



# GACETA DEL CONGRESO

## SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRESA NACIONAL DE COLOMBIA  
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXII - Nº 1087

Bogotá, D. C., miércoles, 16 de agosto de 2023

EDICIÓN DE 12 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO  
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO  
www.secretariassenado.gov.co

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA  
SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA  
www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

# CÁMARA DE REPRESENTANTES

## PONENCIAS

### PONENCIA POSITIVA PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 348 DE 2023 CÁMARA

*por medio de la cual se toman medidas para la conservación y protección de la red férrea inactiva y en desuso, promoviendo su uso para fines cultural, deportivo, turístico y ambiental que permitan la restitución, apropiación, resignificación y disfrute de este patrimonio público.*

Bogotá, D. C., agosto del 2023.

Presidente

ANDRÉS DAVID CALLE AGUAS

Presidente

Cámara de Representantes

Asunto: **Ponencia Positiva para segundo debate al Proyecto de Ley número 348 de 2023 Cámara.**

En cumplimiento del encargo recibido por parte de la honorable Mesa Directiva de la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes y de conformidad con lo establecido en el artículo 150 de la Ley 5ª de 1992, me permito rendir **informe de ponencia positiva para segundo debate del Proyecto de Ley número 348 de 2023 Cámara**, por medio de la cual se toman medidas para la conservación y protección de la red férrea inactiva y en desuso, promoviendo su uso para fines cultural, deportivo, turístico y ambiental que permitan la restitución, apropiación, resignificación y disfrute de este patrimonio público.

La presente ponencia está compuesta por siete (07) apartes:

- Objeto del proyecto de ley.
- Trámite legislativo.
- Contenido de la iniciativa.
- Justificación.
- Concepto Instituto Nacional de Vías.
- Pliego de modificaciones.

7. Conflictos de interés.

8. Proposición.

9. Texto propuesto.

Atentamente,

  
ALEJANDRO GARCÍA RÍOS  
Representante a la Cámara  
Departamento de Risaralda

  
SUSANA GÓMEZ CASTAÑO  
Representante a la Cámara  
Departamento de Antioquia

### INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 348 DE 2023 CÁMARA

*por medio de la cual se toman medidas para la conservación y protección de la red férrea inactiva y en desuso, promoviendo su uso para fines cultural, deportivo, turístico y ambiental que permitan la restitución, apropiación, resignificación y disfrute de este patrimonio público.*

#### 1. OBJETO

La presente ley tiene por objeto adoptar como Política de Estado el Programa Vive Colombia – Vías Verdes a cargo del Instituto Nacional de Vías (INVIAS) a través del cual se toman medidas para la conservación y protección de la red férrea inactiva y en desuso, promoviendo su uso para fines cultural, deportivo, turístico y ambiental que permitan la restitución, apropiación, resignificación y disfrute de este patrimonio público.

#### 2. TRÁMITE LEGISLATIVO

El 1º de marzo de 2023 fue radicado ante la Secretaría General de la Cámara de Representantes el **Proyecto de Ley número 348 de 2023 Cámara**, por medio de la cual se toman medidas para la conservación y protección de la red férrea inactiva y en desuso, promoviendo su uso para fines cultural, deportivo, turístico y ambiental que permitan la restitución, apropiación, resignificación y disfrute de este patrimonio público. Esta iniciativa

legislativa es de autoría del Representante a la Cámara por Caldas Santiago Osorio Marín.

Posteriormente, la Mesa Directiva de la Comisión Sexta Constitucional me designó como **ponente para primer debate del Proyecto de Ley número 348 de 2023 Cámara**, por medio de la cual se toman medidas para la conservación y protección de la red férrea inactiva y en desuso, promoviendo su uso para fines cultural, deportivo, turístico y ambiental que permitan la restitución, apropiación, resignificación y disfrute de este patrimonio público.

El pasado 30 de mayo de 2023 la Comisión Sexta Constitucional permanente aprobó en primer debate la presente iniciativa con las modificaciones al articulado propuestas en la ponencia, previo anuncio de su votación en sesión ordinaria del 24 de mayo del mismo año. En específico, la ponencia para primer debate incluyó modificaciones al articulado radicado de tal forma que la iniciativa se complementará con el **Proyecto de Ley número 337 de 2023 Cámara y 277 de 2023 Senado**, por medio de la cual se definen y establecen las condiciones para el desarrollo de infraestructura ferroviaria nacional, se regula la prestación del servicio público de transporte férreo y se dictan otras disposiciones, conforme a lo conceptuado por INVIAS.

### 3. CONTENIDO DE LA INICIATIVA

La iniciativa que se somete a consideración del Congreso de la República contiene en su texto, seis (6) artículos.

El **artículo 1º**, que determina el objeto.

El **artículo 2º**, que adopta como política de estado el Programa Vive Colombia – Vías Verdes.

El **artículo 3º**, sobre estrategias para conservación y protección de la red férrea en desuso.

El **artículo 4º**, sobre la explotación comercial

El **artículo 5º**, que crea la comisión de seguimiento e implementación de la política de Estado Vive Colombia – Vías Verdes.

El **artículo 6º**, sobre la financiación de la política de Estado.

El **artículo 7º**, que contiene la vigencia y derogatorias

### 4. JUSTIFICACIÓN

#### 4.1. El ferrocarril en Colombia hasta 1930<sup>1</sup>.

El 25 de mayo de 1836 el Congreso expidió una ley sobre la construcción de un ferrocarril en Panamá, el primero en la historia del país.

El 7 de abril de 1849 se creó la compañía Panamá Railroad y comenzó la construcción.

En 1851 Selles, de Cincinatti, Ohio construyó las primeras locomotoras no usadas que recibió Colombia.

En 1855 se concluyó la vía de Panamá a Colón con 77 de kilómetros.

En 1865 el Estado otorgó la concesión para construir la vía de Barranquilla a Sabanilla.

En 1869 la empresa Seligman y Harbleecher inició los trabajos de Barranquilla a Sabanilla.

En 1871 se incluyó el ferrocarril de Barranquilla para llevarlo a Puerto Salgar.

En 1872 durante la presidencia de Murillo Toro se propuso una vía que comunicara a Buenaventura con Bogotá y a Bogotá con Tunja y Bucaramanga hasta un puerto del río Magdalena, con lo que la capital quedaría

con acceso a los dos océanos. Ese mismo año se contrató la construcción del Ferrocarril del Cauca para conectar el valle de ese río con Buenaventura y también el estudio de la vía de Bogotá al río Magdalena, dos tramos de esa red.

En 1874 el Estado de Antioquia contrató la construcción de un ferrocarril que comunicara a Medellín con el río Magdalena.

En 1876 el Estado de Santander contrató la construcción de un ferrocarril de Cúcuta hasta Villamizar.

En 1878 se contrató la construcción del ferrocarril del Cauca.

En 1880 el Congreso facultó al Gobierno para la construcción de la vía férrea entre Bogotá y Girardot.

En 1881 se contrató la construcción del ferrocarril de la Dorada y el primer tramo del de Girardot.

En 1882 se inauguraron los primeros 20 kilómetros del Ferrocarril del Cauca, de Buenaventura hacia Cali.

En 1885 se inauguró un primer tramo del Ferrocarril de Antioquia, de Berrío hasta Pavas.

El 20 de julio de 1889 se inauguró el Ferrocarril de la Sabana, de Bogotá hasta Facatativá.

El 26 de diciembre de 1892 el Congreso de la República aprobó la Ley 104 de ferrocarriles.

En 1895 se iniciaron los trabajos en el ferrocarril del sur, de Bogotá hacia Soacha.

En 1903 se perdió el ferrocarril de Panamá.

