



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXIII - N° 2168

Bogotá, D. C., viernes, 6 de diciembre de 2024

EDICIÓN DE 20 PÁGINAS

DIRECTORES:

SAÚL CRUZ BONILLA

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO (e)

www.secretariasenado.gov.co

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA

SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

SENADO DE LA REPÚBLICA

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY
NÚMERO 232 DE 2024 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 ferroviario y se dictan otras disposiciones.

Bogotá, 6 de diciembre de 2024

Doctora

ANA MARIA CASTAÑEDA GÓMEZVicepresidenta Comisión Sexta Constitucional Senado de la República
Ciudad

Asunto: Informe de Ponencia para primer debate al Proyecto de Ley No. 232 de 2024 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 ferroviario y se dictan otras disposiciones"

Respetada Vicepresidenta:

De conformidad con la designación efectuada por la mesa directiva de la Comisión Sexta del Honorable Senado de la República y en desarrollo de lo dispuesto en los artículos 150, 153 y 156 de la Ley 5ª de 1992, me permito rendir ponencia para primer debate al Proyecto de Ley No. 232 de 2024 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 ferroviario y se dictan otras disposiciones" Cordialmente,

PEDRO HERNANDO FLÓREZ PORRAS

Ponente.

**INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE
PROYECTO DE LEY No. 232 DE 2024 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 FERROVIARIO Y SE DICTAN OTRAS
DISPOSICIONES"****1. TRÁMITE Y ANTECEDENTES**

El Proyecto de Ley 232 de 2024 Senado, fue radicado el 11 de septiembre de 2024, en la Secretaría General del Senado de la República, por la Ministra de Transporte, María Constanza García Alicastro y está debidamente publicado en la Gaceta No. 1491 del 18 de septiembre del año en curso.

La Presidencia del Senado de la República mediante oficio del 25 de septiembre del 2024, remite el expediente a la Comisión Sexta Senado para el debido trámite, procede entonces la Vicepresidencia de la Célula Legislativa en cabeza de la Senadora Ana María Castañeda Gómez, mediante oficio del 04 de octubre de 2024, a designar como ponente para primer debate al Senador Pedro Hernando Flórez Porras.

Es importante señalar, que la presente iniciativa legislativa, tiene como antecedente el Proyecto de Ley 337 de 2023 Cámara, que fue radicado el 6 de febrero de 2023 ante la Secretaría General de la Honorable Cámara de Representantes; surtiendo el trámite señalado a continuación:

- Asignación de ponentes primer debate: H. R. Diego Fernando Caicedo Navas (coordinador), Ciro Antonio Rodríguez Pinzón, Haiver Rincón Gutiérrez, Dorina Hernández Palomino, Luis Carlos Ochoa Tobón, Ingrid Marlen Sogamoso Alfonso y Gerson Lisimaco Montaña Arizala.
- Rendición ponencia para primer debate, publicada en la Gaceta del Congreso No. 658 del 8 de junio de 2023.
- Discusión y aprobación en primer debate, llegando a un texto aprobado publicado en la Gaceta del Congreso No. 1021 del 9 de agosto de 2023.
- Carta de comentarios suscrita por el ciudadano Boris Cordóvez V, publicada en la Gaceta del Congreso No. 1618 del 21 de noviembre de 2023
- Asignación de ponentes segundo debate: H. R. Diego Fernando Caicedo Navas (coordinador), Ciro Antonio Rodríguez Pinzón, Haiver Rincón Gutiérrez, Dorina

Hernández Palomino, Luis Carlos Ochoa Tobón, Ingrid Marlen Sogamoso Alfonso y Gerson Lisímaco Montaña Arizala.

- Rendición ponencia para segundo debate, publicada en la Gaceta del Congreso No. 498 del 30 de abril de 2024
- Archivo del proyecto – artículo 190 Ley 5 de 1992.

Es importante señalar que en el presente Proyecto de Ley 232 de 2024 Senado, se incorporaron los contenidos normativos que en el marco del trámite del Proyecto de Ley 337 Cámara, fueron discutidos por la Comisión Sexta de la Cámara, a partir de la ponencia para primer debate; y de igual forma, los contenidos normativos que expresados en la ponencia para segundo debate, en todos aquellos aspectos, que no van en contravía al oficio denominado "comentarios al anteproyecto de ley "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 número de radicado 2-2023-004946 del 6 de febrero de 2023, expedido por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

Así las cosas, en este Proyecto de Ley 232 de 2024 Senado, con fundamento en los contenidos, documentos y normativa, se determinaron las temáticas y contenidos que permitan responder de manera adecuada a la necesidad de reactivar y potenciar el modo ferroviario para mejorar la competitividad del sector y del país, en lo relacionado con la red ferroviaria nacional.

Y es que se hace necesario, establecer un marco normativo que no genere y/o remueva los obstáculos a la inversión, operación y mantenimiento de proyectos férreos y que facilite la prestación del transporte de carga y de pasajeros mediante este modo en la red férrea nacional. Lo anterior significa adoptar medidas que faciliten y viabilicen construir, mantener y operar una infraestructura férrea de transporte moderna para el país, que conecte los centros de producción con los puertos y los centros de consumo, permita un adecuado transporte de pasajeros, y que actúe de manera interconectada, interoperable y complementaria con los demás modos.

2. OBJETO

Regular las actividades asociadas a la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga, pasajeros y mixto en la red férrea nacional, establece las condiciones para la planeación, estructuración y el desarrollo de su infraestructura, sistemas, equipos, entre otros, su ordenamiento institucional, la sostenibilidad ambiental, el régimen económico e incentivos de este modo de transporte, así como la

definición de lineamientos técnicos que promuevan la intermodalidad, interoperabilidad, eficiencia y seguridad .

3. JUSTIFICACIÓN Y NECESIDAD DE LA INICATIVA.

Este Proyecto de Ley permitiría:

•Dotar al sector transporte de las herramientas legales que permitan la reactivación definitiva y permanente del modo ferroviario en lo relacionado con la red férrea nacional; en la medida que el proyecto de Ley establece disposiciones específicas en materia de infraestructura y transporte, acompañadas de un nuevo marco regulatorio, institucional y financiero que permitirá estructurar proyectos ferroviarios con unas bases sólidas que garanticen su sostenibilidad, rentabilidad y competitividad con otros modos de transporte en el largo plazo.

•Facilitará y viabilizará, construir, mantener y operar una infraestructura férrea nacional de transporte férreo, moderna para el país, que conecte los centros de producción con los puertos y los centros de consumo, permita un adecuado transporte de pasajeros, y que actúe de manera interconectada, interoperable y complementaria con los demás modos.

A manera general, avanzar en la discusión de esta iniciativa, estaremos generando un marco jurídico e institucional, objetivo, integrado, claro y sencillo, que sienta las bases para avanzar en la reducción del actual rezago del modo férreo en Colombia, no sólo en carga, sino en pasajeros.

1.1. Datos sobre el rezago del sistema férreo en Colombia.

El modo ferroviario se caracteriza por su elevada competitividad económica en el transporte de mercancías en grandes volúmenes y en largas y medias distancias, sus bajos costos de operación, bajos índices de congestión y accidentalidad y la baja emisión de gases contaminantes, lo que también es predecible al transporte de pasajeros.

Es así, que Colombia como la mayoría de los países latinoamericanos a lo largo de varias décadas, ha generado esfuerzos como los que se evidencian en Europa, Norteamérica y Asia, para que se entienda que el modo ferroviario se torna esencial en la sociedad, es actual, segura y con escasa incidencia sobre el ambiente y el consumo energético. conviene, por ello, potenciarlo, favoreciendo su desarrollo y atribuyéndole una misión de mayor entidad en la sociedad y en la actividad económica, lo que implica una decida voluntad de los gobiernos en impulsar el ferrocarril como transporte rápido, moderno y

seguro, capaz de competir con otros modos de transporte y de convertirse en elemento vertebrador del país y en instrumento para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos (BOE, 2003),

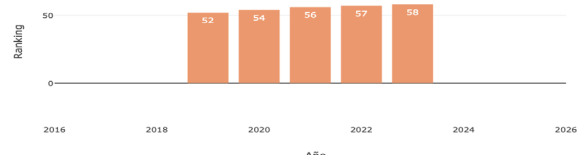
Solo a amañera de ejemplo se debe resaltar como la Unión Europea-UE y en consecuencia todos los países que la integran, señalan como la integración del sector del transporte en la UE es un elemento esencial de la realización del mercado interior, y los ferrocarriles son vitales para que el sector del transporte se dirija hacia la consecución de una movilidad sostenible, lo que implica entre otros aspectos, la mejora de la eficiencia del sistema ferroviario a fin de integrarlo en un mercado competitivo, teniendo en cuenta, sus especiales características y potencialidades (UE, 2012).

Al revisar las cifras del modo férreo en Colombia (Transporte en cifras, 2023) se debe indicar como aspectos a resaltar:

1.Las estadísticas más recientes, relacionadas con el Índice de Competitividad Global-IGC del Instituto Internacional de Desarrollo de la Gestión (IMD, por sus siglas en inglés), siendo una medida que evalúa la competitividad de los países a nivel mundial y que se basa en una amplia gama de criterios económicos y sociales para evaluar la capacidad de un país, para crear y mantener un entorno empresarial sostenible y productivo. El IGC del IMD evalúa a los países en términos de cuatro categorías principales:

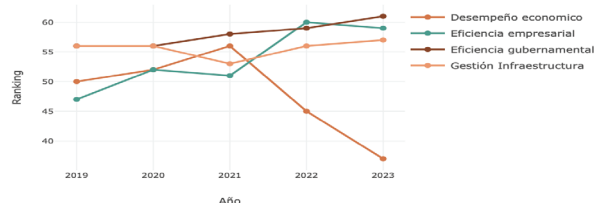
- Desempeño económico: Incluye indicadores como el crecimiento del PIB, la productividad laboral y la estabilidad macroeconómica.
- Eficiencia gubernamental: Evalúa la calidad de la infraestructura, la eficacia de los servicios públicos y la transparencia del gobierno.
- Eficiencia empresarial: Considera la sofisticación empresarial, la innovación y la capacidad de adaptación a las nuevas tecnologías.
- Infraestructura: Evalúa la calidad de la infraestructura física y tecnológica de un país.

En el marco de dicho índice se observa un retroceso en el puesto que ocupa el país encontrándonos en el puesto 58 en el año 2023.



Gráfica 1.1 Ranking para Colombia, del Índice de competitividad agregada. Elaborado con datos del IMD, 2023

Siendo un dato relevante, como se evidencia de la siguiente gráfica, que, de las 4 categorías principales del índice, se observa, entre 2021, 2022 y 2023 el desempeño económico en el país y la eficiencia empresarial (en grado menor) la mejora su posición; y por el contrario para esos mismos años, el decrecimiento o puesto más lejano en el ranking, está dado fundamentalmente, por ausencia de mejora en eficiencia gubernamental y gestión de la infraestructura.



Gráfica 1.2 Ranking para Colombia del índice de competitividad agregada por Dimensiones. Elaborado con datos del IMD, 2023

De igual manera, haciendo énfasis en el ranking para nuestro país, basado en subfactores incluidos dentro de las 4 grandes categorías del IGC del IMD, permite evidenciar que si bien en la variable ferrocarriles, entre los años. 2022-2023, se ha subido un puesto en el

ranking (se pasó del puesto 50 al puesto 49) lo que denota, que en este aspecto específico, no hay una mejora significativa.

Tabla 1.2 Ranking global para Colombia, de acuerdo a los desempeños basados en subfactores, relacionados con el sector transporte. Elaborado con datos tomados del IMD, 2023.

Variable	Tipo	Año	Ranking
1 Carreteras	Dato	2021	45
2 Ferrocarriles	Dato	2021	51
3 Administración de ciudades	Percepción	2021	52
4 Eficiencia en infraestructura de distribución	Percepción	2021	57
5 Calidad de aeropuertos	Percepción	2021	46
6 Carreteras	Dato	2022	43
7 Ferrocarriles	Dato	2022	50
8 Administración de ciudades	Percepción	2022	45
9 Eficiencia en infraestructura de distribución	Percepción	2022	58

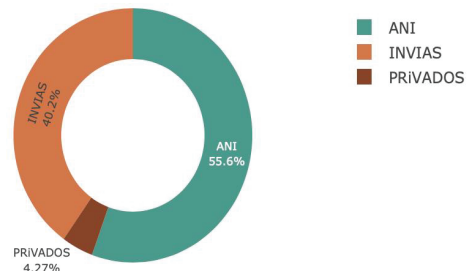
Showing 1 to 9 of 15 entries Previous 1 2 Next

Variable	Tipo	Año	Ranking
10 Calidad de aeropuertos	Percepción	2022	53
11 Carreteras	Dato	2023	43
12 Ferrocarriles	Dato	2023	49
13 Administración de ciudades	Percepción	2023	57
14 Eficiencia en infraestructura de distribución	Percepción	2023	58
15 Calidad de aeropuertos	Percepción	2023	58

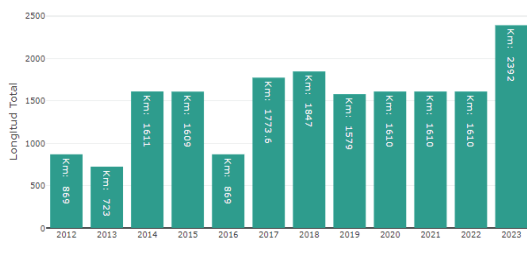
Showing 10 to 15 of 15 entries Previous 1 2 Next

Ahora bien, de los análisis de Transporte en cifras, 2023, se debe señalar como desde el sector transporte en la vigencia 2023, se reportaron 4,305 km de línea férrea en Colombia,

de los cuales 2,392 km están administrados por la ANI (Agencia Nacional de Infraestructura), 1,729 km por INVIAS (Instituto Nacional de Vías) y 184 km por sectores privados. Estos datos reflejan la extensión y distribución de la red ferroviaria en el país, destacando la importancia de este medio de transporte para la conectividad y el transporte de carga y pasajeros. La gestión de la red ferroviaria por parte de diferentes entidades, tanto públicas como privadas, es clave para garantizar su operatividad y desarrollo. La Agencia Nacional de Infraestructura posee el 55.6% del total de kilómetros de línea férrea del país. En los últimos 12 años, la evolución ha sido significativa, pasando de 869 km concesionados en el año 2012 a 2,392 km en el año 2023. Este crecimiento refleja los esfuerzos realizados para expandir y mejorar la red ferroviaria en Colombia, lo que contribuye a fortalecer la infraestructura de transporte y la conectividad a nivel nacional. La concesión de nuevos tramos ferroviarios muestra el interés en impulsar este medio de transporte como una alternativa eficiente y sostenible para el movimiento de mercancías y pasajeros.



