

**PROYECTO DE LEY “POR EL CUAL SE ADOPTAN MEDIDAS Y  
DISPOSICIONES PARA LOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DE  
TRANSPORTE”**

**EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA**

**D E C R E T A:**

**TITULO I. DISPOSICIONES GENERALES, PRINCIPIOS Y POLÍTICAS DE LA  
INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE**

**ARTÍCULO 1.** Se entiende por infraestructura de transporte, el conjunto de los bienes tangibles, intangibles y conexos que bajo la vigilancia y control del Estado se organizan de manera estable para permitir el traslado de las personas, los bienes y los servicios y propender por el crecimiento y mejora de la calidad de la vida de los ciudadanos.

**ARTÍCULO 2. CARACTERÍSTICAS DE LA INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE.** La infraestructura del transporte es un sistema de movilidad inteligente, eficiente, multimodal, seguro, de acceso a todas las personas y carga, ambientalmente sostenible, adaptada al cambio climático y vulnerabilidad y con acciones de mitigación.

**ARTÍCULO 3. INTEGRACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE.** La infraestructura para el transporte está integrada, entre otros por:

1. La infraestructura de transporte terrestre automotor, con sus zonas de exclusión o fajas de retiro obligatorio, terrenos de explotación, facilidades y su señalización.
2. Los ríos, canales de aguas navegables y los bienes de uso público asociados a éstos, la señalización y aquellos puertos públicos fluviales de interés Nacional.
3. Los puertos públicos marítimos y fluviales de propiedad de la Nación y sus canales de acceso. La infraestructura portuaria, marítima y fluvial comprende las radas, fondeaderos, canales de acceso, zonas de maniobra, zonas de protección ambiental y/o explotación comercial, los muelles, espigones diques direccionales, diques de contracción y otras obras que permitan el mantenimiento de un canal de navegación, estructuras de protección de orillas y las tierras en las que se encuentran construidas dichas obras.
4. Las líneas férreas privadas o públicas y de propiedad de la Nación que incluye su zona de exclusión o faja de retiro obligatorio, las estaciones férreas, la señalización e infraestructura para el control del tránsito.

## **PROYECTO DE LEY “POR EL CUAL SE ADOPTAN MEDIDAS Y DISPOSICIONES PARA LOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE”**

5. La infraestructura logística especializada que contempla los nodos de abastecimiento mayorista, centros de transporte terrestre, áreas logísticas de distribución, centros de carga aérea, zonas de actividades logísticas portuarias, puertos secos y zonas logísticas multimodales.
6. La infraestructura aeronáutica destinada a facilitar y hacer posible la navegación aérea y la infraestructura aeroportuaria de conformidad con lo previsto en el artículo 1808 del Código de Comercio, o norma que la modifique o sustituya.
7. Los faros, boyas y otros elementos de señalización para la facilitación y seguridad del transporte marítimo y fluvial y sistemas de apoyo y control de tráfico.
8. Los puentes construidos sobre los accesos viales en zonas de frontera.
9. Los viaductos, túneles, puentes y accesos de las vías terrestres y a terminales portuarios.
10. Los Sistemas de Transporte por Cable: Teleférico, cable aéreo, cable remolcador y funicular, construidos en el espacio público y/o con destinación de transporte de carga o pasajeros.
11. La infraestructura urbana que soporta sistemas de transporte público, sistemas de transporte masivo y sistemas integrados de transporte, el espacio público.
12. Redes de sistemas inteligentes de transporte.

**ARTÍCULO 4.** Las acciones de planificación, ejecución y mantenimiento de los proyectos y obras de infraestructura del transporte materializa el interés general previsto en la Constitución Política al fomentar el desarrollo y crecimiento económico del país; su competitividad internacional; la integración del Territorio Nacional, y el disfrute de los derechos de las personas. En razón de ello, el desarrollo de las acciones antes indicadas constituye una función pública en cabeza del Estado, la cual éste desarrolla a través de las entidades y organismos competentes del orden nacional, departamental, municipal o distrital, directamente o con la participación de los particulares.

**ARTÍCULO 5.** Los contratistas deberán mantener en todo tiempo indemne de cualquier reclamación a las entidades y organismos estatales con quienes hayan contratado actividades relacionadas con la formulación, diseño, construcción, supervisión, mantenimiento y operación de proyectos de transporte. Para tales efectos, deberán otorgar las garantías reales, fiduciarias, bancarias o de seguros que se requieran conforme a las especificaciones del respectivo contrato.

La garantía no podrá ser revocada y deberá tener una vigencia mínima de 5 años adicionales a la finalización y liquidación del respectivo contrato. El Estado no será

## **PROYECTO DE LEY “POR EL CUAL SE ADOPTAN MEDIDAS Y DISPOSICIONES PARA LOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE”**

solidariamente responsable de las obligaciones, indemnizaciones y sanciones q que se adquieran o correspondan al respectivo contratista.

**ARTÍCULO 6.** La infraestructura del transporte en Colombia deberá tener en cuenta las normas de accesibilidad a los modos de transporte de la población en general y en especial de las personas con discapacidad, así como, el desarrollo urbano integral y sostenible.

Lo anterior, sin perjuicio de las exigencias técnicas pertinentes para cada caso.

**ARTÍCULO 7.** Las entidades públicas y las personas responsables de la planeación de los proyectos de infraestructura de transporte, deberán identificar durante la etapa de estructuración las redes de servicios públicos, la infraestructura de transporte de hidrocarburos y la infraestructura de telecomunicaciones existente. Para tales efectos deberán solicitar a las autoridades, entidades o empresas que tengan a su cargo estas actividades o servicios la información sobre los proyectos que se encuentren tanto en proceso de estructuración, como en el de construcción.

En caso de existir superposición de proyectos, la Comisión de Infraestructura decidirá cuál prevalece.

**ARTÍCULO 8.** Para efectos de la presente ley, se definen los siguientes principios, bajo los cuales se planeará y desarrollará la infraestructura del transporte:

**Accesibilidad:** Se deberá asegurar el acceso de todas las personas y la carga a la infraestructura y servicios de transporte.

**Adaptación y mitigación al cambio climático:** Los proyectos de infraestructura de transporte deben considerar la implementación de medidas técnicas para reducir la vulnerabilidad de los sistemas de transporte por razón de los efectos reales o esperados del cambio climático. Asimismo deben implementar los cambios y reemplazos tecnológicos que reducen el insumo de recursos y las emisiones de gases contaminantes por unidad de producción.

Para estos efectos, la planeación y construcción de infraestructura deben obedecer a estrategias de los entes territoriales o nacionales para hacer frente al cambio climático, con el fin de que dicha infraestructura permita realizar la adaptación a los efectos de este fenómeno o mitigar las emisiones de gases efecto invernadero.

## **PROYECTO DE LEY “POR EL CUAL SE ADOPTAN MEDIDAS Y DISPOSICIONES PARA LOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE”**

**Calidad del servicio:** Capacidad de suplir las necesidades de los clientes, usuarios o ciudadanos, en forma eficiente, transparente, puntual, logrando altos grados de satisfacción en sus relaciones con las organizaciones que tengan a su cargo la implantación de proyectos de infraestructura y la provisión de los servicios asociados a ésta.

**Capacidad:** Se buscará el mejoramiento de la capacidad de la infraestructura, de conformidad con las condiciones técnicas de oferta y demanda de cada modo de transporte.

**Competitividad:** La planeación y desarrollo de los proyectos de infraestructura de transporte del país deberán estar orientados a mejorar la producción, el sostenimiento y la expansión de la industria nacional y el comercio exterior y su participación en los mercados internacionales, así como a propender por la generación de empleo. Se impulsará la consolidación de corredores que soporten carga de comercio exterior y que conecten los principales centros de producción y consumo con los puertos marítimos, aeropuertos y puntos fronterizos con la red vial terrestre, fluvial o aérea.

**Conectividad:** Los proyectos de infraestructura de transporte deberán garantizar su conectividad con las diferentes redes de transporte existentes a cargo de la Nación, los departamentos y los municipios, razón por la cual el tipo de infraestructura a construir variará dependiendo de la probabilidad de afectaciones por causas naturales, los beneficios esperados y los costos de construcción.

**Libre competencia:** En el desarrollo de proyectos de infraestructura de transporte se promoverá la libre competencia, con el fin de lograr la optimización de la eficiencia del sistema y la organización de modos de transporte, así como la creación de las cadenas logísticas integradas.