En 1905 el ferrocarril de la Dorada inició su prolongación hacia Mariquita y Ambalema.

En 1906 el ferrocarril de Santa Marta llegó hasta fundación.

En 1907 se creó en Medellín la Compañía del Ferrocarril de Amagá.

En 1910 la Asamblea Nacional derogó la nacionalización de los ferrocarriles prevista en 1905. El ferrocarril pasó al departamento y se iniciaron los trabajos entre Medellín y el paso de la Quebra.

En 1911 el departamento de Caldas creó la empresa Ferrocarril de Caldas para unir Manizales con el Ferrocarril del Pacífico y se inició la construcción de la Estación de la Sabana para el Ferrocarril de ese nombre.

En 1915 El Ferrocarril del Pacífico unió a Cali con Buenaventura.

En 1922 El Congreso expidió la Ley 102 que lo facultó para adquirir empréstitos hasta por 100 millones de dólares para invertir en ferrocarriles e instalaciones portuarias.

En 1923 el Gobierno organizó la Dirección Nacional de Ferrocarriles.

#### 4.2. Crisis y liquidación<sup>2</sup>.

La mayoría de los contratos para la infraestructura férrea nacional estuvieron marcados por pleitos, obras en mal estado, sobre costos, errores técnicos, corrupción, demoras injustificadas, etc. Un ejemplo de ello son los ferrocarriles de Santa Marta, Antioquia, el Cauca, Girardot, entre otros.

Las pérdidas económicas producto de la operación de varios ferrocarriles, la extensión de las carreteras por el territorio nacional, la deficiente administración del sistema de transporte férreo y la llegada de otros medios de transporte fueron dejando rezagado el uso del ferrocarril en el país.

<sup>1</sup> BANCO DE LA REPÚBLICA. Arias de Greiff, Jorge (1920). Ferrocarriles en Colombia 1836-1930. Credencial Historia número 257. Disponible en: <https://www.banrepcultural.org/biblioteca-virtual/credencial-historia/numero-257/ferrocarriles-en-colombia-1836-1930>

<sup>2</sup> FERROCARRILES DEL NORTE DE COLOMBIA S.A. (FENOCO). Breve historia del ferrocarril colombiano y universal. Disponible en: <https://www.fenoco.com.co/index.php/quienes-somos/historia-del-ferrocarril>

En 1954 se creó Ferrocarriles Nacionales de Colombia (FNC) con el fin de unificar el sistema de transporte férreo y de operar y mantener su infraestructura y equipos para prestar un servicio eficiente. Este objetivo no se logró. Por el contrario, terminó generando una crisis institucional, administrativa y financiera que condujo al Estado a plantear una reestructuración del servicio público de transporte férreo.

Posteriormente, mediante la Ley 21 de 1988 se liquidó Ferrocarriles Nacionales de Colombia (FNC) y se propuso un modelo mixto en el cual el Estado administra la infraestructura ferroviaria y el sector privado asumió la operación de los equipos de transporte, teniendo libre acceso a la infraestructura férrea. Por ende, en la actualidad toda esta infraestructura es administrada por el Instituto Nacional de Vías (INVIAS).

#### 4.3. Plan Maestro Ferroviario<sup>3</sup>.

En los últimos años, el Estado ha definido como objetivo principal del sector transporte promover la intermodalidad como estrategia para potenciar la productividad en las regiones, dinamizar los centros logísticos y reducir las externalidades negativas asociadas al transporte como la contaminación ambiental, la congestión vehicular y la siniestralidad vial.

Para ampliar lo anterior, la red férrea nacional está conformada por 3.338 kilómetros de los cuales 1.734 están inactivos desde hace más de 40 años. La apuesta del Plan Maestro Ferroviario como instrumento de política pública es la de orientar la definición de un marco institucional, normativo y regulatorio que permitirá estructurar y ejecutar proyectos ferroviarios con bases sólidas que garanticen la sostenibilidad, rentabilidad y competitividad del modo en el largo plazo.

Esta red férrea en su totalidad, por condiciones topográficas, entre otras, no es apta para adelantar este ambicioso plan de reactivación debido a que no sería competitiva.

Por lo anterior, es necesario el establecimiento de medidas complementarias a las contenidas en el Plan Maestro Ferroviario que garanticen la protección y conservación de estas vías en desuso a través de su uso para fines culturales, deportivos, turísticos y ambientales que permitan la restitución, apropiación, resignificación y disfrute de este patrimonio público.

#### 4.4. Documento Conpes número 4039<sup>4</sup>.

El pasado 26 de julio de 2021 el Consejo Nacional de Política Económica y Social expidió el Documento CONPES número 4039 que declaró como de importancia estratégica para el país la ejecución de unos proyectos de inversión del programa vías para la conexión de territorios, el crecimiento sostenible y reactivación.

En este Documento CONPES se incluyó el programa Vías Verdes como parte del proyecto para el mantenimiento y rehabilitación de corredores Férreos Nacionales y se le asignó recursos por el orden de \$150.000 millones de pesos conforme a aval otorgado por el CONFIS en sesión del 14 de julio de 2021 teniendo en cuenta que el objeto del proyectos de inversión declarado de importancia estratégica se encuentra en línea con lo establecido en el artículo 11 de la Ley 819 de 2003 y de conformidad con el artículo 2.8.1.7.1.3 del Decreto número 1068 de 2015.

<sup>3</sup> PLAN MAESTRO FERROVIARIO. Una estrategia para la reactivación y consolidación de la operación ferroviaria del país. 2020.

<sup>4</sup> DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN. Consejo Nacional de Política Económica y Social. Documento Conpes número 4039 del 26 de julio de 2021. Disponible en: <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/4039.pdf>

#### 4.5. Programa Vive Colombia – Vías Verdes<sup>5</sup>.

El Ministerio de Transporte y el Instituto Nacional de Vías expidieron la Resolución número 2844 del 3 de agosto de 2022 “Por la cual se adopta la Guía de Lineamientos Conceptuales de Diseño para el Desarrollo del Programa Vive Colombia – Vías Verdes 2022, del Instituto Nacional de Vías (INVIAS)” con el objeto de unificar y estandarizar los criterios de diseño para los proyectos contemplados en el Programa Vive Colombia – Vías Verdes.

Con la implementación de este programa el Instituto Nacional de Vías (INVIAS) ha logrado gestionar cerca de 190.000 millones de pesos entre los años 2021 y 2028, destinados a las actividades de preservación y conservación de los corredores férreos inactivos y la potencialización de las dinámicas sociales, turísticas y culturales que estos generan.

En mayo del año en curso se entregó el primer tramo de la vía férrea Facatativá-Zipacón-La Mesa. Este corredor es la prueba piloto de la implementación del plan nacional Vive Colombia – Vías Verdes.

En total, en el país tenemos un total de 1.734 kilómetros de vías férreas en desuso o inactivas que, de acuerdo con los estudios técnicos algunas podrán reactivarse o podrán ser aprovechadas para la implementación del programa Vías Verdes, tal como se detalla en la siguiente tabla:

RED FÉRREA INACTIVA A CARGO DEL INVIAS		
DEPARTAMENTO	TRAMO	KM
Cundinamarca	Bogotá – El Salto Tequendama	32
Cundinamarca	Zipaquirá - Lenguazaque	57
Cundinamarca	Bogotá (K0-000 – K5-000)	5
Cundinamarca – Tolima	Facatativá – El Espinal	150
Cundinamarca – Caldas	La Dorada – Facatativá	166
Antioquia	Envigado – Cisneros	93
Antioquia	Cabañas – Cisneros	74
Caldas – Antioquia	La Felicia – Envigado	183
Quindío	La Tebaida – Armenia	17
Quindío – Caldas	Armenia – Manizales	135
Caldas – Tolima	La Dorada – Buenos Aires	177
Tolima	Espinal – Picalaña – Ibagué	55
Tolima – Huila	Espinal – Neiva	160
Valle – Risaralda	Cartago – Pereira	33
Valle – Cauca	Cali – Popayán	162
Santander	Puerto Wilches – Bucaramanga	118
Boyacá – Santander	Lenguazaque – Barbosa	117
TOTAL, KM		1.734

Fuente: Instituto Nacional de Vías (INVIAS).