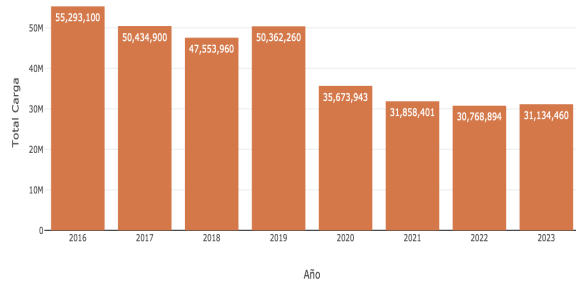
Gráfica 2.9 Distribución de la red férrea en Colombia. Elaborado con datos de ANI - INVIAS. 2023



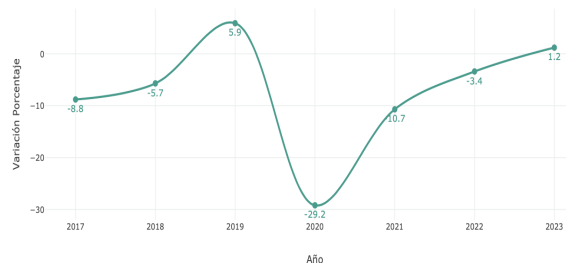
Gráfica 2.10 Longitud en Km de la red férrea Administrada por ANI. Elaborado con datos de ANI. 2023

Las cifras en materia de infraestructura ferroviaria del orden nacional se ven complementada con los datos que en materia de transporte férreo de carga y pasajeros que a continuación se indican:

a. Respecto del transporte de carga en el modo férreo, en el año 2023, se movilizaron alrededor de 31.134.460 toneladas de carga a través de los tres corredores férreos actualmente en operación: Bogotá-Belencito, La Dorada-Chiriguana y Chiriguana-Santa Marta. A pesar de una pequeña recuperación en el año 2023 en comparación con el año 2022, con una variación del 1.2%, se ha observado una tendencia de declive en el transporte de carga por estos corredores desde el año 2019. El año 2020 marcó el punto más bajo, con una variación del -29.2% respecto al año anterior, seguido de una variación del -38% en el año 2023 en comparación con el 2019; esta tendencia de disminución en el transporte de carga por ferrocarril plantea desafíos importantes para la eficiencia logística y el desarrollo económico en el país. Es crucial explorar estrategias para revitalizar la infraestructura ferroviaria y promover su uso como una alternativa sostenible y eficiente para el transporte de carga a largo plazo. Las anteriores conclusiones, gráficamente se representan así:

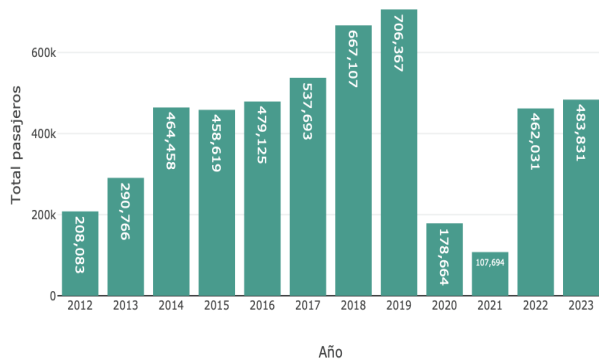


Gráfica 3.18 Movilización de carga por el modo férreo. Fuente: Elaboración propia a partir de datos de ANI.

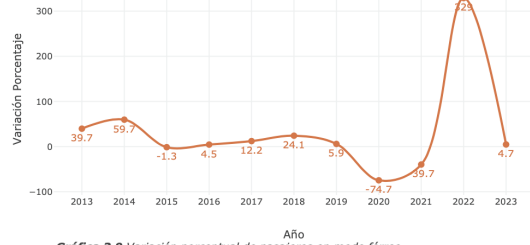


Gráfica 3.19 Variación porcentual de carga en modo férreo. Fuente: Elaboración propia a partir de datos de ANI.

b. Frente al transporte de pasajeros en el modo férreo, se puede evidenciar, con los datos reportados por la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), se observa una variación porcentual del 4.7% para el año 2023, pasando de transportar 462,031 pasajeros en 2022 a 483,831 en 2023. A lo largo de la última década, se ha observado un crecimiento continuo en el transporte de pasajeros por este modo, con la excepción del año 2015 que experimentó una variación del -1.3% con respecto al año anterior (2014); en el año 2020 por efectos de la pandemia de COVID-19 y las restricciones asociadas, se sufrió una notable caída en el transporte de pasajeros con tan solo 178,664 pasajeros transportados, al punto que el año 2021 fue el que registró la menor afluencia de pasajeros, con un total de 107,694 pasajeros transportados.



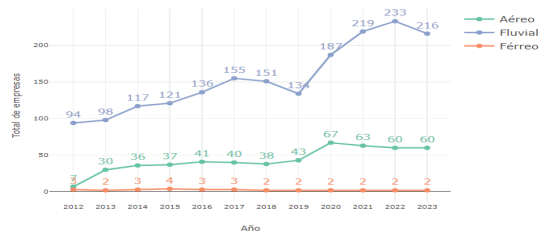
Gráfica 3.8 Evolución de la demanda de pasajeros en modo férreo
Fuente: Elaboración propia a partir de datos de ANI.



Gráfica 3.9 Variación porcentual de pasajeros en modo férreo
Fuente: Elaboración propia a partir de datos de ANI.

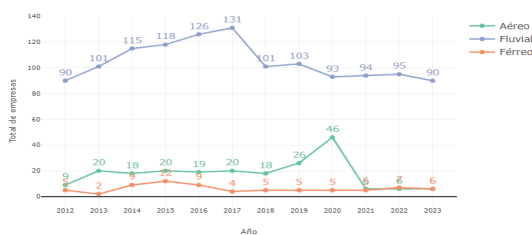
Los siguientes dos gráficos, muestran la evolución en su orden:

a. Las empresas de pasajeros en los modos aéreo, fluvial y férreo, que permite evidenciar un crecimiento significativo en el número de empresas de transporte que prestan servicios fluviales y aéreos, y un estancamiento de las férreas y,



Gráfica 5.2 Relación de número de empresas de transporte de pasajeros por Modo
Elaborado con datos de ANI, Supertransporte y Mintransporte. 2023

b. Las empresas de carga registradas en los últimos 12 años, donde la disminución de empresas de transporte de carga aéreo y férreo es notoria.



Gráfica 5.3 Relación de total de empresas de transporte de carga por Modo
Elaborado con datos de ANI, Supertransporte y Mintransporte. 2023

Tendencia que puede deberse a diversos factores, como cambios en la demanda de transporte, preferencias de los consumidores o cambios y/o necesidad de ajuste en las políticas económicas y de transporte.

Los anteriores antecedentes estadísticos, evidencian la necesidad de una apuesta institucional, y normativa que genere un marco jurídico actualizado del modo férreo, y que en el proyecto de Ley refiere exclusivamente a lo relacionado con las actividades asociadas a la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga y de pasajeros en la red férrea nacional, entendida como el conjunto de vías, corredores férreos y nodos de transferencia, junto con sus anexidades, y demás elementos de la infraestructura ferroviaria nacional, cuya naturaleza es la de bienes públicos afectos a la prestación de servicio de transporte ferroviario para la movilización de trenes de carga y/o pasajeros en todo el territorio nacional, y que puede tener interoperabilidad o conectividad con otras infraestructuras de transporte, redes de carácter regional, departamental o municipal y/o con redes externas (aquellas de carácter internacional); lo que permite afirmar que no busca regularse la totalidad del régimen ferroviario sino tan solo el relacionado con la referida red nacional.

Y es que en materia de red férrea nacional y por ende del crecimiento y masificación del modo férreo en el país, se requiere generar las condiciones que garanticen un escenario

atractivo para el desarrollo de transporte férreo de carga y de pasajeros eficiente y sostenible, que pasa por la actualización y optimización de una red de infraestructura articulada, a partir de bases normativas y de regulación, que definan, aspectos técnicos, operacionales e institucionales, que además garanticen recursos e inversiones públicas para potenciar su revitalización y promuevan la participación de la totalidad de actores públicos y privados en el fortalecimiento del modo.

1.2. Consideraciones sobre costo – eficiencia de los sistemas férreos.

En el caso de transporte férreo de carga, es importante señalar que es el modo de transporte más eficiente en largas distancias, siendo capaz de movilizar grandes volúmenes de carga que con una red operativa, reduciría al menos en un 26% los costos de transporte, conectaría centros de producción y consumo, y aportaría al desarrollo de un sistema intermodal de transporte, impactando las economías regionales y dinamizando la carga movilizadora por tren, que actualmente es del 11% pero mayoritariamente en carbón.

El impacto de la reactivación en la operación ferroviaria beneficiaría la competitividad de todas las regiones del país, en virtud de ser una oportunidad para la movilización de diferentes tipos de carga de manera más costo-eficiente, se reitera sin dejar atrás otros medios, sino integrándolos en una matriz interoperable de transporte entre los diferentes modos. Este beneficio, es evidente, se verificaría espacialmente, de forma gradual, a medida que a partir de iniciar por los proyectos más estratégicos y/o viables para la reactivación puesta en operación de esta modalidad de transporte, incluidos los proyectos asociados a corredores, que hoy cuentan con una infraestructura existente y operativa, lo que aunado a las iniciativas regionales en materia de proyectos interurbanos de pasajeros que han venido siendo apoyados por el Gobierno Nacional, permitirán la movilidad eficiente de las personas en el ámbito regional y urbano, permitiendo menores tiempos de desplazamiento, más seguridad en la operación y una movilidad más sostenible.

Por lo anterior, es importante que el país priorice la reactivación de la operación ferroviaria en tanto sus características operativas reduce costos logísticos y de transporte que favorecen la competitividad de Colombia. El país tiene la meta de reducir para el año 2030 el porcentaje del costo logístico asociado a las ventas que hoy está en 12,6% a 9,5% para llegar a nivel de países OCDE, y es ahí donde el desarrollo del modo férreo junto con el fluvial contribuirá a esta meta, que para el final de este cuatrienio (2026) este gobierno se trazó el objetivo de reducir a 11,5%. Así mismo, esta reactivación permitiría, además de las reducciones mencionadas en el costo de transporte, una reducción del 23,5% en el tiempo incluyendo las medidas de facilitación de comercio.

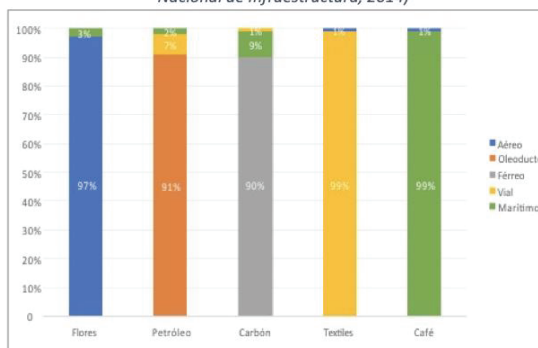
La operación ferroviaria aún con uso de combustibles fósiles, como se proyecta para la primera fase de reactivación de los corredores de carga, tiene el potencial de generar menores emisiones de CO2 frente al transporte de carga por carretera, concretamente y de acuerdo con los análisis de la Agencia Nacional de Infraestructura para el corredor carretero Bogotá-Costa Caribe comparado con el proyecto férreo en estructuración de APP La Dorada-Chiriguán, que busca transportar 830 mil toneladas anuales, la reducción de emisiones por hacer uso del modo férreo anualmente sería de 55.088 ton de CO2 que representa una disminución del 38% de las emisiones que actualmente genera el transporte por carretera. Complementándose con un menor consumo de combustible en comparación con el transporte por carretera, menor congestión vehicular incluyendo externalidades negativas en el ambiente y la salud humana, adicionalmente, todos los proyectos ferroviarios de pasajeros urbanos y suburbanos que se están desarrollando en el país cumplen los estándares internacionales de transición energética y movilidad de cero y bajas emisiones.

Igualmente, la reactivación ferroviaria incluye una apuesta progresiva de ascenso tecnológico y transición energética de los equipos, sistemas y material rodante y modernización de la infraestructura ferroviaria de carga para el año 2050, que consolide una movilidad de cero y bajas emisiones en los proyectos en estructuración para este modo de transporte.

Y es que regresando a Chica, Estupiñan y Ponz¹, ellos evidencian como El Banco Mundial en su documento Railway Reform: Toolkit for Improving Railway Performance menciona que el transporte contribuye al desarrollo económico en cinco aspectos: Productividad, Seguridad, Conectividad, Rendimiento y Tamaño del Mercado de la siguiente manera: reduciendo costos y tiempo de transporte de pasajeros y carga, aumentando el valor y efectividad del mismo y, por último, creando mayor acceso a insumos y mercados para diversos productos. (The World Bank, 2011) El efecto del transporte en la economía colombiana se refleja en que el país alcanzó a exportar cuatro veces más de lo que importó para el año 2013, 132 MTON y 31 MTON respectivamente. (Departamento Nacional de Planeación, 2013) Lo anterior refleja la magnitud de lo que representa esta actividad para la economía del país. La Gráfica 5 que los autores desarrollan en su estudio y que aquí se inserta, presenta los principales bienes producidos que aportan a este rubro y el respectivo modo por el cual se transportan.