**Seguridad:** La infraestructura de transporte que se construya en el país deberá atender a criterios y estándares de calidad, oportunidad, seguridad y la visión de cero muertes en accidentes, para cualquier modo de transporte.

Esta seguridad involucra las acciones de prevención o minimización de accidentes de tránsito y las encaminadas a proveer la información de las medidas que deben adoptarse para minimizar las consecuencias de un accidente al momento de su ocurrencia.

**ARTÍCULO 9. INTERMODALIDAD, MULTIMODALIDAD, ARTICULACIÓN E INTEGRACIÓN.** Los proyectos de infraestructura se planificarán y ejecutarán con la finalidad de asegurar la intermodalidad de la infraestructura de transporte, la multimodalidad de los servicios que se prestan y la articulación e integración entre los diversos modos de transporte, en aras de lograr la conectividad de las diferentes regiones del país y de éstas con el exterior.

# PROYECTO DE LEY “POR EL CUAL SE ADOPTAN MEDIDAS Y DISPOSICIONES PARA LOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE”

**ARTÍCULO 10. PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE CON INTERVENCIÓN URBANA.** En los proyectos de infraestructura de transporte de utilidad pública e interés social a cargo de la Nación que requieran intervenciones urbanas para su desarrollo, la autoridad territorial está obligada a colaborar y permitir la ejecución de las mismas. Para el efecto, las entidades suscribirán un convenio de colaboración y coordinación en el que se establecerán las responsabilidades que cada parte asume en la ejecución de las actividades relacionadas con el proyecto de infraestructura de transporte nacional.

## TITULO II. DEFINICIONES

**ARTÍCULO 11.** En lo que se refiere a la infraestructura de transporte terrestre, aeronáutica y acuático, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

**Adecuación:** Intervención para hacer que una infraestructura de transporte se ajuste o adapte de acuerdo con su funcionalidad.

**Construcción:** Son aquellas acciones de obra nueva que incluyen el levantamiento o armado de algún tipo de infraestructura de transporte.

**Estudios de Ingeniería:** Las siguientes definiciones deben tenerse en cuenta en la preparación de los diversos estudios de ingeniería que se adelanten para la ejecución de los proyectos de infraestructura:

**Fase 1. Pre – Factibilidad.** Es la Fase en la cual se identifican uno o varios corredores de rutas posibles, se realiza el prediseño aproximado de la carretera a lo largo de cada corredor y, recurriendo a costos obtenidos en proyectos con condiciones similares, se realiza la evaluación económica preliminar, utilizando modelos de simulación debidamente aprobados por las entidades solicitantes.

**Fase 2. Factibilidad.** Es la fase en la cual se debe diseñar en forma definitiva el eje en planta de la carretera, en el corredor seleccionado. La posición de dicho eje deberá ser compatible con el cumplimiento de las especificaciones geométricas tanto del perfil como de las secciones transversales y de todas las estructuras y obras complementarias que se requieran. Con la trayectoria definitiva en planta del eje de la vía y con los prediseños del eje en perfil, de las secciones transversales, de las obras de drenaje superficial y subterráneo, de las estructuras como puentes y muros de contención, del pavimento, etc, se procede a la evaluación económica final, generalmente mediante la simulación con el modelo aprobado por las entidades contratantes.

**Fase 3. Estudios y Diseños Definitivos.** Es la Fase en la que se elaboran los diseños detallados, tanto geométricos como de todas las estructuras y obras

## PROYECTO DE LEY “POR EL CUAL SE ADOPTAN MEDIDAS Y DISPOSICIONES PARA LOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE”

complementarias que se requieran, de tal forma que un constructor pueda materializar la carretera.

**Infraestructuras Logísticas Especializadas – ILE:** Infraestructura que permite acoger la actividad logística y organizar el transporte en las condiciones óptimas para los operadores, la movilidad y el territorio.

Comprende aquellas instalaciones que se dedican exclusivamente a la prestación de servicios logísticos relacionados con la manipulación y almacenaje de mercancía y contenedores, aportando valor añadido a la cadena de transporte.

Así mismo, harán parte de dicha infraestructura la infraestructura vial carretera, ferroviaria, fluvial, aeropistas, necesaria para el intercambio modal de transporte y los espacios disponibles para la carga/descarga de la mercancía. Pueden comprender otras instalaciones como naves de almacenamiento, edificios de oficinas, centro logístico, puertos secos, logística colaborativa, sistemas de Información y alianzas empresariales, entre otros.

**Mantenimiento periódico:** Comprende la realización de actividades de conservación a intervalos variables, destinados primordialmente a recuperar los deterioros ocasionados por el uso o por fenómenos naturales o agentes externos.

**Mantenimiento rutinario:** Se refiere a la conservación continua (a intervalos menores de un año) de las zonas laterales y a intervenciones de emergencias en la carretera, con el fin de mantener las condiciones óptimas para la transitabilidad en la infraestructura de transporte.

**Mejoramiento:** Cambios en una infraestructura de transporte con el propósito de mejorar sus especificaciones técnicas iniciales.

**Modo de transporte:** Elemento por el cual transita el medio de transporte. Se sub clasifica por la especialidad en sistemas de transporte y define la infraestructura del modo acuático, aéreo y terrestre. **Modo aéreo:** Sistema de transporte por aire. **Modo terrestre:** Sistemas de transporte carretero, férreo y por cable. **Modo acuático:** Sistemas de transporte marítimo, fluvial y lacustre.

**Nodo de transporte:** Infraestructura en la cual se desarrollan actividades que permiten el intercambio de uno o más medios o modos de transporte.

**Rehabilitación:** Reconstrucción de una infraestructura de transporte para devolverla al estado inicial para la cual fue construida.

**Servicios conexos al transporte:** Son todos los servicios y/o actividades que se desarrollan o prestan en la infraestructura de transporte y complementan el transporte. Son servicios que permiten una operación modal o multimodal,

## **PROYECTO DE LEY “POR EL CUAL SE ADOPTAN MEDIDAS Y DISPOSICIONES PARA LOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE”**

atendiendo también las actividades propias del transporte en condiciones de regularidad y de eventualidades. Entre estos servicios se encuentran los peritajes y evaluación de vehículos, las terminales de pasajeros y carga, las escuelas de transporte y los centros de desintegración y reciclaje de vehículos, entre otros.

**Términos de Referencia Integrales.** Los términos de referencia integrales son los lineamientos generales estándares que la autoridad ambiental señala para la elaboración y ejecución de todos los estudios ambientales (Diagnóstico Ambiental de Alternativas –DAA- y Estudios de Impacto Ambiental –EIA-) para proyectos de infraestructura de transporte, sin perjuicio de los lineamientos específicos para cada proyecto.

El solicitante deberá presentar los estudios exclusivamente de conformidad con estos términos de referencia integrales, los cuales serán de obligatorio cumplimiento.

### **TITULO III. DISPOSICIONES ESPECIALES EN MATERIA DE CONTRATACIÓN DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE**

**ARTÍCULO 12. CLÁUSULA DE TERMINACIÓN ANTICIPADA.** En los contratos que desarrollen proyectos de infraestructura de transporte, se deberá incluir una cláusula en la cual se establezca la fórmula matemática para determinar las eventuales prestaciones recíprocas en caso de terminación anticipada por acuerdo o en cumplimiento de la decisión unilateral que la entidad contratante adopte

**ARTÍCULO 13. RETOMA DE CONCESIONES.** Por motivos de utilidad pública e interés social, la entidad pública podrá dar por terminados unilateral y anticipadamente, mediante acto administrativo debidamente motivado, los contratos de concesión de proyectos de infraestructura de transporte.

En firme el acto administrativo que trata el inciso anterior, la entidad pública competente suscribirá con el concesionario un Acta de Retoma del Proyecto de Infraestructura de Transporte, en la cual quedará consignado el estado de entrega del mismo.

Las partes podrán someterán a un panel de expertos o utilizar un mecanismo alternativo de solución de conflictos para determinar el valor que debe percibir el concesionario, de conformidad con el principio del equilibrio económico del contrato.

**ARTÍCULO 14. TRIBUNAL TÉCNICO Y FINANCIERO.** Todos los contratos que se celebren para el desarrollo de proyectos de infraestructura de transporte

## **PROYECTO DE LEY “POR EL CUAL SE ADOPTAN MEDIDAS Y DISPOSICIONES PARA LOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE”**

concesionados podrán incluir la conformación de un Tribunal Técnico y Financiero de máximo 3 integrantes, que resuelva, con efecto vinculante, las disputas técnicas y financieras siempre que no versen sobre la legalidad de los actos administrativos contractuales. El Tribunal funcionará bajo las reglas dispuestas en la Ley 1563 de 2012 o aquellas que la adicionen, modifiquen o sustituyan.