Pese a lo anterior, según anuncios del Gobierno anterior, el Programa Vías Verdes se implementará en solo en 366 kilómetros de redes férreas inactivas ubicadas en cinco departamentos -Cundinamarca, Huila, Caldas, Quindío y Antioquia- con una inversión de 242.000 millones de pesos.

<sup>5</sup> INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS – INVIAS. Guía de diseño programa Vive Colombia – Vías Verdes. Agosto de 2022.



Por lo anterior, la iniciativa que se pone a consideración del Congreso de la República por el Representante Osorio pretende darle rango legal al programa Vías Verdes con el objetivo de acogerlo como Política de Estado de tal manera que el país cuente con un instrumento de política pública que garantice en el mediano y largo plazo la protección y conservación de la red férrea nacional.

**4.6. Proyecto de Ley número 337 de 2023 Cámara y 277 de 2023 Senado**, por medio de la cual se definen y establecen las condiciones para el desarrollo de infraestructura ferroviaria nacional, se regula la prestación del servicio público de transporte férreo y se dictan otras disposiciones.

El Ministerio de Transporte radicó ante el Congreso de la República el 6 de febrero de 2023 la referida iniciativa legislativa. Este proyecto de ley de origen Ministerial tiene como objeto regular las actividades asociadas a la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga y de pasajeros en la red férrea nacional, establecer las condiciones para el desarrollo de su infraestructura, su ordenamiento institucional, el régimen económico y los mecanismos de gestión y financiación de este modo de transporte, así como la definición de lineamientos que promuevan la intermodalidad.

En específico, su Título VII “corredores y vías ferroviarias deshabilitadas o en desuso” se refiere al programa Corredores Verdes como una estrategia para garantizar el sostenimiento de la red férrea inactiva y su franja predial en el país, a través del aprovechamiento económico y la realización de actividades de bajo impacto de tipo cultural, deportivas, etc.

## 5. CONCEPTO INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS

El Instituto Nacional de Vías (INVIAS) mediante oficio número DG-26014 dio concepto favorable a la presente iniciativa legislativa, manifestando entre otras cosas:

“(…)”

*En lo que concierne al Instituto Nacional de Vías (INVIAS), el proyecto de ley trata previsiones que impactarían aspectos propios del ejercicio de la función administrativa que le ha sido encomendada al Instituto conforme lo establecido en el artículo 1° del Decreto número 1292 de 2021. Por lo que, respetuosamente, se somete a consideración de los honorables Congresistas ponentes del proyecto, los siguientes comentarios efectuados por la Dirección de Ejecución y Operación del Instituto, desde su Subdirección Marítima, Fluvial y Férrea.*

*De manera comedida y en atención al proyecto de ley de la referencia, nos permitimos informar lo siguiente:*

*La red férrea nacional está conformada por 3.338 kilómetros, de los cuales 1.734 están inactivos desde hace más de 40 años. Para dicha red, en muchos casos solamente existe la franja predial, bien sea porque las condiciones geológicas, las ocupaciones ilegales a través del tiempo, el vandalismo y el abandono han desaparecido la histórica infraestructura. Esta infraestructura inactiva está a cargo del INVIAS, quien año a año debe velar por garantizar su conservación y mantenimiento con escasos recursos y grandes necesidades.*

*En tal sentido, el Instituto Nacional de Vías (INVIAS), desarrolló el programa Vive Colombia – Vías Verdes, que se enfoca en la preservación de franjas, estaciones, túneles y puentes férreos con la finalidad de implementar medidas para la conservación y protección de la red férrea inactiva y en desuso en todo el territorio nacional, generando herramientas para la restitución, apropiación, resignificación y disfrute de este patrimonio público.*

*Para poner los corredores férreos inactivos al servicio de la comunidad, se deberán proyectar acciones que permitan implementar actividades de bajo impacto como*

*el senderismo y la bici turismo, de manera que, puedan aportar a la conservación del mismo corredor férreo y a la reactivación económica regional con iniciativas turísticas, ambientales, deportivas y culturales, mejorando también la calidad de vida de las comunidades que puedan vincularse a estas.*

*La implementación y el cuidado de estos componentes, tiene como principio que la franja predial de uso exclusivo para la nación continúe con la vocación de uso férreo garantizando que en el momento que se viabilice la reactivación del corredor para la movilidad y transporte férreo, se permita su disponibilidad.*

*Por todo lo anterior, la Subdirección Marítima, Fluvial y Férrea no tiene reparo al proyecto de ley de la referencia ni de su documento de exposición de motivos, donde relaciona la justificación. Por el contrario, de darse la posibilidad de implementar el programa mediante ley de la República y en especial, su promoción al convertirse en política de Gobierno, se lograría garantizar la supervivencia y desarrollo de este.*

*Así mismo, es pertinente avanzar en la formulación de nuevas normativas y políticas en torno a la infraestructura férrea del país, toda vez que la condición inactiva de gran parte de esta, ha generado circunstancias de tipo social y ambiental que modifican de fondo su naturaleza y hacen inviable la ejecución de acciones por parte de los entes territoriales y entidades a cargo para su posible restitución.*

*Esto principalmente dirigido a:*

1. *Las áreas urbanas en las que el crecimiento de los municipios y asentamientos, a pesar de no ser permitido por la ley, ha generado expansión del tejido vial, que finalmente por restricciones técnicas y prediales, los municipios han consumido el corredor férreo integrándolo como parte de las vías vehiculares.*

2. *Los sectores donde los fenómenos naturales como sismos, erupciones volcánicas, e inundaciones han afectado de forma directa los corredores férreos, perdiéndose de forma definitiva su continuidad y modificando la condición predial del mismo.*

3. *Áreas donde se han generado asentamientos humanos consolidados, sobre la locación del corredor férreo y anexidades, en las que el costo del personal para la restitución como la posible reubicación de las personas supera el valor del corredor.*

4. *Acorde con lo planteado en el plan Vive Colombia – Vías Verdes, la posible adecuación y uso de la infraestructura férrea inactiva para fines en favor de las comunidades donde ya no es posible contar con el transporte férreo, pero se cuenta con valores de tipo ambiental, turístico, cultural y educativo, suficientemente atractivos para fomentar actividades económicas y propender por la presencia del estado en el desarrollo de iniciativas en torno a esta infraestructura.*

*(…)”.*

Adicionalmente, el Instituto Nacional de Vías (INVIAS) recomendó que las disposiciones contenidas en el presente proyecto de ley se armonizaran con las contenidas en el Título VII “corredores y vías ferroviarias deshabilitadas o en desuso” del **Proyecto de Ley número 337 de 2023 Cámara y 277 de 2023 Senado**, por medio de la cual se definen y establecen las condiciones para el desarrollo de infraestructura ferroviaria nacional, se regula la prestación del servicio público de transporte férreo y se dictan otras disposiciones. con el objetivo de generar coherencia entre dichas disposiciones, dado que en dicho título se propone que se pueda realizar adecuación, mejoramiento y mantenimiento de infraestructura férrea en desuso para convertirla en corredor verde sólo cuando se garantice que la misma no pueda ser recuperada como corredor ferroviario.

