ Ibid., p. 15.

corredor vial concesionado⁷². Asimismo, reportó 62 campañas de sensibilización sobre señales de tránsito, exceso de velocidad y conducción sin distracciones en el último trimestre.

Tabla 6. Respuestas de los intervinientes al auto de pruebas OPT-A-660-2025

Interviniente	Argumentos
Secretaría de Planeación y Desarrollo Social de Timaná	La Alcaldía constató la inexistencia de reductores de velocidad en los tramos viales objeto de la acción de tutela. Preciso que la competencia para ello corresponde a la concesionaria en virtud del Contrato de Concesión No. 012 de 2015. Al respecto, mencionó que las zonas escolares fueron priorizadas para la realización del estudio de tránsito en abril de 2025, tras una inspección preliminar realizada en marzo del mismo año. Además, como medida provisional, se dispuso la ejecución del programa denominado “Plan Caneca”. Afirmó que ha solicitado a la concesionaria priorizar la implementación de reductores de velocidad y demás medidas de pacificación de tránsito en los accesos al casco urbano, reiterando la necesidad de garantizar unas condiciones seguras de movilidad para peatones y conductores ⁷³ . Finalmente, dio cuenta de la composición etaria del municipio de Timaná y de la transitabilidad peatonal en los accesos al casco urbano.
Instituciones educativas implicadas	Las instituciones educativas Domingo Savio ⁷⁴ , El Tejar ⁷⁵ , Pantanos ⁷⁶ y Cascajal ⁷⁷ coincidieron en la necesidad urgente de reinstalar reductores de velocidad y señalización preventiva para proteger los derechos fundamentales a la vida y a la integridad de los estudiantes que transitan diariamente por los tramos viales intervenidos por la concesionaria. La Institución Domingo Savio señaló que los reductores frente a la sede Charco del Oso fueron retirados y aún no han sido reinstalados ⁷⁸ , aumentando el riesgo por la limitada visibilidad ⁷⁹ y las altas velocidades. Asimismo, afirmó que las canecas naranjas no son suficientes para controlar el tránsito ⁸⁰ . Además, destacó que en su sede hay 26 niños entre 5 y 10 años y una sola docente ⁸¹ . La Institución El Tejar coadyuvó las pretensiones de la tutela ⁸² , resaltando que unos 200 de sus 560 estudiantes cruzan la vía diariamente y solicitó medidas inmediatas, incluyendo tecnologías como radares o foto detección ⁸³ . La Institución Pantanos también coadyuvó la acción de tutela. Además, recordó que el 21 de febrero de 2025 ya había solicitado sin éxito la reinstalación de reductores. Mencionó también que la transitabilidad peatonal para la entrada y salida de los estudiantes del colegio es insegura y que la inexistencia de la

⁷² Ibid.

⁷³ Expediente digital, archivo: “Anexo secretaria Corte 015 Rta. Alcaldía de Timana”, p. 18. Como soporte de lo anterior, llega copia de los documentos respectivos.

⁷⁴ Respuesta del 01 de octubre de 2025.

⁷⁵ Respuesta del 3 de octubre de 2025.

⁷⁶ Respuesta del 9 de octubre de 2025.

⁷⁷ Respuesta del 9 de octubre de 2025.

⁷⁸ Expediente digital, archivo: “Anexo secretaria Corte 019 Rta. Institución Educativa Domingo Savio”, p. 4.

⁷⁹ Lo anterior, teniendo en cuenta que “los vehículos que transitan por la vía en sentido Sur-Norte no tiene una visibilidad amplia debido a las curvas que la carretera tiene en el sector y quienes transita en sentido Norte-Sur vienen de una recta que les permite tomar altas velocidades”. Además, anexó a su respuesta fotografías que evidencian el cruce sobre la vía y los elementos comentados en su escrito como la curva pronunciada. Ibid.

⁸⁰ “no resulta suficiente por cuanto no obliga a los conductores a reducir la velocidad de sus vehículos y el riesgo de accidentalidad sigue latente” Ibid., 6.

⁸¹ Finalmente, resaltó que antes de conocer del escrito de tutela la rectora desconocía que la concesionaria no tuviera contemplado reinstalar los reductores. Hasta ese momento, consideraba que su reinstalación hacía parte de las adecuaciones finales que tendría la vía, ya que era central para salvaguardar la seguridad e integridad de los niños y niñas de la sede.

⁸² Apoyando “en su integridad las pretensiones de la acción de tutela, dado que compartimos la preocupación por la vulneración de los derechos fundamentales a la vida, la integridad personal y la seguridad vial de nuestros estudiantes, quienes diariamente deben transitar por la vía nacional Timaná–Pitalito, en el sector de El Tejar”. Expediente digital, archivo: “Anexo secretaria Corte 021 Rta. Institución Educativa Tejar”, p. 3.

⁸³ Ibid., p. 2.

	<p>señalización en puntos de ingreso al casco urbano como la carrera 4 “genera mayor flujo vehicular sin control de velocidad al aproximarse a zonas urbanas y escolares, lo que compromete gravemente la seguridad de los estudiantes que deben atravesar o circular por dichos tramos”⁸⁴. Además, señaló que sus estudiantes tienen de 12 a 17 años de edad.</p> <p>Finalmente, la Institución Cascajal indicó conocer varios siniestros viales ocurridos frente a su sede, incluidos 3 eventos entre miembros de la sede y el tráfico de la vía. Aludió a 6 comunicaciones previas con la concesionaria solicitando las medidas y reiteró la necesidad de reductores y señalización en sus sedes Cascajal y Mateo Rico, donde estudian 487 niños, niñas y adolescentes entre los 5 y los 18 años. Además, agregó que la Institución cuenta con un plan escolar de gestión del riesgo y un plan de movilidad escolar actualizado, el cual fue enviado a la Agencia Nacional Vial el 29 de julio de 2025 con el fin de solicitar revisión y asesoría frente a las respuestas negativas por parte de la accionada.</p>
Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV)	<p>La ANSV allegó información respecto de la efectividad de los reductores de velocidad en bajar los índices de siniestralidad vial, particularmente en zonas escolares y en accesos a cascos urbanos. Mencionó que hay evidencia internacional y local que demuestra que los reductores (resaltos parabólicos, cojines, pasos peatonales elevados) son dispositivos que reducen especialmente la severidad en la siniestralidad en entornos con presencia peatonal y cruces frecuentes como zonas escolares y accesos urbanos⁸⁵.</p> <p>Además de ofrecer información respecto de las alternativas técnicas a los reductores de velocidad, evidencia empírica sobre la reducción de velocidad y siniestralidad en zonas escolares y los estándares, manuales o lineamientos nacionales que regulen la materia; la ANSV formuló recomendaciones específicas para el caso concreto. Con base en el enfoque “sistema seguro”, PNGV 2023, Guía 2024, Manual de Señalización Vial 2024, se recomendó, entre otras, la aplicación de un paquete integral (intervenciones físicas + refuerzos + gestión): transiciones seguras en accesos del casco rural al urbano con portales de entrada o cojines parabólicos; pasos peatonales elevados, cojines o resaltos y señalización y demarcación adecuada en los entornos escolares (200 m antes/después del frente escolar).</p> <p>En todo caso, la ANSV señaló que la implementación de medidas de señalización debe estar precedida por un estudio técnico, elaborado conforme a las disposiciones normativas y técnicas señaladas, a fin de determinar las necesidades específicas del entorno vial.</p>
Policía Nacional	<p>El 2 de octubre de 2025 la Policía Nacional allegó información respecto de siniestros viales conocidos y atendidos por el personal de la DITRA en ejercicio de sus funciones en la vía objeto de la tutela. Se reportaron 32 lesionados y 6 muertos en 2024 y 19 lesionados y 6 muertos en lo que va de 2025. Asimismo, allegó estadísticas que daban cuenta de la accidentalidad en zonas escolares y de alta afluencia peatonal tras la remoción de reductores de velocidad en los sectores objeto de este asunto. En estas se constataron 5 lesionados y un fallecido.</p> <p>Por lo demás, precisó que, conforme a lo dispuesto en el artículo 7 de la Ley 769 de 2002 – Código Nacional de Tránsito Terrestre, la competencia de la Seccional se circunscribe a la regulación y control del tránsito en los corredores viales nacionales, “mientras que la instalación de reductores, señalización y demás medidas de ingeniería vial corresponde a las autoridades territoriales de tránsito o, en su caso, a la concesionaria responsable de la vía, actualmente Ruta</p>

⁸⁴ Expediente digital, archivo: “Anexo secretaria Corte 020 Rta. Institución Educativa Pantanos”, p. 4.
⁸⁵ Expediente digital, archivo: “Anexo secretaria Corte 030 Rta. Agencia Nacional de Servicio Vial”, pp. 5-6. Tuvo en cuenta estudios en Oakland, Ghana, Etiopía e incluso Bogotá en los que, manifestó, se evidencia que los reductores de velocidad y las medidas asociadas tienen un impacto directo y medible en la reducción de muertes y lesiones graves.

	al Sur S.A.S., en el marco de sus obligaciones contractuales y bajo la supervisión de la Agencia Nacional de Infraestructura– ANI” ⁸⁶ .
Cuerpo de Bomberos Voluntarios de Timaná – Huila	Informó que a corte del 29 de mayo de 2025 la accidentalidad atendida por el Cuerpo de Bomberos en las veredas en donde se ubican los colegios parte de este asunto, se relaciona de la siguiente forma: (i) vereda El Tejar, 7 accidentes; (ii) vereda Mateo Rico, 3 accidentes; (iii) vereda Cascajal, 15 accidentes; (iv) vereda Pantanos, 4 accidentes; y (v) vereda Las Mercedes, 16 accidentes. Asimismo, indicó que en la carrera 4 (Ruta 4504), que es la entrada al perímetro urbano del municipio de Timaná, se reportaron 11 accidentes viales.

II. CONSIDERACIONES

1. Competencia

19. La Sala Séptima de Revisión de la Corte Constitucional es competente para revisar el fallo de tutela dictado en el asunto de la referencia, conforme a lo dispuesto por los artículos 86 y 241.9 de la Constitución Política, en concordancia con los artículos 33 a 36 del Decreto Ley 2591 de 1991.

2. Requisitos generales de procedibilidad de la acción de tutela

20. *Delimitación del asunto.* El presente asunto versa sobre la presunta vulneración de los derechos fundamentales a la vida e integridad personal de (i) los NNA que asisten a las instituciones educativas localizadas en los sectores de El Tejar, Mateo Rico, Cascajal, Cinco Veredas y Charco del Oso, así como de (ii) los habitantes del municipio de Timaná que transitan por la carrera 4, que es la vía principal de entrada y salida del casco urbano de este municipio. Según el accionante, dicha vulneración obedece a dos situaciones específicas que atribuye a la accionada. De un lado, la omisión en reinstalar los reductores de velocidad que fueron retirados durante las obras de reparación y mantenimiento de la vía nacional que conecta Timaná con Pitalito, en el tramo que atraviesa las zonas escolares mencionadas. De otro lado, la omisión en instalar reductores de velocidad en la carrera 4 del municipio. A su juicio, la ausencia de estos dispositivos de control y de señalización preventiva en los mencionados sectores escolares ha incrementado el riesgo de siniestros viales y ha expuesto a los menores de 18 años a situaciones de peligro grave y actual. De igual forma, la ausencia de reductores en la carrera 4, principal vía de acceso y salida del casco urbano del municipio aumenta la probabilidad de accidentes y compromete la seguridad de los habitantes de la comunidad que transitan por esta vía.

21. Por su parte, la concesionaria demandada sostuvo, en un primer momento, que no tenía previsto reinstalar los reductores de velocidad retirados de la zona escolar y que no instalaría dichas medidas de protección en la carrera 4 de entrada del Municipio, dado que era una zona que tampoco había intervenido. Luego, sin embargo, ante la modificación del Manual de Señalización Vial de 2024, promovió la realización de un estudio técnico, en virtud del cual concluyó que sí era necesario reinstalar los reductores de velocidad en la zona escolar. Además, aseguró desde el inicio que estaba tomando medidas, como el “Plan Caneca”, para señalizar la zona escolar.

⁸⁶ Expediente digital, archivo: “Anexo secretaria Corte 022 Rta. Policía Nacional”, p. 6.

22. En este contexto, en primer lugar, corresponde a la Sala establecer si la presente acción de tutela es procedente y, si lo es, con qué alcance. De superarse este examen, total o parcialmente, deberá formularse y resolverse el respectivo problema jurídico.

2.1. Legitimación en la causa por activa

23. *Regulación constitucional y legal.* El artículo 86 de la Constitución Política dispone que “toda persona tendrá acción de tutela para reclamar ante los jueces (...), por sí misma o por quien actúe en su nombre, la protección inmediata de sus derechos constitucionales fundamentales”⁸⁷. Por su parte, el artículo 10 del Decreto 2591 de 1991 prevé que la acción de tutela “podrá ser ejercida por cualquier persona vulnerada o amenazada en uno de sus derechos fundamentales, quien actuará por sí misma o a través de representante”⁸⁸. En ese sentido, la legitimación en la causa por activa se acredita cuando la ejerce el titular de los derechos fundamentales, de manera directa, o por medio de (i) representante legal –como en el caso de los menores de edad–; (ii) apoderado judicial; o (iii) agente oficioso⁸⁹.

24. *La agencia oficiosa en materia de tutela.* Conforme a la jurisprudencia constitucional, la acción de tutela puede ser presentada por un agente oficioso cuando el titular del derecho se encuentre imposibilitado para ejercer su propia defensa⁹⁰. No obstante, aún en estos casos, su procedencia está supeditada al cumplimiento de los siguientes requisitos: (i) la manifestación del agente oficioso de estar actuando en tal calidad, es decir, que presenta la solicitud “en defensa de derechos ajenos”⁹¹ y (ii) la imposibilidad del agenciado para defender sus derechos⁹². Estos requisitos buscan evitar que terceros se aprovechen del nombre de otra persona para provocar decisiones judiciales “con intereses reales distintos o contra la voluntad del verdadero titular de los derechos que se invocan”⁹³.

25. *La agencia oficiosa de NNA.* La Corte ha precisado que en el caso de los NNA “los representantes legales (...) son quienes tienen la legitimación prevalente y preferente para presentar acciones de tutela a su favor”⁹⁴. Sin embargo, también ha reconocido “que cualquier persona puede actuar como agente oficioso de los derechos de NNA en situaciones ‘límites y excepcionales’, en las cuales ‘los derechos fundamentales invocados y la gravedad de los hechos demuestren que el [NNA] está en riesgo de sufrir un perjuicio’”⁹⁵. Lo anterior, con fundamento en los

⁸⁷ Constitución Política, art. 86.

⁸⁸ Presidencia de la República. Decreto 2591 de 1991 “Por el cual se reglamenta la acción de tutela consagrada en el artículo 86 de la Constitución Política”. Artículo 10.

⁸⁹ Corte Constitucional, Sentencia T-138 de 2022. Cfr. Corte Constitucional, Sentencias T-146 de 2022 y T-190 de 2020, entre otras.

⁹⁰ El artículo 10 del Decreto Ley 2591 de 1991 dispone que en el trámite de tutela es posible “agenciar derechos ajenos cuando el titular de los mismos no esté en condiciones de promover su propia defensa”.

⁹¹ Corte Constitucional, sentencias SU-055 de 2015, T-200 de 2016, T-594 de 2016, T-231 de 2020, T-382 de 2021 y T-056 de 2024. Según la jurisprudencia constitucional, dado que “la consagración de fórmulas sacramentales está proscrita” en los trámites de tutela, este requisito podrá darse por acreditado si de los hechos y las pretensiones de la tutela es posible inferir que el tercero ejerce la acción en calidad de agente oficioso.

⁹² Corte Constitucional, Sentencia SU-707 de 1996. Ver también, sentencias SU-150 de 2021, T-976 de 2000, T-044 de 1996, T-452 de 2001, T-244 de 2015, T-303 de 2016, T-215 de 2019 y T-056 de 2024.

⁹³ Corte Constitucional, sentencias T-277 de 1997, T-302 de 2017 y T-190 de 2024.

⁹⁴ Corte Constitucional, sentencias T-399 de 2025, T-736 de 2017, T-351 de 2018, T-190 de 2024 y T-007 de 2025.

⁹⁵ Corte Constitucional, sentencias T-399 de 2025, T-351 de 2018 y T-007 de 2025. La Corte ha destacado que cualquier persona está llamada a actuar como agente oficioso de los derechos de los NNA, aun existiendo representante

artículos 44 de la Constitución Política⁹⁶ y 11 del Código de Infancia y Adolescencia⁹⁷.

