



## Anexo 2. Memoria justificativa

### RESOLUCIÓN XX de 2025

*“Por la cual se establece el procedimiento para el otorgamiento de los permisos para el uso, la ocupación y la intervención temporal de la infraestructura férrea del proyecto RegioTram de Occidente a cargo de la Empresa Férrea Regional EFR S.A.S.”*

#### 1. ANTECEDENTES Y RAZONES DE OPORTUNIDAD Y CONVENIENCIA QUE JUSTIFICAN SU EXPEDICIÓN

La Empresa Férrea Regional S.A.S en adelante EFR, fue creada mediante Ordenanza 038 de 2009 por la Asamblea del Departamento de Cundinamarca, y de conformidad con los artículos 2 y 3 de los Estatutos es una sociedad por acciones simplificada, del orden departamental, de carácter comercial con aportes públicos, con domicilio en Bogotá, con autonomía administrativa, patrimonial, presupuestal y su régimen jurídico es de las Empresa Industriales y Comerciales del Estado, la cual tiene como objeto el siguiente:

*“(i) El desarrollo, establecimiento, explotación y operación del sistema de transporte masivo y del sistema de transporte ferroviario, incluyendo las respectivas infraestructuras. (ii) la gestión, de otros sistemas alternativos de transporte, cuando así lo determinen las autoridades competentes, así como a facilitar y coadyuvar a la integración modal con otros sistemas de transporte de entes gestores y modos de transporte para la correcta prestación de servicio de transporte. (iii) La gestión, ejecución y administración de proyectos de infraestructura de transporte que atiendan las necesidades de movilidad, cuando dicha labor se asigne o delegue por la correspondiente autoridad de transporte a través convenio o contrato, labores que podrá desempeñar directamente o con terceros. (iv) Prestar servicios de asesoría, consultoría, asistencia técnica y capacitación en servicios de transporte público en sus diferentes modalidades.”*

Que su misión es la de gestionar e implementar sistemas de transporte regional sostenibles, seguros y eficientes que transformen la vida de las personas.

Que, el documento CONPES 3677 de 2010, “Movilidad Integral para la Región Capital” describe la política del Gobierno Nacional para participar en el desarrollo integral de la movilidad de la Región Capital (Cundinamarca – Bogotá D.C), a través de la participación de la financiación de los proyectos, con el propósito de contribuir al mejoramiento de su calidad de vida, productividad y competitividad. Este documento recopila y evalúa los avances de las propuestas para el Sistema Integrado de Transporte Público – SITP, Transmilenio, primera línea del Metro de Bogotá y Tren de Cercanías para Bogotá y la





Sabana, y establece las condiciones técnicas, financieras e institucionales para implementar cada proyecto como parte de la solución integral a los problemas de movilidad del Distrito y la Región Capital.

Que, la Ley 1682 de 2013 establece en su artículo 5 que: “(...) Las acciones de planificación, ejecución, mantenimiento, mejoramiento y rehabilitación de los proyectos y obras de infraestructura del transporte materializan 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 y constituye un elemento de la soberanía y seguridad del Estado. En razón de ello, el desarrollo de las acciones antes indicadas constituye una función pública que se ejerce a través de las entidades y organismos competentes del orden nacional, departamental, municipal o distrital, directamente o con la participación de los particulares. (...)”

Que, el documento CONPES 3882 de 2017 hace un análisis de los siguientes proyectos de transporte, como solución integral a los problemas de movilidad de Cundinamarca y la Región Capital: (i) la Primera Línea de Metro para Bogotá; (ii) el Transmilenio hasta Soacha fases II y III; y (iii) **el Regiotram de Occidente**; describiendo su estado, avances, beneficios y costos, así como los pasos para acceder a la cofinanciación de la Nación, incluidas las condiciones técnicas, financieras e institucionales para implementar cada proyecto. Por su parte, el CONPES 3899 de 2017 actualizó el documento CONPES 3882 de 2017 y ratificó el apoyo del Gobierno nacional a la política de movilidad de la región capital Bogotá-Cundinamarca como resultado de los avances en la estructuración de los proyectos.

Que, el documento CONPES 3902 de 2017, declaró de importancia estratégica para la Nación el proyecto RegioTram de Occidente y estableciendo en el numeral 3.1 lo siguiente: “Movilidad en el Corredor Occidental de la Región Capital Bogotá - Cundinamarca” así: “(...) El corredor de la calle 13 es un eje de conexión esencial entre el Distrito Capital y los municipios que se ubican en el borde occidental de la ciudad: permea los municipios de Funza, Madrid, Mosquera y Facatativá y hace parte de uno de los corredores viales más importantes que conecta la capital con el occidente del País. Estos 4 municipios concentran aproximadamente el 14% de la población del Departamento de Cundinamarca, sin considerar la población de Bogotá y un 79% de la población de la Sabana de Occidente (ANI 2017). (...)”.