## 6. PLIEGO DE MODIFICACIONES

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 348 DE 2023 CÁMARA	TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 348 DE 2023 CÁMARA	JUSTIFICACIÓN
<p><i>“Por medio de la cual se toman medidas para la conservación y protección de la red férrea inactiva y en desuso, promoviendo su uso para fines cultural, deportivo, turístico y ambiental que permitan la restitución, apropiación, resignificación y disfrute de este patrimonio público”.</i></p>	<p><i>“Por medio de la cual se toman medidas para la conservación y protección de la red férrea inactiva y en desuso <u>no contemplada para activarse como corredor ferroviario, promoviendo su uso para fines cultural, deportivo, turístico y ambiental que permitan la restitución, apropiación, resignificación y disfrute de este patrimonio público”.</u></i></p>	<p>Se especifica desde el título que la política de Estado Vías Verdes sólo podrá desarrollarse en aquella red férrea inactiva y en desuso que no esté contemplada como corredor ferroviario para activarse.</p>
<p><b>Artículo 1°. Objeto.</b> La presente ley tiene por objeto establecer medidas para la conservación y protección de la red férrea inactiva y en desuso que permitan la restitución, apropiación, resignificación y disfrute de este patrimonio público.</p>	<p><b>Artículo 1°. Objeto.</b> La presente ley tiene por objeto establecer medidas para la conservación y protección de la red férrea inactiva y en desuso que permitan la restitución, apropiación, resignificación y disfrute de este patrimonio público.</p>	<p>Sin modificaciones.</p>
<p><b>Artículo 2°. Programa vive Colombia – Vías Verdes.</b> Adóptese como Política de Estado el Programa Vive Colombia – Vías Verdes cuyo objeto es tomar medidas para la conservación y protección de la red férrea inactiva y en desuso en todo el territorio nacional que permitan la restitución, apropiación, resignificación y disfrute de este patrimonio público.</p> <p>La implementación del Programa Vive Colombia – Vías Verdes continuará a cargo del Instituto Nacional de Vías (INVIAS) o quien haga sus veces, en coordinación con el Ministerio de Transporte y las entidades territoriales.</p> <p>Para tal efecto, conforme a planes de expansión de la red ferroviaria nacional la entidad titular de la infraestructura ferroviaria será la responsable de implementar el Programa Vive Colombia – Vías Verdes siempre y cuando se cuente con estudios, debidamente avalados por el Ministerio de Transporte, que garanticen que el corredor de interés no está contemplado como corredor ferroviario a activarse y de importancia para la Nación en un horizonte de al menos 10 años.</p> <p>Lo dispuesto en el presente artículo no implica derogación del actual Programa Vive Colombia – Vías Verdes. El Instituto Nacional de Vías (INVIAS) dentro de los siguientes doce (12) meses a la sanción de esta Ley adelantará las acciones administrativas, reglamentarias y normativas necesarias para transformar el programa actual en Política de Estado.</p>	<p><b>Artículo 2°. Programa vive Colombia – Vías Verdes.</b> Adóptese como Política de Estado el Programa Vive Colombia – Vías Verdes cuyo objeto es tomar medidas para la conservación y protección de la red férrea inactiva y en desuso en todo el territorio nacional que permitan la restitución, apropiación, resignificación y disfrute de este patrimonio público.</p> <p>La implementación del Programa Vive Colombia – Vías Verdes continuará a cargo del Instituto Nacional de Vías (INVIAS) o quien haga sus veces, en coordinación con el Ministerio de Transporte y las entidades territoriales.</p> <p>Para tal efecto, conforme a planes de expansión de la red ferroviaria nacional la entidad titular de la infraestructura ferroviaria será la responsable de implementar el Programa Vive Colombia – Vías Verdes siempre y cuando se cuente con estudios, debidamente avalados por el Ministerio de Transporte, que garanticen que el corredor de interés no está contemplado como corredor ferroviario a activarse y de importancia para la Nación en un horizonte de al menos 10 años.</p> <p>Lo dispuesto en el presente artículo no implica derogación del actual Programa Vive Colombia – Vías Verdes. El Instituto Nacional de Vías (INVIAS) dentro de los siguientes doce (12) meses a la sanción de esta Ley adelantará las acciones administrativas, reglamentarias y normativas necesarias para transformar el programa actual en Política de Estado.</p>	<p>Sin modificaciones.</p>

<p><b>TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 348 DE 2023 CÁMARA</b></p>	<p><b>TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 348 DE 2023 CÁMARA</b></p>	<p><b>JUSTIFICACIÓN</b></p>
<p><b>Parágrafo Primero.</b> Dentro de los siguientes doce (12) meses a la sanción de esta Ley el Ministerio de Cultura o quien haga sus veces reglamentará el presente artículo en coordinación con el Instituto Nacional de Vías (INVIAS) en lo que tiene que ver con la salvaguarda y protección de los Bienes de Interés Cultural que hacen parte de la infraestructura férrea del país, como lo son las Estaciones de Trenes, entre otros.</p> <p><b>Parágrafo Segundo.</b> La implementación de la Política de Estado Vive Colombia – Vías Verdes se articulará con lo establecido en el Plan Maestro Ferroviario de tal forma que además de la conservación y protección de la red férrea en desuso se establezcan conexiones nuevas que permitan la construcción de un sistema nacional interconectado de vías verdes destinado a promover el uso de la bicicleta u otros deportes como el senderismo.</p> <p>El Ministerio de Transporte definirá los criterios mínimos para determinar los tramos férreos de la red ferroviaria nacional que puedan ser destinados como corredores para el desarrollo del Programa Vive Colombia – Vías Verdes y las condiciones para ello, en todo caso, se debe garantizar que no se realizarán intervenciones que sean irreversibles y afecten la integridad de la infraestructura ferroviaria del corredor destinado para este fin, de cara a una eventual reactivación del mismo para fines de servicio de transporte ferroviario.</p>	<p><b>Parágrafo Primero.</b> Dentro de los siguientes doce (12) meses a la sanción de esta Ley el Ministerio de Cultura o quien haga sus veces reglamentará el presente artículo en coordinación con el Instituto Nacional de Vías (INVIAS) en lo que tiene que ver con la salvaguarda y protección de los Bienes de Interés Cultural que hacen parte de la infraestructura férrea del país, como lo son las Estaciones de Trenes, entre otros.</p> <p><b>Parágrafo Segundo.</b> La implementación de la Política de Estado Vive Colombia – Vías Verdes se articulará con lo establecido en el Plan Maestro Ferroviario de tal forma que además de la conservación y protección de la red férrea en desuso se establezcan conexiones nuevas que permitan la construcción de un sistema nacional interconectado de vías verdes destinado a promover el uso de la bicicleta u otros deportes como el senderismo.</p> <p>El Ministerio de Transporte definirá los criterios mínimos para determinar los tramos férreos de la red ferroviaria nacional que puedan ser destinados como corredores para el desarrollo del Programa Vive Colombia – Vías Verdes y las condiciones para ello, en todo caso, se debe garantizar que no se realizarán intervenciones que sean irreversibles y afecten la integridad de la infraestructura ferroviaria del corredor destinado para este fin, de cara a una eventual reactivación del mismo para fines de servicio de transporte ferroviario.</p>	
<p><b>Artículo 3°. Conservación y protección.</b> En el marco de la ejecución de esta política, se deberán establecer usos alternos de bajo impacto a la red férrea inactiva y en desuso del país con el propósito de su conservación y protección, los cuales podrán ser:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Actividades de tipo cultural.</li> <li>b) Actividades de tipo deportivo como la implementación de rutas para bicicletas y senderismo, entre otras.</li> <li>c) Actividades de tipo turístico como recorridos guiados, entre otras.</li> <li>d) Actividades de protección ambiental.</li> <li>e) Las demás que permitan la restitución, apropiación, resignificación y disfrute de este patrimonio público.</li> </ul>	<p><b>Artículo 3°. Conservación y protección.</b> En el marco de la ejecución de esta política, se deberán establecer usos alternos de bajo impacto a la red férrea inactiva y en desuso del país con el propósito de su conservación y protección, los cuales podrán ser:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Actividades de tipo cultural.</li> <li>b) Actividades de tipo deportivo como la implementación de rutas para bicicletas y senderismo, entre otras.</li> <li>c) Actividades de tipo turístico como recorridos guiados, entre otras.</li> <li>d) Actividades de protección ambiental.</li> <li>e) Las demás que permitan la restitución, apropiación, resignificación y disfrute de este patrimonio público.</li> </ul>	<p>Sin modificaciones.</p>