Los costos y gastos del Tribunal serán incluidos en el presupuesto de los proyectos de infraestructura de transporte.

**PARÁGRAFO TRANSITORIO.** La conformación del Tribunal Técnico y Financiero previsto en este artículo podrá pactarse en los contratos celebrados con anterioridad a la expedición de esta ley.

Las entidades, harán las reservas presupuestales necesarias, a partir de la expedición de esta Ley, para dar cumplimiento a lo dispuesto en este párrafo.

**ARTÍCULO 15. PERMISOS PARA DESARROLLO DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA.** Las personas de derecho privado podrán solicitar a la autoridad competente, permiso para el desarrollo por su cuenta y riesgo de proyectos de infraestructura de transporte de su interés.

La entidad competente analizará la conveniencia técnica, legal y financiera del proyecto y podrá otorgar el permiso si considera que está acorde con los planes, programas y proyectos del sector.

El proyecto deberá desarrollarse bajo los estándares y normas técnicas del modo correspondiente y deberá garantizar su conectividad con la infraestructura existente. Todos los bienes y servicios que se deriven del desarrollo del proyecto serán de propiedad, uso, explotación y administración de la Nación.

En ningún caso, la autorización o permiso otorgado constituirá un contrato con el particular, ni la entidad estará obligada a reconocer o pagar el valor de la inversión o cualquier otro gasto o costo asociado al proyecto de infraestructura de transporte.

Tampoco podrá entenderse que el particular obtiene derecho exclusivo o preferente sobre la propiedad, uso, usufructo, explotación o libre disposición y enajenación del bien o servicio del proyecto de infraestructura de transporte.

El Gobierno Nacional establecerá las condiciones que deben cumplir tanto las entidades nacionales, como las territoriales para el otorgamiento de estos permisos.



## **PROYECTO DE LEY “POR EL CUAL SE ADOPTAN MEDIDAS Y DISPOSICIONES PARA LOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE”**

**ARTÍCULO 16.** Para el desarrollo de proyectos de infraestructura podrán celebrarse contratos con: las Juntas de Acción Comunal, los Consejos Comunitarios de Comunidades Afrocolombianas y Asociaciones de Consejos raizales, palenqueros, afro descendientes y los cabildos indígenas, debidamente registrados ante la autoridad competente, de conformidad con la reglamentación que para el efecto expida el Gobierno Nacional.

**ARTÍCULO 17.** Las entidades podrán abrir los procesos de selección si cuentan con estudios de ingeniería en Etapa de Factibilidad.

### **TITULO IV. GESTION Y ADQUISICIÓN PEDIALES, GESTION AMBIENTAL, REDES DE SERVICIOS PÚBLICOS DOMICILIARIOS, TICS E HIDROCARBUROS Y PERMISOS MINEROS EN PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE**

#### **CAPÍTULO I- GESTIÓN Y ADQUISICIÓN PREDIAL**

**ARTÍCULO 18.** Declarar como un nuevo motivo de utilidad pública e interés social la ejecución y/o desarrollo de proyectos y obras de infraestructura del transporte, así como el desarrollo de las actividades relacionadas con su construcción ampliación, rehabilitación o mejora, quedando autorizada la expropiación administrativa o judicial de los bienes y terrenos que se requieran para tal fin, de conformidad con el artículo 58 de la Constitución Política,

**Parágrafo:** La entidad pública podrá adelantar la expropiación administrativa o judicial con fundamento en el motivo antes indicado, siguiendo para el efecto los procedimientos previstos en leyes 9 de 1989, 388 de 1997 y las previsiones especiales previstas en la presente ley.

**ARTÍCULO 19. DEBIDO PROCESO EN ADQUISICIÓN PREDIAL.** En la adquisición de predios necesarios para el desarrollo o ejecución de los proyectos de infraestructura de transporte, debe garantizarse el debido proceso, en consecuencia, las entidades públicas o los particulares que actúen como sus representantes, deberán ceñirse a los procedimientos establecidos en la Ley, asegurando y respetando en todos los casos el derecho de contradicción.

**ARTÍCULO 20. SANEAMIENTOS POR MOTIVOS DE UTILIDAD PÚBLICA.** La adquisición de inmuebles por los motivos de utilidad pública e interés social consagrados en las leyes, gozará del saneamiento automático en favor de la entidad pública, respecto a su titulación y tradición, frente a aquellos posibles vicios en los títulos que aparezcan durante el proceso de adquisición o con posterioridad al mismo. Dichos vicios originan por ministerio de la ley meras acciones indemnizatorias que podrán dirigirse contra cualquiera de los titulares

## **PROYECTO DE LEY “POR EL CUAL SE ADOPTAN MEDIDAS Y DISPOSICIONES PARA LOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE”**

inscritos en el respectivo folio de matrícula inmobiliaria diferentes a la entidad pública adquirente.

El saneamiento automático de que trata el presente artículo será aplicable a los inmuebles adquiridos para proyectos de infraestructura de transporte, incluso antes de la vigencia de la Ley 9 de 1989, de acuerdo con la reglamentación que expida el Gobierno Nacional.

**PARÁGRAFO.**- Si el titular o titulares del inmueble se encuentran fallecidos, la entidad podrá adquirir el inmueble a la sucesión ilíquida, consignando el valor del predio a órdenes de ésta, mediante depósito judicial. Para éstos efectos también operará el saneamiento por motivos de utilidad pública.

**ARTÍCULO 21. LIMITACIONES, AFECTACIONES, GRAVÁMENES AL DOMINIO Y MEDIDAS CAUTELARES.** En el proceso de adquisición de predios requeridos para proyectos de infraestructura de transporte, en caso de existir acuerdo de negociación entre la entidad estatal y el vendedor y previo al registro de la escritura pública de compraventa, la entidad estatal, con cargo al valor del negocio de compraventa, podrá descontar la suma total o proporcional que se adeuda por concepto de gravámenes, limitaciones, afectaciones y medidas cautelares y pagar directamente dicho valor al acreedor o mediante depósito judicial a órdenes del despacho respectivo, de cursar procesos ejecutivos u ordinarios en los que se haya ordenado el respectivo gravamen, considerando para el efecto el área objeto de adquisición.

La entidad estatal adquirente expedirá un oficio con destino al Registrador de Instrumentos Públicos respectivo o a la autoridad competente, en el cual se solicite levantar la limitación, la afectación, gravamen o medida cautelar, evidenciando el pago correspondiente, cuando a ello haya lugar. El Registrador deberá dar trámite a la solicitud en un término perentorio de 15 días hábiles.

Los gravámenes, limitaciones o medidas cautelares al dominio cuyas acciones se encuentren prescritas de acuerdo a la ley civil, se cancelarán con la solicitud que realice la entidad estatal al Registrador de Instrumentos Públicos.

**PARÁGRAFO.** Notificada la oferta de compra las franjas de terreno sobre las que recaiga la declaratoria de utilidad pública e interés social por su carácter de bienes de uso público no podrán ser objeto de ninguna limitación al dominio.

**ARTÍCULO 22. AVALUADORES Y METODOLOGÍA DE AVALÚO.**-El avalúo de predios requeridos para infraestructura de transporte será realizado por el Instituto Geográfico Agustín Codazzi –IGAC-, la entidad que cumpla sus funciones o por peritos privados inscritos en las Lonjas de Propiedad Raíz o asociaciones legalmente constituidas.

## **PROYECTO DE LEY “POR EL CUAL SE ADOPTAN MEDIDAS Y DISPOSICIONES PARA LOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE”**

Las metodologías, criterios y procedimientos para la elaboración de avalúos, incluidos los sistemas probatorios de los valores, actualización, entre otros, serán reglamentados por el Gobierno Nacional o la entidad a la cual se le asigne dicha función.

**PARÁGRAFO:** El retardo injustificado en los avalúos realizados por el Instituto Geográfico Agustín Codazzi –IGAC- es causal de sanción disciplinaria, que se puede imponer de oficio o por queja del interesado, sin perjuicio de la responsabilidad que pueda corresponder al funcionario.

**ARTÍCULO 23. NOTIFICACION DE LA OFERTA.** La oferta deberá ser notificada únicamente al titular de derechos reales que figuren registrados en el folio de matrícula del inmueble objeto de expropiación y/o al respectivo poseedor. Contra la oferta no proceden recursos.