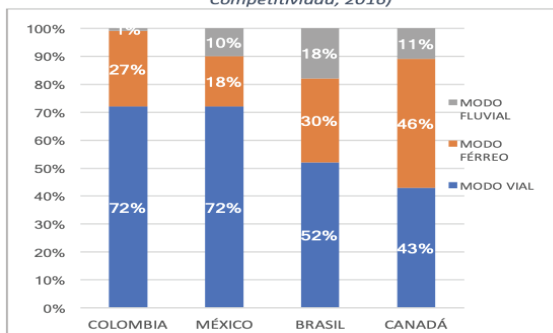
¹ Análisis del sistema férreo en Colombia: Un potencial desaprovechado – Fabio Hernán Chica Bonilla, José Luis Cala Estupiñan, José Luis Ponz Tienda - <https://repositorio.uniandes.edu.co/bitstream/handle/1992/40524/i806707.pdf?sequence=1>

Gráfica 5. Porcentaje de Participación por Modo de cada Bien (Agencia Nacional de Infraestructura, 2014)



Se puede observar que para cada bien prevalece un modo específico que responde de acuerdo a la infraestructura existente y las características del producto, por ejemplo: las flores deben ser transportadas por avión por sus propiedades perecederas, el petróleo goza de una infraestructura eficiente para su transporte, el carbón se transporta en tren debido a que se vuelve económicamente más eficiente transportar grandes cantidades por largas distancias. (The World Bank, 2011) Por consiguiente, se ha producido un monopolio en el transporte por la falta de un sistema intermodal de transporte en el país donde, el transporte repercute entre un 10%-35% en el gasto operativo. (Asociación Nacional de Instituciones Financieras, 2014) Precisamente, en la Gráfica 6 que los autores desarrollan en su estudio y que aquí se inserta, se realiza una comparación con países pertenecientes a la OCDE (Organización para la Cooperación y Desarrollo Económicos) y se reconoce que los demás países gozan de un porcentaje mayor de transporte para el modo férreo y fluvial, teniendo sistemas multimodales.

Gráfica 6 Carga Interna Transportada (Consejo Privado de Competitividad, 2016)



A pesar de los bajos niveles de inversión destinados al modo férreo (1%), este logra transportar el 27% de la carga interna del país, en comparación con el modo carretero que transporta el 72% del total. En consecuencia, de las 132 MTON que se exportaron en el año 2013, 75 MTON (57%) corresponden a carbón de las cuales 67 MTON (90%) fueron transportadas por vías férreas concentrados en 3 corredores, en cambio, el 9% restante se realiza en 28 corredores por modo carretero.

1.3. Una Ley que defina y establezca las condiciones para el desarrollo de infraestructura ferroviaria nacional y regule la prestación del servicio público de transporte férreo en Colombia, como la necesaria plataforma jurídica e institucional que permita fortalecer el modo férreo en el país.

Por lo señalado anteriormente, es relevante y necesario, la adopción por el Congreso de la República, de una norma que como lo señala la exposición de motivos que soporta el Proyecto de Ley:

- a. Genere las condiciones que garanticen un escenario atractivo para el desarrollo de transporte férreo de carga y de pasajeros eficiente y sostenible, que pasa por la actualización y optimización de una red de infraestructura articulada, a partir de bases normativas y de regulación, que definan, aspectos técnicos, operacionales e institucionales, que además garanticen recursos e inversiones públicas para potenciar su revitalización y promuevan la participación de la totalidad de actores públicos y privados en el fortalecimiento del modo.
- b. Establezca disposiciones específicas en materia de infraestructura y transporte, acompañadas de un nuevo marco institucional y financiero que permitirá estructurar proyectos ferroviarios con unas bases sólidas que garanticen su sostenibilidad, rentabilidad y competitividad con otros modos en el largo plazo.
- c. Defina y haga explícitas las funciones de las entidades rectoras del sector en términos de administración y gestión de la infraestructura, operación del servicio, regulación y fiscalización, que permita la entrada de nuevos operadores y facilite la inversión pública y privada.
- d. Establezca un marco normativo que no genere y/o remueva los obstáculos a la inversión, operación y mantenimiento de proyectos férreos y que facilite la prestación del transporte de carga y de pasajeros mediante este modo en la red férrea nacional, lo que en la práctica, significa adoptar medidas que faciliten y viabilicen construir, mantener y operar una infraestructura férrea de transporte moderna para el país, que conecte los centros de producción con los puertos y los centros de consumo, permita un adecuado transporte de pasajeros, y que actúe de manera interconectada – interoperable y complementaria con los demás modos.

Pero además con este Proyecto de Ley, finaliza un proceso, en el que los últimos gobiernos nacionales han desarrollado un trabajo ininterrumpido y conjunto con organismos multilaterales como el BID, y han trabajado interdisciplinaria e interinstitucionalmente, para, a partir del análisis de la situación actual del modo ferroviario y previa verificación de buenas prácticas internacionales, llevarán a definir y trazar una hoja de ruta que desde documentos de política y normativos, implican la expedición de:

- El Plan Maestro Ferroviario presentado en el mes de noviembre de 2020 (Colombia, Vicepresidencia de la República – Ministerio de Transporte – Departamento Nacional de Planeación – Instituto Nacional de Vías – Agencia Nacional de Infraestructura (2020), Plan Maestro Ferroviario (PMF). <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Prensa/Plan-Maestro-Ferroviano.pdf>)