<b>TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 348 DE 2023 CÁMARA</b>	<b>TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 348 DE 2023 CÁMARA</b>	<b>JUSTIFICACIÓN</b>
<p><b>Artículo 4°. Explotación comercial.</b> Dentro de los corredores ferroviarios en los que se implemente la Política de Estado Vive Colombia – Vías Verdes se podrán desarrollar infraestructuras de tipo comercial como servicios relacionados con turismo sostenible, restaurantes, hoteles, comercio, arrendamiento de bicicletas, centros de acondicionamiento, museos, siempre y cuando no afecten al desarrollo económico de la región y se promueva el empleo directo a las comunidades aledañas al corredor.</p>	<p><b>Artículo 4°. Explotación comercial.</b> Dentro de los corredores ferroviarios en los que se implemente la Política de Estado Vive Colombia – Vías Verdes se podrán desarrollar infraestructuras de tipo comercial como servicios relacionados con turismo sostenible, restaurantes, hoteles, comercio, arrendamiento de bicicletas, centros de acondicionamiento, museos, siempre y cuando no afecten al desarrollo económico de la región y se promueva el empleo directo a las comunidades aledañas al corredor.</p>	<p>Sin modificaciones.</p>
	<p><b>Artículo 5° (Nuevo). Operación y mantenimiento.</b> La entidad titular de la infraestructura ferroviaria que quiera desarrollar corredores para usos alternativos, conforme a lo establecido en la presente ley, deberá garantizar la operación y el mantenimiento adecuado, de acuerdo con el tipo de actividad o servicio recreativo, cultural, deportivo, turístico y ambiental que se pretenda realizar. Las obras necesarias para tomar en cuenta son: rehabilitación y acondicionamiento de la vía ferroviaria, verificación de la geometría y pendientes, acondicionamiento del derecho de vía, señalización vertical y horizontal, construcción y remodelaciones en general.</p>	<p>Se agrega un artículo nuevo con el fin de armonizar la disposición con el contenido del artículo 39 del proyecto de ley <b>Proyecto de Ley número 337 de 2023 Cámara y 277 de 2023 Senado por medio de la cual se definen y establecen las condiciones para el desarrollo de infraestructura ferroviaria nacional, se regula la prestación del servicio público de transporte férreo y se dictan otras disposiciones</b>, de acuerdo con lo recomendado por el Instituto Nacional de Vías (INVIAS).</p>
<p><b>Artículo 5°. Seguimiento e implementación.</b> Créese la Comisión de Seguimiento e Implementación de la Política de Estado Vive Colombia – Vías Verdes conformada por un delegado del Instituto Nacional de Vías (INVIAS), un delegado del Ministerio de Transporte y un delegado del Ministerio de Cultura con el objetivo de realizar un seguimiento periódico y evaluar los resultados de la implementación de esta Política de Estado.  La conformación de la presente Comisión de Seguimiento e Implementación no generará gasto adicional para la Nación. Las carteras que la conforman dispondrán la asignación, reorganización y redistribución de los recursos físicos, humanos, presupuestales y financieros necesarios para el cumplimiento de lo ordenado en el presente artículo; sujetos a las asignaciones incorporadas anualmente en el Presupuesto General de la Nación.  Durante los cinco (5) primeros años de vigencia de la presente ley, enviará cada 30 de agosto un informe al Congreso de la República en donde se detalle el estado de la implementación de la presente ley.</p>	<p><b>Artículo 6°. Seguimiento e implementación.</b> Créese la Comisión de Seguimiento e Implementación de la Política de Estado Vive Colombia – Vías Verdes conformada por un delegado del Instituto Nacional de Vías (INVIAS), un delegado del Ministerio de Transporte y un delegado del Ministerio de Cultura con el objetivo de realizar un seguimiento periódico y evaluar los resultados de la implementación de esta Política de Estado.  La conformación de la presente Comisión de Seguimiento e Implementación no generará gasto adicional para la Nación. Las carteras que la conforman dispondrán la asignación, reorganización y redistribución de los recursos físicos, humanos, presupuestales y financieros necesarios para el cumplimiento de lo ordenado en el presente artículo; sujetos a las asignaciones incorporadas anualmente en el Presupuesto General de la Nación.  Durante los cinco (5) primeros años de vigencia de la presente ley, enviará cada 30 de agosto un informe al Congreso de la República en donde se detalle el estado de la implementación de la presente ley.</p>	



<p><b>TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 348 DE 2023 CÁMARA</b></p>	<p><b>TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 348 DE 2023 CÁMARA</b></p>	<p><b>JUSTIFICACIÓN</b></p>
<p><b>Parágrafo.</b> Las entidades que conforman la Comisión de Seguimiento e Implementación de la Política de Estado Vive Colombia – Vías Verdes reglamentarán el presente artículo en un término no mayor a seis (6) meses contados a partir de la sanción de la presente ley.</p>	<p><b>Parágrafo.</b> Las entidades que conforman la Comisión de Seguimiento e Implementación de la Política de Estado Vive Colombia – Vías Verdes reglamentarán el presente artículo en un término no mayor a seis (6) meses contados a partir de la sanción de la presente ley.</p>	<p>Se ajusta numeración. Sin modificaciones.</p>
<p><b>Artículo 6°. Financiación.</b> El Gobierno nacional incorporará al Presupuesto General de la Nación las partidas presupuestales necesarias para la implementación progresiva del contenido de la presente ley de acuerdo con la normativa aplicable y acorde con el Marco Fiscal de Mediano Plazo y el Plan Nacional de Desarrollo.</p>	<p><b>Artículo 7°. Financiación.</b> El Gobierno nacional incorporará al Presupuesto General de la Nación las partidas presupuestales necesarias para la implementación progresiva del contenido de la presente ley de acuerdo con la normativa aplicable y acorde con el Marco Fiscal de Mediano Plazo y el Plan Nacional de Desarrollo.</p> <p><b><u>En un término no mayor a seis (6) meses contados a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, el Ministerio de Transporte reglamentará el porcentaje de las contraprestaciones recibidas por la utilización de la infraestructura férrea de la Red Férrea Nacional que deberá destinarse a la implementación de la presente ley. En ningún caso este porcentaje podrá ser inferior al 3%.</u></b></p>	<p>Se ajusta numeración Se incluye fuente de financiación adicional para la implementación de la política de Estado creada por esta iniciativa.</p>
<p><b>Artículo 7°. Vigencia y derogatorias.</b> La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.</p>	<p><b>Artículo 8°. Vigencia y derogatorias.</b> La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.</p>	<p>Se ajusta numeración.</p>

**7. CONFLICTO DE INTERESES**

Dando cumplimiento a lo establecido en el artículo 3° de la Ley 2003 del 19 de noviembre de 2019, por la cual, se modifica parcialmente la Ley 5ª de 1992 es pertinente señalar que según lo dispuesto por el artículo 286 del Reglamento del Congreso se entiende como conflicto de interés una situación donde la discusión o votación de un proyecto de ley o acto legislativo o artículo, pueda resultar en un beneficio particular, actual y directo.