**ARTÍCULO 24. ACTUALIZACIÓN DE CABIDA Y LINDEROS.** En caso que en el proceso de adquisición de predios para la realización de proyectos de infraestructura de transporte se requiera la actualización de la cabida y/o linderos de un inmueble, la entidad estatal adquirente procederá a solicitar dicho trámite ante el Instituto Geográfico Agustín Codazzi –IGAC-, el cual deberá realizar la gestión en el término de tres (3) meses contados a partir de la recepción de la solicitud.

Una vez recibida la notificación sobre la actualización de la información, la entidad estatal solicitante dará traslado al organismo encargado del registro de instrumentos públicos de la respectiva jurisdicción, con el fin que proceda a hacer las inscripciones a que haya lugar.

Si pasados los tres (3) meses el Instituto Geográfico Agustín Codazzi –IGAC- no informa sobre la actualización, la entidad estatal dará por aceptada la solicitud y realizada la actualización y, por consiguiente, enviará la información al organismo de registro de instrumentos públicos, con el fin que proceda a hacer las inscripciones a que haya lugar en un término máximo de 15 días.

Una vez realizadas las inscripciones en el folio de matrícula, la entidad solicitante remitirá copia al Instituto Geográfico Agustín Codazzi –IGAC-.

**PARÁGRAFO:** El retardo injustificado en el presente trámite de actualización de cabida y linderos es causal de sanción disciplinaria, que se puede imponer de oficio o por queja del interesado, sin perjuicio de la responsabilidad que pueda corresponder al funcionario.

**ARTÍCULO 25. ENTREGA ANTICIPADA VOLUNTARIA** Durante el proceso administrativo y mediante documento escrito suscrito por la entidad y el expropiado podrá pactarse la entrega anticipada y voluntaria del inmueble objeto de expropiación. La entrega será irrevocable.

## **PROYECTO DE LEY “POR EL CUAL SE ADOPTAN MEDIDAS Y DISPOSICIONES PARA LOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE”**

Con base en el acuerdo de entrega anticipada suscrito, la entidad podrá iniciar el proyecto de infraestructura de transporte.

**ARTÍCULO 26. ENTREGA ANTICIPADA POR ORDEN JUDICIAL.** Los jueces en un término perentorio e improrrogable de treinta (30) días, ordenar la entrega de los bienes inmuebles declarados de utilidad pública para proyectos de infraestructura de transporte, a solicitud de la entidad demandante en los términos del artículo 399 de la Ley 1564 de 2012 Código General del Proceso o la norma que lo modifique o sustituya.

Si los bienes hubieren sido objeto de embargo, gravamen hipotecario o demandas registradas, para efectos de ordenar la entrega anticipada, no serán oponibles estas limitaciones. En todo caso, se respetarán los derechos de terceros dentro del proceso judicial.

Los numerales 4 y 11 de artículo 399 de la Ley 1564 de 2012 Código General del Proceso, en relación con la entrega anticipada del bien a solicitud de la entidad demandante, entrarán a regir a partir de la promulgación de esta ley y aplicarán para los procesos en curso, de conformidad con las precisiones que se disponen en la presente ley.

**ARTÍCULO 27.** Cancelado el valor del inmueble objeto de expropiación de conformidad con el avalúo, no procederá la á prejudicialidad para los procesos de expropiación, servidumbre o adquisición de predios para obras de infraestructura de transporte.

**ARTÍCULO 28. EJECUTORIEDAD DEL ACTO EXPROPIATORIO.** El acto administrativo por medio del cual la entidad declara la expropiación administrativa del inmueble u ordena el inicio de los trámites para la expropiación judicial, será de aplicación inmediata y gozará de fuerza ejecutoria y ejecutiva.

Los recursos contra el acto administrativo se concederán en el efecto devolutivo.

**ARTÍCULO 29. CESIÓN VOLUNTARIA A TÍTULO GRATUITO DE FRANJAS DE TERRENO.** Los titulares de derechos reales de predios requeridos para la ejecución de proyectos de infraestructura podrán ceder de manera voluntaria y a título gratuito en favor del ente adquirente los inmuebles de su propiedad sin que previamente tenga que mediar oferta formal de compra.

**ARTÍCULO 30. ADQUISICIÓN DE ÁREAS REMANENTES NO DESARROLLABLES.** En los proceso de adquisición predial para proyectos de infraestructura de transporte, las entidades estatales podrán adquirir áreas sobrantes y/o remanentes a las necesarias para el proyecto, en los casos en que se establezca que no son desarrollables para ningún tipo de actividad por no

## **PROYECTO DE LEY “POR EL CUAL SE ADOPTAN MEDIDAS Y DISPOSICIONES PARA LOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE”**

cumplir con los parámetros legales y planes de ordenamiento territorial. Estos predios podrán ser vinculados al proyecto con posibilidad de venta posterior.

**ARTÍCULO 31. AVALUOS COMERCIALES.** Cuando el avalúo comercial de los inmuebles requeridos para la ejecución de proyectos de infraestructura de transporte supere en un 50% el valor del avalúo catastral, el este avalúo comercial podrá ser utilizado como criterio para actualizar el avalúo catastral de los inmuebles que fueren desenglobados como consecuencia del proceso de enajenación voluntaria o expropiación judicial o administrativa.

Para este efecto, el ente estatal una vez perfeccionado el proceso de adquisición predial a favor del Estado, procederá a remitir al organismo catastral o quien haga sus veces, el informe del valor pagado por metro cuadrado del inmueble adquirido, con el fin que sea utilizado como criterio para actualizar el avalúo catastral.

**ARTÍCULO 32. PREDIOS ADQUIRIDOS PARA COMPENSACIÓN.** Los predios que las entidades estatales deban adquirir en cumplimiento de obligaciones ambientales establecidas en la Licencia Ambiental para compensación, deberán ser cedidos a título gratuito como bien de uso público a la entidad que determine la autoridad ambiental competente, de conformidad con la medida de compensación propuesta por el solicitante.

**ARTÍCULO 33. CESIÓN DE INMUEBLES ENTRE ENTIDADES PÚBLICAS.** Los predios de propiedad de entidades públicas que se requieran para el desarrollo de proyectos de infraestructura deberán ser cedidos a título gratuito u oneroso como bien de uso público a la entidad responsable del proyecto.

Para efectos de determinar el valor del inmueble, la entidad adquirente deberá contratar un avalúo con el Instituto Geográfico Agustín Codazzi –IGAC-, la entidad que cumpla sus funciones o con peritos privados inscritos en las lonjas de propiedad raíz o asociaciones legalmente constituidas. El avalúo que dichas entidades o personas establezcan tendrá carácter obligatorio para las partes.

**ARTÍCULO 34.** El precio de adquisición será igual al valor comercial determinado por el Instituto Geográfico Agustín Codazzi, la entidad que cumpla sus funciones, o por peritos privados inscritos en las lonjas o asociaciones correspondientes, según lo determinado por el Decreto-Ley 2150 de 1995, de conformidad con las normas y procedimientos establecidos en el decreto reglamentario especial que sobre avalúos expida el gobierno.

El valor comercial se determinará teniendo en cuenta la reglamentación urbanística municipal o distrital vigente al momento de la oferta de compra en relación con el inmueble a adquirir, su destinación económica, el daño emergente y el lucro cesante.

## **PROYECTO DE LEY “POR EL CUAL SE ADOPTAN MEDIDAS Y DISPOSICIONES PARA LOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE”**

El daño emergente incluirá el valor del inmueble y el lucro cesante se calculará según los rendimientos reales del inmueble al momento de la adquisición

**ARTÍCULO 35.** Para los fines de esta Ley tienen facultades para imponer servidumbres, por acto administrativo la Nación, a través de los jefes de las entidades de dicho orden, y las entidades territoriales, a través de los gobernadores y alcaldes, según el caso.

Cuando deban imponerse servidumbres que afecten predios que se encuentren ubicados en más de un departamento la competencia para imponerlas corresponderá al Ministro de Transporte.

Cuando deban imponerse servidumbres que afecten predios que se encuentren ubicados en más de un municipio, la competencia para imponerlas corresponderá al Gobernador del Departamento.

Parágrafo. El Ministro de Transporte podrá delegar la facultad.