<p>Los cuales tienen entre otros antecedentes:</p> <ul style="list-style-type: none"> El estudio contratado por el Ministerio de Transporte para "... la elaboración del marco normativo férreo colombiano enfocado en factores técnicos de diseño, construcción, mantenimiento, operación, control y aspectos de seguridad" realizado en el año 2013. (https://www.mintransporte.gov.co/loader.php?lServicio=Tools2&Tipo=descargas&IFuncion=descargar&idFile=10192). El "Estudio del sector transporte colombiano", realizado por Findeter en septiembre de 2021. (https://repositorio.findeter.gov.co/bitstream/handle/123456789/9708/(6)%20EST%20UDIO%20SECTOR%20TRANSPORTE.pdf?sequence=1&isAllowed=y). El estudio contratado por el Ministerio de Transporte de "... Viabilidad y Conveniencia del cambio de trocha yábrica a trocha estándar y sus impactos en el Transporte de Carga y Pasajeros. (https://www.mintransporte.gov.co/loader.php?lServicio=Tools2&Tipo=descargas&IFuncion=descargar&idFile=10105) <p>4. CONTENIDO DE LA INICIATIVA</p> <p>El Proyecto de Ley se compone de 46 artículos divididos en 9 títulos, uno de los cuales, el título V, tiene 3 capítulos, y el título VI, tiene 2 capítulos; siendo su contenido puntual, el que se especifica en la siguiente tabla:</p> <table border="1" data-bbox="181 896 776 1123"> <tr> <td>TÍTULO I DISPOSICIONES GENERALES</td> <td>Contiene: el objetivo, los principios que la informan, el ámbito de aplicación y las definiciones técnicas que permiten un entendimiento unívoco sobre los diferentes elementos y contenidos técnicos asociados a la infraestructura ferroviaria nacional y la prestación del servicio público de transporte férreo.</td> </tr> <tr> <td>ARTÍCULO 1. OBJETO</td> <td>La regulación de la actividad asociada a la red férrea nacional y de la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga y de pasajeros, incluyendo su ordenamiento institucional, la sostenibilidad ambiental, el</td> </tr> </table>	TÍTULO I DISPOSICIONES GENERALES	Contiene: el objetivo, los principios que la informan, el ámbito de aplicación y las definiciones técnicas que permiten un entendimiento unívoco sobre los diferentes elementos y contenidos técnicos asociados a la infraestructura ferroviaria nacional y la prestación del servicio público de transporte férreo.	ARTÍCULO 1. OBJETO	La regulación de la actividad asociada a la red férrea nacional y de la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga y de pasajeros, incluyendo su ordenamiento institucional, la sostenibilidad ambiental, el	<table border="1" data-bbox="831 443 1448 1128"> <tr> <td></td> <td>régimen económico e incentivos de este modo de transporte, así como la definición de lineamientos técnicos que promuevan la intermodalidad, interoperabilidad, eficiencia y seguridad.</td> </tr> <tr> <td>ARTÍCULO 2. PRINCIPIOS.</td> <td>Se indica que además de los principios generales contenidos en el marco jurídico vigente, surgen principios específicos que permiten la correcta implementación y puesta en ejecución de los contenidos normativos del proyecto de ley, se listan y se define su contenido.</td> </tr> <tr> <td>ARTÍCULO 3. ÁMBITO DE APLICACIÓN.</td> <td>Se indica que la Ley es aplicable a: (I) El desarrollo construcción y rehabilitación de infraestructura perteneciente a la red férrea nacional y el material rodante, así como a su operación; y a todas aquellas actividades necesarias para su debida prestación y, b.- Las actividades y servicios ferroviarios sobre otras infraestructuras ferroviarias diferentes a la nacional, exclusivamente cuando se integren con la nacional.</td> </tr> <tr> <td>ARTÍCULO 4. DEFINICIONES.</td> <td>Incluye, las principales definiciones técnicas para aplicar esta Ley,</td> </tr> <tr> <td>TÍTULO II AUTORIDADES COMPETENTES.</td> <td>Hace referencia a las autoridades competentes en materia ferroviaria a nivel nacional, en los diferentes aspectos asociados a este modo y esta infraestructura.</td> </tr> <tr> <td>ARTÍCULO 5. MINISTERIO DE TRANSPORTE.</td> <td>Se establece cual es el régimen de competencias en la materia del Ministerio como la autoridad de transporte ferroviario nacional y el encargado de la formulación y adopción de las políticas y la regulación técnica en materia de infraestructura, transporte y tránsito del modo férreo, incluidas las políticas en materia de fuentes de financiación.</td> </tr> </table>		régimen económico e incentivos de este modo de transporte, así como la definición de lineamientos técnicos que promuevan la intermodalidad, interoperabilidad, eficiencia y seguridad.	ARTÍCULO 2. PRINCIPIOS.	Se indica que además de los principios generales contenidos en el marco jurídico vigente, surgen principios específicos que permiten la correcta implementación y puesta en ejecución de los contenidos normativos del proyecto de ley, se listan y se define su contenido.	ARTÍCULO 3. ÁMBITO DE APLICACIÓN.	Se indica que la Ley es aplicable a: (I) El desarrollo construcción y rehabilitación de infraestructura perteneciente a la red férrea nacional y el material rodante, así como a su operación; y a todas aquellas actividades necesarias para su debida prestación y, b.- Las actividades y servicios ferroviarios sobre otras infraestructuras ferroviarias diferentes a la nacional, exclusivamente cuando se integren con la nacional.	ARTÍCULO 4. DEFINICIONES.	Incluye, las principales definiciones técnicas para aplicar esta Ley,	TÍTULO II AUTORIDADES COMPETENTES.	Hace referencia a las autoridades competentes en materia ferroviaria a nivel nacional, en los diferentes aspectos asociados a este modo y esta infraestructura.	ARTÍCULO 5. MINISTERIO DE TRANSPORTE.	Se establece cual es el régimen de competencias en la materia del Ministerio como la autoridad de transporte ferroviario nacional y el encargado de la formulación y adopción de las políticas y la regulación técnica en materia de infraestructura, transporte y tránsito del modo férreo, incluidas las políticas en materia de fuentes de financiación.								
TÍTULO I DISPOSICIONES GENERALES	Contiene: el objetivo, los principios que la informan, el ámbito de aplicación y las definiciones técnicas que permiten un entendimiento unívoco sobre los diferentes elementos y contenidos técnicos asociados a la infraestructura ferroviaria nacional y la prestación del servicio público de transporte férreo.																								
ARTÍCULO 1. OBJETO	La regulación de la actividad asociada a la red férrea nacional y de la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga y de pasajeros, incluyendo su ordenamiento institucional, la sostenibilidad ambiental, el																								
	régimen económico e incentivos de este modo de transporte, así como la definición de lineamientos técnicos que promuevan la intermodalidad, interoperabilidad, eficiencia y seguridad.																								
ARTÍCULO 2. PRINCIPIOS.	Se indica que además de los principios generales contenidos en el marco jurídico vigente, surgen principios específicos que permiten la correcta implementación y puesta en ejecución de los contenidos normativos del proyecto de ley, se listan y se define su contenido.																								
ARTÍCULO 3. ÁMBITO DE APLICACIÓN.	Se indica que la Ley es aplicable a: (I) El desarrollo construcción y rehabilitación de infraestructura perteneciente a la red férrea nacional y el material rodante, así como a su operación; y a todas aquellas actividades necesarias para su debida prestación y, b.- Las actividades y servicios ferroviarios sobre otras infraestructuras ferroviarias diferentes a la nacional, exclusivamente cuando se integren con la nacional.																								
ARTÍCULO 4. DEFINICIONES.	Incluye, las principales definiciones técnicas para aplicar esta Ley,																								
TÍTULO II AUTORIDADES COMPETENTES.	Hace referencia a las autoridades competentes en materia ferroviaria a nivel nacional, en los diferentes aspectos asociados a este modo y esta infraestructura.																								
ARTÍCULO 5. MINISTERIO DE TRANSPORTE.	Se establece cual es el régimen de competencias en la materia del Ministerio como la autoridad de transporte ferroviario nacional y el encargado de la formulación y adopción de las políticas y la regulación técnica en materia de infraestructura, transporte y tránsito del modo férreo, incluidas las políticas en materia de fuentes de financiación.																								
<table border="1" data-bbox="181 1504 776 2210"> <tr> <td>ARTÍCULO 6. AUTORIDAD DE SEGURIDAD FERROVIARIA.</td> <td>Se le asigna a Agencia Nacional de Seguridad Vial – ANSV las funciones de generar lineamientos de seguridad vial ferroviaria.</td> </tr> <tr> <td>ARTÍCULO 7 COMISIÓN DE REGULACIÓN DE INFRAESTRUCTURA Y TRANSPORTE – CRIT.</td> <td>Se indica y reitera cual es la función de esta instancia.</td> </tr> <tr> <td>ARTÍCULO 8. UNIDAD DE PLANEACIÓN DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE – UPIT.</td> <td>Se establece cual es el régimen de competencias en la materia.</td> </tr> <tr> <td>ARTÍCULO 9 INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS.</td> <td>Se establece cual es el régimen de competencias en la materia.</td> </tr> <tr> <td>ARTÍCULO 10. AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA.</td> <td>Se establece cual es el régimen de competencias en la materia</td> </tr> <tr> <td>ARTÍCULO 11. INSPECCIÓN, VIGILANCIA Y CONTROL.</td> <td>Se asigna a la Superintendencia de Transporte las funciones de inspección, vigilancia y control en materia de transporte, tránsito e infraestructura, equipos y sistemas ferroviarios.</td> </tr> <tr> <td>TÍTULO III DISPOSICIONES EN MATERIA DE POLÍTICAS, PROYECTOS Y PLANEACIÓN DEL MODO FÉRREO.</td> <td>Contiene disposiciones relacionadas con la planeación del modo férreo, los lineamientos para priorización de proyectos y su declaratoria de importancia estratégica, los plazos de los contratos de asociación pública privada y los estándares o normas que deben cumplir los proyectos ferroviarios en el país, con el fin de reactivar y consolidar una Red Férrea Nacional interconectada, complementaria e intermodal, con una operación ferroviaria interoperable, eficiente y segura. Así mismo genera disposiciones sobre el ordenamiento territorial, bienes de interés cultural, la posibilidad de desarrollo de proyectos ferroviarios a cargo de</td> </tr> </table>	ARTÍCULO 6. AUTORIDAD DE SEGURIDAD FERROVIARIA.	Se le asigna a Agencia Nacional de Seguridad Vial – ANSV las funciones de generar lineamientos de seguridad vial ferroviaria.	ARTÍCULO 7 COMISIÓN DE REGULACIÓN DE INFRAESTRUCTURA Y TRANSPORTE – CRIT.	Se indica y reitera cual es la función de esta instancia.	ARTÍCULO 8. UNIDAD DE PLANEACIÓN DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE – UPIT.	Se establece cual es el régimen de competencias en la materia.	ARTÍCULO 9 INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS.	Se establece cual es el régimen de competencias en la materia.	ARTÍCULO 10. AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA.	Se establece cual es el régimen de competencias en la materia	ARTÍCULO 11. INSPECCIÓN, VIGILANCIA Y CONTROL.	Se asigna a la Superintendencia de Transporte las funciones de inspección, vigilancia y control en materia de transporte, tránsito e infraestructura, equipos y sistemas ferroviarios.	TÍTULO III DISPOSICIONES EN MATERIA DE POLÍTICAS, PROYECTOS Y PLANEACIÓN DEL MODO FÉRREO.	Contiene disposiciones relacionadas con la planeación del modo férreo, los lineamientos para priorización de proyectos y su declaratoria de importancia estratégica, los plazos de los contratos de asociación pública privada y los estándares o normas que deben cumplir los proyectos ferroviarios en el país, con el fin de reactivar y consolidar una Red Férrea Nacional interconectada, complementaria e intermodal, con una operación ferroviaria interoperable, eficiente y segura. Así mismo genera disposiciones sobre el ordenamiento territorial, bienes de interés cultural, la posibilidad de desarrollo de proyectos ferroviarios a cargo de	<table border="1" data-bbox="831 1494 1448 2220"> <tr> <td></td> <td>entidades públicas territoriales en la Red Férrea Nacional o que se conecten a esta.</td> </tr> <tr> <td>ARTÍCULO 12 INVENTARIO PREDIAL Y DIAGNÓSTICO DE LA RED FÉRREA NACIONAL.</td> <td>Determina la necesidad de adelantar el inventario predial de la red férrea nacional y anexidades bajo su titularidad, que incluya un diagnóstico de sus características y condiciones físicas, financieras, jurídicas y demás, y que sirva como insumo para definiciones de política pública de las autoridades competentes para el desarrollo del modo ferroviario.</td> </tr> <tr> <td>ARTÍCULO 13 PLANEACIÓN Y PRIORIZACIÓN DE PROYECTOS FERROVIARIOS.</td> <td>Indica que la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte – UPIT, a partir de los análisis que adelante, incluirá en el Plan de Infraestructura de Transporte a su cargo, la priorización de proyectos, corredores, e infraestructuras ferroviarias a implementar en el corto, mediano y largo plazo para consolidar una red férrea nacional interconectada, complementaria e intermodal, con una operación ferroviaria interoperable, eficiente y segura.</td> </tr> <tr> <td>ARTÍCULO 14. PROYECTOS PÚBLICOS O PRIVADOS DE INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA.</td> <td>Indica que los proyectos con los que se desarrolle infraestructura ferroviaria para la prestación del servicio público y/o privado de transporte ferroviario de carga, pasajeros o mixto nacional o territorial, deberán cumplir con la normativa y estándares que se establezcan por el Ministerio de Transporte y/o quien haga sus veces en materia de seguridad, operaciones, especificaciones técnicas de diseño, construcción, rehabilitación y mantenimiento y por la Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte o quien haga sus veces, respecto de los aspectos tarifarios, según aplique.</td> </tr> <tr> <td>ARTÍCULO 15 PLAZO MÁXIMO DE CONTRATOS DE ASOCIACIÓN PÚBLICO</td> <td>Establece la modificación del numeral 6.1 y se adiciona el numeral 6.2 al artículo 6 de la Ley 1508 de 2012 para ampliar el plazo máximo</td> </tr> </table>		entidades públicas territoriales en la Red Férrea Nacional o que se conecten a esta.	ARTÍCULO 12 INVENTARIO PREDIAL Y DIAGNÓSTICO DE LA RED FÉRREA NACIONAL.	Determina la necesidad de adelantar el inventario predial de la red férrea nacional y anexidades bajo su titularidad, que incluya un diagnóstico de sus características y condiciones físicas, financieras, jurídicas y demás, y que sirva como insumo para definiciones de política pública de las autoridades competentes para el desarrollo del modo ferroviario.	ARTÍCULO 13 PLANEACIÓN Y PRIORIZACIÓN DE PROYECTOS FERROVIARIOS.	Indica que la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte – UPIT, a partir de los análisis que adelante, incluirá en el Plan de Infraestructura de Transporte a su cargo, la priorización de proyectos, corredores, e infraestructuras ferroviarias a implementar en el corto, mediano y largo plazo para consolidar una red férrea nacional interconectada, complementaria e intermodal, con una operación ferroviaria interoperable, eficiente y segura.	ARTÍCULO 14. PROYECTOS PÚBLICOS O PRIVADOS DE INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA.	Indica que los proyectos con los que se desarrolle infraestructura ferroviaria para la prestación del servicio público y/o privado de transporte ferroviario de carga, pasajeros o mixto nacional o territorial, deberán cumplir con la normativa y estándares que se establezcan por el Ministerio de Transporte y/o quien haga sus veces en materia de seguridad, operaciones, especificaciones técnicas de diseño, construcción, rehabilitación y mantenimiento y por la Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte o quien haga sus veces, respecto de los aspectos tarifarios, según aplique.	ARTÍCULO 15 PLAZO MÁXIMO DE CONTRATOS DE ASOCIACIÓN PÚBLICO	Establece la modificación del numeral 6.1 y se adiciona el numeral 6.2 al artículo 6 de la Ley 1508 de 2012 para ampliar el plazo máximo
ARTÍCULO 6. AUTORIDAD DE SEGURIDAD FERROVIARIA.	Se le asigna a Agencia Nacional de Seguridad Vial – ANSV las funciones de generar lineamientos de seguridad vial ferroviaria.																								
ARTÍCULO 7 COMISIÓN DE REGULACIÓN DE INFRAESTRUCTURA Y TRANSPORTE – CRIT.	Se indica y reitera cual es la función de esta instancia.																								
ARTÍCULO 8. UNIDAD DE PLANEACIÓN DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE – UPIT.	Se establece cual es el régimen de competencias en la materia.																								
ARTÍCULO 9 INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS.	Se establece cual es el régimen de competencias en la materia.																								
ARTÍCULO 10. AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA.	Se establece cual es el régimen de competencias en la materia																								
ARTÍCULO 11. INSPECCIÓN, VIGILANCIA Y CONTROL.	Se asigna a la Superintendencia de Transporte las funciones de inspección, vigilancia y control en materia de transporte, tránsito e infraestructura, equipos y sistemas ferroviarios.																								
TÍTULO III DISPOSICIONES EN MATERIA DE POLÍTICAS, PROYECTOS Y PLANEACIÓN DEL MODO FÉRREO.	Contiene disposiciones relacionadas con la planeación del modo férreo, los lineamientos para priorización de proyectos y su declaratoria de importancia estratégica, los plazos de los contratos de asociación pública privada y los estándares o normas que deben cumplir los proyectos ferroviarios en el país, con el fin de reactivar y consolidar una Red Férrea Nacional interconectada, complementaria e intermodal, con una operación ferroviaria interoperable, eficiente y segura. Así mismo genera disposiciones sobre el ordenamiento territorial, bienes de interés cultural, la posibilidad de desarrollo de proyectos ferroviarios a cargo de																								
	entidades públicas territoriales en la Red Férrea Nacional o que se conecten a esta.																								
ARTÍCULO 12 INVENTARIO PREDIAL Y DIAGNÓSTICO DE LA RED FÉRREA NACIONAL.	Determina la necesidad de adelantar el inventario predial de la red férrea nacional y anexidades bajo su titularidad, que incluya un diagnóstico de sus características y condiciones físicas, financieras, jurídicas y demás, y que sirva como insumo para definiciones de política pública de las autoridades competentes para el desarrollo del modo ferroviario.																								
ARTÍCULO 13 PLANEACIÓN Y PRIORIZACIÓN DE PROYECTOS FERROVIARIOS.	Indica que la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte – UPIT, a partir de los análisis que adelante, incluirá en el Plan de Infraestructura de Transporte a su cargo, la priorización de proyectos, corredores, e infraestructuras ferroviarias a implementar en el corto, mediano y largo plazo para consolidar una red férrea nacional interconectada, complementaria e intermodal, con una operación ferroviaria interoperable, eficiente y segura.																								
ARTÍCULO 14. PROYECTOS PÚBLICOS O PRIVADOS DE INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA.	Indica que los proyectos con los que se desarrolle infraestructura ferroviaria para la prestación del servicio público y/o privado de transporte ferroviario de carga, pasajeros o mixto nacional o territorial, deberán cumplir con la normativa y estándares que se establezcan por el Ministerio de Transporte y/o quien haga sus veces en materia de seguridad, operaciones, especificaciones técnicas de diseño, construcción, rehabilitación y mantenimiento y por la Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte o quien haga sus veces, respecto de los aspectos tarifarios, según aplique.																								
ARTÍCULO 15 PLAZO MÁXIMO DE CONTRATOS DE ASOCIACIÓN PÚBLICO	Establece la modificación del numeral 6.1 y se adiciona el numeral 6.2 al artículo 6 de la Ley 1508 de 2012 para ampliar el plazo máximo																								