Que, el 9 de noviembre de 2017, la Nación - Ministerio de Transporte y Ministerio de Hacienda, el Departamento de Cundinamarca y la EFR suscribieron el CONVENIO DE COFINANCIACIÓN PARA EL PROYECTO REGIOTRAM cuyo objeto es “(...) Definir los montos, términos y condiciones bajo los cuales la Nación y el Departamento concurrirán a la cofinanciación del Proyecto. (...)”. Dentro del convenio de cofinanciación se establecieron entre otros aspectos, los montos que aportarán la Nación y el Departamento para la financiación del Proyecto, las vigencias fiscales en las cuales se deberán efectuar dichos





aportes y se designó a la EFR como ente gestor del Proyecto RegioTram de Occidente.

Que mediante el Convenio Interadministrativo No. 1287 del 26 de junio de 2019, suscrito entre ANI, INVIAS y Gobernación de Cundinamarca, que tiene por objeto *“ENTREGAR AL DEPARTAMENTO DE CUNDINAMARCA EL CORREDOR FÉRREO BOGOTÁ-FACATATIVÁ DESDE EL K0+582 AL K40+374.20 PARA SU ADMINISTRACIÓN, MANTENIMIENTO Y CONTROL Y OPERACIÓN EN EL DESARROLLO DEL PROYECTO REGIOTRAM DE OCCIDENTE”*. La nación establece el compromiso de entregar el corredor férreo al departamento de Cundinamarca para su administración.

Mediante Convenio Interadministrativo No. 048 del 26 de junio de 2019 suscrito entre el Departamento de Cundinamarca y la EFR se transfirieron, entre otras cosas, los derechos y obligaciones adquiridos en el convenio interadministrativo No. 1287 del 26 de junio de 2019, suscrito entre ANI, INVIAS y Gobernación de Cundinamarca, que tiene por objeto *“ENTREGAR AL DEPARTAMENTO DE CUNDINAMARCA DEL CORREDOR FÉRREO BOGOTÁ- FACATATIVÁ DESDE EL K0+582 AL K40+374.20 PARA SU ADMINISTRACIÓN, MANTENIMIENTO Y CONTROL Y OPERACIÓN EN EL DESARROLLO DEL PROYECTO REGIOTRAM DE OCCIDENTE ”* a la EFR.

Que en el parágrafo del artículo 3 de los Estatutos de la EFR establece en el objeto social de la sociedad, lo siguiente: *“ARTÍCULO 3.- OBJETO SOCIAL. Corresponde a la EMPRESA FÉRREA REGIONAL S.A.S., la gestión, organización y planeación del Sistema Integrado de Transporte Regional en el Departamento de Cundinamarca, bajo la modalidad de transporte terrestre ferroviario y la integración del transporte de pasajeros municipal, en las condiciones que señalen las normas vigentes y las autoridades competentes (...). En desarrollo de este objeto, la sociedad podrá ejecutar todos los actos o contratos y solicitar las autorizaciones legales que fuesen necesarias y/o convenientes para el cabal cumplimiento de éste (...).”*

Que, en virtud de lo anterior, el 7 de enero de 2020, se suscribió el contrato de concesión No. 01 del 2020, con la CONCESIONARIA FÉRREA DE OCCIDENTE S.A.S. cuyo objeto es *“otorgamiento de una concesión para que el Concesionario, por su cuenta y riesgo, lleve a cabo todas las actividades necesarias para la financiación Estudios y Diseños, Gestión social y Ambiental, ejecución de las obras de Construcción, las obras del Taller ANI, las Obras de Reparación y Adecuación de Desvíos, las Obras para Intersecciones Especiales, las Obras para Redes, la Operación, el Mantenimiento, la Reversión Parcial, y la Reversión de la Infraestructura correspondiente al Regiotram, así como la financiación, Estudios y Diseños , suministro, pruebas, puesta en marcha, Operación, reposición, Mantenimiento y Reversión del Material Rodante, de los sistema Ferroviarios y del SIRAU y la prestación del servicio público de transporte férreo de pasajeros en Bogotá y Cundinamarca a través del Regiotram, incluyendo su Recaudo”*.