26. En todo caso, la Corte ha resaltado que si bien “[e]n estos casos excepcionales el análisis del requisito de legitimación en la causa por activa es más flexible”⁹⁸, para agenciar los derechos de los NNA se debe cumplir con una carga mínima de justificación. Esto implica demostrar, siquiera de forma sumaria: “(i) que exist[e] evidencia de que los NNA están, a primera vista, ante ‘un escenario de vulneración cierta y grave de [sus] derechos constitucionales [...] que requiere además la atención urgente de los mismos’, y/o (ii) que los representantes legales de los NNA no pueden –formal o materialmente– formular las acciones judiciales o administrativas judiciales necesarias o que, pese a poder, existe evidencia de que se han negado a formular tales acciones”⁹⁹. Además, cuando se trate de un número plural de NNA no individualizados, aunque la tutela es procedente¹⁰⁰, la Corte ha dicho que se debe acreditar lo siguiente: (iii) que el grupo que pretende proteger es determinado o determinable, esto es, que sea posible identificar quiénes pertenecen al grupo específico¹⁰¹ y (vi) la protección que solicita puede materializarse de distintas maneras o es “claramente beneficiosa”¹⁰² para todo el grupo¹⁰³. Estos requisitos tienen como finalidad evitar intervenciones ilegítimas o inconsultas en los derechos de los NNA”¹⁰⁴.

27. *Análisis de la legitimación en la causa por activa en el caso concreto.* En el presente asunto, el accionante promovió la acción de tutela para obtener la protección de los derechos fundamentales a la vida y la integridad personal de (i) los NNA que asisten a las instituciones educativas ubicadas en los sectores de El Tejar, Mateo Rico, Cascajal, Cinco Veredas y Charco del Oso, en el municipio de Timaná, y (ii) la comunidad en general –habitantes de Timaná– que transita por la carrera 4 de dicho municipio. Según expuso, la vulneración proviene, por un lado, de la omisión en la reinstalación de los reductores de velocidad retirados durante las obras de mantenimiento de la vía nacional que conecta Timaná con Pitalito, especialmente

legal, pues puede acontecer que éste, por negligencia, ignorancia o simplemente porque es el vulnerador del derecho, no hace uso de los instrumentos jurídicos diseñados para lograr el amparo de quien se encuentra bajo su representación (Corte Constitucional, Sentencia T-197 de 2011).

⁹⁶ Constitución Política, art. 44. (...) La familia, la sociedad y el Estado tienen la obligación de asistir y proteger al niño para garantizar su desarrollo armónico e integral y el ejercicio pleno de sus derechos. **Cualquier persona** puede exigir de la autoridad competente su cumplimiento y la sanción de los infractores (...) (resaltado fuera de texto).

⁹⁷ Código de Infancia y Adolescencia, art. 11. Exigibilidad de los derechos. Salvo las normas procesales sobre legitimidad en la causa para incoar las acciones judiciales o procedimientos administrativos a favor de los menores de edad, **cualquier persona** puede exigir de la autoridad competente el cumplimiento y el restablecimiento de los derechos de los niños, las niñas y los adolescentes. El Estado en cabeza de todos y cada uno de sus agentes tiene la responsabilidad inexcusable de actuar oportunamente para garantizar la realización protección y el restablecimiento de los derechos de los niños, las niñas y los adolescentes” (énfasis añadido).

⁹⁸ Corte Constitucional, sentencias T-399 de 2025, T-736 de 2017, T-563 de 2019, T-194 de 2022, T-343 de 2022, T-042 de 2023, T-190 de 2024 y T-007 de 2025.

⁹⁹ Corte Constitucional, Sentencia T-399 de 2025.

¹⁰⁰ Corte Constitucional, sentencias T-087 de 2005, T-302 de 2017, T-190 de 2024 y T-007 de 2025.

¹⁰¹ Corte Constitucional, Sentencia T-343 de 2022, T-042 de 2023. En este sentido, la Corte ha precisado que la agencia oficiosa no procede cuando va orientada a proteger a grupos de menores indeterminados, como “los NNA del territorio nacional” o “los miles de niños de Colombia”.

¹⁰² Corte Constitucional, sentencias T-523 de 2016, T-302 de 2017, T-190 de 2024 y T-007 de 2025.

¹⁰³ Corte Constitucional, Sentencia T-190 de 2024. Esto, implica considerar “las circunstancias particulares, necesidades y vulnerabilidades” de los NNA, para determinar si la protección solicitada es suficiente y adecuada, así como para evitar “decisiones arbitrarias o excesivas por parte de los agentes que actúan en su nombre” y que se adopten medidas “que no se ajusten adecuadamente a sus necesidades y derechos reales”.

¹⁰⁴ Corte Constitucional, sentencias T-399 de 2025, T-736 de 2017, T-190 de 2024 y T-007 de 2025.

en los tramos que atraviesan zonas escolares; y, por otro lado, de la ausencia de reductores y señalización preventiva en la carrera 4, principal vía de acceso y salida del casco urbano. En este contexto, la Sala constata que el accionante se encuentra legitimado por activa para solicitar la protección de los derechos fundamentales de los NNA presuntamente afectados por las fallas de seguridad vial descritas. Sin embargo, no se encuentra legitimado para solicitar la protección de los derechos fundamentales de la comunidad –habitantes y transeúntes– que transita por la carrera 4 del municipio, por las razones que se exponen a continuación.

28. *El accionante se encuentra legitimado por activa para solicitar la protección de los derechos fundamentales de los NNA.* La Sala constata que el accionante cumple con los requisitos fijados por la jurisprudencia constitucional para actuar como agente oficioso de los NNA cuyos derechos fundamentales se alegan como vulnerados por la ausencia de reductores de velocidad en la vía nacional Timaná–Pitalito. Esto es así, por las siguientes razones:

29. *Primero*, a partir del material probatorio obrante en el expediente, la falta de reductores de velocidad en los tramos de la Ruta 4504 que atraviesan las zonas escolares mencionadas configura, a primera vista, una amenaza real y concreta a los derechos fundamentales a la vida y a la integridad personal de los NNA. En efecto, (i) los estudiantes de las instituciones educativas ubicadas en las veredas El Tejar, Mateo Rico, Cascajal, Cinco Veredas y Charco del Oso deben cruzar la Ruta 4504 para acceder a sus establecimientos educativos; y (ii) existe evidencia en el expediente de distintos siniestros de tránsito ocurridos en el cruce de esta vía. En este escenario, los hechos invocados podrían implicar una afectación grave y cierta de varios derechos fundamentales de los NNA, lo que activa la competencia del juez constitucional para su protección inmediata.

30. *Segundo*, si bien en el expediente no obra prueba directa de que los representantes legales de cada uno de los NNA hayan intentado individualmente formular acciones judiciales, la Sala advierte que concurren circunstancias objetivas que permiten tener por acreditado, al menos *prima facie*, el segundo requisito jurisprudencial para la agencia oficiosa. En efecto, los NNA involucrados residen en zonas veredales y rurales del municipio de Timaná; lo cual, conforme a la jurisprudencia constitucional, puede generar barreras reales de acceso a la justicia para sus padres y madres (p. ej. la distancia geográfica, las limitaciones de transporte, la disponibilidad restringida de servicios institucionales y la ausencia de asesoría jurídica inmediata). Además, el expediente da cuenta de que varios miembros de la comunidad, incluidos padres y madres de los estudiantes, presentaron diferentes solicitudes y peticiones a la concesionaria con el fin de que se reinstalaran los reductores de velocidad retirados durante la ejecución de la obra. Estos elementos demuestran que la comunidad ha intentado activar mecanismos institucionales para la protección de los NNA, sin que ello haya permitido superar la situación de riesgo. Por lo demás, la Sala destaca que no existe evidencia de oposición por parte de los representantes legales a la tutela presentada por el accionante, por el contrario, las manifestaciones de padres y madres ante la administración validarían su actuación.

31. *Tercero*, los menores de 18 años de edad agenciados no corresponden a un universo indeterminado o abstracto. Por el contrario, se trata de un grupo específico,

delimitado y plenamente determinable, a saber: los NNA que asisten a las instituciones educativas de El Tejar, Mateo Rico, Cascajal, Cinco Veredas y Charco del Oso, y que deben transitar por la Ruta 4504 en los puntos críticos identificados¹⁰⁵.

32. *Cuarto*, la protección solicitada es objetivamente beneficiosa para todos los NNA del grupo agenciado. En efecto, la Sala constata que la tutela busca la adopción de medidas de seguridad vial orientadas a reducir el riesgo de siniestros en los pasos escolares ubicados sobre la Ruta 4504. En particular, la reinstalación de reductores de velocidad y la implementación de señalización preventiva. Estas medidas son uniformemente beneficiosas para todos los menores de 18 años involucrados, pues atienden a una misma fuente de riesgo que afecta a todos por igual, como lo es la ausencia de dispositivos de moderación de velocidad en un corredor vial que atraviesa zonas escolares.

33. Con fundamento en lo anterior, la Sala concluye que el accionante actúa válidamente como agente oficioso no solo de los NNA residentes en la vereda Paquíes, sino también de aquellos que asisten a las demás instituciones educativas de El Tejar, Mateo Rico, Cascajal, Cinco Veredas y Charco del Oso, todas ubicadas dentro del área de influencia de la vía Timaná–Pitalito. Por lo tanto, se satisface el requisito de legitimación por activa en relación con la pretensión orientada a la protección de los derechos fundamentales de los NNA afectados por las condiciones de seguridad vial descritas.

34. *El accionante no se encuentra legitimado por activa para solicitar la protección de los derechos fundamentales de la comunidad –habitantes de Timaná– que transita por la carrera 4 del municipio.* Respecto de esta solicitud, la Sala advierte que no se cumplen los dos requisitos dispuestos por los artículos 10 y 49 del Decreto 2591 de 1991 para agenciar los derechos de terceros, a saber: (i) la manifestación del agente oficioso de estar actuando en tal calidad, es decir, que presenta la solicitud “en defensa de derechos ajenos”¹⁰⁶ y (ii) la imposibilidad del agenciado para defender sus derechos¹⁰⁷. Lo primero, por cuanto, en su escrito de tutela, el accionante no señaló de manera expresa, que actuaba en calidad de “agente oficioso” de la comunidad — *habitantes del municipio*— que transitan por la carrera 4 de Timaná. Lo segundo, porque, aun si en gracia de discusión pudiera llegar a interpretarse que sí actuaba en tal calidad —*al menos por inferencia*—, lo cierto es que el expediente no contiene ningún elemento que permita concluir que los habitantes

¹⁰⁵ La información remitida por la Alcaldía de Timaná confirma esta determinabilidad. En particular, la Secretaría de Planeación y Desarrollo Social certificó que existe población estudiantil de la vereda Paquíes matriculada en los colegios oficiales de las veredas mencionadas, por ser estos “los colegios oficiales a los que los jóvenes asisten más seguido”. En su comunicación del 3 de octubre de 2025, la Alcaldía precisó que: (i) en la Institución Educativa Cascajal se encuentran matriculados 39 estudiantes provenientes de la vereda Paquíes; (ii) la Institución Educativa Pantanos, de la vereda Cinco Veredas, reporta estudiantes provenientes de Charco del Oso y de Cinco Veredas; y (iii) la Institución Educativa El Tejar informó contar con 2 estudiantes matriculados residentes en Paquíes. Estos elementos permiten concluir que la población escolar afectada es concreta, geográficamente localizada y plenamente identificable dentro del área de influencia vial Timaná–Pitalito. Cfr. Expediente digital, archivo: “Anexo secretaria Corte 033 Rta. Alcaldía de Timaná (después de traslado)”, p. 6.

¹⁰⁶ Corte Constitucional, sentencias SU-055 de 2015, T-200 de 2016, T-594 de 2016, T-231 de 2020, T-382 de 2021 y T-056 de 2024. Según la jurisprudencia constitucional, dado que “la consagración de fórmulas sacramentales está proscrita” en los trámites de tutela, este requisito podrá darse por acreditado si de los hechos y las pretensiones de la tutela es posible inferir que el tercero ejerce la acción en calidad de agente oficioso.

¹⁰⁷ Corte Constitucional, Sentencia SU-707 de 1996. Ver también, sentencias SU-150 de 2021, T-976 de 2000, T-044 de 1996, T-452 de 2001, T-244 de 2015, T-303 de 2016, T-215 de 2019 y T-056 de 2024.

del municipio de Timaná que transitan por la carrera 4 se encuentren formal o materialmente imposibilitados para acudir directamente a la acción de tutela para solicitar la protección de sus presuntos derechos vulnerados. Es más, la Sala observa que en los términos en que fue formulada la solicitud, no es posible individualizar o determinar el grupo de personas cuyo amparo se pretende, pues la afectación alegada recaería sobre un universo indeterminado de sujetos –todos los habitantes y transeúntes que utilizan la carrera 4 en Timaná–, lo que impide cumplir el estándar de determinación mínima exigido para la agencia oficiosa¹⁰⁸.

35. Finalmente, es de advertir que el señor Núñez Castro indicó que los hechos descritos afectaban a su propio núcleo familiar y a las demás familias de la comunidad. Al respecto es de indicar, por un lado, que aquél no acreditó la composición familiar de su núcleo ni la razón por la cual, en el evento de que esté compuesto por mayores de 18 años, no pueden actuar en defensa de sus propios intereses. Situación similar se predica de su comunidad en términos generales, esto es, no puede entenderse al señor Núñez Castro como agente oficioso de la misma en la medida en la que no acreditó los motivos por los cuales no pueden actuar directamente. Con todo, es de advertir que los NNA involucrados en dichos núcleos, en tanto estudiantes de la zona escolar aquí delimitada, sí se entienden agenciados por él.

36. *Conclusión sobre el cumplimiento del requisito de legitimación en la causa por activa.* Conforme a lo anterior, en el presente asunto sólo se encuentra acreditada la legitimación en la causa por activa respecto de los NNA que asisten a las instituciones educativas ubicadas en las veredas El Tejar, Mateo Rico, Cascajal, Cinco Veredas y Charco del Oso del municipio de Timaná.

37. *Solicitudes de coadyuvancia.* La Sala observa que en sede de revisión y en respuesta al auto de pruebas OPT-A-660-2025, distintas instituciones educativas del área de afectación de la vía Timaná – Pitalito manifestaron coadyuvar las pretensiones planteadas en la tutela¹⁰⁹. En criterio de la Sala, dichas instituciones cumplen con los requisitos para ser reconocidas como coadyuvantes¹¹⁰, por las siguientes razones.

¹⁰⁸ En efecto, la Sala encuentra que a diferencia de lo que ocurre con los NNA, respecto de quienes se constató un grupo específico y plenamente determinable –esto es, los estudiantes que asisten a instituciones educativas identificadas, ubicadas en sectores concretos y que deben cruzar la Ruta 4504 en puntos críticos–, la población conformada por los habitantes y transeúntes de la carrera 4 carece de esa delimitación mínima. Mientras en el caso de los NNA existe un vínculo claro entre el riesgo alegado, la zona escolar afectada y la población concreta comprometida, en el caso de la comunidad la solicitud se dirige a un universo abierto, fluctuante e indeterminado de sujetos que utilizan dicha vía en condiciones diversas.

¹⁰⁹ Por ejemplo, la institución educativa El Tejar manifestó apoyar “en su integridad las pretensiones de la acción de tutela, dado que compartimos la preocupación por la vulneración de los derechos fundamentales a la vida, la integridad personal y la seguridad vial de nuestros estudiantes, quienes diariamente deben transitar por la vía nacional Timaná–Pitalito”. En la misma dirección, la institución educativa Pantanos expresó su coadyuvancia a las pretensiones de la tutela, en particular, de la reinstalación inmediata de reductores de velocidad y de señalización preventiva en entornos escolares. La Institución Educativa Cascajal también dejó constancia de la necesidad y urgencia de reinstalar los reductores de velocidad y la señalización preventiva en las sedes educativas. Finalmente, la Institución Educativa Municipal Domingo Savio resaltó la urgencia de la reinstalación de los dispositivos viales.

¹¹⁰ El artículo 13.2 del Decreto 2591 de 1991 regula la figura de la coadyuvancia. Allí se dispone que “quien tuviere un interés legítimo en el resultado del proceso podrá intervenir en él como coadyuvante”. Ahora bien, para que esta figure opere es necesario acreditar “(i) el “carácter actual de la afectación”, [esto es,] “la afectación cierta de un derecho o una situación jurídica preexistente a la expedición de la sentencia”, y (ii) el “carácter inmediato de la afectación”, es decir, la existencia de un “vínculo cierto entre la afectación de un derecho o posición jurídica de la que el tercero es titular y lo decidido en la sentencia cuestionada”. La Corte también ha destacado que la intervención del

38. *Primero*, se encuentra acreditada una afectación cierta, actual e inminente de sus intereses, dado que la decisión que se adopte en esta tutela incide de manera directa en las condiciones de seguridad vial que rodean a sus estudiantes.

39. *Segundo*, existe un vínculo sustancial y directo entre la situación que motiva la acción y la posición jurídica de las instituciones educativas, pues las zonas escolares afectadas corresponden precisamente a los establecimientos desde los cuales se reportó el riesgo y en cuyos entornos se han identificado siniestros viales.