<p>PRIVADA DE INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA.</p>	<p>para proyectos de asociación público privada del modo ferroviario.</p>	<p>ARTÍCULO 20. PROGRAMA DE FORMACIÓN PARA EL DESARROLLO DE COMPETENCIAS Y CUALIFICACIONES EN PROYECTOS FERROVIARIOS.</p>	<p>Se dispone que el Ministerio de Transporte, el Ministerio de Educación y el Ministerio de Trabajo, en coordinación con las distintas instituciones públicas o privadas debidamente avaladas o mediante organismos de cooperación internacional, promoverán en competencias a través de los mecanismos dispuestos desde el Sistema Nacional de Cualificaciones para que se establezcan las políticas, programas, instrumentos, componentes y procesos referentes para la educación y la formación del capital humano requerido en los ámbitos público, privado, académico y civil para alinear la educación y formación a las exigencias para el desarrollo y sostenibilidad del modo férreo, sus servicios conexos e industria y a las necesidades sociales en el país.</p>
<p>ARTÍCULO 16. DECLARATORIA DE IMPORTANCIA ESTRATÉGICA.</p>	<p>Señala que los proyectos de infraestructura de transporte ferroviario sobre la red férrea nacional o con conexión a esta, serán declarados proyectos de interés nacional y estratégicos – PINES-, cuando se cumpla con lo dispuesto en el Decreto 2163 de 2018.</p>	<p>TÍTULO IV DISPOSICIONES TÉCNICAS DE LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA</p>	<p>Contiene disposiciones relativas lineamientos y estándares técnicos que debe cumplirse en el desarrollo y operación de la infraestructura ferroviaria en especial en el desincentivo de la generación de pasos a nivel sobre la red férrea nacional, de igual forma también se indican los lineamientos generales relacionados con la conexión de la infraestructura ferroviaria entre dos o más corredores férreos u otras infraestructuras ferroviarias, con el fin de que exista una coordinación adecuada para garantizar las condiciones de interoperabilidad y seguridad en dichos corredores.</p>
<p>ARTÍCULO 17. RED FÉRREA NACIONAL A CARGO DE ENTIDADES TERRITORIALES.</p>	<p>Indica que las entidades territoriales podrán solicitar ante la entidad titular de la infraestructura ferroviaria nacional, de acuerdo con la priorización de proyectos ferroviarios que hagan parte del Plan de Infraestructura de Transporte y el Plan Maestro Ferroviario del Gobierno Nacional, ser entidades ejecutoras de la infraestructura ferroviaria nacional o entidades titulares de la infraestructura ferroviaria nacional para estructurar, ejecutar y administrar proyectos ferroviarios de carga, pasajeros o mixto regionales o locales sobre la red férrea nacional.</p>	<p>ARTÍCULO 21 PASOS A NIVEL SOBRE LA RED FÉRREA NACIONAL.</p>	<p>Determina las directrices y criterios generales relacionados con la generación de pasos a nivel sobre la red férrea nacional.</p>
<p>ARTÍCULO 18 INCIDENCIA DE LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA SOBRE EL ORDENAMIENTO TERRITORIAL.</p>	<p>Señala que los planes de ordenamiento territorial municipales, distritales y/o departamentales que se desarrollen o pongan en ejecución deberán tener como determinante de superior jerarquía, la infraestructura actual y/o proyectada, incluidas ampliaciones, ajustes al trazado, etc., que formen parte de la red ferroviaria nacional.</p>		
<p>ARTÍCULO 19. INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA NACIONAL OBJETO DE DECLARATORIAS COMO BIENES DE INTERES CULTURAL.</p>	<p>Establece las directrices generales de relacionamiento entre la infraestructura ferroviaria nacional y los elementos y condiciones patrimoniales de alguna de ellas cuando sean declaradas como bienes de interés cultural.</p>		
<p>ARTÍCULO 22 CONEXIÓN DE LA RED FÉRREA.</p>	<p>Indica que el Ministerio de Transporte, con los insumos de las entidades con competencias propias en la materia regulará el tema.</p>	<p>ARTÍCULO 27. ZONAS DE SERVICIO FERROVIARIO.</p>	<p>Señala que los gestores o administradores de la infraestructura ferroviaria nacional en conjunto con la entidad ejecutora y a partir de los lineamientos realizados por la UPIT, se encargarán de definir y garantizar zonas de servicio ferroviario, zonas de talleres y/o zonas francas alrededor de las estaciones de pasajeros o terminales de carga.</p>
<p>ARTÍCULO 23. ANCHO DE VÍA.</p>	<p>Indica que el Ministerio de Transporte en conjunto con la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte y las entidades titular y ejecutora de la infraestructura ferroviaria nacional, evaluarán los corredores férreos en operación o en estructuración, en términos de infraestructura, carga movilizada, tecnología, seguridad e interoperabilidad, para así determinar el ancho de la vía férrea requerido.</p>	<p>ARTÍCULO 28. SERVICIOS SIT O DE SISTEMAS INTELIGENTES DE TRANSPORTE.</p>	<p>Indica que el Ministerio de Transporte, será el encargado de establecer los requisitos de los servicios asociados a los SIT y sus escenarios de interoperabilidad y multimodalidad incluida la articulación de los sistemas de gestión de tráfico ferroviario con el Sistema Inteligente Nacional para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte – SINITT.</p>
<p>ARTÍCULO 24 FRANJA DE SEGURIDAD Y PROTECCIÓN OBLIGATORIA.</p>	<p>Dispone que los criterios y metodología para definir dicha franja que permita la operación ferroviaria segura y eficiente, y preserve la integridad de los corredores ferroviarios que conformen la red férrea nacional, serán establecidos por medio de los lineamientos o reglamentaciones técnicas adoptados por el Ministerio de Transporte.</p>	<p>TÍTULO V TRANSPORTE FERROVIARIO DE CARGA, PASAJEROS Y MIXTO</p>	<p>Este título está conformado por 3 capítulos, que tiene disposiciones para garantizar el libre acceso y la adecuada prestación del servicio de transporte ferroviario en la red férrea nacional, con material rodante seguro y eficiente.</p>
<p>ARTÍCULO 25. CAPACIDAD FERROVIARIA.</p>	<p>Señala que los gestores o administradores de la infraestructura ferroviaria nacional en conjunto con la entidad ejecutora y a partir de los lineamientos realizados por la UPIT, se encargarán de definir y garantizar zonas de servicio ferroviario, zonas de talleres y/o zonas francas alrededor de las estaciones de pasajeros o terminales de carga.</p>	<p>CAPÍTULO I PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO Y PRIVADO DE TRANSPORTE FERROVIARIO DE CARGA, PASAJEROS Y MIXTO</p>	
<p>ARTÍCULO 26. GÁLBO FERROVIARIO LIBRE DE OBSTÁCULOS.</p>	<p>Expresa que las entidades ejecutoras y/o gestoras o administradoras de la infraestructura ferroviaria nacional deberán planificar y ejecutar las obras para su desarrollo, validando y garantizando el gálbo ferroviario que estas mismas determinen para cada uno de los corredores.</p>	<p>ARTÍCULO 29. PRESTACIÓN DEL SERVICIO</p>	<p>Se establecen los criterios, directrices y requisitos generales para la prestación pública o privada del servicio público de transporte ferroviario de carga y pasajeros sobre la reserva nacional.</p>
		<p>ARTÍCULO 30. DERECHOS DE LOS USUARIOS.</p>	<p>Se establece con claridad el derecho al uso de los servicios de transporte ferroviario en los términos establecidos en el Código de Comercio y demás normas de protección de los derechos de los usuarios.</p>
		<p>ARTÍCULO 31. SISTEMA DE INFORMACIÓN PÚBLICA</p>	<p>Se establece como de responsabilidad de los gestores o administradores de la infraestructura ferroviaria nacional en conjunto con la entidad</p>

TÍTULO IX DISPOSICIONES FINALES.	Establece las normas de transición y de vigencia del proyecto de ley.
ARTÍCULO 45. NORMAS DE TRANSICIÓN	
ARTÍCULO 46. VIGENCIA.	

5. CONTEXTO NORMATIVO

El marco jurídico en materia férrea se resume en la siguiente tabla:

Tipo Documento	Ente Generador	Descripción del Documento	Modo de Transporte
Documento Conpes 3410 de 2006	Departamento Nacional de Planeación	Política de estado para mejorar las condiciones de vida de la población de Buenaventura - Capitulo Infraestructura para el desarrollo	Portuario, Carretero, Férreo y Aéreo
Ley 129 de 1913	Congreso de la República	Por la cual se ordena empalmar el actual ferrocarril del Tolima con el de Buenaventura. "Ferrocarril del Pacifico"	Férreo
Ley 76 de 1920	Congreso de la República	Sobre policía de ferrocarriles (sanciones a las personas que violen la vía férrea)	Férreo
Decreto 1075 de 1954	Presidencia de la República	Por el cual se dictan algunas disposiciones relacionadas con el ramo de ferrocarriles	Férreo

Tipo Documento	Ente Generador	Descripción del Documento	Modo de Transporte
Ley 146 de 1963	Congreso de la República	Por la cual se ordena a la nación departamentos y ferrocarriles nacionales, la construcción de unas obras y se reglamenta la futura construcción de carreteras y líneas férreas	Carretero y Férreo
Ley 21 de 1988	Congreso de la República	"Por la cual se adopta el programa de recuperación del servicio público de transporte ferroviario nacional, se provee a su financiación y se dictan otras disposiciones	Férreo
Resolución 353 de 1996	Ministerio de Transporte	Por la cual se fijan tarifas de peajes para el transporte de carga en el modo férreo durante el tiempo de rehabilitación de la vía férrea	Férreo
Decreto 1586 de 1989	Presidencia de la República	Por el cual se ordena liquidar la empresa ferrocarriles nacionales de Colombia, se adoptan normas para su liquidación y se dictan otras disposiciones	Férreo
Decreto 1587 de 1989	Presidencia de la República	Por el cual se dictan normas generales para la organización y operación del sistema de transporte público ferroviario nacional.	Férreo

Tipo Documento	Ente Generador	Descripción del Documento	Modo de Transporte
Decreto 1588 de 1989	Presidencia de la República	Por la cual se crea la empresa colombiana de vías férreas "ferrovías" y se dictan normas para su organización y funcionamiento.	Férreo
Documento Conpes 2776 de 1995	Departamento Nacional de Planeación, Ministerio de Hacienda y Crédito Público, Ministerio de Transporte	Estrategia para modernización de la red férrea.	Férreo
Decreto 3109 de 1997	Presidencia de la República	Por el cual se reglamenta la habilitación, prestación del servicio público de transporte masivo de pasajeros y la utilización de los recursos de la Nación.	Férreo
Decreto 3110 de 1997	Presidencia de la República	Por el cual se reglamenta la habilitación, y la prestación del servicio público de transporte ferroviario	Férreo
Resolución 693 de 1998	Empresa Colombiana de Vías Férreas Ferrovías	Por la cual se reglamenta la autorización para los permisos de cruce "ferrovías".	Férreo
Resolución 1070 de 2006	Ministerio de Transporte	Por medio de la cual se establecen las tarifas correspondientes a los usuarios de Transporte	Férreo

Tipo Documento	Ente Generador	Descripción del Documento	Modo de Transporte
		Ferroviano de carga y pasajeros del corredor férreo Chiriguana - Santa Martha	
Decreto 1791 de 2003	Presidencia de la República	Por medio del cual el gobierno suprime la empresa colombiana de vías férreas (ferrovías) y ordena su liquidación.	Férreo
Decreto 1072 de 2004	Ministerio de Transporte	Por el cual se reglamenta el servicio público de transporte por cable de pasajeros y carga.	Aéreo y Férreo
Resolución 075 de 2005	Ministerio de Transporte	Por la cual se autoriza provisionalmente la composición de trenes para la operación férrea en el tramo la loma - puerto Drummond para la firma Drummond Ltda. y se adoptan otras disposiciones.	Férreo
Decreto 2089 de 2005	Ministerio de Transporte	Por el cual se amplía el plazo para la liquidación de la empresa colombiana de vías férreas ferrovías en liquidación.	Férreo
Resolución 1070 de 2006.	Ministerio de Transporte.	Por la cual se establecen las tarifas correspondientes a los usuarios de transporte ferroviano de carga y pasajeros del corredor	Férreo

Tipo Documento	Ente Generador	Descripción del Documento	Modo de Transporte
		férreo Chiriguana-Santa Marta.	
Decreto 888 de 2006	Ministerio de Transporte	Por el cual se establecen los criterios para la fijación de las tarifas correspondientes a los usuarios de transporte ferroviario de carga y pasajeros por el corredor férreo Chiriguana - Santa Marta	Férreo
Documento Conpes 3512 de 2008	Departamento Nacional de Planeación, Ministerio de Hacienda y Crédito Público	Importancia estratégica del proyecto de concesión sistema ferroviario central	Férreo
Resolución 184 de 2009	Ministerio de Transporte	Por la cual se establecen las tarifas correspondientes a los operadores y usuarios de transporte ferroviario de carga y pasajeros en el corredor del sistema férreo central.	Férreo
Resolución 000453 de 2009	Ministerio de Transporte	Por la cual se adopta el factor de ajuste de la tarifa a cobrar por el uso de la red férrea en el corredor Chiriguana - Santa Marta	Férreo

Tipo Documento	Ente Generador	Descripción del Documento	Modo de Transporte
Documento Conpes 3535 de 2008.	Departamento Nacional de Planeación, Ministerio de Hacienda y Crédito Público, Ministerio de Transporte e Instituto Nacional de Concesiones.	Concepto previo favorable para la prórroga o adición de los contratos de concesión vial y férrea.	Férreo
Resolución 241 de 2011	INCO	Por la cual se fija el procedimiento para el otorgamiento de los permisos para el uso, la ocupación y la interventoría de la infraestructura férrea nacional concesionada.	Férreo
Decreto 1008 de 2015	Ministerio de Transporte	Por el cual se reglamenta el servicio público de transporte masivo de pasajeros por metro ligero, tren ligero, tranvía y tren-tram.	Férreo

6. DECLARACIÓN DE IMPEDIMENTOS O RELACIÓN DE POSIBLES CONFLICTOS DE INTERÉS:

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 5 de 1992, se hacen las siguientes consideraciones:

Régimen de conflicto de interés de los congresistas. Todos los congresistas deberán declarar los conflictos de intereses que pudieran surgir en ejercicio de sus funciones. 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 a favor del congresista.

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.

Para todos los efectos se entiende que no hay conflicto de interés en las siguientes circunstancias:

a) Cuando el congresista participe, discuta, vote un proyecto de ley o de acto legislativo que otorgue beneficios o cargos de carácter general, es decir cuando el interés del congresista coincide o se fusione con los intereses de los electores.

De conformidad con lo anterior, se indica que esta iniciativa legislativa, se enmarca dentro de las causales de ausencia de conflicto de interés, específicamente la prevista en el literal a)


a) Cuando el congresista participe, discuta, vote un proyecto de Ley o de acto legislativo que otorgue beneficios o cargos de carácter general, es decir cuando el interés del congresista coincide o se fusione con los intereses de los electores.”, dado que tiene por propósito, regular las actividades asociadas a la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga, pasajeros y mixto en la red férrea nacional, establecer las condiciones para la planeación, estructuración y el desarrollo de su infraestructura, sistemas, equipos, entre otros, su ordenamiento institucional, la sostenibilidad ambiental, el régimen económico e incentivos de este modo de transporte, así como la definición de lineamientos técnicos que promuevan la intermodalidad, interoperabilidad, eficiencia y seguridad .

Sin embargo, es importante señalar, que la descripción de los 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 5 de 1992 modificada por la Ley 2003 de 2019, no exime a los Congresistas de identificar causales adicionales.

7. PROPOSICIÓN

De acuerdo con las razones presentadas anteriormente, proponemos a los Honorables Senadores de la Comisión Sexta Constitucional, dar primer debate al Proyecto de Ley 232 de 2024 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 ferroviario y se dictan otras disposiciones"; de conformidad con el texto propuesto.