### **CAPÍTULO II- GESTIÓN AMBIENTAL**

**ARTÍCULO 36.** Los proyectos de infraestructura de transporte, deberán incluir la variable ambiental, en sus diferentes fases de estudios de ingeniería, prefactibilidad, factibilidad ó estudios definitivos, para aplicarlos en su ejecución,

La entidad o el responsable del diseño está obligada a adelantar previamente a la construcción y operación del proyecto, con carácter de insumo y fundamento indispensable para gestionar y obtener la Licencia Ambiental, los estudios de Diagnóstico Ambiental de Alternativas en prefactibilidad.

En la fase de factibilidad o de estudios definitivos, se requerirá además el Estudio de Impacto Ambiental en factibilidad ó estudios definitivos, cuando de acuerdo con la naturaleza del proyecto a ello haya lugar.

Para el efecto, la autoridad ambiental expedirá los términos de referencia integrales para proyectos de infraestructura de transporte, en un término máximo de (6) seis meses, a partir de la promulgación de la presente Ley.

**ARTÍCULO 37.** La responsabilidad en la elaboración de los estudios a los que se refiere el artículo anterior, depende del sistema de contratación que se determine para la ejecución del proyecto, y en la fase que se contrate.

La responsabilidad de gestión y obtención de la Licencia Ambiental con fundamento en estos estudios deberá pactarse en el respectivo contrato, para establecer si el trámite ante la autoridad ambiental lo adelanta el contratante y/o

## **PROYECTO DE LEY “POR EL CUAL SE ADOPTAN MEDIDAS Y DISPOSICIONES PARA LOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE”**

concedente, o el concesionario y/o contratista de la obra pública.

**ARTÍCULO 38. CAMBIOS MENORES EN LICENCIAS AMBIENTALES.**-Las obras que impliquen modificaciones menores o ajustes normales dentro del giro ordinario de la actividad licenciada, y no impliquen impactos ambientales adicionales, ni cambios en la utilización de recursos ambientales a los inicialmente identificados y dimensionados en el Estudio de Impacto Ambiental, podrán efectuarse una vez el titular de la Licencia Ambiental obtenga el pronunciamiento de la autoridad ambiental sobre la necesidad o no de adelantar el trámite para el procedimiento de modificación de la misma, anexando la información de soporte, quien deberá pronunciarse en un término máximo de veinte (20) días.

El Gobierno Nacional establecerá, en un término máximo de seis 6 meses, qué debe entenderse por cambios menores en proyectos de infraestructura

**ARTÍCULO 39. NUEVAS FUENTES DE MATERIALES.**- Cuando durante la ejecución de un proyecto de infraestructura de transporte se identifiquen nuevas fuentes de materiales, previa solicitud del responsable contractual, se adelantará ante la Autoridad Ambiental una solicitud de modificación exclusiva para la inclusión de nuevas fuentes de materiales en la licencia ambiental. Este trámite no podrá ser superior a 30 días hábiles.

**ARTÍCULO 40. OBRAS DE EMERGENCIA.** Declarada por el Gobierno Nacional la existencia de una emergencia que afecte gravemente un proyecto de infraestructura de transporte, la entidad competente procederá a solicitar a la autoridad ambiental competente el pronunciamiento sobre la necesidad o no de obtener licencia, permisos o autorizaciones ambientales. La autoridad sin perjuicio de las medidas de manejo ambiental que ordene adoptar, deberá responder, mediante oficio, de manera inmediata.,

**ARTÍCULO 41.** Los siguientes proyectos de infraestructura de transporte no requerirán permisos, autorizaciones ni licencia ambiental:

- a) Proyectos de mantenimiento.
- b) Proyectos de rehabilitación.
- c) Proyectos de mejoramiento.

### **CAPÍTULO III- REDES DE SERVICIOS PÚBLICOS DOMICILIARIOS, TICS, HIDROCARBUROS**

**ARTÍCULO 42. AMBITO DE APLICACIÓN.** El presente capítulo es aplicable al traslado o reubicación de redes de servicios públicos domiciliarios, de telecomunicaciones y de transporte de hidrocarburos, instaladas en las fajas de retiro obligatorio, para el desarrollo de proyectos de infraestructura de transporte con anterioridad a la vigencia de la Ley 1228 de 2008.

## **PROYECTO DE LEY “POR EL CUAL SE ADOPTAN MEDIDAS Y DISPOSICIONES PARA LOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE”**

Asimismo, es aplicable para el otorgamiento de permisos de instalación de nuevas redes de manera coordinada con los trazados y proyecciones de los proyectos de infraestructura de transporte, las cuales en ningún caso podrán ser oponibles para las expansiones futuras.

Igualmente es aplicable para las redes que se encuentren instaladas previamente sobre nuevos trazados de proyectos de infraestructura de transporte.

**ARTÍCULO 43. DEFINICIONES:** Para efectos de la interpretación y aplicación de la presente ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

**Red:** Corresponde al conjunto de elementos físicos destinados a la prestación del respectivo servicio público, de conformidad con la normativa expedida por la correspondiente Comisión de Regulación o el Ministerio de Minas y Energía.

**Prestador:** Prestador de servicios públicos domiciliarios o proveedor de redes y servicios de Tecnologías de la Información y de las Comunicaciones –TIC-, o de transporte de hidrocarburos.

**Solicitante:** Persona o entidad pública o privada que requiere el traslado de la Red de un Prestador con el objeto de adelantar un proyecto de infraestructura de transporte.

**Traslado de redes:** Retiro o levantamiento físico de parte de la infraestructura de redes de servicios públicos del sitio en el que se encuentra instalada y su instalación en sitio diferente de tal manera que el respectivo servicio público se continúe prestando en las mismas o mejores condiciones.

**Reubicación de redes:** Comprende el desmantelamiento, inutilización o abandono de parte de la infraestructura de redes, la cual es construida en sitio diferente de tal manera que el respectivo servicio se continúe prestando.

**ARTÍCULO 44. FORMULACIÓN Y EJECUCIÓN DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE QUE INVOLUCRAN EL TRASLADO O REUBICACIÓN DE REDES.** Las entidades públicas o personas de derecho privado responsables de formular y ejecutar proyectos de infraestructura de transporte deberán analizar en cada caso la pertinencia de trasladar o reubicar las redes servicios públicos domiciliarios, de transporte de hidrocarburos o de telecomunicaciones como consecuencia del desarrollo de estos proyectos.

Dichas entidades públicas deberán establecer en la etapa de la estructuración de estudios de ingeniería en factibilidad, las condiciones técnicas, legales y financieras bajo las cuales se efectuará dicho traslado o reubicación, para lo cual, de ser posible, celebrarán los convenios o acuerdos necesarios para establecer o



## **PROYECTO DE LEY “POR EL CUAL SE ADOPTAN MEDIDAS Y DISPOSICIONES PARA LOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE”**

definir dichas condiciones. De no lograr ningún acuerdo mediará la entidad reguladora competente o quien haga sus veces.

**ARTÍCULO 45. PROCEDIMIENTO PARA LA REUBICACIÓN O TRASLADO DE REDES.** Cuando una entidad pública responsable de un proyecto de infraestructura de transporte identifique la necesidad de trasladar redes de servicios públicos domiciliarios, de transporte, de hidrocarburos o de telecomunicaciones, deberá:

1.- Enviar comunicación escrita al prestador de servicios públicos domiciliarios o proveedor de redes y servicios de telecomunicaciones o transporte de hidrocarburos, indicándole la ubicación georeferenciada del proyecto de infraestructura de transporte y demás información disponible que se requiera para identificar la(s) red(es) a reubicar o trasladar.

2.- Informarle al prestador del servicio sobre la existencia de convenios, contratos o cualquier acuerdo de voluntades en virtud de los cuales la entidad pública responsable del proyecto de infraestructura de transporte y el prestador de servicios públicos domiciliarios, de telecomunicaciones o de transporte de hidrocarburos, hayan definido sus derechos y obligaciones relacionadas con el traslado o reubicación de redes.