El 3 de abril de 2020, se suscribió el contrato de interventoría 028-EFR-2020, con el





Consortio Interventor Regiotram de Occidente, en adelante la interventoría, cuyo objeto es *“regular los términos y condiciones bajo los cuales el Interventor se obliga a ejecutar para la Empresa Férrea la Interventoría integral del Contrato de Concesión del Proyecto, que incluye las actividades que se describen en el presente Contrato de Interventoría, así como las actividades que en cabeza del Interventor son asignadas en el Contrato de Concesión.”*

La EFR en su calidad de administrador de los bienes que forman parte de la infraestructura ferroviaria tiene plena competencia para establecer las condiciones de uso y mantenimiento del corredor férreo, así como para expedir los actos administrativos contentivos de los permisos o licencias que se requieran para su excavación o intervención.

Que el artículo 3 del Acuerdo No. 4 de 2023 *“Por el cual se establece el Manual específico de funciones y de competencias laborales para los empleados públicos de la Empresa Férrea Regional S.A.S. EFR S.A.S. y se dictan otras disposiciones”* señala en el numeral 8 como funciones específicas del Subdirector de Integración, Sostenibilidad y Entorno que le corresponde *“Reglamentar los trámites, permisos y licencias que actores públicos y privados deban gestionar ante la EFR”*.

## 2. ÁMBITO DE APLICACIÓN Y SUJETOS A QUIENES VA DIRIGIDO

La solicitud de permisos para el uso, la ocupación y la intervención temporal de la infraestructura férrea concesionada en Colombia es un procedimiento mandatorio y riguroso, diseñado primordialmente para garantizar la seguridad operacional, la integridad de la infraestructura y la continuidad del servicio de transporte ferroviario que salvaguarda la seguridad de la infraestructura y la eficiencia de su uso.

Para el proyecto RegioTram de Occidente, este proceso es realizado por la EFR como administradora del corredor férreo entre el K0+582 AL K40+374.20, de conformidad con lo establecido en el Convenio Interadministrativo No. 048 del 26 de junio de 2019. Este proceso se rige por una normativa específica que busca prevenir accidentes, evitar daños a la vía y asegurar que cualquier intervención de terceros se realice de manera planificada y controlada.

La presente resolución está dirigida a todas las personas naturales o jurídicas, públicas o privadas, que requieran adelantar actividades de uso, ocupación o intervención temporal sobre la Franja de Retiro, la Zona de Seguridad, la Zona de Protección que hace parte de la Franja de Proyecto del Proyecto RegioTram de Occidente. Esto comprende, entre otros, a entidades públicas del orden nacional, departamental o municipal; concesionarios, contratistas e interventores vinculados al proyecto; empresas de servicios públicos; y particulares que, por razón de sus actividades, requieran ejecutar obras, instalar redes, efectuar accesos o desarrollar cualquier intervención dentro del corredor férreo o su área de influencia. Dentro de las obras que requieren autorización se pueden señalar:







- Construcción de vías de servicio, accesos, y carriles de aceleración/desaceleración.
- Instalación subterránea o en postería existente de redes de servicios públicos, fibra óptica y otros.
- Mantenimiento, traslado o canalización de postes y redes.
- Construcción de pasos a nivel o deprimidos (subterráneos).
- Obras hidráulicas o destinadas a la seguridad vial, como instalación de radares.
- Cierres temporales de la vía para estudios, exploraciones o ejecución de obras.
- Accesos temporales a predios para vehículos de carga que no modifiquen el uso del suelo.

### 3. VIABILIDAD JURÍDICA

Artículo 24 de la Constitución Política, dispone que todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, pero está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para la garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y de los discapacitados físicos y mentales, para la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público.

Artículo 82 de la Constitución Política, señala que es deber del Estado velar por la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular.

Artículos 2, 3, 4 y 7 de la Ley 76 de 1920, establecen parámetros para la construcción de obras en zonas contiguas al eje de la vía férrea, así como se consagra la prohibición para ingresar a las líneas férreas sin el permiso de la Empresa encargada de su administración y manejo.

Artículo 7° del Decreto 1075 de 1954 “Por el cual se dictan algunas disposiciones relacionadas con el ramo de Ferrocarriles”, elevado a la categoría de ley por la Ley 141 de 1961 estableció, como requisito previo a la construcción de vías que interfieran con el corredor férreo, la existencia de un permiso otorgado por la Empresa Férrea<sup>1</sup>, en el cual se señalan las condiciones técnicas para la ejecución de los trabajos respectivos.

Artículo 1° de la Ley 21 de 1988 por la cual se adoptó el programa de recuperación del transporte ferroviario nacional, se definió esta modalidad de transporte como un servicio público.

<sup>1</sup> Entiéndase el administrador del corredor Férreo





Artículos 3 y 12 de la Ley 105 de 1993, la operación del transporte público en Colombia es un servicio público, bajo la regulación del Estado, quien ejercerá el control y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación, en condiciones de calidad, oportunidad y **seguridad**. Definiendo que la infraestructura de transporte público a cargo de la Nación está constituida entre otras, por las líneas férreas.