Cordialmente,



PEDRO HERNANDO FLÓREZ PORRAS
Ponente

<p style="text-align: center;">TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE PROYECTO DE LEY No. 232 DE 2024 SENADO "POR MEDIO DE LA CUAL SE DEFINEN Y ESTABLECEN LAS CONDICIONES PARA EL DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA NACIONAL, SE REGULA LA PRESTACION DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE FERROVIARIO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"</p> <p style="text-align: center;">EL CONGRESO DE COLOMBIA</p> <p style="text-align: center;">DECRETA</p> <p style="text-align: center;">TÍTULO I DISPOSICIONES GENERALES, PRINCIPIOS Y DEFINICIONES</p> <p>ARTÍCULO 1. OBJETO. La presente Ley tiene por objeto regular las actividades asociadas a la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga, pasajeros y mixto en la red férrea nacional, establecer las condiciones para la planeación, estructuración y el desarrollo de su infraestructura, sistemas, equipos, entre otros, su ordenamiento institucional, la sostenibilidad ambiental, el régimen económico e incentivos de este modo de transporte, así como la definición de lineamientos técnicos que promuevan la intermodalidad, interoperabilidad, eficiencia y seguridad .</p> <p>Esta Ley será aplicable al servicio privado de transporte en la red férrea nacional, entendido este como, el que tiende a satisfacer necesidades de movilización de personas o cosas, dentro del ámbito de las actividades exclusivas de las personas naturales y/o jurídicas.</p> <p>ARTÍCULO 2. PRINCIPIOS. Además de los principios generales contenidos en la Constitución Política, las leyes 105 de 1993, 336 de 1996 y 1682 de 2013, el Código de Comercio o las normas que las modifiquen, adicionen o sustituyan, son principios específicos para el desarrollo de la presente ley y de la reglamentación que se derive de la misma, los siguientes:</p> <p>a. Articulación territorial. Las autoridades territoriales deberán conocer y contribuir, en el ámbito de sus competencias, con aquellas acciones que favorezcan y garanticen el desarrollo ferroviario del país, la articulación entre la red férrea nacional y sus servicios asociados con otras redes que permitan su interoperabilidad. Por lo que las autoridades y entidades de orden nacional,</p>	<p>regional y local de manera coordinada desarrollarán las herramientas de articulación necesarias para tal fin.</p> <p>b. Libertad de acceso y competencia: El acceso a la red férrea nacional será, teniendo en cuenta los requisitos definidos en esta ley y en la normativa que se expida para su regulación, libre y abierto, para garantizar la libre competencia, la sostenibilidad, la seguridad, la objetividad, la transparencia y la no discriminación en la prestación del servicio público de transporte ferroviario y su condición de servicio esencial.</p> <p>El modelo de negocio que se adopte en cada red o línea es particular a las necesidades de cada proyecto y debe cumplir los criterios mínimos definidos para garantizar los valores de la libre competencia.</p> <p>c. Planeación e integración. La planeación del transporte ferroviario a cargo de las autoridades y entidades públicas competentes implica que actúen de forma coordinada, atendiendo los principios de la función administrativa y orientada por una planificación, ejecución y operación de redes sistemática, armónica, técnica y coordinada, conducente a la integración e interoperabilidad de la red férrea nacional en escenarios de intermodalidad y de mejora en la eficiencia y calidad en la prestación del servicio.</p> <p>d. Prioridad de la red férrea nacional. Los corredores ferroviarios y las vías de la red férrea nacional y los vehículos que transiten por estas, gozarán de prelación ante cualquier tipo de cruce operacional con otras infraestructuras de transporte o cuando se presenten cruces con otras vías de transporte ferroviario.</p> <p>e. Seguridad en la operación. Todos los actores que intervengan en la prestación del servicio público o privado de transporte ferroviario en cualquiera de sus etapas deberán, en el marco de sus funciones y en cumplimiento de la normativa que se expida en materia de seguridad de la operación, de la infraestructura, los sistemas y equipos ferroviarios, garantizar los elementos que brinden condiciones de seguridad en la operación del modo y protección a los pasajeros y/o carga movilizada.</p> <p>f. Sostenibilidad ambiental. Los proyectos de infraestructura de transporte ferroviario y su operación, deberán desarrollarse por medio de acciones innovadoras de eficiencia energética y tecnologías limpias, protegiendo la</p>
<p>biodiversidad o implementando medidas de seguridad y preservación de la fauna y flora que se encuentra en los diferentes corredores ferroviarios, reconociendo las ventajas actuales del modo ferroviario frente a otros modos y promoviendo el ascenso tecnológico y transición progresiva hacia formas de movilidad de cero y bajas emisiones, que coadyuvan a la reducción de emisiones contaminantes de efecto invernadero, a fin de garantizar la protección ambiental, el crecimiento económico, el bienestar social y la competitividad empresarial.</p> <p>g. Sostenibilidad en la inversión. Con el fin de consolidar el desarrollo del transporte ferroviario, las autoridades y entidades públicas deberán propender por generar las condiciones requeridas para garantizar las inversiones tanto públicas como privadas, para la infraestructura, los sistemas y equipos ferroviarios, y la operación del transporte ferroviario. Cuando corresponda a inversión de recursos del Presupuesto General de la Nación – PGN estará sujeta a las disponibilidades presupuestales y al Marco Fiscal de Mediano Plazo del sector transporte.</p> <p>ARTÍCULO 3. ÁMBITO DE APLICACIÓN. Las disposiciones contenidas en la presente Ley son aplicables a la planeación, estructuración, diseño, construcción, mantenimiento, ampliación, recuperación, mejoramiento y rehabilitación de infraestructura perteneciente a la red férrea nacional, así como a su operación y la del material rodante; lo que incluye su gestión administrativa e institucional, la expedición de disposiciones y lineamientos tarifarios, económicos, de seguridad y regulatorios para el transporte ferroviario; y a todas aquellas actividades necesarias para su debida prestación del servicio, en concordancia con lo dispuesto en la normativa vigente para el sector ferroviario, nacional y supranacional esta última atendiendo la debida reciprocidad legislativa y de tratados internacionales; incluidas sus modificaciones, adiciones o sustituciones.</p> <p>Las disposiciones contenidas en la presente ley regirán en el desarrollo de aquellas actividades relacionadas con este modo y los servicios ferroviarios que se realicen sobre la red férrea nacional o cuando se integren y conecten con la red férrea nacional, incluida la operación ferroviaria de carga, pasajeros y operación mixta de carácter urbano, interurbano y/o nacional que hagan uso de dicha infraestructura ferroviaria.</p> <p>PARÁGRAFO 1. En las materias no reguladas en la presente ley se deberá dar aplicación a lo establecido en la Ley 105 de 1993, la Ley 336 de 1996, Ley 1682 de 2013, el Código de Comercio o las normas que las modifiquen, adicionen o sustituyan, y demás normas</p>	<p>legales y reglamentarias sobre la materia, así como también las que establezca el Ministerio de Transporte y/o quien haga sus veces para reglamentarla.</p> <p>PARÁGRAFO 2. Lo dispuesto mediante la presente Ley no será aplicable al servicio de transporte público masivo de pasajeros por metro, metro ligero, tren ligero, tranvía y tren-tram, excepto cuando este tipo de sistemas se integren y/o conecten con la red férrea nacional.</p> <p>ARTÍCULO 4. DEFINICIONES. Para interpretar y aplicar esta Ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:</p> <p>a. Ancho de vía (Trocha): Corresponde a la distancia entre los rieles medidos perpendicularmente en un plano a 5/8 de pulgada o 15,90 milímetros por debajo del tope de las cabezas de los rieles.</p> <p>b. Capacidad ferroviaria. La capacidad ferroviaria está determinada por el número máximo de trenes que pueden circular por un tramo del corredor ferroviario en condiciones de seguridad, en un período dado y depende de factores como la cantidad de vías de cruzamiento de trenes y su longitud, la geometría de la línea, el emplazamiento de las estaciones, el sistema de tracción, los sistemas de señalización y de control de tráfico, los períodos de mantenimiento, el plan de transportes adoptado y las características del material rodante, como la cantidad y el tipo de vagones, y definirá el potencial de la infraestructura ferroviaria para asignar y programar los surcos ferroviarios solicitados.</p> <p>c. Centro de control de tráfico – CCT: Corresponde al puesto centralizado con un sistema unificado de comunicaciones, que monitorea, dirige y gestiona la ocupación de la vía ferroviaria, la programación, prelación y circulación del material rodante, los servicios ferroviarios y toma las decisiones correspondientes, tanto en la circulación normal como en los casos de novedades y situaciones anormales, en un corredor delimitado de la red férrea nacional, a cargo de la entidad ejecutora o del gestor o administrador de la infraestructura ferroviaria nacional, según corresponda. Los CCT deberán ser interoperables de acuerdo con los estándares de información y protocolos técnicos definidos por el Ministerio de Transporte.</p>

<p>d. Corredor ferroviario. Es la franja de terreno a cargo de la entidad titular de la Infraestructura Ferroviaria Nacional entre un par origen destino, en el que se encuentra el conjunto de infraestructura ferroviaria.</p> <p>e. Entidad ejecutora de la infraestructura ferroviaria nacional. Entidad pública responsable de la estructuración y/o rehabilitación y/o construcción y/o mantenimiento y/o mejoramiento y/o administración y/o operación y/o ampliación y/o explotación y/o conservación de la infraestructura ferroviaria nacional, que conforma la red férrea nacional. Para este fin, esta entidad posee la competencia para realizar las actividades de las que es responsable, directamente o mediante la estructuración, adjudicación, celebración y ejecución de contratos, entre otros, de concesión y/o asociaciones público-privadas y/o de obra y/o de administración de una(s) vía(s), corredor(es) férreo(s) y nodo(s) de transferencia, junto con sus anexidades.</p> <p>f. Entidad titular de la infraestructura ferroviaria nacional. Entidad pública propietaria y/o que ostente la posesión de la red férrea nacional. De acuerdo con lo estipulado en los artículos 63 de la Ley 105 de 1993, 11 del Decreto 1791 de 2003 y 3 del Decreto 1292 de 2021 o las normas que los modifiquen, adiciónen o sustituyan, el Instituto Nacional de Vías – INVÍAS, es la entidad titular de la infraestructura pública ferroviaria nacional.</p> <p>g. Franja de seguridad y protección obligatoria. Constituye una zona de reserva delimitada por una distancia medida a cada costado del eje de la vía férrea, incluida dentro del corredor ferroviario, en donde se prohíbe levantar cualquier tipo de construcción o intervención de infraestructura que pueda afectar la operación ferroviaria.</p> <p>h. Gálibo ferroviario libre de obstáculos. Contorno poligonal o área que debe quedar libre de obstáculos alrededor de la vía ferroviaria para la circulación segura de material rodante, en un corredor determinado, teniendo en cuenta dimensiones de material rodante, las características geométricas y de operación de la vía férrea y demás requerimientos de la normativa internacional y nacional que aplique.</p> <p>i. Gestor o administrador de la infraestructura ferroviaria nacional. Persona jurídica de derecho público o privado o estructuras plurales conformadas por personas jurídicas responsables de llevar a cabo las labores de administración y/o operación y/o vigilancia y/o control de tráfico y/o construcción y/o</p>	<p>rehabilitación y/o mejoramiento y/o mantenimiento y/o prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga, pasajeros o mixto, de una(s) vía(s), corredor(es) férreo(s) y/o nodo(s) de transferencia, junto con sus anexidades, bien en su calidad de entidad titular o ejecutora de la infraestructura ferroviaria nacional o en virtud de un contrato, entre otros, de concesión y/o de obra y/o de administración.</p> <p>j. Habilitación: Es la autorización que expide el Ministerio de Transporte y/o quien haga sus veces a un operador para prestar el servicio público de transporte ferroviario, sea de carga o de pasajeros, de acuerdo con las condiciones señaladas en las normas vigentes y en el acto que la conceda.</p> <p>k. Infraestructura ferroviaria nacional. Es el conjunto de obras o estructuras de infraestructura, instalaciones, bienes muebles e inmuebles y bienes tangibles e intangibles, necesarias para prestar los servicios ferroviarios y todos aquellos elementos asociados a este modo de transporte, tales como la adecuación del terreno natural intervenido y/o no intervenido y/o mejorado, vías férreas, rieles, traviesas, balasto, aparatos de vía, elementos de la superestructura ferroviaria, estructuras como muros, puentes, sistemas de drenaje, túneles, pasos a desnivel, canales, cercas y equipo de protección contra el ruido, con cualquier ancho, tipología y/o sistema férreo, infraestructura de telecomunicaciones, sistemas de información, redes eléctricas y/o redes de sistemas inteligentes de transporte, estaciones e instalaciones ferroviarias con sus anexidades, necesarios para la seguridad de la operación del proyecto férreo, de propiedad pública nacional a través de la entidad titular de ella, y que hace parte de la red férrea nacional.</p> <p>l. Interoperabilidad ferroviaria: Conjunto de mecanismos jurídicos y requisitos técnicos, tecnológicos y de seguridad de la infraestructura ferroviaria, el sistema de señalización, telecomunicaciones y de control de tráfico, el material rodante, entre otros, que permitan el funcionamiento conjunto y la compatibilidad técnica, tecnológica y operativa entre los diferentes tramos, corredores u otras infraestructuras ferroviarias que conforman la red férrea nacional o se conecten con ella, y garanticen la capacidad de operación ferroviaria de manera coordinada, segura, eficiente e ininterrumpida.</p> <p>m. Instalaciones ferroviarias: Es el conjunto de elementos compuesto por: estaciones, terminales, patios, cocheras, talleres, bodegas, depósitos, playas, apartaderos, muelles de carga, zonas de maniobras, edificios administrativos,</p>
<p>andenes, taquillas, parqueaderos, predios anexos, entre otros; los cuales son utilizados para la prestación del servicio y la operación ferroviaria. Las instalaciones ferroviarias se constituyen en un punto esencial para la coordinación, armonización, integración, la intermodalidad y la oferta de servicios del transporte ferroviario de carga, pasajeros o mixto.</p> <p>n. Material rodante. Vehículos tractivos y remolcados, diseñados y fabricados para circular sobre vías férreas incluyendo los vehículos ferroviarios habilitados para las tareas de supervisión, reconocimiento, construcción y mantenimiento de la vía férrea y de sus instalaciones fijas.</p> <p>o. Operación ferroviaria: Conjunto de actividades que deben adelantarse de forma coordinada y planificada para la optimización y seguridad del movimiento de material rodante sobre la red ferroviaria nacional, conforme al Reglamento de Operación de Trenes – ROT establecido para el tramo o sector o corredor ferroviario.</p> <p>p. Operador del servicio privado de transporte ferroviario. Persona jurídica de naturaleza privada o estructuras plurales conformadas por personas jurídicas privadas legalmente constituidas o persona integrada por capital público y privado, que presta el servicio privado de transporte ferroviario de carga, pasajeros o mixto, sobre la red férrea nacional, para lo cual debe contar con asignación de surcos o capacidad ferroviaria por la autoridad competente para el efecto.</p> <p>q. Operador mixto del servicio público de transporte ferroviario. Persona jurídica integrada por capital público y privado, que presta el servicio público de transporte ferroviario de carga, pasajeros o mixto, sobre la red férrea nacional, que debe estar habilitada, contar con asignación de surcos o capacidad ferroviaria por la autoridad competente para el efecto, y con permiso de operación vigente otorgado por el Ministerio de Transporte y/o quien haga sus veces.</p> <p>r. Operador privado del servicio público de transporte ferroviario. Persona jurídica de naturaleza privada o estructuras plurales conformadas por personas jurídicas privadas legalmente constituidas, que presta un servicio público de transporte ferroviario de carga, pasajeros o mixto sobre la red férrea nacional, que debe estar habilitada, contar con asignación de surcos o capacidad ferroviaria por la autoridad competente para el efecto, y con permiso de</p>	<p>operación vigente otorgado por el Ministerio de Transporte y/o quien haga sus veces.</p> <p>s. Operador público del servicio público de transporte ferroviario. Persona jurídica de naturaleza pública o estructuras plurales conformadas por personas jurídicas públicas, nacional o territorial, que presta el servicio público de transporte ferroviario de carga, pasajeros o mixto, sobre la red férrea nacional, que debe estar habilitada, contar con asignación de surcos o capacidad ferroviaria por la autoridad competente para el efecto, y con permiso de operación vigente otorgado por el Ministerio de Transporte y/o quien haga sus veces.</p> <p>t. Permiso de operación: Autorización otorgada por la autoridad de transporte ferroviario competente para la prestación del servicio público de transporte público ferroviario, a una empresa ferroviaria habilitada y que cuente con asignación de surcos o capacidad ferroviaria por la autoridad competente para el efecto, para que esta pueda desarrollar las actividades objeto de tal autorización.</p> <p>u. Prestación del servicio privado de transporte ferroviario en la red férrea nacional. Es aquel que se presta por un operador privado para satisfacer necesidades propias de movilización de pasajeros y/o carga para recorrer total o parcialmente una o más rutas definidas en la red férrea nacional con su propio material rodante, de conformidad con lo establecido en el artículo 5 de la Ley 336 de 1996.</p> <p>v. Prestación privada del servicio público de transporte ferroviario en la red férrea nacional. Es aquel que se presta por un operador privado o mixto del servicio público de transporte ferroviario, en virtud de un contrato celebrado entre este y uno o varios usuarios para la movilización de pasajeros y/o carga para recorrer total o parcialmente una o más rutas definidas en la red férrea nacional, a cambio, usualmente, del pago de una tarifa o cobro económico por la prestación del servicio.</p> <p>w. Prestación pública del servicio público de transporte ferroviario en la red férrea nacional. Es aquel que presta un operador público del servicio público de transporte ferroviario, para satisfacer necesidades de transporte de pasajeros y/o carga a un demandante del servicio público de transporte ferroviario que</p>