3.- El prestador de servicios públicos domiciliarios o proveedor de redes y servicios de telecomunicaciones o transporte de hidrocarburos, atenderá la comunicación indicada en el numeral anterior dentro de los tres (3) meses calendario a su recibo, informado por escrito:

- i) Tipología y caracterización de la red según el servicio al que corresponda;
- ii) Inventario de elementos que conforman la red objeto de traslado o reubicación y dimensionamiento, según aplique;
- iii) Los permisos, autorizaciones o licencias concedidas al prestador de servicios públicos domiciliarios o proveedor de redes y servicios de TIC o de transporte de hidrocarburos para la instalación de la red;
- iv) El momento en el cual fueron instaladas las redes objeto de traslado o reubicación;
- v) La vida útil remanente de los activos que conforman la red, de conformidad con los rangos o parámetros previstos en la regulación sectorial expedida por la comisión de regulación y el Ministerio de Minas y Energía en materia de hidrocarburos, o en su defecto, su valor contable, en caso de no existir regulación al respecto;

## **PROYECTO DE LEY “POR EL CUAL SE ADOPTAN MEDIDAS Y DISPOSICIONES PARA LOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE”**

vi) El análisis y cuantificación de los costos asociados al traslado o reubicación de la red;

vii) La propuesta de asunción de dichos costos, de conformidad con los criterios establecidos en la presente Ley; y

viii) Los acuerdos de confidencialidad que haya lugar a suscribir entre el solicitante y el prestador del servicio, de conformidad con la información entregada en cada caso.

4.- Presentada la propuesta de costos del traslado o reubicación de la red por el prestador de servicios públicos domiciliarios o de telecomunicaciones o de transporte de hidrocarburos, la entidad pública responsable del proyecto de infraestructura de transporte manifestará su conformidad sobre la misma, o en su defecto, efectuará una nueva propuesta de asunción costos, dentro de los treinta (30) días hábiles siguientes a su recibo.

5. Cuando a ello hubiere lugar, el prestador de servicios públicos domiciliarios o de telecomunicaciones o de transporte de hidrocarburos, manifestará su conformidad o disconformidad sobre la nueva propuesta de asunción de costos, dentro de los quince (15) días hábiles siguientes a su recibo.

6.- De no llegarse a un acuerdo dentro del plazo establecido en los numerales anteriores, la entidad pública responsable del proyecto de infraestructura de transporte y el prestador de servicios públicos domiciliarios o proveedor de redes y servicios de telecomunicaciones o de transporte de hidrocarburos, deberán acudir, para los fines previstos en el numeral siguiente, a la Comisión de Regulación correspondiente o al Ministerio de Minas y Energía en materia de hidrocarburos, dentro de los 10 días hábiles siguientes a la manifestación a que se refiere el numeral anterior.

7. Las Comisiones de Regulación o el Ministerio de Minas y Energía en materia de hidrocarburos con base en los antecedentes de la actuación administrativa, y las visitas a que haya lugar, decidirán en un plazo máximo de 30 días hábiles el valor de los activos objeto de traslado, los costos asociados al mismo y los tiempos del traslado.

**PARÁGRAFO 1.** El inicio de la ejecución de las obras de traslado o reubicación de las redes quedará sujeto al otorgamiento de los permisos, autorizaciones y/o licencias pertinentes a fin de no afectar la continuidad del servicio público respectivo.

**PARÁGRAFO 2.-** Cuando una persona natural o jurídica en desarrollo de un proyecto de asociación público privada requiera esta información en etapa de estudios de ingeniería de factibilidad, deberá elevar solicitud a la entidad pública

## **PROYECTO DE LEY “POR EL CUAL SE ADOPTAN MEDIDAS Y DISPOSICIONES PARA LOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE”**

responsable del proyecto de infraestructura de transporte, fundamentando la necesidad.

Revisada la solicitud, la entidad pública solicitará la información de manera directa al prestador del servicio, en un plazo máximo de 15 días.

**ARTÍCULO 46. CRITERIOS PARA LA DETERMINACIÓN DEL VALOR DE LA RED OBJETO DE TRASLADO O REUBICACIÓN.** Para efectos de la determinación del costo de la red objeto de traslado o reubicación, se aplicará la regulación sectorial vigente.

En caso de no existir, se tomará el valor de la infraestructura actual teniendo en consideración la vida útil remanente de la red y su depreciación. La vida útil de los activos que conforman la red deberá coincidir con la determinada para efectos contables.

En todo caso no se podrá solicitar u obtener remuneración alguna por costos que han sido recuperados o que se encuentren previstos dentro de la regulación sectorial vigente.

**ARTÍCULO 47. ASIGNACIÓN DE LOS COSTOS DE TRASLADO O REUBICACIÓN DE REDES.** Para efecto de determinar la asunción de los costos derivados del traslado o reubicación de redes de servicios públicos domiciliarios y telecomunicaciones o de transporte de hidrocarburos con ocasión del desarrollo de proyectos de infraestructura de transporte, se tendrán en cuenta los siguientes criterios:

1.- Si la obra de infraestructura de transporte se superpone sobre una red de servicios públicos domiciliarios, de telecomunicaciones o de transporte de hidrocarburos existente, la entidad pública responsable del proyecto de infraestructura de transporte deberá reconocer, cuando a ello hubiere lugar, el costo del traslado y el valor de la infraestructura actual, de conformidad con lo que en cada caso técnica o tecnológicamente se requiera.

2.- Si las redes de servicios públicos domiciliarios, de telecomunicaciones o de transporte de hidrocarburos, se encuentran ubicadas en las fajas de retiro vial como consecuencia de una servidumbre, la entidad pública responsable del proyecto de infraestructura de transporte, deberá reconocer el costo del traslado y el valor de la infraestructura existente, de conformidad con lo que en cada caso técnica o tecnológicamente se requiera.

3.- Si las redes de servicios públicos domiciliarios, de telecomunicaciones o de transporte de hidrocarburos, se encuentran ubicadas en las fajas de retiro, cuya titularidad radique en el Ministerio de Transporte o en alguna de sus entidades adscritas o vinculadas, y el permiso se haya otorgado bajo la condición de su retiro

## **PROYECTO DE LEY “POR EL CUAL SE ADOPTAN MEDIDAS Y DISPOSICIONES PARA LOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE”**

ante la necesidad de ampliar la infraestructura de transporte existente, las empresas de servicios públicos domiciliarios, de telecomunicaciones o de transporte de hidrocarburos, deberán por su cuenta y riesgo proceder al traslado o reubicación de las redes existentes.

4.- Si las redes de servicios públicos domiciliarios, de telecomunicaciones o de transporte de hidrocarburos, se encuentran ubicadas en las fajas de retiro vial, cuya titularidad radique en el Ministerio de Transporte o en alguna de sus entidades adscritas o vinculadas, y haya sido otorgado permiso de instalación no condicionado antes de la entrada en vigencia de la Ley 1228 de 2008 o la norma que la modifique o sustituya, la entidad pública responsable del proyecto de infraestructura de transporte deberá reconocer el costo del traslado y el valor de la infraestructura, de conformidad con lo que en cada caso técnica o tecnológicamente se requiera.

**PARÁGRAFO.** En todo caso, el prestador de servicios públicos domiciliarios o proveedor de redes o servicios de comunicaciones o transporte de hidrocarburos, será el responsable del diseño, construcción, montaje y puesta en servicio de la(s) red(es) reubicada(s).

La entidad pública responsable del proyecto de infraestructura de transporte entregará los recursos que le corresponda de acuerdo a los costos que deba asumir por dicho traslado o reubicación.

**ARTÍCULO 48. SOLICITUD DE INCLUSIÓN DE LOS COSTOS DE TRASLADO O REUBICACIÓN.** Sin perjuicio de la iniciación de las obras de traslado o reubicación de redes de servicios públicos, cuando por virtud de lo establecido en las Leyes 142 de 1994 y 1341 de 2009 y el Decreto Ley 1056 de 1953 y sus respectivas normas reglamentarias las tarifas de los servicios públicos domiciliarios o de servicios de telecomunicaciones o de transporte de hidrocarburos se encuentren sujetas a regulación por parte de la Comisión de Regulación correspondiente o del Ministerio de Minas y Energía, y para garantizar el cumplimiento del criterio de suficiencia financiera, el prestador o proveedor de redes y servicios públicos domiciliarios, de telecomunicaciones o de transporte de hidrocarburos que deba asumir costos de traslado o reubicación de redes y asumir costos de servidumbres, podrá presentar ante la Comisión de Regulación respectiva o ante el Ministerio de Minas y Energía, en materia de hidrocarburos, una solicitud de inclusión en la tarifa de los costos no cubiertos con otras fuentes por dichos conceptos.

Si por el contrario, el valor de trasladar, reubicar y/o la imposición de servidumbres ha sido base para la determinación de las tarifas de los respectivos servicios, el propietario de la red deberá aportar para dichos conceptos, el valor equivalente utilizado como base en la regulación, incluyendo su actualización por inflación y la

## **PROYECTO DE LEY “POR EL CUAL SE ADOPTAN MEDIDAS Y DISPOSICIONES PARA LOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE”**

remuneración de dicho costo con base en la tasa de descuento utilizada por la regulación desde el momento real o estimado de instalación de dicha red.