40. *Tercero*, la Sala advierte que la decisión que se profiera en esta sentencia incidirá de manera cierta y actual en su ámbito de protección y en la garantía de los derechos de los NNA bajo su cuidado, dado que cualquier orden impartida sobre la reinstalación de reductores de velocidad impactará de forma directa en las condiciones en que los estudiantes deben transitar para acceder a sus instalaciones.

41. En conclusión, teniendo en cuenta que la afectación persiste y existe un vínculo certero entre la afectación de los derechos de los NNA involucrados, lo decidido en esta sentencia y la posición jurídica de los colegios, la Sala les otorgará a las instituciones educativas Domingo Savio, Cascajal, El Tejar y Pantanos la calidad de coadyuvantes de la acción de tutela *sub judice*.

2.2. Legitimación en la causa por pasiva

42. Conforme a los artículos 86 de la Constitución Política y 5 y 42 del Decreto 2591 de 1991, la acción de tutela procede en contra de las autoridades o particulares que amenacen o vulneren derechos fundamentales o, en su defecto, contra aquel o aquellos que cuenten con la aptitud o capacidad legal para responder a las pretensiones¹¹¹. En general, la Corte Constitucional ha señalado que este requisito “hace referencia a la aptitud legal de la entidad contra quien se dirige la acción, de ser la llamada a responder por la vulneración o amenaza del derecho fundamental, en caso de que la transgresión del derecho alegado resulte demostrada”¹¹². En efecto, esta Corte ha reiterado que la afectación actual o potencial de uno o varios derechos fundamentales es un presupuesto esencial insustituible y necesario de la acción de tutela. En ese sentido, cuando el juez constitucional, *prima facie*, “no encuentre ninguna conducta atribuible al accionado respecto de la cual se pueda determinar la presunta amenaza o violación de un derecho fundamental, debe declarar la improcedencia de la acción de tutela”¹¹³. Por tanto, la autoridad accionada no estará legitimada en la causa por pasiva cuando no le sea atribuible la presunta amenaza o vulneración de los derechos.

43. *La Concesionaria Ruta al Sur S.A.S. está legitimada en la causa por pasiva.* La Sala de Revisión considera que la accionada está legitimada en la causa por pasiva

coadyuvante debe “(i) presentarse “hasta antes de que se expida la sentencia que finalice el proceso de tutela” y (ii) estar relacionada con “con las posiciones y pretensiones presentadas por el accionante o el accionado en el trámite de tutela, es decir, no puede formular pretensiones propias de amparo””. Cfr. Corte Constitucional, Sentencia T-279 de 2023.

¹¹¹ Corte Constitucional, Sentencia SU-424 de 2021.

¹¹² Corte Constitucional, Sentencia SU-077 de 2018.

¹¹³ Corte Constitucional, Sentencia T-130 de 2014.

porque es quien, en el marco del contrato de concesión para la rehabilitación de la Ruta 4504, no ha reinstalado los reductores de velocidad en las zonas escolares de Timaná. De acuerdo con las obligaciones establecidas en la parte general y especial, y en el Apéndice Técnico No. 3 del Contrato de Concesión No. 012 de 2015 suscrito entre la ANI y el concesionario Aliadas para el Progreso S.A.S. (cedido el 2 de julio de 2021 a favor de la sociedad concesionaria Ruta al Sur S.A.S), es esta autoridad la responsable de “estructurar y aplicar un sistema de gestión de la seguridad vial – SGSV, que le permita la identificación, evaluación y priorización de los peligros que puedan afectar los distintos usuarios del proyecto, de tal manera que se puedan poner en marcha medidas de intervención apropiadas para reducir el riesgo a un nivel tan bajo como sea razonablemente posible”¹¹⁴.

44. Lo anterior, en consonancia con lo establecido por la Ley 105 de 1993 y el Decreto 4165 de 2011, mediante los cuales se aclara que corresponde a la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) ejercer la dirección, control y supervisión de los proyectos de concesión, mientras que a las sociedades concesionarias les compete garantizar la prestación del servicio en condiciones de continuidad, calidad y seguridad. En ese sentido, la sociedad concesionaria no solo asume compromisos contractuales, sino también deberes funcionales de prevención, vigilancia y respuesta ante riesgos previsibles para los usuarios de la vía, especialmente en los tramos que atraviesan zonas pobladas o escolares. Entre las obligaciones del Contrato de Concesión No. 012 de 2015 se incluyen la realización de auditorías de seguridad vial (ASV), inspecciones periódicas (ISV) y análisis de tramos de concentración de accidentes (ATCA). Por tanto, la valoración técnica sobre la necesidad de instalar o reponer reductores de velocidad hace parte del cumplimiento ordinario del contrato y de la función preventiva que le corresponde al concesionario. En ese sentido, la Sala de Revisión encuentra que la Concesionaria Ruta al Sur S.A.S. está legitimada en la causa por pasiva.

2.3. Inmediatez

45. *Reconocimiento constitucional.* El artículo 86 de la Constitución Política dispone que la acción de tutela es un mecanismo para la protección “inmediata” de derechos fundamentales. Por esta razón, la Corte ha señalado que esta acción debe ejercerse dentro de un “término razonable”¹¹⁵ respecto de la ocurrencia de los hechos que dieron lugar a la presunta amenaza o vulneración de los derechos fundamentales¹¹⁶. En todo caso, la Corte también ha precisado que el principio de inmediatez no puede ser interpretado de manera rígida o formalista, toda vez que su exigencia depende de las particularidades del caso concreto. En ese sentido, la Corte ha sostenido, por ejemplo, que “no es exigible de manera estricta el principio de inmediatez en la interposición de la tutela, cuando se demuestre que la vulneración es permanente en el tiempo y que, pese a que el hecho que la originó por primera vez sea muy antiguo respecto de la presentación de la tutela, la situación desfavorable del actor derivada del irrespeto por sus derechos continúa y es

¹¹⁴ Expediente digital, archivo: “Anexo secretaria Corte 023 Rta. Ruta al Sol”, p. 18 (enlace a la carpeta del contrato de concesión, apéndices y otrosíes). Archivo: “Apéndices Técnicos 1, 2, 3 (F)”, p. 144.

¹¹⁵ Corte Constitucional, Sentencia SU-961 de 1999.

¹¹⁶ Corte Constitucional, Sentencia T-273 de 2015.

actual”¹¹⁷. En tal hipótesis, conforme a la jurisprudencia constitucional, la tutela resulta procedente como instrumento idóneo de protección de derechos fundamentales.

46. *La acción de tutela sub judice satisface el requisito de inmediatez.* Esto es así, por cuanto la presunta vulneración de los derechos fundamentales es actual y persistente en el tiempo. Además, en atención a las fechas de radicación y respuesta de las peticiones presentadas por el accionante, la Sala encuentra que, contrario a lo considerado por el juez de instancia¹¹⁸, se estima que el término para la interposición de la acción de tutela es razonable y proporcional. En efecto, la Sala constata que el accionante presentó un primer derecho de petición el 14 de febrero de 2025. Posteriormente, en atención a los hechos ocurridos el 28 de marzo de 2025¹¹⁹, el 7 de abril del 2025, el alcalde del municipio Timaná radicó otro derecho de petición, reiterando las pretensiones del accionante. La concesionaria respondió el primer derecho de petición el 11 de marzo de 2025, y el segundo derecho de petición el 30 de abril de 2025. Por su parte, la acción de tutela fue radicada el 22 de mayo de 2025; es decir, menos de un mes después de la última respuesta de la accionada. Por tanto, la acción de tutela fue presentada en un término razonable y proporcional, contrario a lo considerado por el juez de instancia¹²⁰.

47. En adición, la Sala advierte que, en la medida en que el accionante actúa como agente de los derechos de los NNA que asisten a las instituciones educativas ubicadas en la vía que conecta a Timaná con Pitalito, los antecedentes del expediente permiten inferir una situación de especial vulnerabilidad de estos menores, derivada de la ausencia de reductores de velocidad frente a sus colegios. En concreto, la Corte ha señalado que la valoración sobre la razonabilidad del plazo para la interposición de la acción de tutela no puede hacerse en abstracto, sino que debe atender las circunstancias particulares del caso y, en especial, de las condiciones del tutelante y su situación concreta de vulnerabilidad, aspectos que se encuentran demostrados en este asunto. En ese sentido, cabe señalar que la amenaza a los derechos a la vida y a la integridad personal de los NNA del municipio de Timaná aún subsiste, en tanto, a la fecha, no se han reinstalado los dispositivos reductores de velocidad en las zonas escolares que atraviesa el corredor vial que conecta el municipio de Timaná con Pitalito. De hecho, conforme lo informado por la accionada en su respuesta al auto de pruebas, actualmente se encuentra trabajando en la construcción de las cunetas de aguas lluvia sobre la misma vía¹²¹. A esto se suma que la propia accionada reconoció expresamente que, a la fecha, no se han instalado reductores de velocidad “toda vez que la instalación obedece a la aprobación de los diseños allegados por nuestro asesor externo en seguridad vial, en seguimiento al estudio técnico y conforme a las recomendaciones emitidas por el asesor”¹²². Así, contrario a lo señalado por el juez de instancia, la Sala considera que la acción de tutela *sub judice* fue presentada dentro de un plazo razonable y, en consecuencia, que sí está acreditado el requisito de inmediatez.

¹¹⁷ Corte Constitucional, Sentencia T-194 de 2021.

¹¹⁸ Expediente digital, archivo: “19Sentencia”.

¹¹⁹ En el que perdió la vida un menor de edad en el cruce frente a su escuela sobre la vía Timaná – Pitalito.

¹²⁰ Ver párr. 16 *supra*.

¹²¹ Expediente digital, archivo: “Anexo secretaria Corte 033 Rta. Alcaldía de Timana (después de traslado)”, p. 5.

¹²² Expediente digital, archivo: “Anexo secretaria Corte 023 Rta. Ruta al Sol”, p. 3.

2.4. Subsidiariedad

48. *Regulación constitucional y legal.* Conforme al artículo 86 de la Constitución Política, la acción de tutela procede cuando los accionantes no dispongan de otros medios de defensa judicial, salvo que se utilice como mecanismo transitorio para evitar un perjuicio irremediable. Además de reiterar dicha regla, el artículo 6 del Decreto 2591 de 1991 prevé que “la existencia de dichos medios será apreciada en concreto, atendiendo las circunstancias en las que se encuentre el solicitante”. Ahora bien, de existir mecanismos judiciales, la Corte ha señalado que “dos excepciones justifican la procedibilidad de la tutela”, a saber: “(i) de forma definitiva, si no existen medios judiciales de protección que sean idóneos y eficaces para resolver el asunto sometido a consideración del juez; y, (ii) de manera transitoria cuando se interpone para evitar la consumación de un perjuicio irremediable a un derecho fundamental. En este último caso, la protección se extenderá hasta tanto se produzca una decisión definitiva por parte del juez ordinario”¹²³.

49. La Corte Constitucional ha precisado que para determinar la idoneidad y eficacia de los medios judiciales ordinarios, “el juez debe enmarcar su análisis en las particularidades de cada caso, pues al relacionarse el carácter idóneo del mecanismo con su aptitud material para producir el efecto protector de los derechos fundamentales, y la eficacia con la posibilidad de brindar un amparo eficaz, oportuno e integral, resulta clara la imposibilidad de establecer criterios abstractos y generales para su valoración”¹²⁴. Por lo tanto, en el asunto *sub judice*, corresponde a la Sala (i) examinar si el accionante cuenta con otro medio de defensa judicial para la protección de los derechos fundamentales alegados como vulnerados y, de ser así, (ii) valorar su idoneidad y eficacia, en atención a las circunstancias particulares del asunto.

50. *En el presente asunto no existe otro medio de defensa judicial idóneo y eficaz para garantizar la protección de los derechos fundamentales presuntamente vulnerados o amenazados.* La Sala constata que el accionante no cuenta con un medio judicial distinto a la acción de tutela para proteger los derechos fundamentales de los NNA que asisten a las instituciones educativas localizadas en los sectores de El Tejar, Mateo Rico, Cascajal, Cinco Veredas y Charco del Oso en el municipio de Timaná, Huila. Contrario a lo afirmado por la accionada durante el trámite de la acción de tutela, la acción popular no es *prima facie* idónea para la protección de los derechos fundamentales, por dos razones: (i) la petición concreta de amparo y (ii) la naturaleza constitucional del cuestionamiento formulado por el accionante. En efecto, si bien la afectación descrita por el accionante tiene relación con la seguridad vial –materia de evidente contenido colectivo–, en el presente asunto la afectación directa recae sobre los derechos fundamentales a la vida y a la integridad personal de los NNA que asisten a las instituciones educativas localizadas en los sectores mencionados.

51. Al respecto, la jurisprudencia reiterada de la Corte Constitucional, desde la sentencia SU-116 de 2001, ha señalado que cuando en un mismo contexto resultan

¹²³ Corte Constitucional, sentencias SU-091 de 2023 y SU-322 de 2024.

¹²⁴ Corte Constitucional, Sentencia SU-213 de 2021 y Sentencia SU-075 de 2018.

comprometidos derechos de carácter colectivo y derechos fundamentales, la tutela es procedente siempre que se acredite lo siguiente: “(a) que la afectación *iusfundamental* sea una consecuencia inmediata y directa de la perturbación de un derecho colectivo (conexidad); (b) que la persona que presenta la acción de tutela acredite –y así lo valore el juez– que su derecho fundamental (y no otro o el de otros) se encuentra directamente afectado (afectación directa); (c) que la afectación al derecho fundamental sea cierta y no hipotética a la luz de las pruebas aportadas en el expediente; y (d) que las pretensiones de los accionantes tengan por objeto la protección del derecho fundamental y no del derecho colectivo en sí mismo considerado. En otras palabras, la orden judicial debe buscar el restablecimiento del derecho fundamental afectado o hacer cesar su amenaza”¹²⁵.

52. La Sala advierte que en el presente caso se cumple cada uno de esos presupuestos. Primero, la vulneración de los derechos fundamentales de los NNA a la vida y a la integridad personal es consecuencia inmediata de la omisión en el restablecimiento de los reductores de velocidad en zonas escolares, lo que demuestra la conexidad con el derecho colectivo a la seguridad vial. Segundo, los menores de 18 años que transitan por dichos tramos se encuentran directamente expuestos al riesgo derivado del tránsito vehicular sin control, por lo que existe una afectación individualizable y actual. Tercero, el acervo probatorio recaudado en sede de revisión evidencia de manera cierta y objetiva la permanencia de esa situación, incluso reconocida por la propia concesionaria. Cuarto, el objeto de la pretensión de amparo no busca la protección del derecho colectivo a la seguridad vial en abstracto, sino la efectividad de los derechos fundamentales de los NNA del municipio de Timaná, en tanto sujetos de especial protección constitucional.

53. Por lo anterior, la Sala de Revisión considera que, ante una vulneración actual y cierta de los derechos a la vida y a la integridad personal de los NNA que asisten a las instituciones educativas localizadas en los sectores de El Tejar, Mateo Rico, Cascajal, Cinco Veredas y Charco del Oso en el municipio de Timaná, la acción de tutela constituye el único medio de defensa judicial eficaz e idóneo para garantizar su protección inmediata.

54. *Conclusión.* La presente acción de tutela, bajo la delimitación establecida, satisface los requisitos de legitimación en la causa por activa y por pasiva, inmediatez y subsidiariedad, por lo cual, contrario a lo concluido por el juez de instancia, es procedente.

3. Problema jurídico y metodología de la decisión

55. *Problema jurídico.* Corresponde a la Sala resolver si: ¿la accionada vulnera los derechos fundamentales a la vida e integridad personal de los NNA que asisten a las instituciones educativas localizadas en los sectores de El Tejar, Mateo Rico, Cascajal, Cinco Veredas y Charco del Oso en el municipio de Timaná, Huila, al no reinstalar los reductores de velocidad que fueron retirados durante las obras de reparación y mantenimiento de la vía nacional que conecta Timaná con Pitalito?

¹²⁵ Corte Constitucional, Sentencias T-500 de 2020 y T-390 de 2018, entre otras.

56. *Metodología de la decisión.* Para resolver el problema jurídico planteado, la Sala Séptima de Revisión seguirá la siguiente metodología. *Primero*, (i) reiterará la jurisprudencia sobre el interés superior del menor y la prevalencia de los derechos de los niños, niñas y adolescentes, y (ii) precisará las obligaciones estatales sobre seguridad vial, particularmente en tramos con instituciones educativas. *Segundo*, con fundamento en lo anterior, resolverá el caso concreto. *Tercero*, adoptará los remedios constitucionales a los que hubiere lugar.