<p>requiera usar la red férrea nacional para el efecto, a cambio, usualmente, del pago de una tarifa o cobro económico por la prestación del servicio.</p> <p>x. Red férrea nacional. Conjunto de corredores férreos y nodos de transferencia, junto con sus anexidades, y demás elementos de la infraestructura ferroviaria nacional con vocación de interoperabilidad, a cargo de la Nación, afectos a la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga, pasajeros o mixto en todo el territorio nacional, y que puede tener conectividad intermodal con otras infraestructuras de transporte, redes de carácter regional, departamental o municipal y/o con redes externas (aquellas de carácter internacional).</p> <p>y. Reglamento de Operación de Trenes – ROT: Es el conjunto de normas y procedimientos que debe seguirse para movilizar los trenes y demás material rodante que circulan por las vías ferroviarias, el cual se definirá por la entidad ejecutora o el gestor o administrador de la infraestructura ferroviaria según corresponda, de conformidad con la regulación técnica en materia de infraestructura, transporte y tránsito que para tal efecto emita el Ministerio de Transporte y/o quien haga sus veces.</p> <p>z. Servicios ferroviarios: Son aquellas actividades y acciones necesarias para la movilización de carga y/o pasajeros sobre la infraestructura ferroviaria nacional, incluyendo las actividades logísticas y de transferencia en los nodos, estaciones, terminales, entre otros, las relacionadas con la construcción, mantenimiento, mejoramiento, control u otras intervenciones de la infraestructura, así como las asociadas a componentes no tangibles que garanticen el acceso y uso de la infraestructura ferroviaria nacional como lo son el recaudo, integración del recaudo, tecnología, comunicaciones, entre otros.</p> <p>aa. Sistemas de comercio de emisiones – SCE (Bonos verdes): Es un instrumento de mercado que le permite a los gobiernos reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI). Los SCE los han adoptados distintos países para avanzar en el cumplimiento de las metas de cambio climático y transformar sus economías hacia un desarrollo sostenible.</p> <p>bb. Sistema de señalización, telecomunicaciones y de control de tráfico: Es el conjunto de elementos y componentes necesarios de señalización, enclavamientos, comunicaciones, tecnológicos, entre otros, destinados a garantizar que la operación ferroviaria se efectúe de forma segura y eficiente</p>	<p>sobre la infraestructura ferroviaria; y que permita informar y regular el tránsito de peatones y de vehículos de todo tipo en el corredor ferroviario. Este debe realizar la coordinación y sincronización automática y centralizada de todos los aspectos de las señales, telecomunicaciones y controles de tráfico, que se encuentran en el corredor ferroviario y en los dispositivos remotos del material rodante.</p> <p>cc. Sistemas Inteligentes para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte (SIT): son un conjunto de soluciones tecnológicas, informáticas y de telecomunicaciones que se encuentran en dispositivos portátiles o móviles, dispositivos a bordo o en equipos instalados en la infraestructura, diseñadas para apoyar la organización, eficiencia, seguridad, comodidad, accesibilidad y sostenibilidad de la infraestructura, el tránsito, el transporte y la movilidad en general.</p> <p>dd. Surco ferroviario: Capacidad ferroviaria habilitada en un periodo dado, para realizar un trayecto específico (origen-destino) dentro de la red férrea nacional, otorgada por la entidad ejecutora de la infraestructura ferroviaria en conjunto con el gestor o administrador de la infraestructura ferroviaria según corresponda, para el ingreso y operación de un operador ferroviario público o privado, de acuerdo con el procedimiento definido por la normativa expedida para tal efecto, por la entidad competente.</p> <p>ee. Tarifa por uso de infraestructura ferroviaria. Corresponde a aquella definida por el Ministerio de Transporte, hasta tanto entre en operación la Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte – CRIT, mediante acto administrativo, en el cual la entidad ejecutora de la infraestructura ferroviaria, a través del gestor o administrador de ella, podrá cobrar a los operadores públicos o privados del servicio de transporte ferroviario con el objeto de cubrir los costos asociados al uso de dicha infraestructura.</p> <p>ff. Transporte ferroviario de pasajeros: es aquel que se presta bajo la responsabilidad de un operador del servicio público o privado de transporte ferroviario legalmente constituido y autorizado en esta modalidad, es decir con habilitación, asignación de surcos ferroviarios y permiso de operación, según corresponda, empleando material rodante debidamente homologado y diseñado para la movilización de personas, para recorrer parcial o totalmente el corredor ferroviario autorizado.</p>
<p>gg. Transporte ferroviario de carga: es aquel que se presta bajo la responsabilidad de un operador del servicio público o privado de transporte ferroviario legalmente constituido y autorizado en esta modalidad, es decir con habilitación, asignación de surcos ferroviarios y permiso de operación, según corresponda, destinado a satisfacer las necesidades generales de movilización de cualquier clase de cosas, bienes o mercancías de un lugar a otro, empleando material rodante debidamente homologado y diseñado para esta modalidad de transporte, para recorrer parcial o totalmente el corredor ferroviario autorizado.</p> <p>hh. Transporte Ferroviario Mixto: es aquel que se presta bajo la responsabilidad de un operador del servicio público o privado de transporte ferroviario legalmente constituido y autorizado en esta modalidad, es decir con habilitación, asignación de surcos ferroviarios y permiso de operación, según corresponda, para la movilización de pasajeros y/o carga sobre corredores ferroviarios compatibles para el transporte ferroviario de carga y de pasajeros, empleando material rodante debidamente homologado y diseñado para cada modalidad de transporte, para recorrer parcial o totalmente el corredor ferroviario autorizado.</p> <p style="text-align: center;">TÍTULO II AUTORIDADES COMPETENTES</p> <p>ARTÍCULO 5. MINISTERIO DE TRANSPORTE. El Ministerio de Transporte es la autoridad de transporte ferroviario nacional y el encargado de la formulación y adopción de las políticas y la regulación técnica en materia de infraestructura, transporte y tránsito del modo férreo, incluidas las políticas en materia de fuentes de financiación.</p> <p>Como cabeza del sector transporte, tiene dentro de sus funciones el seguimiento a los proyectos de ampliación de la cobertura, a partir de un análisis que con las demás entidades públicas del sector permita la priorización de este tipo de proyectos, con base en criterios de superación de brechas territoriales, superación de los problemas de conectividad, integración multimodal, además de los aspectos técnicos sobre movimientos origen – destino de las personas y la carga en el territorio; siendo los proyectos así priorizados incorporados en los diversos instrumentos de planeación como los planes de desarrollo nacional, el Plan de Infraestructura de Transporte, o los que hagan sus veces, que permitan su continuidad en el tiempo, a propósito de su necesaria inclusión y priorización.</p> <p>Además, será el encargado de expedir la regulación técnica relacionada con la construcción, rehabilitación, mantenimiento y mejoramiento de la infraestructura</p>	<p>ferroviaria, así como la definición de las condiciones de seguridad y protección de la franja de seguridad obligatoria de la red férrea nacional, los requisitos y procedimiento para la asignación de surcos ferroviarios, los requisitos para los procesos de adquisición, homologación, habilitación y especificaciones técnicas de material rodante, las condiciones de operación y seguridad ferroviaria, y demás regulación técnica en materia de infraestructura y operación ferroviaria que se requiera. Y hasta tanto entre en funcionamiento la Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte – CRIT, será el encargado, además de la expedición de la regulación económica de los servicios de transporte ferroviario y de la infraestructura de este modo.</p> <p>ARTÍCULO 6. AUTORIDAD DE SEGURIDAD FERROVIARIA. En materia de infraestructura y servicios ferroviarios, la Agencia Nacional de Seguridad Vial – ANSV o quien haga sus veces, tendrá a su cargo, las funciones de generar lineamientos de seguridad vial ferroviaria, y las demás dispuestas en el artículo 9 de la Ley 1702 de 2013, adicionado por el artículo 177 de la Ley 2294 de 2023 y/o aquella que lo modifique, sustituya o adicione.</p> <p>ARTÍCULO 7. COMISIÓN DE REGULACIÓN DE INFRAESTRUCTURA Y TRANSPORTE – CRIT. De conformidad con el artículo 66 de la Ley 1682 de 2013 y el Decreto 947 de 2014 o las normas que los modifiquen, adicionen o sustituyan, en materia de infraestructura y servicios ferroviarios, el objeto de la Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte – CRIT, es el encargado del diseño y definición del marco de regulación económica de los servicios de transporte férreo y de la infraestructura de este modo tal como lo señala el artículo 2º del Decreto compilado en el artículo 1.2.1.7. en cita, el cual se desarrollará mediante la ejecución de las funciones señaladas en el artículo 6º ibídem.</p> <p>PARÁGRAFO. Hasta tanto entre en operación la Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte - CRIT, su objeto y funciones en lo relacionado con el modo ferroviario serán ejercidas por el Ministerio de Transporte y/o quien este determine.</p> <p>ARTÍCULO 8. UNIDAD DE PLANEACIÓN DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE – UPIT. De conformidad con el artículo 66 de la Ley 1682 de 2013 y el Decreto 946 de 2014 o las normas que los modifiquen, adicionen o sustituyan, en materia de infraestructura y servicios ferroviarios la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte – UPIT, será la entidad competente para formular y evaluar planes, programas y los proyectos resultantes con un alcance máximo de prefactibilidad, y de realizar las recomendaciones de los requerimientos de infraestructura ferroviaria que integran la red</p>