La precitada norma establece las siguientes definiciones:

a. *Beneficio particular: aquel que otorga un privilegio o genera ganancias o crea indemnizaciones económicas o elimina obligaciones a favor del Congresista de las que no gozan el resto de los ciudadanos. Modifique normas que afecten investigaciones penales, disciplinarias, fiscales o administrativas a las que se encuentre formalmente vinculado.*

b. *Beneficio actual: aquel que efectivamente se configura en las circunstancias presentes y existentes al momento en el que el Congresista participa de la decisión.*

c. *Beneficio directo: aquel que se produzca de forma específica respecto del congresista, de su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil."*

En ese sentido, se estima que de la discusión y aprobación del presente proyecto de ley no podría generarse un conflicto de interés en consideración al interés particular, actual y directo de los Congresistas, de su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil, por cuanto se tratan de disposiciones de carácter general que toman medidas para la conservación y protección de la red férrea inactiva y en desuso, promoviendo su uso para fines cultural, deportivo, turístico y ambiental que permitan la restitución, apropiación, resignificación y disfrute de este patrimonio público.

De igual forma, es pertinente señalar que la anterior manifestación sobre una ausencia de posibles conflictos de interés que se puedan presentar frente al trámite del presente proyecto de ley, conforme a lo dispuesto en el artículo 291 de la Ley 5ª de 1992 modificado por la Ley 2003 de 2019 no exime al Congresista de identificar causales adicionales.

**8. PROPOSICIÓN**

Por lo anteriormente expuesto, solicito a la honorable plenaria de la Cámara de Representantes dar **segundo debate al Proyecto de Ley número 348 de 2023 Cámara, por medio de la cual se toman medidas para la conservación y protección de la red férrea inactiva y en desuso, promoviendo su uso para fines cultural, deportivo, turístico y ambiental que permitan la**



*restitución, apropiación, resignificación y disfrute de este patrimonio público, conforme al texto que se adjunta.*

Cordialmente,

Atentamente,

  
ALEJANDRO GARCÍA RÍOS  
Representante a la Cámara  
Departamento de Risaralda

  
SUSANA GÓMEZ CASTAÑO  
Representante a la Cámara  
Departamento de Antioquia.

## 9. TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 348 DE 2023 CÁMARA

*por medio de la cual se toman medidas para la conservación y protección de la red férrea inactiva y en desuso no contemplada para activarse como corredor ferroviario, promoviendo su uso para fines cultural, deportivo, turístico y ambiental que permitan la restitución, apropiación, resignificación y disfrute de este patrimonio público.*

El Congreso de la República,

DECRETA:

**Artículo 1°. Objeto.** La presente ley tiene por objeto establecer medidas para la conservación y protección de la red férrea inactiva y en desuso que permitan la restitución, apropiación, resignificación y disfrute de este patrimonio público.

**Artículo 2°. Programa vive Colombia – Vías Verdes.** Adóptese como Política de Estado el Programa Vive Colombia – Vías Verdes cuyo objeto es tomar medidas para la conservación y protección de la red férrea inactiva y en desuso en todo el territorio nacional que permitan la restitución, apropiación, resignificación y disfrute de este patrimonio público.

La implementación del Programa Vive Colombia – Vías Verdes continuará a cargo del Instituto Nacional de Vías (INVÍAS) o quien haga sus veces, en coordinación con el Ministerio de Transporte y las entidades territoriales.

Para tal efecto, conforme a planes de expansión de la red ferroviaria nacional la entidad titular de la infraestructura ferroviaria será la responsable de implementar el Programa Vive Colombia – Vías Verdes siempre y cuando se cuente con estudios, debidamente avalados por el Ministerio de Transporte, que garanticen que el corredor de interés no está contemplado como corredor ferroviario a activarse y de importancia para la Nación en un horizonte de al menos 10 años.

Lo dispuesto en el presente artículo no implica derogación del actual Programa Vive Colombia – Vías Verdes. El Instituto Nacional de Vías (INVÍAS) dentro de los siguientes doce (12) meses a la sanción de esta ley adelantará las acciones administrativas, reglamentarias y normativas necesarias para transformar el programa actual en Política de Estado.

**Parágrafo Primero.** Dentro de los siguientes doce (12) meses a la sanción de esta ley el Ministerio de Cultura o quien haga sus veces reglamentará el presente artículo en coordinación con el Instituto Nacional de Vías (INVÍAS) en lo que tiene que ver con la salvaguarda y protección de los Bienes de Interés Cultural que hacen parte de la infraestructura férrea del país, como lo son las Estaciones de Trenes, entre otros.

**Parágrafo Segundo.** La implementación de la Política de Estado Vive Colombia – Vías Verdes se articulará con lo establecido en el Plan Maestro Ferroviario de tal forma que además de la conservación y protección de la

red férrea en desuso se establezcan conexiones nuevas que permitan la construcción de un sistema nacional interconectado de vías verdes destinado a promover el uso de la bicicleta u otros deportes como el senderismo.

El Ministerio de Transporte definirá los criterios mínimos para determinar los tramos férreos de la red ferroviaria nacional que puedan ser destinados como corredores para el desarrollo del Programa Vive Colombia – Vías Verdes y las condiciones para ello, en todo caso, se debe garantizar que no se realizarán intervenciones que sean irreversibles y afecten la integridad de la infraestructura ferroviaria del corredor destinado para este fin, de cara a una eventual reactivación del mismo para fines de servicio de transporte ferroviario.

**Artículo 3°. Conservación y protección.** En el marco de la ejecución de esta política, se deberán establecer usos alternos de bajo impacto a la red férrea inactiva y en desuso del país con el propósito de su conservación y protección, los cuales podrán ser:

- Actividades de tipo cultural.
- Actividades de tipo deportivo como la implementación de rutas para bicicletas y senderismo, entre otras.
- Actividades de tipo turístico como recorridos guiados, entre otras.
- Actividades de protección ambiental.
- Las demás que permitan la restitución, apropiación, resignificación y disfrute de este patrimonio público.

**Artículo 4°. Explotación Comercial.** Dentro de los corredores ferroviarios en los que se implemente la Política de Estado Vive Colombia – Vías Verdes se podrán desarrollar infraestructuras de tipo comercial como servicios relacionados con turismo sostenible, restaurantes, hoteles, comercio, arrendamiento de bicicletas, centros de acondicionamiento, museos, siempre y cuando no afecten al desarrollo económico de la región y se promueva el empleo directo a las comunidades aledañas al corredor.

**Artículo 5°. Operación y mantenimiento.** La entidad titular de la infraestructura ferroviaria que quiera desarrollar corredores para usos alternativos, conforme a lo establecido en la presente ley, deberá garantizar la operación y el mantenimiento adecuado, de acuerdo con el tipo de actividad o servicio recreativo, cultural, deportivo, turístico y ambiental que se pretenda realizar. Las obras necesarias para tomar en cuenta son: rehabilitación y acondicionamiento de la vía ferroviaria, verificación de la geometría y pendientes, acondicionamiento del derecho de vía, señalización vertical y horizontal, construcción y remodelaciones en general.

**Artículo 6°. Seguimiento e implementación.** Créese la Comisión de Seguimiento e Implementación de la Política de Estado Vive Colombia – Vías Verdes conformada por un delegado del Instituto Nacional de Vías (INVÍAS), un delegado del Ministerio de Transporte y un delegado del Ministerio de Cultura con el objetivo de realizar un seguimiento periódico y evaluar los resultados de la implementación de esta Política de Estado.