4. El interés superior del menor y la prevalencia de los derechos de los NNA. Reiteración de jurisprudencia

57. *Reconocimiento constitucional.* La Constitución Política reconoce una protección especial y reforzada para los NNA, en atención a su caracterización jurídica como sujetos de especial protección constitucional¹²⁶. Según la Corte, dicha categorización jurídica se funda en la situación de indefensión en la que se encuentran, “pues están en pleno proceso de desarrollo físico, mental y emocional hasta alcanzar la madurez necesaria para el manejo autónomo de su proyecto de vida y la participación responsable en la sociedad”¹²⁷. Asimismo, deriva del “respeto de su dignidad humana, y la importancia de garantizar la efectividad de todos sus derechos fundamentales”. En ese sentido, “se trata de un imperativo ético, jurídicamente aceptado y socialmente asumido, que compromete prioritariamente la realización de los más altos fines del [e]stado [s]ocial de [d]erecho”¹²⁸. En particular, el artículo 44 de la Constitución instituye cinco reglas a favor de los menores de 18 años, que concretan ese mandato superior: “(i) el reconocimiento del carácter fundamental de sus derechos; (ii) su protección frente a riesgos prohibidos; (iii) la corresponsabilidad de la familia, la sociedad y el Estado en la asistencia y protección de los menores de edad; (iv) la garantía de su desarrollo integral y (v) la prevalencia del interés superior de los menores de edad”¹²⁹. A su vez, dicha disposición establece, de manera expresa, que los derechos de los NNA “prevalecen sobre los derechos de los demás”, lo que impone al Estado y a los particulares deberes positivos de prevención y protección frente a cualquier amenaza y vulneración.

58. Ahora bien, esa protección especial también ha sido reconocida por algunos tratados internacionales. Entre estos, se destacan los siguientes¹³⁰: (i) la Convención sobre los Derechos del Niño de 1989, en la que se consolidó esta garantía¹³¹, y sus Protocolos facultativos; (ii) la Declaración Universal de Derechos Humanos (arts. 1, 3 y 7); (iii) la Declaración Americana de los Derechos y Deberes del Hombre (art. 7); (iv) el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos de 1966 (arts. 2, 24 y 26); (v) la Convención Americana sobre Derechos Humanos de 1969 (art. 19); (vi) el Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales (art. 10); y,

¹²⁶ Corte Constitucional, Sentencia C-028 de 2024.

¹²⁷ Cfr. Corte Constitucional, Sentencias T-262 de 2018, C-258-15 y T-1008 de 2002, entre otras.

¹²⁸ Ibid.

¹²⁹ Cfr. Corte Constitucional, Sentencias T-262 de 2018 y T-569 de 2016.

¹³⁰ Cfr. Corte Constitucional, Sentencia C-017 de 2019.

¹³¹ “Aunque es la Convención Internacional sobre Derechos del Niño, la que consolida la doctrina integral de protección de la niñez, incluyendo como principio orientador el interés superior de las y los niños, el primer instrumento internacional que hizo referencia a ese postulado fue la Declaración de Ginebra de 1924 sobre derechos del niño. Después fue reproducido en la Declaración Universal de Derechos Humanos (artículo 25. 2º), la Declaración de los Derechos del Niño (Principio 2º), el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos (artículos 23 y 24) y la Convención Americana sobre Derechos Humanos (artículo 19).” Cfr. Corte Constitucional, sentencia C-017 de 2019.

por último, (vii) el Protocolo Adicional a la Convención Americana sobre Derechos Humanos en materia de Derechos Económicos, Sociales y Culturales (art. 15 y 16)¹³². Dentro de estos, “[e]special relevancia reviste (...) la Convención Internacional sobre los Derechos del Niño, cuyos principios fundamentales son: (i) la no discriminación; (ii) el interés superior del niño; (iii) los derechos a la vida, la supervivencia y el desarrollo; y (iv) la participación infantil”¹³³.

59. *Desarrollo legal del concepto de interés superior de los NNA.* En desarrollo del mandato derivado del artículo 44 de la Constitución, según el cual los derechos de los niños, niñas y adolescentes “prevalecen sobre los derechos de los demás”, los artículos 6, 8, y 9 de la Ley 1098 de 2006 enuncian expresamente la protección del interés superior de los NNA. Este concepto, “posibilita y ordena que los [NNA] reciban un trato preferente en la toma de decisiones en que se vean involucrados sus derechos, de forma que se garantice su desarrollo armónico e integral como miembros de la sociedad”¹³⁴. En particular, el artículo 8 de la Ley 1098 de 2006 lo define como “el imperativo que obliga a todas las personas a garantizar la satisfacción integral y simultánea de todos sus Derechos Humanos, que son universales, prevalentes e interdependientes”. Además, de acuerdo con el artículo 9 *ibidem*, “esa prevalencia de los derechos de los menores de edad debe reflejarse en todo acto, decisión o medida administrativa, judicial o de cualquier naturaleza que deba adoptarse en relación con estos”¹³⁵.

60. *Características, contenido y alcance del concepto de interés superior del menor.* De acuerdo con la jurisprudencia constitucional, el interés superior del menor tiene las siguientes cuatro características: (i) es *concreto y autónomo*, pues solo se puede determinar a partir de las circunstancias individuales de cada niño; (ii) es *relacional*, porque adquiere relevancia cuando los derechos de los niños entran en tensión con los de otra persona o grupo de personas; (iii) *no es excluyente*, ya que los derechos de los niños no son absolutos ni priman en todos los casos de colisión de derechos y, por último, (iv) es *obligatorio* para todos, en la medida que vincula a todas las autoridades del Estado, a la familia y a la sociedad en general. Este interés superior exige no solo propender por el bienestar de los menores de 18 años, sino “adoptar medidas que les aseguren el mayor nivel de acceso posible a los servicios de asistencia que les preste y prever medios para sancionar las conductas que los afecten”¹³⁶.

61. En adición, la jurisprudencia constitucional ha determinado que el interés superior de los NNA es: “(i) un *derecho sustantivo*, pues debe ser una consideración primordial al momento de sopesar los distintos intereses en juego en la toma de una decisión en cualquier ámbito”. Es más, “la garantía de este derecho deberá ponerse en práctica siempre que deba adoptarse una decisión que afecte a un niño, niña o adolescente o a un grupo concreto de ellos”; (ii) una *obligación intrínseca de los Estados*, de aplicabilidad inmediata y reclamable ante los jueces; (iii) un *principio jurídico interpretativo fundamental*, en la medida en que si una disposición jurídica

¹³² Adicionalmente, es de especial importancia la Resolución 1612 de 2005 del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas sobre los niños en los conflictos armados.

¹³³ Corte Constitucional, Sentencia C-017 de 2019.

¹³⁴ Corte Constitucional, Sentencia C-028 de 2024.

¹³⁵ Corte Constitucional, Sentencia T-262 de 2018.

¹³⁶ Corte Constitucional, Sentencia T-262 de 2018.

admite más de una interpretación, se elegirá la interpretación que satisfaga de manera más efectiva el interés superior del NNA; y “(iv) una *norma de procedimiento*, pues la toma de decisiones que involucre un menor de edad debe tener una carga argumentativa que estime las repercusiones positivas y negativas en los derechos de aquel”¹³⁷.

62. *El interés superior del menor en el entorno vial*. El principio del interés superior del menor, reconocido en el artículo 44 de la Constitución Política y desarrollado por la Ley 1098 de 2006, impone a todas las autoridades públicas un deber positivo de protección integral que trasciende la respuesta individual frente al daño y se proyecta hacia la prevención estructural de los riesgos previsibles que puedan comprometer la vida y la integridad física de los NNA. Esta obligación, a su vez, tiene sustento internacional en los artículos 3¹³⁸ y 6¹³⁹ de la Convención sobre los Derechos del Niño, que obligan a los Estados a asegurar a los NNA la protección y el cuidado necesarios para su bienestar, mediante la adopción de todas las medidas legislativas y administrativas adecuadas, y a garantizar, en la máxima medida posible, su supervivencia y desarrollo. En consecuencia, la ausencia de infraestructura segura, señalización o control efectivo de velocidades en los entornos escolares –categorizados, entre otras, como zonas escolares– constituye una omisión constitucionalmente relevante, pues desconoce el mandato de protección especial y reforzada, y activa el deber judicial de ordenar medidas inmediatas de corrección, en aplicación directa del artículo 44 de la Constitución y de los compromisos internacionales asumidos por el Estado colombiano.

63. *Intervención del juez de tutela para garantizar el interés superior del menor en el entorno vial*. En sede de tutela, el juez constitucional no sustituye las competencias técnicas de las entidades administrativas, pero sí puede verificar si las autoridades han cumplido con su deber de diligencia reforzada frente a riesgos previsibles para la vida e integridad de los NNA. En tales casos, el control judicial se orienta a ordenar la adopción de medidas inmediatas que aseguren la elaboración de estudios técnicos, la instalación de señalización preventiva o la ejecución de obras urgentes, según las recomendaciones técnicas y el marco del contrato de concesión y de la gestión de infraestructura pública. De esta manera, la jurisdicción constitucional ejerce una función garantista y correctiva, asegurando que la omisión de una autoridad o de un concesionario en la prevención de siniestros viales no termine por comprometer derechos fundamentales de los NNA, quienes, en los términos expuestos, no pueden ser víctimas previsibles de la desatención institucional.

¹³⁷ Corte Constitucional, Sentencia C-127 de 2023, reiterada por la Sentencia C-028 de 2024.

¹³⁸ Artículo 3 de la Convención sobre los Derechos del Niño. “1. En todas las medidas concernientes a los niños que tomen las instituciones públicas o privadas de bienestar social, los tribunales, las autoridades administrativas o los órganos legislativos, una consideración primordial a que se atenderá será el interés superior del niño. || 2. Los Estados Partes se comprometen a asegurar al niño la protección y el cuidado que sean necesarios para su bienestar, teniendo en cuenta los derechos y deberes de sus padres, tutores u otras personas responsables de él ante la ley y, con ese fin, tomarán todas las medidas legislativas y administrativas adecuadas. || 3. Los Estados Partes se asegurarán de que las instituciones, servicios y establecimientos encargados del cuidado o la protección de los niños cumplan las normas establecidas por las autoridades competentes, especialmente en materia de seguridad, sanidad, número y competencia de su personal, así como en relación con la existencia de una supervisión adecuada”.

¹³⁹ Artículo 6 de la Convención sobre los Derechos del Niño. 1. Los Estados Partes reconocen que todo niño tiene el derecho intrínseco a la vida. || 2. Los Estados Partes garantizarán en la máxima medida posible la supervivencia y el desarrollo del niño”.

64. *Ámbito de aplicación de los derechos a la vida y a la integridad personal.* El reconocimiento constitucional del derecho a la vida proviene de la Carta Magna por cuanto la misma la protege como un derecho y como un “valor del ordenamiento, que implica competencias de intervención, e incluso deberes para el Estado y para los particulares”¹⁴⁰. En su dimensión de derecho, el artículo 11 del texto constitucional prevé que “la vida es inviolable”. En su dimensión de valor, el preámbulo de la Constitución Política establece que una de las finalidades del constituyente primario fue la de “fortalecer la unidad de la Nación y asegurar a sus integrantes la vida”. Aunado a lo anterior, el artículo 2 de la Carta Magna dispone que las autoridades “están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida”. Al respecto, en sentencias como la C-239 de 1997 y la C-327 de 2016, la Corte Constitucional ha afirmado que las referidas normas constitucionales “muestran que la Carta no es neutra frente al valor de la vida” y que implica un deber del Estado de protegerla.

65. Respecto del derecho a la integridad personal, la Corte Constitucional reconoce que “el artículo 12 de la Constitución Proclama el derecho fundamental a la integridad personal”¹⁴¹ y que este derecho “se deriva directamente de la consideración y el respeto que merece el ser humano en su esencia por razón de su dignidad intrínseca”¹⁴². En ese sentido, está relacionada con la preservación del sujeto en sus componentes físicos, pero también psicológicos e incluso espirituales. En particular, estos componentes no deben verse alterados por lesiones o “por la acción u omisión de autoridades o particulares”¹⁴³.

66. *Protección de los derechos a la vida y a la integridad personal.* En la sentencia T-358 de 2003 la Sala resolvió un caso fácticamente similar al presente. En esta ocasión, la Sala recalcó que el INVIAS (accionado en dicha tutela) era responsable del señalamiento claro de la zona escolar, la velocidad máxima, la demarcación del paso peatonal y la instalación de reductores de velocidad. En dicho caso, el accionante (rector del Instituto Técnico San Francisco de Asís) alegó la vulneración de los derechos fundamentales a la vida y a la integridad personal de los niños, jóvenes, docentes y demás miembros de la comunidad por la carencia de dichas señalizaciones. La Sala concluyó que la entidad debió realizar y prever con tiempo las proyecciones y apropiaciones presupuestales indispensables para la satisfacción de las necesidades de la comunidad, como la señalización vial. La Sala rescató la urgencia del tema “a fin de evitar eventuales daños a la integridad física y a la vida misma de las personas afectadas”¹⁴⁴. Con ello, resaltando que “están comprometidos los derechos de los niños, que de acuerdo con el artículo 44 de la Constitución priman sobre los derechos de los demás, lo que los hace merecedores de una especial atención y cuidado por parte de las autoridades, que además, están obligadas a adoptar medidas de protección en defensa de la igualdad (C.P., art. 13)”¹⁴⁵. En ese sentido, la Sala amparó los derechos fundamentales de los NNA agenciados por el rector de la institución educativa.

¹⁴⁰ Corte Constitucional, Sentencia C-239 de 1997.

¹⁴¹ Corte Constitucional, Sentencia T-248 de 1998.

¹⁴² Sentencia SU-200 de 1997. Cfr. Sentencia T-248 de 1998.

¹⁴³ Ibid.

¹⁴⁴ Corte Constitucional, Sentencia T-358 de 2003.

¹⁴⁵ Ibid.

67. En sentencias como la T-366 de 2020 y la T-582 de 2023, la Corte ha resuelto casos respecto de las condiciones de seguridad de la infraestructura para acceder a los centros educativos y ha destacado que el mandato del artículo 11 de la Constitución “ordena a todas las autoridades [...] el deber de protección al derecho a la vida, obligación que implica realizar las acciones pertinentes para evitar la vulneración o puesta en peligro de los ciudadanos”. Lo anterior, enfatizando que este deber cobra “mayor relevancia cuando se trata de la vida de los menores de edad”.

5. Obligaciones estatales en materia de seguridad vial

68. *Obligaciones generales en materia de seguridad vial.* El ordenamiento jurídico colombiano impone a las autoridades y a los particulares que intervienen en la gestión y operación de las vías públicas un deber de protección y prevención en materia de seguridad vial, partiendo de la premisa según la cual al Legislador se le atribuye el deber de regular la actividad de tránsito automotor. En efecto, el artículo 2° de la Ley 2251 de 2022 dispone expresamente que las entidades del Estado, de acuerdo con sus competencias, deben garantizar la protección de la vida y la integridad personal de todos los residentes en el territorio nacional. Por su parte, el artículo 2° de la Ley 1503 de 2011 establece que la seguridad vial es una política de Estado orientada a reducir los factores de riesgo asociados al tránsito y a garantizar la protección de la vida e integridad de los usuarios de las vías.

69. De igual forma, el artículo 3° de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito) define la seguridad vial como un derecho y una responsabilidad compartida, cuyo cumplimiento implica la adopción de medidas adecuadas de señalización, control de velocidad y mantenimiento de la infraestructura. Finalmente, el Manual de Señalización Vial (versión 2024), adoptado por el Ministerio de Transporte, dispone que toda intervención sobre una vía debe garantizar condiciones de visibilidad, información y control que minimicen los riesgos de siniestralidad, en particular en zonas escolares y sectores urbanos de alta vulnerabilidad peatonal. Ahora bien, de acuerdo con la Ley 2251 de 2022, se estableció que la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) reglamentará los estándares técnicos y procesos en materia de seguridad vial y la señalización en vía. El siguiente cuadro, sintetiza los aspectos más relevantes de esta regulación:

Tabla 7. Instrumentos normativos y regulatorios aplicables

Marco normativo (instrumentos, manuales y lineamientos)	Aspectos relevantes
Código Nacional de Tránsito (Ley 769/2002)	Define la zona escolar como “[p]arte de la vía situada frente a un establecimiento de enseñanza y que se extiende cincuenta (50) metros al frente y a los lados del límite del establecimiento” ¹⁴⁶ , y establece que el Ministerio de Transporte es la autoridad suprema de tránsito. Además, atribuye las competencias respecto de los programas de seguridad vial a las distintas autoridades y establece la reglamentación de las señales de tránsito.

¹⁴⁶ Código Nacional de Tránsito (Ley 769/2002). Artículo 2°.