Artículo 679 del Código Civil Colombiano que dispone: “(...) *Nadie podrá construir, sino con permiso especial de autoridad competente, obra alguna sobre las calles, plazas, puentes, playas, terrenos fiscales, y demás lugares de propiedad de la Unión*” y a su vez, el Artículo 682 establece: “*Sobre las obras que con permiso de la autoridad competente se construyan en sitios de propiedad de la Unión, no tienen los particulares que hayan obtenido este permiso, sino el uso y goce de ellas, y no la propiedad del suelo. Abandonadas las obras o terminado el tiempo por el cual se concedió el permiso, se restituyen ellas y el suelo, por el ministerio de la ley, al uso y goce privativo de la Unión, o al uso y goce general de los habitantes, según prescriba la autoridad soberana (...)*”.

Artículo 57 de la Ley 142 de 1994 “*Por la cual se establece el régimen de los servicios públicos domiciliarios y se dictan otras disposiciones*”, señala que “(...) *Las líneas de transmisión y distribución de energía eléctrica y gas combustible, conducciones de acueducto, alcantarillado y redes telefónicas, podrán atravesar los ríos, caudales, líneas férreas, puentes, calles, camino y cruzar acueductos, oleoductos, y otras líneas o conducciones. La empresa interesada, solicitará el permiso a la entidad pública correspondiente; si no hubiere ley expresa que indique quien debe otorgarlo, lo hará el municipio en el que se encuentra el obstáculo que se pretende atravesar*” y en su artículo 28 enuncia que: “*Todas las empresas tienen el derecho a construir, operar y modificar sus redes e instalaciones para prestar los servicios públicos, para lo cual cumplirán con los mismos requisitos, y ejercerán las mismas facultades que las leyes y demás normas pertinentes establecen para las entidades oficiales (...)*”.

Artículo 3 de la Ley 388 de 1997, establece que “(...) *entre los fines del ordenamiento del territorio están los de posibilitar a los habitantes el acceso a las vías públicas, infraestructuras de transporte y demás espacios públicos, y su destinación al uso común, y hacer efectivos los derechos constitucionales de la vivienda y los servicios públicos domiciliarios*”; asimismo, en el artículo 99<sup>2</sup> señala “(...) *que se requiere licencia para la ocupación del espacio público con cualquier clase de amoblamiento (...)*”, y en su artículo 100 que “(...) *La adopción de las normas urbanísticas generales y complementarias que sustentarán la expedición de las licencias de que trata el artículo anterior, se deberá fundamentar en los principios de concordancia, neutralidad, simplicidad y transparencia (...)*”.

Artículo 113 de la Ley 769 de 2002, la entidad ferroviaria o los particulares en caso de

<sup>2</sup> Modificado por el art. 182, Decreto Nacional 019 de 2012.





concesión de las vías férreas, colocarán señales, barreras, luces y demarcación en los pasos a nivel de las vías férreas, así como la demarcación, de acuerdo con los términos definidos por el Ministerio de Transporte y Manual de señalización vial.

Artículo 4 de la Ley 1682 de 2013, la infraestructura de transporte está integrada, entre otras, por las líneas férreas y la infraestructura para el control del tránsito, las estaciones férreas, la señalización y sus zonas de exclusión o fajas de retiro obligatorio.

Artículo 301 de la Ley 1955 de 2019, establece que la zona de protección, la zona de seguridad, así como las franjas de retiro obligatorio de los sistemas ferroviarios serán definidas por la entidad encargada de la administración, o gestión de dicha infraestructura, o por la ejecutora del proyecto.

Artículo 2.4.1.2. del Decreto 1079 de 2019, Decreto Único reglamentario del sector de transporte, señala cuáles autoridades son competentes para el otorgamiento de los permisos que requieren los particulares para el desarrollo de los proyectos de infraestructura de transporte.

Comunicado del Ministerio de Transporte con radicado 2019-409-075904-2 bajo el cual solicitó a la ANI evaluar el estudio presentado por la estructuración del proyecto REGIOTRAM DE OCCIDENTE por medio del cual se definen y justifican las zonas de protección y de seguridad, así como las franjas de retiro obligatorio del proyecto.

Comunicado 2019-200-026141-1 del 12 de agosto de 2019 de la ANI al Ministerio de Transporte bajo el cual emite concepto técnico sobre las franjas de retiro del proyecto.

Comunicado del Ministerio de Transporte con radicado MT 20196000384431 del 12 de agosto de 2019 a la Empresa Férrea Regional donde emitió concepto sobre las zonas de seguridad, zona de retiro, zona de protección y zona de reserva del Proyecto RegioTram de Occidente.