Cuando las redes no pertenezcan a un servicio o actividad complementaria que se encuentre bajo un esquema de libertad regulada, el prestador de servicios públicos domiciliarios o proveedores de redes o servicios de telecomunicaciones o de transporte de hidrocarburos, según el caso, deberá aportar para el traslado el valor equivalente al costo estimado de las servidumbres en concordancia con los valores del mercado del sector, incluyendo su actualización por inflación.

**ARTÍCULO 49. CONTRATOS DE APOORTE REEMBOLSABLE PARA EL TRASLADO O REUBICACIÓN DE REDES.** El Instituto Nacional de Vías – INVÍAS-, la Agencia Nacional de Infraestructura, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil –AEROCIVIL-, Cormagdalena y demás autoridades del orden nacional o territorial que tengan a su cargo la ejecución de proyectos de infraestructura de transporte podrán celebrar contratos de aporte reembolsable con los prestadores de servicios públicos domiciliarios o proveedores de redes y servicios de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones –TIC- o de transporte de hidrocarburos, responsables del traslado o reubicación de redes para el desarrollo de obras de infraestructura de transporte, mediante los cuales la entidad pública aportará, en calidad de crédito reembolsable, los recursos requeridos para las obras de traslado o reubicación reconocidos tarifariamente.

La tasa de interés aplicable al citado crédito no podrá ser inferior a la que ha establecido la Comisión de Regulación o el Ministerio de Minas y Energía, en materia de hidrocarburos, para determinar la tarifa regulada como remuneración a las inversiones del prestador de servicios públicos o del proveedor de redes y servicios de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones –TIC-, o transporte de hidrocarburos y el término para la cancelación total del crédito no podrá ser superior al previsto para la recuperación de dichas inversiones por el traslado o la reubicación de las redes por vía de tarifas.

**ARTÍCULO 50. SUSPENSIÓN EN INTERÉS DEL SERVICIO.** Cuando por efecto del traslado de las redes de servicios públicos, servicios de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones –TIC- o transporte de hidrocarburos a las cuales hace referencia el presente capítulo sea necesario suspender la prestación del servicio público o afecte las condiciones de continuidad del servicio, la responsabilidad derivada de la suspensión no será imputable al prestador de servicios públicos o al proveedor de redes y servicios de telecomunicaciones o de transporte de hidrocarburos, ni afectará los indicadores de calidad definidos en la regulación sectorial vigente, ni se considerará falla en la prestación del servicio.

Lo anterior sin perjuicio de la aplicación de la normatividad de protección al usuario relativa a interrupciones programadas de los servicios que resulten afectados.

## **PROYECTO DE LEY “POR EL CUAL SE ADOPTAN MEDIDAS Y DISPOSICIONES PARA LOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE”**

**ARTÍCULO 51. Modifíquese el Parágrafo 2º del Artículo 1 de la Ley 1228 de 2008, el cual quedará así:** “El ancho de la franja o retiro que en el artículo 2º de la Ley 1228 de 2008 se determina para cada una de las anteriores categorías de vías, constituye zonas de reserva o de exclusión para carreteras, y por lo tanto se prohíbe realizar cualquier tipo de construcción o mejora en las mencionadas zonas, salvo aquellas que se encuentren concebidas integralmente en el proyecto de infraestructura de transporte como despliegue de redes de servicios públicos domiciliarios, telecomunicaciones o hidrocarburos.

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

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

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

Sin perjuicio de lo previsto en la normatividad vigente para el otorgamiento de licencias ambientales, licencias de intervención y ocupación del espacio público y demás permisos y autorizaciones por parte de las autoridades correspondientes, la entidad pública que tenga a cargo la vía dentro de la zona de exclusión de que trata el artículo 2º de la Ley 1228 de 2008 para otorgar permisos para la construcción de accesos, instalación de tuberías, redes de servicios públicos, canalizaciones, ductos, obras destinadas a seguridad vial, traslado de postes, transporte de hidrocarburos o cruces de redes eléctricas de alta, media o baja tensión, deberá establecer los requisitos que debe cumplir el interesado en el trámite.

**ARTÍCULO 52. Modifíquese el artículo 7 de la ley 1228 de 2008 el cual quedará así:** “Prohíbese a todas las entidades prestadoras de servicios públicos domiciliarios de acueducto y alcantarillado, energía, gas, teléfono y televisión por cable e internet, dotar de los servicios que prestan a los inmuebles que se construyan a partir de la entrada en vigencia de esta ley en las áreas de exclusión, si no han sido previamente revisados y aprobados por las autoridades competentes de los proyectos de infraestructura de transporte.

Para estos efectos, se deberá analizar la conveniencia, los mecanismos y/o parámetros técnicos, tecnológicos, y la cobertura de riesgos para la construcción, instalación, operación y financiamiento de redes se servicios públicos

## **PROYECTO DE LEY “POR EL CUAL SE ADOPTAN MEDIDAS Y DISPOSICIONES PARA LOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE”**

subterráneas en el ancho de la franja o retiro. Sin los permisos correspondientes, la contravención a esta prohibición será sancionada con multa hasta de mil (1.000) salarios mínimos legales mensuales que será impuesta por la Superintendencia de Servicios Públicos previo el agotamiento del procedimiento correspondiente y se impondrá además la obligación de retirar a su costa las acometidas y equipos que hayan instalado.

**PARÁGRAFO.** El Gobierno Nacional reglamentará las condiciones técnicas, tecnológicas, financieras y legales para expedir las aprobaciones de la instalación o despliegue de redes de servicios públicos en las fajas mínimas de retiro obligatorio y/o áreas de exclusión de la infraestructura de transporte.

**ARTÍCULO 53.** En los proyectos para la construcción, ampliación, rehabilitación y apertura de nuevos tramos de infraestructura de transporte, podrá preverse la incorporación de infraestructura para el despliegue de redes públicas de tecnologías de la información y las comunicaciones o de elementos que soporten el despliegue de dichas redes, previa solicitud del Ministerio de la Información y las Comunicaciones o quien haga sus veces.

Para estos efectos, los proveedores de Redes y Servicios podrán solicitar a las entidades estructuradoras de proyectos de infraestructura de transporte información sobre los proyectos en etapa de estructuración, con el objeto de manifestar su interés al Ministerio de la Información y las Comunicaciones, de acuerdo con las necesidades de telecomunicaciones.

La financiación del costo de construcción de la infraestructura para el despliegue de las redes públicas de TIC y su mantenimiento estarán a cargo de los proveedores de estos bienes y servicios y/o del Ministerio de la Información y las Comunicaciones, para lo cual se realizarán los convenios y apropiaciones presupuestales correspondientes.

**ARTÍCULO 54. REUBICACIÓN DE REDES.** Cuando por motivo de la implementación de proyectos de infraestructura de transporte se requiera trasladar o reubicar redes de servicios públicos domiciliarios y actividades complementarias, o de telecomunicaciones o de hidrocarburos, se deben integrar a los corredores y redes existentes cumpliendo con la normatividad vigente para lograr la optimización de la ocupación física del terreno y del espacio aéreo, en la medida de lo técnicamente posible.

### **CAPÍTULO IV. PERMISOS MINEROS**

**ARTÍCULO 55.** De acuerdo con el reglamento que expidan las autoridades competentes, se deberá garantizar a terceros el acceso y servicio en las obras de infraestructura realizadas por los titulares mineros, incluidas en los programas de

## **PROYECTO DE LEY “POR EL CUAL SE ADOPTAN MEDIDAS Y DISPOSICIONES PARA LOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE”**

trabajos y obras o instrumentos similares que se presenten a la autoridad minera, para el transporte externo y embarque de minerales. Sin perjuicio de lo anterior, estas obras revertirán gratuitamente a favor del Estado en todos los casos de terminación del contrato de concesión minera, conforme a las prescripciones del Código de Minas.

**ARTÍCULO 56.** Una vez aprobados, la autoridad competente deberá informar a la autoridad minera, o quien haga veces, los trazados y ubicación de los proyectos de infraestructura, con el fin que la restricción correspondiente sea incluida en el texto del contrato de concesión minera.

**PARÁGRAFO:** El Ministerio de Transporte reglamentará los procedimientos administrativos, así como los tiempos y formatos que deben observarse y tramitarse para allegar esta información.