Plan Nacional de Seguridad Vial (PNSV) 2022–2031 (adoptado por Decreto 1430/2022)	Plantea el enfoque “sistema seguro”, las áreas de acción, las velocidades seguras y la infraestructura segura (dentro de la que se incluye la implementación de resaltos y señalizaciones verticales y horizontales). Establece la actualización y adopción de lineamientos y la implementación de mejores prácticas para el control de velocidad y el diseño seguro. El objetivo general 1 del PNSV establece la actualización de las orientaciones pedagógicas para educar a los actores viales más vulnerables en temas de seguridad vial (niveles de la educación formal, no formal e informal) con el fin de coordinar procesos y definir metodologías, contenidos, evaluación y seguimiento requeridos en la materia ¹⁴⁷ . Finalmente, destaca que la siniestralidad es la segunda causa de muerte externa para NNA en el país y, por ello, este insumo busca que las acciones en materia de seguridad vial incorporen de forma preceptiva a los menores de edad. Por ejemplo, mediante la generación de conocimiento para la estructuración de planes de movilidad escolar municipales, los cuales tendrán “alcance municipal, para ámbitos rurales y urbanos, haciendo énfasis en la educación para la movilidad escolar segura, en el transporte escolar y en el mejoramiento de los entornos escolares, así como en la generación de redes protectoras para los niños, niñas y adolescentes” ¹⁴⁸ .
Ley 1702/2013 (crea la ANSV)	La ANSV es la máxima autoridad para la aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacional. Coordina los organismos y entidades públicas y privadas comprometidas con la seguridad vial e implementa el plan de acción de la seguridad vial del Gobierno. Su misión es prevenir y reducir los accidentes de tránsito ¹⁴⁹ .
Ley 2251/2022 “Julían Esteban”	Tuvo por objeto establecer disposiciones normativas que orientan la formulación, implementación y evaluación de la política pública de seguridad vial con el enfoque de “sistema seguro” ¹⁵⁰ bajo principios generales como el de la responsabilidad compartida, la seguridad vehicular y la seguridad en las vías. Adicionalmente, estableció en su artículo 3 que el Ministerio de Transporte y la ANSV unificarán y armonizarán todas las regulaciones relacionadas con la seguridad vial vehicular de manera que sean consistentes con la normativa internacional. Además, que la ANSV reglamentará los estándares técnicos y procesos que en materia de seguridad vial deben cumplir dichos dispositivos, así como la señalización en vía ¹⁵¹ .
Programa Nacional de Gestión de la Velocidad (PNGV 2023)	El Programa Nacional de Gestión de la Velocidad (PNGV) es una herramienta cuyo objetivo principal consiste en proponer lineamientos técnicos para la gestión integral de la velocidad en el país. Lo anterior, con el fin de disminuir las fatalidades y lesiones graves asociadas al exceso de velocidad ¹⁵² .

¹⁴⁷ Plan Nacional de Seguridad Vial (PNSV) 2022–2031. Sección 3: Actores viales más vulnerables. p. 71.
¹⁴⁸ Plan Nacional de Seguridad Vial (PNSV) 2022–2031. Objetivo general 1. Incentivar los comportamientos seguros en actores viales. Objetivo específico 1.1: Fortalecer procesos que promuevan la movilidad segura y sostenible en escenarios de educación formal, informal, así como para el trabajo y desarrollo humano. 1.1.5, p. 37.
¹⁴⁹ Congreso de Colombia. Ley 1702 de 2013 “Por la cual se crea la agencia nacional de seguridad vial y se dictan otras disposiciones”. Artículo 2.
¹⁵⁰ Congreso de Colombia. Ley 2251 de 2022 “Por la cual se dictan normas para el diseño e implementación de la política de seguridad vial con enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones – Ley Julían Esteban”. Artículo 2o, literal a): “Sistema Seguro: Este tiene en cuenta la vulnerabilidad de las personas a las lesiones graves causadas por accidentes de tránsito, y reconoce que el sistema se debería concebir para tolerar el error humano. La piedra angular de este enfoque son las carreteras y las bermas seguras, las velocidades seguras, los vehículos seguros y los usuarios de carreteras seguros, todo lo cual se deberá abordar con miras a poner fin a los accidentes mortales y reducir el número de lesiones graves”.
¹⁵¹ Ibid., artículo 5, parágrafo.
¹⁵² Ministerio de Transporte. Resolución 20233040025895 de 2023.

Guía de Pacificación del Tránsito 2024 (ANSV)	Los objetivos generales de esta guía son: (i) reducir los efectos negativos del uso del vehículo automotor relacionados con su velocidad, volumen y composición vehicular; (ii) cambiar los hábitos de los conductores en cuanto a conducción segura, elección de ruta y elección modal; y (iii) mejorar las condiciones para los usuarios de medios no motorizados en términos de seguridad vial, accesibilidad universal y medio ambiente, entre otros ¹⁵³ . Por medio de este instrumento se busca una perspectiva territorial para enfocarse en lugares en los cuales haya confluencia espacial de infraestructura vial con asentamientos humanos, o que presenten condiciones de riesgo de siniestralidad.
Manual de Señalización Vial de Colombia 2024 (Dispositivos uniformes en la infraestructura vial para la regulación del tránsito y la seguridad vial)	El manual contiene varias disposiciones que recalcan la exigencia en el estándar de medidas de seguridad vial en zonas escolares. Las señales deben ser construidas con “materiales o procedimientos que superen los niveles mínimos de retrorreflexión especificados” ¹⁵⁴ . El manual especifica las características de las distintas señales en proximidad de una zona escolar como la SP-47, la SP-47A y la SP-47B. En este manual se señala que en los casos que la autoridad de tránsito o entidad encargada de la infraestructura lo considere pertinente, se podrán implementar reductores de velocidad o medidas de pacificación, antes de llegar a la zona de cruce escolar ¹⁵⁵ . Adicionalmente, recomienda la ubicación de radares de velocidad sobre las vías urbanas en áreas cercanas a centros escolares.

70. Asimismo, de la mano con los 17 objetivos de desarrollo sostenible de la Organización de las Naciones Unidas (ONU), la accesibilidad, movilidad, asequibilidad y seguridad vial deben garantizarse a la población infantil. En particular, el objetivo 11.2 plantea como meta al 2030, entre otras cosas, “mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad”¹⁵⁶. Además, la ANSV, el Ministerio de Transporte y el Ministerio de Educación crearon la estrategia “Universo Vial”, iniciativa que busca generar nuevos espacios para la infancia y adolescencia en el aprendizaje de la seguridad vial, así como mayores oportunidades de acceso a esta formación en los diferentes territorios¹⁵⁷.

71. *Autoridades de tránsito y seguridad vial.* En cuanto a las autoridades de tránsito y su rol en la seguridad vial, el artículo 1 de la Ley 769 de 2002, “[p]or la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones”, establece que en Colombia el Ministerio de Transporte es la “autoridad suprema de tránsito”. Por tanto, le corresponde “definir, orientar, vigilar e inspeccionar la ejecución de la política nacional en materia de tránsito”, así como expedir la reglamentación sobre “las características técnicas de la demarcación y señalización

¹⁵³ Agencia Nacional de Seguridad Vial. Guía de Pacificación del Tránsito 2024, p. 7.
¹⁵⁴ Manual de Señalización Vial (2024), p. 40.
¹⁵⁵ Ibid., p. 340.
¹⁵⁶ ONU. Objetivos de Desarrollo Sostenible. Objetivo 11.2. Recuperado de: <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/cities/>
¹⁵⁷ Ministerio de Transporte. “Gobierno lanza iniciativa de educación vial para niños, niñas y adolescentes de todos los rincones del país”. Recuperado de: <https://mintransporte.gov.co/publicaciones/10311/gobierno-lanza-iniciativa-de-educacion-vial-para-ninos-ninas-y-adolescentes-de-todos-los-rincones-del-pais/>

de toda la infraestructura vial”, cuya aplicación y cumplimiento se encuentra a cargo de “cada uno de los organismos de tránsito en su respectiva jurisdicción”¹⁵⁸.

72. Por su parte, el artículo 2 de la Ley 1702 de 2013, “[p]or la cual se crea la agencia nacional de seguridad vial” (ANSV), dispuso que esta entidad es la “máxima autoridad para la aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacional”. Su objetivo es “prevenir y reducir los accidentes de tránsito”, mediante la coordinación de “los organismos y entidades públicas y privadas comprometidas con la seguridad vial”, y la implementación de las acciones del “plan de acción de la seguridad vial del Gobierno nacional”.

73. En este mismo marco, la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), creada por medio del Decreto Ley 4165 de 2011, cumple una función complementaria en materia de tránsito y seguridad vial, en tanto tiene a su cargo la planeación, estructuración, concesión, ejecución, administración y seguimiento de los proyectos de infraestructura de transporte concesionados por la Nación, incluida la seguridad vial operacional de los corredores a su cargo¹⁵⁹.

74. En este sentido, el Ministerio de Transporte, la ANSV y la ANI constituyen el eje institucional de la política de tránsito y seguridad vial en el ámbito nacional. El primero define la política, reglamenta y supervisa la infraestructura y la señalización. La segunda orienta, articula y evalúa las acciones de seguridad vial bajo un enfoque preventivo y sistémico. La tercera garantiza, desde la gestión contractual y operativa, que las concesiones y proyectos de infraestructura incorporen y mantengan estándares de seguridad vial.

75. *Instrumentos de seguridad vial.* En desarrollo de los mandatos legales contenidos principalmente en la Ley 769 de 2002 y la Ley 1702 de 2013, el Legislador diseñó un conjunto de instrumentos técnicos destinados a orientar, planificar y ejecutar la política de seguridad vial. Estos instrumentos constituyen el marco operativo que articula la acción de las autoridades nacionales, territoriales y concesionarios viales, y se materializan principalmente en las siguientes dos categorías: (i) los *planes nacionales de seguridad vial*, que definen los objetivos, estrategias y metas de largo plazo¹⁶⁰; y (ii) los *manuals técnicos y dispositivos*

¹⁵⁸ Artículo 5 de la Ley 769 de 2002. “El Ministerio de Transporte reglamentará en un término no mayor de 60 días posteriores a la sanción de esta ley, las características técnicas de la demarcación y señalización de toda la infraestructura vial y su aplicación y cumplimiento será responsabilidad de cada uno de los organismos de tránsito en su respectiva jurisdicción”.

¹⁵⁹ Artículo 3 del Decreto 4165 de 2011. “Como consecuencia del cambio de naturaleza, la Agencia Nacional de Infraestructura, tendrá por objeto planear, coordinar, estructurar, contratar, ejecutar, administrar y evaluar proyectos de concesiones y otras formas de Asociación Público Privada (APP), para el diseño, construcción, mantenimiento, operación, administración y/o explotación de la infraestructura pública de transporte en todos sus modos y de los servicios conexos o relacionados y el desarrollo de proyectos de asociación público privada para otro tipo de infraestructura pública cuando así lo determine expresamente el Gobierno Nacional respecto de infraestructuras semejantes a las enunciadas en este artículo, dentro del respeto a las normas que regulan la distribución de funciones y competencias y su asignación”.

¹⁶⁰ Según la información reportada en la página oficial de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), “[e]l Plan Nacional de Seguridad Vial es la principal apuesta de política pública que tenemos en el país y que permite dar continuidad y fortalecer las acciones contra la siniestralidad vial, este plan busca principalmente prevenir las muertes y lesiones graves en la vía. [De acuerdo con el] Decreto 1430 del 29 de julio de 2022; que aprobó el Plan Nacional de Seguridad Vial, este instrumento tiene una vigencia de 10 años con revisiones cada dos años, lo cual comprende la década de 2022 a 2031”. Disponible en: <https://ansv.gov.co/es/atencion-ciudadania/preguntas/que-es-el-plan-nacional-de-seguridad-vial-y-cual-es-su->

uniformes, que establecen los estándares aplicables a la infraestructura y a la gestión del tránsito¹⁶¹.

75.1. *Los planes nacionales de seguridad vial*. El párrafo 1 del artículo 4 de la Ley 769 de 2002 dispuso que el Ministerio de Transporte debía elaborar un *plan nacional de seguridad vial* con el objetivo de “disminuir la accidentalidad en el país”, el cual serviría como “base para los planes departamentales, metropolitanos, distritales y municipales”. Posteriormente, la Ley 1702 de 2013 definió dicho plan como un instrumento de planeación basado en el diagnóstico de la accidentalidad y del funcionamiento de los sistemas de seguridad vial, encargado de determinar objetivos, acciones y calendarios para la reducción de víctimas por siniestros de tránsito. Además, le asignó a la ANSV la responsabilidad de elaborar, planificar, coordinar y hacer seguimiento al Plan Nacional de Seguridad Vial, el cual permanecería vigente hasta la expedición de un nuevo plan¹⁶².

75.2. Con fundamento en este marco legal, en el país se han adoptado los siguientes dos planes nacionales de seguridad vial: el Plan 2011–2021¹⁶³ y el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022–2031, actualmente vigente. El Plan Nacional de Seguridad Vial 2022–2031, aprobado mediante el Decreto 1430 de 2022 e incorporado como anexo técnico a este decreto, constituye el instrumento rector de la política estatal en materia de prevención de siniestros viales. Este plan desarrolla el enfoque de “sistema seguro”, que entiende la seguridad vial como una “responsabilidad compartida entre el sector público, privado, academia, y actores viales en general”¹⁶⁴. Su estructura se articula alrededor de ocho áreas de acción estratégicas, concebidas como los ejes integradores de la gestión pública ya privada en el sector transporte: (i)

vigencia#:~:text=El%20Plan%20Nacional%20de%20Seguridad%20Vial%20es%20la%20principal%20apuesta,lesiones%20graves%20en%20la%20v%C3%ADa.

¹⁶¹ Anexo a la Resolución 1885 de 2015, por la cual se adopta el manual de señalización vial - Dispositivos uniformes para la regulación del tránsito en calles, carreteras y ciclorrutas de Colombia: “El Ministerio de Transporte, en desarrollo de las políticas de seguridad vial, en especial las adoptadas en el Plan Nacional de Seguridad Vial, y ante la necesidad de unificar los criterios de utilización de los diferentes dispositivos para la regulación del tránsito, adopta y pone a disposición del público este nuevo Manual de Señalización Vial de Colombia, que contiene los aspectos administrativos y técnicos, un material de consulta para los distintos actores del tránsito al momento de utilizar las vías públicas o privadas que están abiertas al público, entre ellas las autopistas, vías expresas, calles, carreteras, motorutas, ciclorrutas y vías peatonales del país. Constituye además un documento técnico obligatorio para las entidades responsables de la administración de la infraestructura vial y las autoridades de tránsito nacionales, departamentales, distritales y municipales, para los profesionales de la ingeniería vial, consultores, constructores, interventores y proveedores de materiales de señalización, así como para las entidades educativas que contemplan dentro de sus programas los temas aquí tratados como apoyo fundamental en la formación académica”. Disponible en el siguiente enlace: http://alcaldiabogota.gov.co/sisjur/adminverblobawa?tabla=T_NORMA_ARCHIVO&p_NORMFIL_ID=16507&f_NORMFIL_FILE=X&inputfileext=NORMFIL_FILENAME.

¹⁶² Artículo 5 de la Ley 1702 de 2013. “Plan Nacional de Seguridad Vial. Se tratará de un plan, basado en el diagnóstico de la accidentalidad y del funcionamiento de los sistemas de seguridad vial del país. Determinará objetivos, acciones y calendarios, de forma que concluyan en una la acción multisectorial encaminada a reducir de víctimas por siniestros de tránsito. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) será el órgano responsable del proceso de elaboración, planificación, coordinación y seguimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial, que seguirá vigente hasta que se apruebe la ley y se promulgue un nuevo Plan Nacional de Seguridad Vial”.

¹⁶³ Adoptado por medio de la Resolución No. 1282 de 2012, dictada por el Ministerio de Transporte. La vigencia de este plan, inicialmente prevista hasta el 2016, fue ampliada hasta el 2021 por medio de la Resolución No. 2273 de 2014, que lo reajustó y extendió, en atención al decenio de acción para la seguridad vial 2011-2020 de la ONU y el plan decenal de salud pública 2021-2021.

¹⁶⁴ Anexo técnico al Decreto 1430 de 2022, p. 2. Disponible en el siguiente enlace: <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/documentos/anexo-tecnico-decreto-1430-2022.pdf>

velocidades seguras; (ii) vehículos seguros; (iii) infraestructura vial segura; (iv) comportamiento seguro de los actores viales; (v) cumplimiento de las normas de tránsito en materia de seguridad vial; (vi) atención integral a las víctimas de siniestros viales; (vii) gobernanza; y (viii) gestión del conocimiento¹⁶⁵. En suma, este instrumento impone un deber reforzado de diligencia a las entidades encargadas de la operación y mantenimiento de las vías, tanto públicas como concesionadas, al exigirles evaluar los factores de riesgo y adoptar medidas de mitigación basadas en evidencia técnica.