La conformación de la presente Comisión de Seguimiento e Implementación no generará gasto adicional para la Nación. Las carteras que la conforman dispondrán la asignación, reorganización y redistribución de los recursos físicos, humanos, presupuestales y financieros necesarios para el cumplimiento de lo ordenado en el presente artículo; sujetos a las asignaciones incorporadas anualmente en el Presupuesto General de la Nación.

Durante los cinco (5) primeros años de vigencia de la presente ley, enviará cada 30 de agosto un informe al Congreso de la República en donde se detalle el estado de la implementación de la presente ley.

**Parágrafo.** Las entidades que conforman la Comisión de Seguimiento e Implementación de la Política de Estado Vive Colombia – Vías Verdes reglamentarán el presente artículo en un término no mayor a seis (6) meses contados a partir de la sanción de la presente ley.

**Artículo 7°. Financiación.** El Gobierno nacional incorporará al Presupuesto General de la Nación las partidas presupuestales necesarias para la implementación progresiva del contenido de la presente ley de acuerdo con la normativa aplicable y acorde con el Marco Fiscal de Mediano Plazo y el Plan Nacional de Desarrollo.

En un término no mayor a seis (6) meses contados a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, el Ministerio de transporte reglamentará el porcentaje de las contraprestaciones recibidas por la utilización de la infraestructura férrea de la Red Férrea Nacional que deberá destinarse a la implementación de la presente ley. En ningún caso este porcentaje podrá ser inferior al 3%.

**Artículo 8°. Vigencia y derogatorias.** La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

Cordialmente,

  
ALEJANDRO GARCÍA RÍOS  
Representante a la Cámara  
Departamento Risaralda

  
SUSANA GÓMEZ CASTAÑO  
Representante a la Cámara  
Departamento de Antioquia.

**TEXTO APROBADO EN PRIMER  
DEBATE POR LA COMISIÓN SEXTA  
CONSTITUCIONAL PERMANENTE DE LA  
CÁMARA DE REPRESENTANTES EN SESIÓN  
DEL DÍA TREINTA (30) DE MAYO DE 2023, AL  
PROYECTO DE LEY NÚMERO 348 DE 2023  
CÁMARA**

*por medio de la cual se toman medidas para la conservación y protección de la red férrea inactiva y en desuso, promoviendo su uso para fines cultural, deportivo, turístico y ambiental que permitan la restitución, apropiación, resignificación y disfrute de este patrimonio público.*

El Congreso de la República

DECRETA:

**Artículo 1°. Objeto.** La presente ley tiene por objeto establecer medidas para la conservación y protección de la red férrea inactiva y en desuso que permitan la restitución, apropiación, resignificación y disfrute de este patrimonio público.

**Artículo 2°. Programa Vive Colombia - Vías Verdes.** Adóptese como Política de Estado el Programa Vive Colombia - Vías Verdes cuyo objeto es tomar medidas para la conservación y protección de la red férrea inactiva y en desuso en todo el territorio nacional que permitan la restitución, apropiación, resignificación y disfrute de este patrimonio público.

La implementación del Programa Vive Colombia - Vías Verdes continuará a cargo del Instituto Nacional de Vías (INVIAS) o quien haga sus veces, en coordinación con el Ministerio de Transporte y las entidades territoriales.

Para tal efecto, conforme a planes de expansión de la red ferroviaria nacional la entidad titular de la infraestructura ferroviaria será la responsable de

implementar el Programa Vive Colombia - Vías Verdes siempre y cuando se cuente con estudios, debidamente avalados por el Ministerio de Transporte, que garanticen que el corredor de interés no está contemplado como corredor ferroviario a activarse y de importancia para la Nación en un horizonte de al menos 10 años.

Lo dispuesto en el presente artículo no implica derogación del actual Programa Vive Colombia - Vías Verdes. El Instituto Nacional de Vías (INVIAS) dentro de los siguientes doce (12) meses a la sanción de esta ley adelantará las acciones administrativas, reglamentarias y normativas necesarias para transformar el programa actual en Política de Estado.

**Parágrafo Primero.** Dentro de los siguientes doce (12) meses a la sanción de esta ley el Ministerio de Cultura o quien haga sus veces reglamentará el presente artículo en coordinación con el Instituto Nacional de Vías (INVIAS) en lo que tiene que ver con la salvaguarda y protección de los Bienes de Interés Cultural que hacen parte de la infraestructura férrea del país, como lo son las Estaciones de Trenes, entre otros.

**Parágrafo Segundo.** La implementación de la Política de Estado Vive Colombia - Vías Verdes se articulará con lo establecido en el Plan Maestro Ferroviario de tal forma que además de la conservación y protección de la red férrea en desuso se establezcan conexiones nuevas que permitan la construcción de un sistema nacional interconectado de vías verdes destinado a promover el uso de la bicicleta u otros deportes como el senderismo.

El Ministerio de Transporte definirá los criterios mínimos para determinar los tramos férreos de la red ferroviaria nacional que puedan ser destinados como corredores para el desarrollo del Programa Vive Colombia - Vías Verdes y las condiciones para ello, en todo caso, se debe garantizar que no se realizarán intervenciones que sean irreversibles y afecten la integridad de la infraestructura ferroviaria del corredor destinado para este fin, de cara a una eventual reactivación del mismo para fines de servicio de transporte ferroviario.

**Artículo 3°. Conservación y protección.** En el marco de la ejecución de esta política, se deberán establecer usos alternos de bajo impacto a la red férrea inactiva y en desuso del país con el propósito de su conservación y protección, los cuales podrán ser:

- Actividades de tipo cultural.
- Actividades de tipo deportivo como la implementación de rutas para bicicletas y senderismo, entre otras.
- Actividades de tipo turístico como recorridos guiados, entre otras.
- Actividades de protección ambiental.
- Las demás que permitan la restitución, apropiación, resignificación y disfrute de este patrimonio público.

**Artículo 4°. Explotación comercial.** Dentro de los corredores ferroviarios en los que se implemente la Política de Estado Vive Colombia - Vías Verdes se podrán desarrollar infraestructuras de tipo comercial como servicios relacionados con turismo sostenible, restaurantes, hoteles, comercio, arrendamiento de bicicletas, centros de acondicionamiento, museos, siempre y cuando no afecten al desarrollo económico de la región y se promueva el empleo directo a las comunidades aledañas al corredor.

**Artículo 5°. Seguimiento e implementación.** Créese la Comisión de Seguimiento e Implementación de la Política de Estado Vive Colombia - Vías Verdes conformada por un delegado del Instituto Nacional

de Vías (INVIAS), un delegado/a del Ministerio de Transporte, un delegado/a del Ministerio de Cultura y un delegado/a territorial de la Región Administrativa y de Planificación, con el objetivo de realizar un seguimiento periódico y evaluar los resultados de la implementación de esta Política de Estado.

La conformación de la presente Comisión de Seguimiento e Implementación no generará gasto adicional para la Nación. Las carteras que la conforman dispondrán de la asignación, reorganización y redistribución de los recursos físicos, humanos, presupuestales y financieros necesarios para el cumplimiento de lo ordenado en el presente artículo; sujetos a las asignaciones incorporadas anualmente en el Presupuesto General de la Nación.

Durante los cinco (5) primeros años de vigencia de la presente ley, enviará cada 30 de agosto un Informe a las Comisiones Sextas del Congreso de la República, en donde se detalle el estado de la implementación de la presente ley.

**Parágrafo.** Las entidades que conforman la Comisión de Seguimiento e Implementación de la Política de Estado Vive Colombia - Vías Verdes reglamentarán el presente artículo en un término no mayor a seis (6) meses contados a partir de la sanción de la presente ley.

**Artículo 6°. Financiación.** El Gobierno nacional incorporará al Presupuesto General de la Nación las partidas presupuestales necesarias para la implementación progresiva del contenido de la presente ley de acuerdo con la normativa aplicable y acorde con el Marco Fiscal de Mediano Plazo y el Plan Nacional de Desarrollo.