**ARTÍCULO 57.** Modifíquese el artículo 116 de la Ley 685 de 2001 (Código de Minas), el cual quedará así:

**“Autorización Temporal.** Las entidades públicas, entidades territoriales, empresas y los contratistas que se propongan adelantar la construcción, reparación, mantenimiento o mejora de una vía pública nacional, departamental o municipal, o la realización de un proyecto de infraestructura declarado de interés público por parte del Gobierno Nacional, podrán con sujeción a las normas ambientales, solicitar a la autoridad minera autorización temporal e intransferible para tomar de los predios rurales, vecinos o aledaños a la obra, los materiales de construcción que necesiten exclusivamente para su ejecución.

Dicha solicitud deberá estar acompañada de la constancia que expida la entidad para la cual se realice la obra, en la que se especifiquen las características del proyecto, la duración de los trabajos y la cantidad máxima de materiales que deberá utilizarse. Esta constancia deberá aportarse por el interesado dentro de los tres (3) días siguientes a la radicación que podrá efectuarse por medio electrónico, so pena de rechazo.

La autorización temporal tendrá una vigencia máxima de tres (3) años contados a partir de su otorgamiento, prorrogables por una sola vez y hasta por el mismo término.

La solicitud de autorización deberá ser resuelta dentro de los treinta (30) días siguientes a su presentación, de lo contrario se considerará otorgada por aplicación del silencio administrativo positivo. Lo anterior, sin perjuicio de que la autoridad minera expida un acto administrativo para imponer las medidas y obligaciones que debe cumplir el beneficiario de la autorización temporal.



## **PROYECTO DE LEY “POR EL CUAL SE ADOPTAN MEDIDAS Y DISPOSICIONES PARA LOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE”**

Otorgada la autorización temporal, el interesado deberá presentar en un término no mayor a treinta (30) días, un estudio técnico en el cual indique los sitios de explotación, el método y el sistema de explotación a utilizar.

El incumplimiento de las medidas señaladas en el informe de actividades o de las obligaciones impuestas dará lugar a su revocatoria, sin perjuicio de la imposición de las multas a que haya lugar, de conformidad con el artículo 115 de la Ley 685 de 2001 (Código de Minas).

Podrá haber concurrencia de autorizaciones temporales con títulos mineros o propuestas de contratos de concesión. El Ministerio de Minas y Energía fijará los parámetros para las diferentes situaciones de concurrencia.

Las áreas sobre las cuales exista un título minero de materiales de construcción en etapa de explotación, no son susceptibles de autorizaciones temporales; no obstante, sus titulares están obligados a suministrar los materiales de construcción, de acuerdo con los precios del mercado de la zona en la cual se encuentra la explotación amparada por un título minero. De no existir acuerdo sobre este precio se aplicarán los precios establecidos en el análisis de precios unitarios determinado por el Instituto Nacional de Vías –INVIAS-.

Lo dispuesto en los artículos 41, 117, 118, 119, 120 y 183 de la Ley 685 del 2001 será aplicable a las autorizaciones temporales.

Cuando con ocasión de la realización de actividades de prevención de desastres naturales se remuevan materiales de construcción, la autoridad minera podrá autorizar, mediante acto administrativo, el aprovechamiento de los volúmenes removidos.

Para el efecto, los interesados deberán presentar ante dicha entidad solicitud en la que se describan las actividades que dieron origen a la remoción y la cantidad de material removido. En el acto administrativo se liquidará el valor que debe cancelarse por concepto de regalías.

El incumplimiento de las obligaciones derivadas de una autorización temporal, declarado por la autoridad minera, constituye una falta a las obligaciones del contrato de obra pública o concesión. Por este hecho, la entidad contratante podrá declarar la caducidad del mismo.

**ARTÍCULO 58.** Sobre los corredores viales establecidos que conforman la Red Vial Nacional, la autoridad minera no podrá otorgar derechos mineros. El Ministerio del Transporte en noventa (90) días, contados a partir de la promulgación de la presente Ley, delimitará los corredores existentes.

Lo anterior, sin perjuicio de las restricciones a la actividad minera previstas en el artículo 35º del Código de Minas.

## **PROYECTO DE LEY “POR EL CUAL SE ADOPTAN MEDIDAS Y DISPOSICIONES PARA LOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE”**

En el evento que un proyecto de infraestructura de transporte interfiera total o parcialmente con el ejercicio de los derechos otorgados previamente a un titular minero, este título no será oponible para el desarrollo del proyecto y la disponibilidad de los bienes requeridos para el mismo se obtendrá mediante enajenación voluntaria o expropiación administrativa o judicial, de conformidad con el esquema de compensaciones que sobre el particular se adopte.

### **TITULO V. DISPOSICIONES FINALES**

**ARTÍCULO 59.** Para la aprobación de proyectos de infraestructura de transporte, el Gobierno Nacional establecerá la autoridad responsable de adelantar integralmente la actuación administrativa relacionada con el otorgamiento de permisos ambientales, autorizaciones y aprobaciones presupuestales, riesgos y vigencias futuras, de acuerdo con las exigencias de ley.

**ARTÍCULO 60.** En caso de emergencia, desastre o calamidad pública o alteración del orden público, la infraestructura de propiedad privada destinada al transporte, tal como: vías carreteras o férreas, aeródromos y puertos marítimos o fluviales; así como los elementos, equipos y maquinaria privados, podrán ser utilizados por las autoridades públicas, por quienes presten un servicio de transporte público, así como por cualquier vehículo, nave o aeronave.

Asimismo, en caso de alteraciones al orden público, calamidad pública o emergencia, la infraestructura de transporte incluyendo equipos y maquinaria deberán ser puesta a disposición de la Policía Nacional y la Unidad Nacional de Gestión del Riesgo de Desastre o quien haga sus veces, con el fin de conjurar la situación y restablecer el orden y la seguridad nacional.

En estos casos, el Director de la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, DITRA, o quien haga sus veces, con el propósito de contribuir al restablecimiento del orden y seguridad nacional, podrá autorizar, excepcional y temporalmente, el levantamiento del cobro de peajes en las zonas afectadas por las alteraciones antes indicadas.

**ARTÍCULO 61. DERECHO DE PREFERENCIA DE ACCESO A PUERTOS MARÍTIMOS PARA LOS HIDROCARBUROS DEL ESTADO.** Se establece un derecho de preferencia de acceso a todos los puertos marítimos de uso público y privado existentes, para la importación y exportación de hidrocarburos del Estado. Este derecho se consagra a favor de la entidad estatal encargada de la administración de los recursos hidrocarburíferos de la Nación, o a quien ésta designe. Este derecho de preferencia consiste en garantizar el acceso y uso del 20% de la capacidad portuaria instalada para el efecto, para uso del Estado.

## **PROYECTO DE LEY “POR EL CUAL SE ADOPTAN MEDIDAS Y DISPOSICIONES PARA LOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE”**

De la misma manera, en los nuevos contratos de concesión portuaria y en las ampliaciones, modificaciones y/o extensiones de los existentes, se deberán pactar disposiciones que aseguren el derecho de preferencia de acceso para los hidrocarburos del Estado, consistente en garantizar el 20% de la capacidad portuaria instalada para el efecto.

Las tarifas para el acceso y uso preferente de la capacidad portuaria para los hidrocarburos del Estado a que se refiere este artículo, se determinarán por la autoridad competente.

**Parágrafo.** En los puertos de uso público la importación y exportación de los hidrocarburos del Estado tendrán atención prioritaria.

**ARTÍCULO 62.** Los municipios y distritos podrán proveer de alumbrado público aquellos corredores viales nacionales o departamentales que se encuentren dentro de su perímetro urbano y rural aunque no estén a su cargo, para garantizar la seguridad de la población en el uso de la infraestructura de transporte.

**ARTÍCULO 63.** En caso de contradicción entre la presente norma y otra de igual o inferior jerarquía, prevalecerán las disposiciones que se adoptan mediante la presente Ley.

**ARTÍCULO 64.** Se otorgan facultades extraordinarias al Presidente de la República, por el término de seis (6) meses para:

1. Crear una comisión que se encargará de la regulación del transporte y la infraestructura del mismo.
2. Redistribuir, suprimir y modificar las funciones y los trámites relacionados con trámites para proyectos de infraestructura de transporte que se deben surtir ante las diferentes autoridades y/o reorganizar el Sector Transporte, en caso de ser necesario.
3. Establecer el esquema de compensaciones para los titulares mineros, en el evento previsto en el artículo 58 de la presente Ley.

**ARTÍCULO 65.** La presente Ley rige a partir de su publicación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.