75.3. *Manuales técnicos y dispositivos uniformes.* Como desarrollo reglamentario del Código Nacional de Tránsito y de los planes nacionales, el Ministerio de Transporte dictó la Resolución 1885 de 2015, “[p]or la cual se adopta el manual de señalización vial – dispositivos uniformes para la regulación del tránsito en calles, carreteras y ciclorrutas de Colombia”. Este manual estableció los parámetros técnicos de señalización vertical, horizontal y luminosa, así como las especificaciones geométricas para los dispositivos de control de velocidad, entre ellos los resaltos parabólicos y las bandas alertadoras. Su cumplimiento es obligatorio para todas las entidades públicas y privadas que realicen obras de señalización o intervenciones sobre la infraestructura vial¹⁶⁶. En consecuencia, este manual constituye el instrumento técnico mediante el cual el Ministerio de Transporte materializa la política pública de seguridad vial en materia de gestión de la velocidad y señalización, fijando estándares obligatorios de diseño, instalación y mantenimiento de los dispositivos destinados a proteger a los usuarios. Ahora bien, la aplicación de estas disposiciones requiere distinguir las competencias de las entidades responsables de la administración y gestión de la infraestructura vial, como se expone a continuación.

76. *Administración y gestión de la infraestructura vial.* En Colombia, la organización institucional responde a un régimen dual de administración y gestión, derivado de la distinción entre infraestructura vial concesionada y no concesionada. Este modelo tiene origen en la Ley 105 de 1993, “[p]or la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las [e]ntidades [t]erritoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones”, que expresamente autorizó la participación del sector privado en la construcción y operación de infraestructura vial¹⁶⁷. Posteriormente, las leyes 1508 de 2012 y 1682 de 2013 consolidaron este esquema al establecer las condiciones jurídicas de las asociaciones público-privadas

¹⁶⁵ Ibid., p. 4.

¹⁶⁶ Artículo 3 de la Resolución 1885 de 2015. “Responsabilidad de aplicación. Toda entidad pública o persona natural o jurídica que desarrolle la actividad de señalización vial deberá ceñirse estrictamente a lo establecido en el citado Manual”.

¹⁶⁷ Artículo 30 de la Ley 105 de 1993. “La Nación, los Departamentos, los Distritos y los Municipios, en sus respectivos perímetros, podrán en forma individual o combinada o a través de sus entidades descentralizadas del sector de transporte, otorgar concesiones a particulares para la construcción, rehabilitación y conservación de proyectos de infraestructura vial. || Para la recuperación de la inversión, la Nación, los Departamentos, los Distritos y los Municipios podrán establecer peajes y/o valorización. El procedimiento para causar y distribuir la valorización, y la fijación de peajes se regula por las normas sobre la materia. La fórmula para la recuperación de la inversión quedará establecida en el contrato y será de obligatorio cumplimiento para las partes. || La variación de estas reglas sin el consentimiento del concesionario, implicará responsabilidad civil para la Entidad quien a su vez, podrá repetir contra el funcionario responsable. || En los contratos que por concesión celebre el Instituto Nacional de Vías, se podrán incluir los accesos viales que hacen parte de la infraestructura Distrital o Municipal de transporte. (...)”.

(APP) y los contratos de concesión, así como la obligación de incorporar la seguridad vial como componente esencial desde la fase de diseño y construcción.

77. Por lo anterior, la red vial nacional puede estar bajo la administración directa del estado, a través del INVÍAS, o bajo un régimen de concesión, en cuyo caso la gestión es temporalmente asumida por un contratista privado. En ambos casos, la titularidad de la vía permanece en cabeza de la Nación, pero las obligaciones de conservación, mantenimiento y seguridad vial se distribuyen de manera distinta. En el régimen concesionado, la ANI es la entidad competente para planear, otorgar y administrar los contratos de concesión¹⁶⁸, mientras el concesionario asume las obligaciones de operación, conservación y mantenimiento de la vía, con sujeción a niveles de servicio e indicadores de desempeño que forman parte de los apéndices técnicos del contrato de concesión. Por el contrario, en las vías no concesionadas, la competencia de ejecución, conservación y mantenimiento es del INVÍAS, conforme a lo dispuesto por el Decreto 2171 de 1992, que le asigna deberes técnicos complementarios como lo son: (i) definir las características de demarcación y (ii) la señalización en la infraestructura de su competencia¹⁶⁹. De esta manera, mientras la ANI ejerce la planeación y supervisión contractual de las vías concesionadas, y los concesionarios o asociados público-privados asumen la operación y el mantenimiento conforme a niveles de servicio definidos, en las vías no concesionadas, dichas funciones recaen en el INVÍAS.

78. *Obligaciones específicas en materia de seguridad vial bajo el régimen de concesión.* De acuerdo con la definición del artículo 32 de la Ley 80 de 1993¹⁷⁰, hacen parte del contrato de concesión “todas aquellas actividades necesarias para la adecuada prestación o funcionamiento de la obra o servicio por cuenta y riesgo del concesionario y bajo la vigilancia y control de la entidad concedente”. Cuando la gestión, conservación y operación de una vía nacional se encuentra bajo el régimen de concesión, las obligaciones en materia de seguridad vial adquieren una dimensión reforzada. En efecto, según la Ley 105 de 1993 y el Decreto 4165 de 2011, corresponde a la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) ejercer la dirección, control y supervisión de los proyectos de concesión, y a las sociedades concesionarias garantizar la prestación del servicio en condiciones de continuidad, calidad y seguridad. Así, el concesionario no solo asume compromisos

¹⁶⁸ Artículo 3 del Decreto 4165 de 2011. “Como consecuencia del cambio de naturaleza, la Agencia Nacional de Infraestructura, tendrá por objeto planear, coordinar, estructurar, contratar, ejecutar, administrar y evaluar proyectos de concesiones y otras formas de Asociación Público Privada (APP), para el diseño, construcción, mantenimiento, operación, administración y/o explotación de la infraestructura pública de transporte en todos sus modos y de los servicios conexos o relacionados y el desarrollo de proyectos de asociación público privada para otro tipo de infraestructura pública cuando así lo determine expresamente el Gobierno Nacional respecto de infraestructuras semejantes a las enunciadas en este artículo, dentro del respeto a las normas que regulan la distribución de funciones y competencias y su asignación”.

¹⁶⁹ Artículo 54 del Decreto 2171 de 1992, artículo 54, numeral 13. “Para el cumplimiento de sus objetivos el Instituto Nacional de Vías desarrollará las siguientes funciones generales: (...) 13. Definir las características técnicas de la demarcación y señalización de la infraestructura de transporte de su competencia, así como las normas que deberán aplicarse para su uso”.

¹⁷⁰ “Son contratos de concesión los que celebran las entidades estatales con el objeto de otorgar a una persona llamada concesionario la prestación, operación, explotación, organización o gestión, total o parcial, de un servicio público, o la construcción, explotación o conservación total o parcial, de una obra o bien destinados al servicio o uso público, así como todas aquellas actividades necesarias para la adecuada prestación o funcionamiento de la obra o servicio por cuenta y riesgo del concesionario y bajo la vigilancia y control de la entidad concedente, a cambio de una remuneración que puede consistir en derechos, tarifas, tasas, valorización, o en la participación que se le otorgue en la explotación del bien, o en una suma periódica, única o porcentual y, en general, en cualquier otra modalidad de contraprestación que las partes acuerden. [...]”.

contractuales, sino también deberes funcionales de prevención, vigilancia y respuesta ante riesgos previsibles para los usuarios de la vía, especialmente en los tramos que atraviesan zonas pobladas o escolares. Por ello, cualquier modificación de la geometría vial, del trazado o de los dispositivos de control del tránsito debe observar los lineamientos del Manual de Señalización Vial y las recomendaciones del sistema de gestión de la seguridad vial que cada concesionaria debe implementar.

79. *Protección del interés superior del menor de 18 años en el entorno vial.* El principio de interés superior del menor encuentra desarrollo en la política pública nacional de seguridad vial. En efecto, el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022–2031, adoptado por el Decreto 1430 de 2022, establece un enfoque centrado en los usuarios vulnerables –de los que forman parte los NNA– y prioriza la gestión segura de la velocidad, la infraestructura vial segura y la atención integral a las víctimas. En concreto, el manual indica que los “reductores de velocidad” son “una medida recomendada para fomentar la seguridad de todos los usuarios viales y establecer la prioridad de los actores vulnerables”¹⁷¹. Además, desarrolla soluciones concretas (p. ej. resaltos tipo trapezoidal/pompeyano, parabólico, portátil y tipo cojín y bandas alertadoras), cuyo uso se justifica cuando la señalización ordinaria no logra reducir velocidades, destacando que los resaltos “aumentan la seguridad de las franjas de circulación de usuarios vulnerables, en intersecciones, zonas escolares, entre otros”¹⁷², y pueden llevar la operación “hasta a 30 km/h”¹⁷³. En todo caso, para el diseño e instalación de este tipo de dispositivos reductores de velocidad, el manual exige “la realización de un estudio técnico de soporte, que sustente de manera integral y fundamentada su necesidad, frente a la situación de riesgo de seguridad vial presentado en el tramo de estudio”¹⁷⁴.

80. Para la Corte, estas previsiones técnicas concretan el deber estatal de protección reforzada en materia vial, en tanto orientan la acción administrativa hacia la eliminación de riesgos estructurales previsibles que puedan afectar a los menores de edad en su movilidad cotidiana, especialmente en entornos escolares.

6. Solución del caso concreto

81. *Metodología de la solución del caso concreto.* Para resolver el problema jurídico formulado en el párr. 55, la Sala examinará la solicitud de amparo con base en la siguiente metodología. *Primero*, analizará la aplicación de las disposiciones generales sobre seguridad vial y la responsabilidad de la ANI en el caso concreto. *Segundo*, precisará las responsabilidades contractuales a cargo de la concesionaria en materia de seguridad vial dentro del tramo concesionado. *Tercero*, con fundamento en lo anterior, se pronunciará sobre las pretensiones del accionante y adoptará los remedios constitucionales pertinentes.

(i) *Aplicación de las disposiciones generales sobre seguridad vial y responsabilidad de la ANI en el caso concreto*

¹⁷¹ Manual de Señalización Vial (2024), pp. 486 y 487.

¹⁷² Ibid., p. 487.

¹⁷³ Ibid.

¹⁷⁴ Ibid.

82. *Disposiciones generales sobre seguridad vial.* El ordenamiento jurídico colombiano establece que la seguridad vial es un derecho y una responsabilidad compartida entre las autoridades estatales y los particulares que intervienen en la gestión, operación y supervisión de la infraestructura vial. Conforme al artículo 3 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito), este deber comprende la adopción de medidas de señalización, regulación, control de velocidad y mantenimiento de las vías, orientadas a prevenir riesgos de siniestralidad.

83. Ahora bien, en el contexto de las vías concesionadas, de acuerdo con lo expuesto en la sección anterior, dicha corresponsabilidad se materializa, de un lado, en las obligaciones operativas del concesionario en materia de gestión del tráfico, señalización temporal o permanente, mantenimiento de la vía; y, de otro lado, en las funciones de dirección, vigilancia y supervisión contractual a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura –ANI–, según lo establecido por la Ley 105 de 1993 y el Decreto 4165 de 2011.

84. Adicionalmente, entidades como el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial –ANSV– contribuyen mediante la expedición de lineamientos técnicos y políticas públicas orientadas a garantizar condiciones adecuadas de movilidad segura. A la luz de estos parámetros, y para el caso *sub examine*, la identificación y mitigación de riesgos asociados a la ausencia de dispositivos de moderación de velocidad constituye un deber concurrente entre la concesionaria, responsable de la operación del corredor, y la ANI, encargada de su supervisión.

85. Lo anterior cobra especial relevancia si se tienen en cuenta las distintas funciones de estas entidades estatales (descritas en el título 5 *supra*), que inciden directamente en las etapas de la planeación, ejecución y supervisión de los proyectos, y, por ende, en las consideraciones de seguridad vial que necesariamente deben acompañarlos. A ello se suma que la Ley 2251 de 2022 reafirmó el deber de las entidades públicas de garantizar, dentro del ámbito de sus competencias, la protección de la vida e integridad personal de quienes habitan en el territorio nacional, deber que se intensifica en escenarios donde confluyen poblaciones con especial protección constitucional, como los NNA.

86. En este punto, cabe recordar el principio del interés superior del menor, reconocido en el artículo 44 de la Constitución Política y desarrollado por la Ley 1098 de 2006, el cual impone a todas las autoridades públicas un deber positivo de protección integral que trasciende la respuesta individual frente al daño y se proyecta hacia la prevención estructural de los riesgos previsibles que puedan comprometer la vida y la integridad física de los NNA. En el caso *sub examine*, la identificación del riesgo y la presencia de NNA como sujetos de especial protección debió determinar la priorización del estudio del asunto y la implementación de las medidas de seguridad atinentes, así como plantear estrategias de prevención para evitar la materialización de siniestros viales. Lo anterior, teniendo en cuenta el riesgo vial conocido y la constatada vulneración a sus derechos fundamentales a la vida y a la integridad personal.

87. *Aplicación de las disposiciones generales sobre seguridad vial en el caso concreto.* Con fundamento en lo anterior, en el caso *sub examine*, la ANI, en ejercicio de sus funciones de dirección, control y supervisión contractual establecidas en la Ley 105 de 1993 y el Decreto 4165 de 2011, debía asegurar que el proyecto de concesión priorizara las intervenciones en los tramos que atraviesan zonas escolares. Esta obligación se armoniza con lo previsto en el Manual de Señalización Vial (versión 2024), que exige que toda intervención en una vía garantice la reducción de riesgos de siniestralidad, particularmente en zonas escolares y sectores urbanos de alta vulnerabilidad peatonal.

88. No obstante, en el presente asunto no existe prueba, siquiera sumaria, de que la ANI haya ejercido de manera oportuna y suficiente sus funciones de dirección y supervisión para asegurar dicha priorización. Pese a que la concesionaria retiró los reductores de velocidad en los tramos frente a instituciones educativas del municipio de Timaná, no obra evidencia de que la ANI hubiera adoptado medidas inmediatas para requerir la reinstalación de los dispositivos de moderación de velocidad, lo que incluye la elaboración del estudio técnico correspondiente, ni que hubiere desplegado actuaciones de seguimiento para verificar el cumplimiento de los estándares mínimos de seguridad vial aplicable a dichos tramos.

(ii) Responsabilidades contractuales a cargo de la concesionaria en materia de seguridad vial dentro del tramo concesionado

89. *Obligaciones derivadas del contrato de concesión en el caso concreto.* Del Apéndice Técnico No. 3 del Contrato de Concesión No. 012 de 2015, suscrito entre la ANI y el concesionario Aliadas para el Progreso S.A.S. (cedido el 2 de julio de 2021 a favor de la sociedad concesionaria Ruta al Sur S.A.S), se desprende que esta última debe “estructurar y aplicar un sistema de gestión de la seguridad vial – SGSV, que le permita la identificación, evaluación y priorización de los peligros que puedan afectar a los distintos usuarios del proyecto, de tal manera que se puedan poner en marcha medidas de intervención apropiadas para reducir el riesgo a un nivel tan bajo como sea razonablemente posible”¹⁷⁵. Igualmente, se señala que “las intervenciones, obras de mantenimiento y, en general, cualquier acción para mejorar la seguridad vial deberán realizarse utilizando el concepto de vías seguras y en consideración con los efectos producidos por la entrada y salida de vehículos y personas a la carretera”¹⁷⁶. Estas obligaciones incluyen la realización de auditorías de seguridad vial (ASV), inspecciones periódicas (ISV) y análisis de tramos de concentración de accidentes (ATCA), cuyo propósito es identificar riesgos y definir medidas correctivas. Por tanto, la valoración técnica sobre la necesidad de instalar o reponer reductores de velocidad hace parte del cumplimiento ordinario del contrato y de la función preventiva que le corresponde al concesionario.

90. Ahora bien, el Apéndice Técnico No. 3 del Contrato de Concesión No. 012 de 2015 en su sección 5.3. sobre seguridad vial, estableció que la accionada debe cumplir con las especificaciones y/o normas técnicas vigentes. Entre estas: (i) el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2016 (actualmente el Plan Nacional de Seguridad

¹⁷⁵ Expediente digital, archivo: “Anexo secretaria Corte 023 Rta. Ruta al Sol”, p. 18 (enlace a la carpeta del contrato de concesión, apéndices y otrosíes). Archivo: “Apéndices Técnicos 1, 2, 3 (F)”, p. 144.

¹⁷⁶ Ibid.

Vial 2022-2031); (ii) el Manual de Señalización y las metodologías de trabajo para la señalización de velocidad y zonas de adelantamiento en la red nacional de carretera; (iii) la ISO 39001 de sistemas de gestión de la seguridad y; (iv) la Directiva 2008/96/CE del 19 de noviembre de 2008 sobre la gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias. El VI capítulo de este apéndice menciona de manera explícita que la concesionaria debe aplicar un sistema de gestión de la seguridad vial que le permita “la identificación, evaluación y priorización de los peligros que puedan afectar los distintos usuarios del Proyecto, de tal manera que se puedan poner en marcha medidas de Intervención apropiadas para reducir el riesgo a un nivel tan bajo como sea razonablemente posible”¹⁷⁷. Además, conforme lo contenido en ese mismo capítulo, el sistema de gestión de la seguridad vial debe estar basado en la gestión de riesgos a los que “están expuestos los usuarios de la vía y pobladores vecinos, de sufrir accidentes de tránsito”¹⁷⁸.