**Artículo 7°. Vigencia y derogatorias.** La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

CÁMARA DE REPRESENTANTES. -COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE. 30 de mayo de 2023.-En sesión de la fecha, fué aprobado en primer debate, y en los términos anteriores el Proyecto de Ley No. 348 de 2023 Cámara "POR MEDIO DE LA CUAL SE TOMAN MEDIDAS PARA LA CONSERVACIÓN Y PROTECCIÓN DE LA RED FÉRREA INACTIVA Y EN DESUSO, PROMOVIENDO SU USO PARA FINES CULTURAL, DEPORTIVO, TURÍSTICO Y AMBIENTAL QUE PERMITAN LA RESTITUCIÓN, APROPIACIÓN, RESIGNIFICACIÓN Y DISFRUTE DE ESTE PATRIMONIO PÚBLICO". (Acta No. 045 de 2023) previo anuncio de su votación en sesión ordinaria del día 24 de mayo de 2023, según Acta No. 044 en cumplimiento del artículo 8° del Acto Legislativo 01 de 2003.

Lo anterior con el fin de que en el citado proyecto siga su curso legal en segundo debate en la plenaria de la Cámara de Representantes,

JAIME RAÚL SALAMANCA TORRES

Presidente

RAÚL FERNANDO RODRÍGUEZ RINCÓN

Secretario General

CÁMARA DE REPRESENTANTES  
COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE  
SUSTANCIACIÓN  
INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE

Bogotá, D.C., 15 de agosto de 2023

Autorizo la publicación del presente informe de ponencia para segundo debate, el pliego de modificaciones, el texto aprobado en primer debate y el texto que se propone para segundo debate del Proyecto de Ley No. 348 de 2023 Cámara "POR MEDIO DE LA CUAL SE TOMAN MEDIDAS PARA LA CONSERVACIÓN Y PROTECCIÓN DE LA RED FÉRREA INACTIVA Y EN DESUSO, PROMOVIENDO SU USO PARA FINES CULTURAL, DEPORTIVO, TURÍSTICO Y AMBIENTAL QUE PERMITAN LA RESTITUCIÓN, APROPIACIÓN, RESIGNIFICACIÓN Y DISFRUTE DE ESTE PATRIMONIO PÚBLICO".

La ponencia para segundo debate fue firmada por los **Honorables Representantes ALEJANDRO GARCÍA (COORDINADOR PONENTE), SUSANA GÓMEZ CASTAÑO.**

Mediante Nota Interna No. C.S.C.P. 3.6 - 424 / 15 de agosto de 2023, se solicita la publicación en la Gaceta del Congreso de la República.

  
RAÚL FERNANDO RODRÍGUEZ RINCÓN  
Secretario

\* \* \*

## CARTAS DE ADHESIÓN

### **CARTA DE ADHESIÓN DE LA HONORABLE REPRESENTANTE MARÍA FERNANDA CARRASCAL ROJAS AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 109 DE 2023 CÁMARA**

*por medio de la cual se modifican algunas disposiciones de la Ley 1861 de 2017, se incentivan los derechos y deberes de quienes presten el servicio militar obligatorio y se dictan otras disposiciones.*

### **AL PROYECTOS DE LEY NÚMERO 080 DE 2023 CÁMARA**

*por medio del cual se modifica la Ley 1616 de 2013, y se dictan otras disposiciones en materia de prevención y atención de trastornos o enfermedades mentales, así como en medidas para la promoción de la salud mental.*

Bogotá, D. C., 15 de agosto de 2023

Señor

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA

Secretario General

Cámara de Representantes

REFERENCIA: Adhesión proyectos de ley

Cordial saludo,

La presente para manifestar mi adhesión como coautora de los siguientes proyectos de ley:

1. **Proyecto de Ley número 109 de 2023 Cámara, por medio de la cual se modifican algunas disposiciones de la Ley 1861 de 2017, se incentivan los derechos y deberes de quienes presten el servicio militar obligatorio y se dictan otras disposiciones.**

2. **Proyecto de Ley número 080 de 2023 Cámara, por medio del cual se modifica la Ley 1616 de 2013, y se dictan otras disposiciones en materia de prevención y atención de trastornos o enfermedades mentales, así como en medidas para la promoción de la salud mental.**

Sin otro particular,



MARÍA FERNANDA CARRASCAL ROJAS  
Representante a la Cámara por Bogotá

\* \* \*



# CARTAS DE RETIRO DE FIRMAS

## CARTA DE RETIRO DE FIRMA DEL HONORABLE REPRESENTANTE ALEJANDRO GARCÍA RÍOS DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 086 DE 2023 CÁMARA

*por la cual se regulan los servicios de intermediación en relaciones de consumo especiales, se modifica el Código General del Proceso, y se dictan otras disposiciones.*

Bogotá, D. C., 1º de agosto de 2023

Doctor

JAIME LUIS LACOUTURE

Secretario General

**Cámara de Representantes**

Bogotá, D. C.

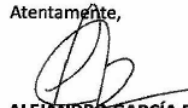
Asunto: **Solicitud de retiro de mi firma en el Proyecto de Ley, por la cual se regulan los servicios de intermediación en relaciones de consumo especiales, se modifica el Código General del Proceso, y se dictan otras disposiciones.**

Estimado señor Secretario:

De manera especial y prioritaria, solicito el retiro de mi firma como coautor en el proyecto de ley, *por la cual se regulan los servicios de intermediación en relaciones de consumo especiales, se modifica el Código General del Proceso, y se dictan otras disposiciones.* de autoría de la Representante Piedad Correal Rubiano, el cual, fue radicado el día de hoy.

Lo anterior, toda vez que podría generarse un posible conflicto de interés al poder existir un beneficio particular, actual y directo en virtud de lo establecido en la Ley 2003 de 2019 y en la ley de la Ley 5ª de 1992 artículo 286 y ss., en razón a que poseo algunas acciones en una empresa del sector aéreo.

Atentamente,



**ALEJANDRO GARCÍA RÍOS**  
Representante a la Cámara por Risaralda  
Partido Alianza Verde

### CONTENIDO

Gaceta número 1087 - miércoles 12 de agosto de 2023

#### CÁMARA DE REPRESENTANTES

#### PONENCIAS

Ponencia positiva para segundo debate texto propuesto y texto aprobado al proyecto de ley número 348 de 2023 Cámara, por medio de la cual se toman medidas para la conservación y protección de la red férrea inactiva y en desuso, promoviendo su uso para fines cultural, deportivo, turístico y ambiental que permitan la restitución, apropiación, resignificación y disfrute de este patrimonio público. .... 1

Págs.

#### CARTAS DE ADHESIÓN

Carta de adhesión de la Honorable Representante María Fernanda Carrascal Rojas al proyecto de ley número 109 de 2023 Cámara, por medio de la cual se modifican algunas disposiciones de la Ley 1861 de 2017, se incentivan los derechos y deberes de quienes presten el servicio militar obligatorio y se dictan otras disposiciones al proyectos de ley número 080 de 2023 Cámara, por medio del cual se modifica la Ley 1616 de 2013, y se dictan otras disposiciones en materia de prevención y atención de trastornos o enfermedades mentales, así como en medidas para la promoción de la salud mental. .... 11

#### CARTAS DE RETIRO DE FIRMAS

Carta de retiro de firma del Honorable Representante Alejandro García Ríos del proyecto de ley número 086 de 2023 Cámara, por la cual se regulan los servicios de intermediación en relaciones de consumo especiales, se modifica el Código General del Proceso, y se dictan otras disposiciones. .... 12