91. *Situación fáctica constatada.* A partir de las pruebas obrantes en el expediente y las respuestas allegadas en sede de revisión, la Sala constató que, efectivamente, la concesionaria realizó un estudio de seguridad vial sobre el tramo correspondiente a la Unidad Funcional 4 (UF4), que incluye el sector Timaná – Pitalito, con el propósito de determinar la pertinencia técnica de reinstalar reductores de velocidad en las zonas escolares objeto de la presente acción de tutela. Dicho estudio permitió identificar puntos de riesgo, por lo que se propuso la adopción de medidas específicas de control, señalización y reducción de velocidad. En particular, se concluyó que en los sectores de El Tejar, Mateo Rico, Cascajal, Cinco Veredas y Charco del Oso se requiere la instalación de resaltos parabólicos como medida efectiva de mitigación de riesgos para los estudiantes que transitan a diario por estos puntos. Sin embargo, cabe resaltar que la realización de este estudio pareció responder a la interposición de las peticiones y de la eventual acción de tutela, lo cual resulta altamente reprochable teniendo en cuenta la naturaleza de especial protección constitucional y legal de los sujetos afectados por esta omisión.

92. Al respecto, nótese que en la respuesta inicial dada a quien actúa en esta solicitud de amparo como agente oficioso, la concesionaria indicó que no se tenía pensado reinstalar los reductores de velocidad y que, para ello, en todo caso, se requería un estudio, el cual, aunque fue finalmente adelantado, no se tramitó de manera prioritaria en aras de garantizar satisfactoriamente los derechos de los NNA involucrados.

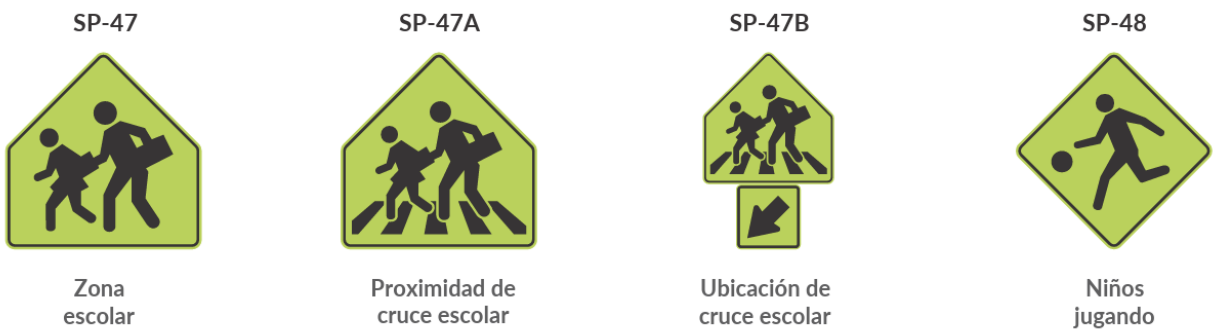
93. Ahora bien, a partir de las imágenes anexadas a las pruebas solicitadas en sede de revisión, se evidencia señalización vertical (tipo SP-47)¹⁷⁹ y señalización horizontal que indica la presencia de una zona escolar aledaña a las instituciones educativas Charco del Oso, Mateo Rico, Cinco Veredas, Cascajal y El Tejar. La señal SP-47 instalada en todos los centros educativos objeto del asunto en examen advierte a los usuarios de la posible presencia de estudiantes en la vía, por lo que misma se encuentra ubicada en las proximidades de instituciones educativas,

¹⁷⁷ Expediente digital, archivo: “Anexo secretaria Corte 023 Rta. Ruta al Sol”, p. 18 (enlace a la carpeta del contrato de concesión, apéndices y otrosíes). Archivo: “Apéndices Técnicos 1,2,3 (F)”, p. 144.

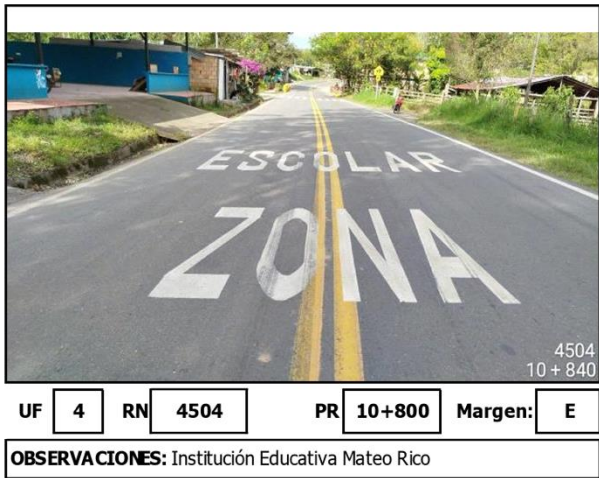
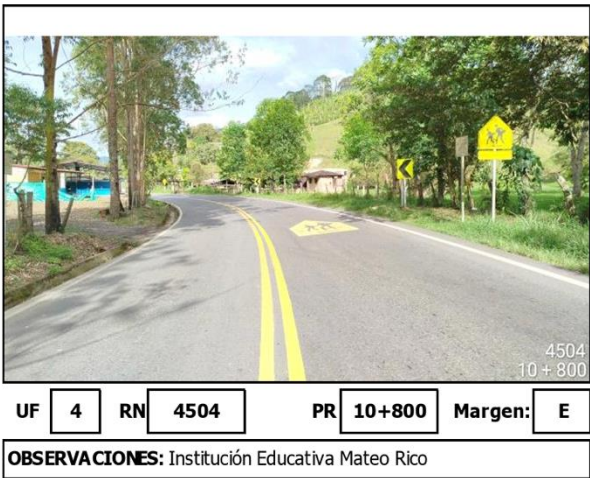
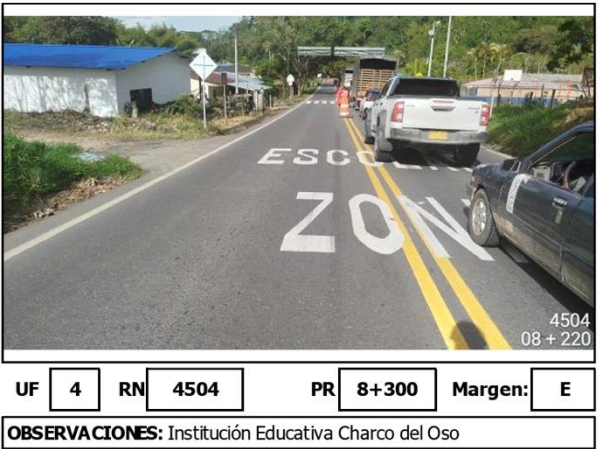
¹⁷⁸ Ibid., pp. 147-148.

¹⁷⁹ Manual de Señalización Vial (2024), p. 101.

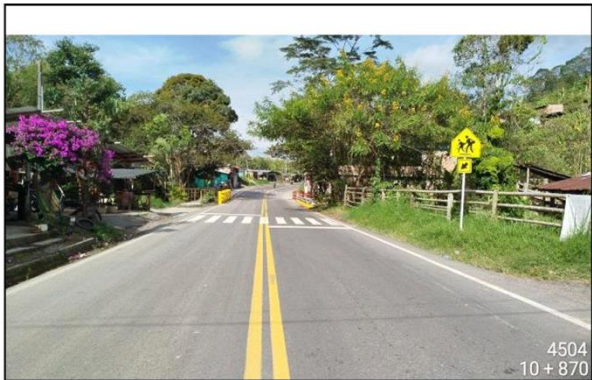
buscando que la velocidad máxima permitida en esas zonas sea de 30km/h¹⁸⁰. Esto evidencia que, en parte, la concesionaria ha adelantado algunas medidas para indicar en la carretera concesionada y en el área escolar la presencia de sujetos de especial protección constitucional. A continuación, la Sala de Revisión da cuenta del tipo de señales adoptadas, así como de su efectiva instalación alrededor de varias instituciones educativas.



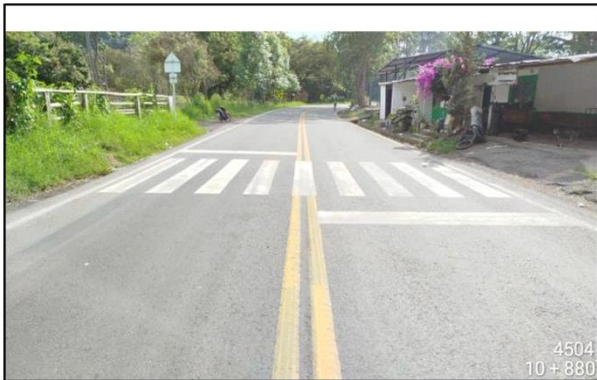
Señales preventivas. Imagen tomada del Manual de Señalización Vial (2024), p. 101.



¹⁸⁰ Ibid., p. 134.



UF 4 RN 4504 PR 10+800 Margen: E
OBSERVACIONES: Institución Educativa Cinco Veredas



UF 4 RN 4504 PR 10+800 Margen: E
OBSERVACIONES: Institución Educativa Cinco Veredas



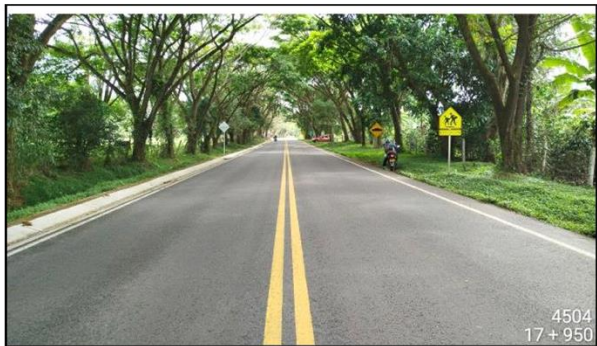
UF 4 RN 4504 PR 14+150 Margen: E
OBSERVACIONES: Institución Educativa Cascajal



UF 4 RN 4504 PR 14+150 Margen: E
OBSERVACIONES: Institución Educativa Cascajal



UF 4 RN 4504 PR 17+800 Margen: E
OBSERVACIONES: Institución Educativa El Tejar



UF 4 RN 4504 PR 17+800 Margen: E
OBSERVACIONES: Institución Educativa El Tejar

Imágenes tomadas de expediente digital, archivo: “Anexo secretaria Corte 023 Rta. Ruta al Sol”.

94. En su respuesta a la Corte, la Concesionaria Ruta al Sur S.A.S. reconoció expresamente que, conforme al estudio de seguridad vial adelantado, se determinó la necesidad de instalar resaltos parabólicos en los tramos mencionados, en cumplimiento de las recomendaciones de su asesor externo en seguridad vial. No obstante, indicó que las obras aún no se han ejecutado, pues “la instalación obedece a la aprobación de los diseños allegados por el asesor externo en seguridad vial, en seguimiento al estudio técnico y conforme a las recomendaciones emitidas”, y que actualmente se encuentra en curso la construcción de cunetas de aguas lluvias sobre la misma vía. De este modo, la propia accionada reconoce tanto la existencia del riesgo como la obligación de intervenir, sin que ello se haya traducido aún en una medida efectiva de protección.

95. Adicionalmente, en diversas respuestas al auto de pruebas OPT-A-660-2025 se puso de presente la responsabilidad de la concesionaria respecto de la instalación de

los reductores de velocidad. En primera instancia, la Alcaldía de Timaná precisó que en virtud del Contrato de Concesión No. 012 de 2015, la vía en referencia hace parte de la Unidad Funcional No. 4, a cargo de la Concesionaria Ruta al Sur SAS. Además, que en distintos derechos de petición la concesionaria misma había señalado que dicha medida requería de estudios técnicos previos pero que “las zonas escolares referidas fueron priorizadas para la realización del estudio de tránsito en abril de 2025, tras una inspección preliminar realizada en marzo del mismo año. Como medida provisional, se dispuso la ejecución del programa denominado Plan Caneca, consistente en la instalación de canecas viales que cumplen la función preventiva de inducir a los conductores a reducir la velocidad y transitar de manera más segura”¹⁸¹.

96. En dicha respuesta se aclara que dentro del objeto del contrato de operación, mantenimiento, construcción, rehabilitación y financiamiento de las obras del corredor vial Santana–Mocoa–Neiva, se incluye la responsabilidad de realizar labores de mantenimiento vial, señalización preventiva y reglamentaria, así como la instalación de reductores de velocidad y demás elementos de pacificación de tránsito en los sectores de su jurisdicción. En consecuencia, reiteran que, conforme al marco legal y contractual vigente, la autoridad competente para la instalación de reductores de velocidad en los sectores escolares mencionados es la accionada. Además, en el concepto técnico brindado por la ANSV, se deja en claro que “la ejecución, mantenimiento y operación de la infraestructura vial nacional concesionada, incluyendo la instalación o remoción de dispositivos de control de tránsito, son responsabilidad del concesionario, en este caso, la Concesionaria Ruta al Sur S.A.S., bajo la supervisión y vigilancia de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), en virtud del contrato de concesión”¹⁸².

97. Teniendo en cuenta lo anterior, y según lo establecido en el precitado apéndice técnico, desde las tres estrategias del sistema de gestión de la seguridad vial (método reactivo, proactivo y predictivo), la accionada debió desde un principio adoptar medidas efectivas para atender al riesgo en cuestión. Aunque se evidencia en el expediente que la accionada adoptó medidas provisionales – como el Plan Caneca – y otras estrategias de señalización, y realizó el estudio técnico requerido con el experto en seguridad vial posterior a la radicación de las peticiones¹⁸³ y de la acción de tutela, debe destacarse que este último informe debió priorizarse al momento de comenzar la rehabilitación de la vía al verse NNA directamente involucrados y no esperarse hasta la presentación de la tutela para adelantar este trámite. En ese sentido, a partir de un contraste entre la información que obra en el expediente y el clausulado contenido en el contrato y sus apéndices técnicos, es posible evidenciar que la accionada es contractualmente responsable de identificar el problema de seguridad vial que se trata en esta acción de tutela y es responsable de realizar una evaluación y priorización del tema, teniendo en cuenta la siniestralidad reportada en la vía y la importancia de salvaguardar los derechos de los NNA en zonas escolares.

¹⁸¹ Expediente digital, archivo: “Anexo secretaria Corte 015 Rta. Alcaldía de Timaná”, p. 4.

¹⁸² Expediente digital, archivo: “Anexo secretaria Corte 030 Rta. Agencia Nacional de Servicio Vial”, pp. 4-5.

¹⁸³ La accionada se refiere a este estudio como paso previo necesario para la instalación de estos dispositivos en su respuesta a la petición elevada el 14 de febrero de 2025 por el accionante y reiterada el 7 de abril de 2025 por el alcalde del municipio de Timaná.

98. En esta dirección, si bien no se desconoce la implementación de algunas medidas de seguridad, lo cierto es que, tal como lo confirmó el estudio técnico, la zona requiere de resaltos en aras de garantizar plenamente las condiciones de seguridad, por lo menos, en lo que atañe a la señalización vial.

99. Aunado a ello, la Sala de Revisión evidencia que conforme a lo indicado por la Agencia Nacional de Seguridad Vial y el Manual, entre las señales existentes y que aún no se han implementado está la SP-47A (proximidad a cruce escolar)¹⁸⁴, la cual permitiría recalcar la prioridad del cruce de los estudiantes y el horario “durante el cual tiene aplicación predominante el cruce, generalmente 30 minutos antes y después del horario de entrada y salida de los estudiantes del establecimiento educativo”¹⁸⁵. La posibilidad de la adopción de esta medida debería ser objeto de consideración, atendiendo a que los usuarios del cruce pueden presentar menor estatura que el promedio de la población, por ende, son menos visibles para los conductores de vehículos.

(iii) Pretensiones del accionante y remedios constitucionales

100. *Sobre las pretensiones del accionante.* La Sala recuerda que en la acción de tutela interpuesta el 22 de mayo de 2025, el accionante presentó tres solicitudes y que luego del examen de procedibilidad, una de ellas fue excluida en la medida en que el agente oficioso no tenía legitimación en la causa por activa. Por lo anterior, las dos pretensiones restantes son: (i) la reinstalación de los reductores de velocidad que fueron retirados de los sectores El Tejar, Mateo Rico, Cascajal, Cinco Veredas y Charco del Oso, y (iii) la realización de una evaluación técnica sobre la accidentalidad registrada en la vía durante los años 2024 y 2025.

101. *Primera pretensión.* En lo relativo a la reinstalación de los reductores de velocidad frente a los colegios, esta se encuentra parcialmente satisfecha teniendo en cuenta el material allegado en sede de revisión. En las actuaciones surtidas en trámite de tutela la accionada reconoció por su cuenta que es la responsable contractualmente y conforme al marco normativo y legal vigente de reinstalar dichos reductores de velocidad. Tras realizar el estudio técnico, se determinó que “es viable implementar medidas físicas de tráfico calmado, recomendando específicamente la instalación de reductores de velocidad tipo resalto parabólico, acompañados de la señalización vertical y horizontal reglamentaria, para garantizar condiciones seguras de las instituciones educativas El Tejar, Mateo Rico, Cascajal, Cinco Veredas y Charco del Oso”¹⁸⁶.

102. Para ello, en su respuesta al auto de pruebas OPT-A-660-2025 allegó un cronograma con actividades para la implementación de las medidas de seguridad. En este cronograma señaló que para las instituciones educativas objeto de esta causa se realizarían tres actividades: (i) adquisición de los materiales, señales y/o

¹⁸⁴ “Estos cruces requieren de la instalación de las señales preventivas SP-47A PROXIMIDAD DE CRUCE ESCOLAR y SP-47B UBICACIÓN DE CRUCE ESCOLAR y de señales reglamentarias SR-30 con baliza destellante y el horario de operación del cruce escolar y, en los casos que la autoridad de tránsito o entidad encargada de la infraestructura lo considere pertinente, se podrán implementar reductores de velocidad o medidas de pacificación, antes de llegar a la zona de cruce escolar”. Manual de Señalización Vial (2024), p. 340.

¹⁸⁵ Ibid., p. 135.

¹⁸⁶ Expediente digital, archivo: “Anexo secretaria Corte 023 Rta. Ruta al Sol”, p. 18.

dispositivos aplicables; (ii) instalación de la señalización vertical; y (iii) suministro e instalación de la medida aplicable (resalto parabólico). Para la primera se contempló en el cronograma las 3 semanas iniciales de octubre 2025. Para la segunda, la cuarta semana de octubre 2025. Para la tercera, se designó todo el mes de noviembre 2025 y la primera semana de diciembre; atendiendo así la primera solicitud del accionante¹⁸⁷. En ese sentido, esta pretensión se encuentra parcialmente satisfecha. Sin embargo, hasta tanto no se materialicen las medidas correctivas apropiadas la vulneración a los derechos fundamentales de los NNA persiste, por lo que la Sala emitirá órdenes en lo relativo a esta pretensión.

103. *Tercera pretensión.* Frente a la última solicitud realizada por el accionante en su escrito de tutela, la Sala debe anotar que en la respuesta al auto de pruebas la accionada allegó datos sobre la evaluación técnica de la accidentalidad registrada en la vía nacional durante los años 2024-2025¹⁸⁸. En su respuesta, la Concesionaria precisó que con la suscripción del contrato No. 268 del 1º de marzo de 2025 se pretendió realizar un estudio de seguridad en cada institución educativa con miras a adoptar las medidas a que hubiera lugar e indicó en varias de sus respuestas, en particular, en la relacionada con las estadísticas de seguridad vial, los datos existentes entre enero y agosto de los años 2022 a 2025. Por su parte, los Bomberos de Timaná y la Policía Nacional también adjuntaron a sus respuestas las cifras de siniestralidad requeridas¹⁸⁹.

104. Teniendo en cuenta que estos documentos fueron trasladados a todas las partes en sede de revisión, la Sala no emitirá órdenes adicionales al respecto. Con todo, la Sala de Revisión advierte que esta decisión no se da como consecuencia de encontrar acreditada la figura de la carencia actual de objeto, sino porque en el trámite de este proceso, en atención a las actuaciones de la Corte Constitucional, se satisfizo materialmente la solicitud tercera de la acción de tutela.

105. La Corte Constitucional ha sostenido reiterada y pacíficamente que la acción de tutela tiene por objeto la protección cierta y efectiva de los derechos fundamentales, cuando quiera que se verifica su lesión o amenaza; por lo cual, una vez desaparecido el objeto, no hay lugar, en principio, a un pronunciamiento por configurarse la carencia actual de objeto. Bajo esta perspectiva, además, ha precisado que existen tres eventos en los que aquella se configura¹⁹⁰: (i) hecho superado, cuando quiera que la satisfacción del amparo se produce por voluntad de la parte accionada y sin que medie orden alguna; (ii) daño consumado, en aquellos supuestos en los que la afectación que se pretendía evitar con la tutela, se materializa y “no es factible que el juez de tutela dé una orden para retrotraer la situación”¹⁹¹; y, (iii) hecho sobreviniente, el cual se refiere a cualquier “otra circunstancia que

¹⁸⁷ Que se ordene a la concesionaria “instal[ar] de manera inmediata los reductores de velocidad que fueron retirados de los sectores El Tejar, Mateo Rico, Cascajal, Cinco Veredas y Charco del Oso”.

¹⁸⁸ Expediente digital, archivo: “Anexo secretaria Corte 023 Rta. Ruta al Sol”, pp. 18-19.

¹⁸⁹ Expediente digital, archivos: “Anexo secretaria Corte 026 Rta. Bomberos Timana (después de traslado)” y “Anexo secretaria Corte 022 Rta. Policía Nacional”.

¹⁹⁰ Sentencia SU-522 de 2019.

¹⁹¹ Ibid., fj. 42.

determine que, igualmente, la orden del juez relativa a lo solicitado en la demanda de amparo no surta ningún efecto y por lo tanto caiga en el vacío”¹⁹².

106. En atención a lo anterior, la Sala de Revisión concluye que ninguna de las categorías mencionadas tiene aplicación en este caso. Así, (i) aunque la suscripción del contrato por parte de la Concesionaria que tendría por objeto estudiar las circunstancias de accidentalidad en la zona escolar se materializó incluso antes de presentarse la acción de tutela¹⁹³, (ii) fue como consecuencia del requerimiento probatorio adelantado en sede de revisión que la accionada allegó información sobre la accidentalidad en la zona y, además, (iii) fue por virtud de la actuación de la Sala de Revisión que, al correr traslado de la información allegada, todas las partes, en concreto, la accionante, tuvo acceso a la misma. En estos términos, la satisfacción plena de la pretensión se obtuvo en el marco de este trámite constitucional y como consecuencia de las medidas adoptadas por la Sala de Revisión.

107. *En conclusión*, aunque no se verifica la configuración de la carencia actual de objeto por alguna de las categorías mencionadas, dado que en el marco del presente trámite fue la Sala de revisión la que adoptó las medidas que condujeron a que se satisficiera la tercera solicitud, no se dictará medida adicional.

108. *Remedio constitucional para la primera pretensión*. La Sala encuentra que el remedio constitucional pertinente para satisfacer la primera pretensión en esta fase del proyecto es dar cumplimiento estricto al cronograma propuesto para la instalación de los resaltos parabólicos y garantizar la implementación integral de las medidas de señalización y control previstas en el estudio de seguridad vial¹⁹⁴. En adición, evaluar la necesidad de implementar señales complementarias como la SP-47A en las zonas escolares conforme se decida tras un estudio técnico. Lo anterior, teniendo en cuenta que las medidas provisionales implementadas como las canecas reflectivas ubicadas en el eje de la calzada deben ser una solución meramente transitoria al problema identificado. Sobre esto, y en aras de lograr una respuesta íntegra al asunto, la Sala encuentra necesario ordenar la instalación de reductores de velocidad provisionales y demás medidas transitorias que se estimen pertinentes. Asimismo, estima importante solicitar asistencia al Grupo de Seguridad Vial de la Seccional de Tránsito y Transporte Huila para que continúe con las campañas de sensibilización y prevención de siniestros viales e instar a la ANSV para que, en el marco de sus funciones, realice su estrategia “Universo Vial”, en las escuelas afectadas.

109. Aunado a lo anterior, con base en el enfoque “sistema seguro” para la efectiva protección de los NNA y la aplicación de las medidas de manera integral (intervenciones físicas + refuerzos + gestión), es imprescindible que la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional (DITRA) continúe ejecutando las actividades de control de velocidad, controles operativos, atención de siniestros y

¹⁹² Ibid., fj. 45. En este apartado la Sala Plena precisa que no es un concepto perfectamente delimitado y acabado, pero que, entre otros supuestos, se ha considerado cuando (i) el actor mismo asume la carga que no le correspondía para garantizar su derecho; (ii) un tercero ajeno satisface la pretensión, y (iii) el accionante pierde interés en la protección invocada.

¹⁹³ El señor Núñez Castro presentó la acción de tutela el 22 de mayo de 2025.

¹⁹⁴ Entre estas, controles automatizados o semiautomatizados de velocidad frente a zonas escolares, acompañamiento con campañas locales y medición de siniestros y seguimiento de velocidades y severidad de choques.

actividades de seguridad vial y prevención en las proximidades de las zonas escolares, dada su efectividad y en aras acatar las recomendaciones de la ANSV al caso concreto. Además, que brinde asistencia en la supervisión y el control de los cruces peatonales próximos a las instituciones educativas durante los horarios de ingreso y salida de los estudiantes.

110. *Conclusión.* La Sala concluye que la omisión en la instalación oportuna de los reductores de velocidad en las zonas escolares del municipio de Timaná constituye una vulneración actual y continua de los derechos fundamentales a la vida y a la integridad personal de los niños, niñas y adolescentes que asisten a las instituciones educativas localizadas en los sectores de El Tejar, Mateo Rico, Cascajal, Cinco Veredas y Charco del Oso. Si bien la concesionaria adelantó los estudios técnicos y formuló un plan de intervención, el riesgo persiste hasta tanto no se materialicen las medidas correctivas.

111. En consecuencia, la Sala concederá el amparo solicitado por el accionante en el sentido de ordenar a la Concesionaria Ruta al Sur S.A.S., en coordinación con la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI (en ejercicio de sus funciones de dirección, control y supervisión contractual establecidas en la Ley 105 de 1993 y el Decreto 4165 de 2011), dar cumplimiento estricto al cronograma propuesto para la instalación de los resaltos parabólicos y garantizar la implementación integral de las medidas de señalización y control previstas en el estudio de seguridad vial, bajo la supervisión de la interventoría del proyecto. Entre estas, controles automatizados o semiautomatizados de velocidad frente a zonas escolares, acompañamiento con campañas locales y medición de siniestros y seguimiento de velocidades y severidad de choques. En adición, evaluar la necesidad de implementar señales complementarias como la SP-47A en las zonas escolares conforme se decida tras un estudio técnico.

112. En el evento en que por cualquier motivo se hubiera generado un retraso en el cronograma referido, la instalación de los resaltos parabólicos debe garantizarse a más tardar en el término de 15 días hábiles siguientes al vencimiento del plazo inicial, esto es, la primera semana de diciembre del año 2025.

113. Adicionalmente, la Sala ordenará a la Concesionaria Ruta al Sur S.A.S., en coordinación con la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI, (i) instalar reductores de velocidad provisionales y demás medidas transitorias que se estimen pertinentes para salvaguardar la integridad de los NNA mientras se construyen los reductores de velocidad; y (ii) solicitar asistencia al Grupo de Seguridad Vial de la Seccional de Tránsito y Transporte Huila para que continúe con las campañas de sensibilización y prevención de siniestros viales e instar a la ANSV para que, en el marco de sus funciones, realice su estrategia “Universo Vial”, en las escuelas afectadas. Asimismo, instará a la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional (DITRA) para que continúe ejecutando las actividades de control de velocidad, controles operativos, atención de siniestros y actividades de seguridad vial y prevención en las proximidades de las zonas escolares, y solicitará la asistencia de agentes de tránsito para la supervisión y el control de los cruces peatonales próximos a las instituciones educativas durante los horarios de ingreso y salida de los estudiantes.

114. *Cuestión final.* Sin perjuicio de lo decidido respecto de la falta de legitimación por activa para amparar los derechos de los habitantes y transeúntes que utilizan la carrera 4 del municipio de Timaná, Huila, la Sala no puede dejar de advertir que en dicho corredor vial se han registrado diversos siniestros viales que evidencian una situación de riesgo para la población. Si bien esta circunstancia no habilita a la Corte en el marco del presente trámite, para adoptar órdenes específicas de protección a favor de este grupo indeterminado de personas, ello no impide reconocer la necesidad de que las autoridades competentes y la concesionaria revisen con atención estos hechos y, de ser el caso, adopten las medidas necesarias para mitigar los riesgos identificados.

115. Por tanto, la Sala Séptima de Revisión de la Corte Constitucional instará a la ANI y a la concesionaria, así como a la Secretaría de Planeación y Desarrollo Social de Timaná para que, en el marco de sus competencias, evalúen la situación de riesgo en la carrera 4 del municipio de Timaná y la pertinencia de implementar dispositivos de moderación de velocidad –como resaltos parabólicos, señalización preventiva, o cualquier otra medida conforme al Manual de Señalización Vial– con el fin de garantizar condiciones adecuadas de movilidad segura para todas las personas que transitan por esta vía.

III. DECISIÓN

En mérito de lo expuesto, la Sala Séptima de Revisión de Tutelas de la Corte Constitucional, en nombre del pueblo y por mandato de la Constitución,

RESUELVE

PRIMERO. REVOCAR el fallo dictado por el Juez Único Promiscuo Municipal de Timaná el 10 de junio de 2025. En su lugar, **CONCEDER** el amparo de los derechos fundamentales a la vida e integridad personal de la parte accionante, integrada por los NNA que asisten a las instituciones educativas localizadas en los sectores de El Tejar, Mateo Rico, Cascajal, Cinco Veredas y Charco del Oso.

SEGUNDO. ORDENAR a la Concesionaria Ruta al Sur S.A.S., en coordinación con la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI (en ejercicio de sus funciones de dirección, control y supervisión contractual), dar cumplimiento estricto al cronograma propuesto para la instalación de los resaltos parabólicos¹⁹⁵ y garantizar la implementación integral de las medidas de señalización y control previstas en el estudio de seguridad vial. Entre estas, controles automatizados o semiautomatizados de velocidad frente a zonas escolares, acompañamiento con campañas locales y medición de siniestros y seguimiento de velocidades y severidad de choques. En adición, evaluar la necesidad de implementar señales complementarias como la SP-47A en las zonas escolares conforme se decida tras un estudio técnico.

¹⁹⁵ Para tres actividades: (i) adquisición de los materiales, señales y/o dispositivos aplicables -primeras tres semanas de octubre 2025-; (ii) instalación de la señalización vertical -cuarta semana de octubre 2025-; y (iii) suministro e instalación de la medida aplicable (resalto parabólico) -todo el mes de noviembre 2025 y la primera semana de diciembre 2025-.

En el evento en que por cualquier motivo se hubiera generado un retraso en el cronograma referido, la instalación de los resaltos parabólicos deberá garantizarse a más tardar en el término de 15 días hábiles siguientes al vencimiento del plazo inicial, esto es, la primera semana de diciembre del año 2025.

TERCERO. ORDENAR a la Concesionaria Ruta al Sur S.A.S., en coordinación con la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI, (i) instalar reductores de velocidad provisionales y demás medidas transitorias que se estimen pertinentes para salvaguardar la integridad de los NNA mientras se construyen los reductores de velocidad; y (ii) solicitar asistencia al Grupo de Seguridad Vial de la Seccional de Tránsito y Transporte Huila para que continúe con las campañas de sensibilización y prevención de siniestros viales e instar a la ANSV para que, en el marco de sus funciones, realice su estrategia “Universo Vial”, en las escuelas afectadas.

CUARTO. INSTAR a la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional (DITRA) para que continúe ejecutando las actividades de control de velocidad, controles operativos, atención de siniestros y actividades de seguridad vial y prevención en las proximidades de las zonas escolares. Además, solicitar la asistencia de agentes de tránsito para la supervisión y el control de los cruces peatonales próximos a las instituciones educativas durante los horarios de ingreso y salida de los estudiantes ¹⁹⁶.

QUINTO. INSTAR a la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI y a la Concesionaria Ruta al Sur S.A.S., así como a la Secretaría de Planeación y Desarrollo Social de Timaná para que, en el marco de sus competencias, evalúen la situación de riesgo existente en la carrera 4 del municipio de Timaná y, de considerarlo necesario, adopten las medidas de gestión del tráfico, señalización preventiva y moderación de velocidad que resulten idóneas y proporcionales para garantizar condiciones adecuadas de movilidad segura para todas las personas que transitan por dicha vía.

SEXTO. LIBRAR, por la Secretaría General de la Corte Constitucional, la comunicación de que trata el artículo 36 del Decreto 2591 de 1991, para los efectos allí contemplados.

Notifíquese, comuníquese y cúmplase,

PAOLA ANDREA MENESES MOSQUERA
Magistrada

CARLOS CAMARGO ASSIS
Magistrado

¹⁹⁶ De conformidad con lo dispuesto en el artículo 7 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre).

HECTOR ALFONSO CARVAJAL LONDOÑO
Magistrado

ANDREA LILIANA ROMERO LOPEZ
Secretaria General