<p>férrea nacional, necesarios para garantizar la competitividad, conectividad y desarrollo en el territorio nacional.</p> <p>Lo anterior, sin perjuicio de las demás funciones que legal y reglamentariamente le correspondan a la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte – UPIT, en relación con el modo de transporte férreo.</p> <p>ARTÍCULO 9. INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS. El Instituto Nacional de Vías – INVÍAS, conservará la titularidad de la red férrea nacional de conformidad con lo dispuesto en la presente Ley, la Ley 105 de 1993, y el Decreto 1791 de 2003, o la norma que las modifiquen, adicionen o sustituyan, así como del material rodante de la Nación. Adicionalmente, el INVÍAS será la entidad encargada de conservar los predios y la administración de las vías férreas inactivas que tenga a su cargo, así como la Entidad Ejecutora de la Infraestructura Ferroviaria Nacional de los corredores ferroviarios de la Red Férrea Nacional que no estén a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura o quien haga sus veces.</p> <p>ARTÍCULO 10. AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA. La Agencia Nacional de Infraestructura – ANI o quien haga sus veces, será la entidad ejecutora y/o administradora de aquellos corredores ferroviarios de la red férrea nacional que sean priorizados por el Gobierno Nacional. Como entidad ejecutora de la infraestructura ferroviaria nacional, está facultada para celebrar cualquier tipo de contrato estatal, entre otros, de concesión y/o asociaciones público-privadas y/o de obra y/o de administración, conforme a lo dispuesto en el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública o la norma que la modifique, adicione o sustituya, con el fin de garantizar entre otras, la debida administración, operación, construcción, mejoramiento, rehabilitación, mantenimiento, vigilancia y/o las condiciones de seguridad de los corredores ferroviarios a su cargo, y/o la prestación del servicio público o privado de transporte ferroviario.</p> <p>ARTÍCULO 11. INSPECCIÓN, VIGILANCIA Y CONTROL. Las funciones de inspección, vigilancia y control en materia de transporte, tránsito e infraestructura, equipos y sistemas ferroviarios está a cargo de la Superintendencia de Transporte, de conformidad con la normativa vigente.</p> <p style="text-align: center;">TÍTULO III DISPOSICIONES EN MATERIA DE POLÍTICAS, PROYECTOS Y PLANEACIÓN DEL MODO FÉRREO</p> <p>ARTÍCULO 12. INVENTARIO PREDIAL Y DIAGNÓSTICO DE LA RED FÉRREA NACIONAL. La entidad ejecutora y/o administradora de la infraestructura ferroviaria y del</p>	<p>corredor ferroviario, en coordinación con la entidad titular de la infraestructura ferroviaria deberá adelantar el inventario predial de la red férrea nacional y anexidades bajo su titularidad, que incluya un diagnóstico de sus características y condiciones físicas, financieras, jurídicas y demás, y que sirva como insumo para definiciones de política pública de las autoridades competentes para el desarrollo del modo ferroviario.</p> <p>ARTÍCULO 13. PLANEACIÓN Y PRIORIZACIÓN DE PROYECTOS FERROVIARIOS. En articulación con el Ministerio de Transporte y de conformidad con la Ley, las políticas y directrices de mediano y largo plazo existentes, la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte – UPIT, a partir de los análisis que adelante, incluirá en el Plan de Infraestructura de Transporte a su cargo, la priorización de proyectos, corredores, e infraestructuras ferroviarias a implementar en el corto, mediano y largo plazo para consolidar una red férrea nacional interconectada, complementaria e intermodal, con una operación ferroviaria interoperable, eficiente y segura. Los análisis y estudios que se adelanten en el marco de la planeación y priorización de proyectos ferroviarios deben contemplar todos los corredores férreos nacionales activos e inactivos y las regiones con mayores índices de pobreza que se encuentran priorizadas con proyectos productivos, agrícolas, industriales y turísticos con potencial vocación ferroviaria.</p> <p>PARÁGRAFO. El resultado de esta priorización y portafolio de proyectos será informado a la Comisión Intersectorial para los Proyectos de Infraestructura de Transporte y/o a las demás instancias nacionales interesadas, como las Comisiones Sextas de Senado y Cámara del Congreso de la República para su seguimiento.</p> <p>ARTÍCULO 14. PROYECTOS PÚBLICOS O PRIVADOS DE INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA. Los proyectos con los que se desarrolle infraestructura ferroviaria para la prestación del servicio público y/o privado de transporte ferroviario de carga, pasajeros o mixto nacional o territorial, deberán cumplir con la normativa y estándares que se establezcan por el Ministerio de Transporte y/o quien haga sus veces en materia de seguridad, operaciones, especificaciones técnicas de diseño, construcción, rehabilitación y mantenimiento y por la Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte o quien haga sus veces, respecto de los aspectos tarifarios, según aplique. Cuando la normatividad y estándares técnicos no estén regulados o adoptados por el Ministerio de Transporte y/o quien haga sus veces, deberán desarrollarse bajo los estándares y normas técnicas ferroviarias internacionales vigentes, según corresponda.</p> <p>ARTÍCULO 15. PLAZO MÁXIMO DE CONTRATOS DE ASOCIACIÓN PÚBLICO PRIVADA DE INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA. Se modifica el numeral 6.1 y se</p>
<p>adiciona el numeral 6.2 al artículo 6 de la Ley 1508 de 2012, el cual quedará de la siguiente manera:</p> <p>“ARTÍCULO 6. Plazo de los contratos para proyectos de asociación público privada. Los contratos para la ejecución de proyectos de asociación público privada, tendrán un plazo máximo de treinta (30) años, incluidas prórrogas.</p> <p>6.1 Cuando de la estructuración financiera, y antes del proceso de selección, resulta que el proyecto tendrá un plazo de ejecución superior al previsto en el inciso anterior, podrán celebrarse contratos de asociación público privadas siempre que cuente con el concepto previo favorable del Consejo Nacional de Política Económica y Social, CONPES.</p> <p>6.2 Sin perjuicio de lo dispuesto en este artículo, el plazo de los contratos para la ejecución para proyectos de asociación público privada del modo ferroviario, tendrán un plazo máximo de sesenta años (60), incluidas prórrogas; de requerirse un tiempo mayor al estipulado en el presente numeral, será aplicable lo dispuesto en el numeral 6.1.”</p> <p>ARTÍCULO 16. DECLARATORIA DE IMPORTANCIA ESTRATÉGICA. Los proyectos de infraestructura de transporte ferroviario sobre la red férrea nacional o con conexión a esta, serán declarados proyectos de interés nacional y estratégicos – PINES-, cuando se cumpla con lo dispuesto en el Decreto 2163 de 2018 “Por la cual se crea una Comisión Intersectorial para los proyectos de infraestructura de transporte” modificado por el Decreto 2249 de 2023 “Por el cual se crea una Comisión Intersectorial para los proyectos de infraestructura de transporte”, se crean unos Comités Intersectoriales de apoyo a la Comisión Intersectorial para los proyectos de Infraestructura de Transporte y se modifica el artículo 1.1.3.7., del Decreto número 1079 de 2015 o las disposiciones que lo desarrollen, modifiquen, sustituyan, deroguen o adicionen.</p> <p>En el caso que un proyecto ferroviario, en su estructuración, prevea como parte de sus fuentes de financiación gastos de inversión con cargo a vigencias futuras, deberá agotarse integralmente, para el efecto el procedimiento y directrices contenidas en el artículo 10 de la Ley 819 de 2003, así como lo dispuesto en el Decreto 2767 de 2012 o las disposiciones que lo desarrollen, modifiquen, sustituyan, deroguen o adicionen.</p> <p>ARTÍCULO 17. RED FÉRREA NACIONAL A CARGO DE ENTIDADES TERRITORIALES. Las entidades territoriales podrán solicitar ante la entidad titular de la infraestructura ferroviaria nacional, de acuerdo con la priorización de proyectos ferroviarios que hagan parte del Plan de Infraestructura de Transporte y el Plan Maestro Ferroviario del Gobierno Nacional, ser entidades ejecutoras de la infraestructura ferroviaria nacional</p>	<p>o entidades titulares de la infraestructura ferroviaria nacional para estructurar, ejecutar y administrar proyectos ferroviarios de carga, pasajeros o mixto regionales o locales sobre la red férrea nacional. El Ministerio de Transporte y/o quien haga sus veces, regulará lo relacionado con el procedimiento, términos, condiciones, compensaciones, entre otros aspectos, de la administración, entrega y/o cesión temporal o definitiva de tramos o corredores de la red férrea nacional por parte de la entidad titular de la infraestructura ferroviaria nacional a las entidades territoriales solicitantes.</p> <p>Parágrafo. Previo pronunciamiento a la solicitud de la entidad territorial, la entidad titular de la infraestructura ferroviaria nacional deberá solicitar concepto al Ministerio de Transporte, la entidad ejecutora de la infraestructura ferroviaria nacional, y la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte – UPIT.</p> <p>ARTÍCULO 18. INCIDENCIA DE LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA SOBRE EL ORDENAMIENTO TERRITORIAL. La infraestructura ferroviaria existente y/o futura que conforme la red férrea nacional, será declarada como determinante de ordenamiento territorial nivel 4, en los términos y con los efectos señalados en el artículo 10 de la Ley 388 de 1997, modificado por el artículo 32 de la Ley 2294 de 2023 y las normas que lo modifiquen, sustituyan o adicionen, lo que implica establecer el área de la infraestructura objeto de la declaratoria, que puede incluir áreas aferentes y estratégicas para el desarrollo del proyecto, así como un régimen de usos para el ámbito declarado, que garanticen y consoliden dicha operación, las actividades conexas y estratégicas para el desarrollo del proyecto, y que no impidan o perturben la prestación del servicio de transporte férreo.</p> <p>ARTÍCULO 19. INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA NACIONAL OBJETO DE DECLARATORIAS COMO BIENES DE INTERÉS CULTURAL. Todos aquellos elementos o componentes que actualmente o en el futuro, sean objeto de declaratorias como bienes de interés cultural – BIC, del orden nacional departamental, municipal o distrital, y que sean parte de la infraestructura ferroviaria nacional en operación o por activarse y/o en todo caso hagan parte del Plan de Infraestructura de Transporte del Gobierno Nacional, podrán ser objeto, de intervenciones asociadas a su ampliación, adecuación, reforzamiento, o ejecución de reparaciones locativas, que si bien deberán propender por mantener sus valores y características patrimoniales, no podrán impedir dichas intervenciones, independiente del nivel que a ellos les sea asignado, con el fin de permitir la operación y prestación del servicio de transporte ferroviario de manera segura y eficiente. Lo anterior, sin perjuicio que se deba agotar el régimen de autorizaciones y licenciamientos previstos en el marco jurídico vigente para el efecto.</p>

<p>En el evento en que uno o alguno de los elementos o componentes de la infraestructura ferroviaria nacional, sean excluidos del Plan de Infraestructura de Transporte o de la priorización de proyectos de la Red Férrea Nacional del Gobierno Nacional y tengan declaratoria como BIC, estos podrán ser transferidos por la entidad titular de la infraestructura ferroviaria a las entidades del orden nacional o territorial que tengan la competencia de administración del BIC, previa solicitud de las mismas, donde se indicará la destinación que les darán a dichos elementos (corredores, inmuebles, etc.) y deberán acompañarla de una demostración de capacidad presupuestal para asumir su mantenimiento en el corto y mediano plazo. Lo anterior de conformidad con el procedimiento previsto en los artículos 40 y 41 de la presente Ley.</p> <p>ARTÍCULO 20. PROGRAMA DE FORMACIÓN PARA EL DESARROLLO DE COMPETENCIAS Y CUALIFICACIONES EN PROYECTOS FERROVIARIOS. El Ministerio de Transporte, el Ministerio de Educación y el Ministerio de Trabajo, en coordinación con las distintas instituciones públicas o privadas debidamente avaladas o mediante organismos de cooperación internacional, promoverán en competencias a través de los mecanismos dispuestos desde el Sistema Nacional de Cualificaciones para que se establezcan las políticas, programas, instrumentos, componentes y procesos referentes para la educación y la formación del capital humano requerido en los ámbitos público, privado, académico y civil para alinear la educación y formación a las exigencias para el desarrollo y sostenibilidad del modo férreo, sus servicios conexos e industria y a las necesidades sociales en el país, con el fin de favorecer el cierre de brechas y la cualificación profesional del sector ferroviario bajo principios de enfoque diferencial y equidad de género enmarcado en los mejores estándares de calidad y seguridad, y así mejorar la capacidad institucional, la competitividad empresarial, la productividad laboral, la pertinencia de la oferta educativa y formativa, el empleo y bienestar de los trabajadores de este sector.</p> <p style="text-align: center;">TÍTULO IV DISPOSICIONES TÉCNICAS DE LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA</p> <p>ARTÍCULO 21. PASOS A NIVEL SOBRE LA RED FÉRREA NACIONAL. La entidad ejecutora de la infraestructura ferroviaria nacional deberá planificar y ejecutar las obras para su desarrollo, evitando como regla general, la conformación de pasos al mismo nivel sobre las vías férreas con otras vías férreas, vías vehiculares y/o vías peatonales. Cuando ello no sea posible, los interesados en el paso a nivel deberán realizar los estudios y diseños que permitan demostrar la necesidad de estos, y su procedencia desde la perspectiva técnica y de seguridad, entre otras, que permitan su evaluación y eventual autorización de desarrollo por su cuenta y riesgo a los interesados; los estudios y diseños señalados deberán cumplir lo dispuesto por la autoridad competente.</p>	<p>PARÁGRAFO 1. El Ministerio de Transporte y/o quien haga sus veces, definirá la normatividad aplicable a los pasos a nivel sobre la red férrea Nacional.</p> <p>PARÁGRAFO 2. El gestor o administrador de la infraestructura ferroviaria nacional controlarán la prestación del servicio de monitoreo, control de tráfico y operación de los pasos a nivel que cuenten con autorización de uso por parte de la entidad ejecutora de la infraestructura ferroviaria nacional.</p> <p>ARTÍCULO 22. CONEXIÓN A LA RED FÉRREA NACIONAL. Cuando se requiera la conexión entre la infraestructura de uno o más corredores ferroviarios, otras infraestructuras ferroviarias o zonas de servicios ferroviarios con la red férrea nacional, en la etapa de preinversión o estructuración del proyecto a conectarse deberán definirse los mecanismos jurídicos y las condiciones técnicas y operativas que permitan una coordinación e integración eficiente, armónica, técnica y concertada, con el fin de garantizar condiciones de interoperabilidad e intermodalidad y la operación segura y eficiente en dichos corredores, de acuerdo con lo definido por la normatividad que el Ministerio de Transporte expedida para tal efecto, y las demás normas técnicas y de seguridad aplicables.</p> <p>ARTÍCULO 23. ANCHO DE VÍA. El Ministerio de Transporte y/o quien haga sus veces, en conjunto con la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte - UPIT, las entidades titular y ejecutora de la infraestructura ferroviaria nacional, evaluarán cada uno de los corredores ferroviarios de la red férrea nacional, en términos de infraestructura, carga movilizada, tecnología, seguridad, compatibilidad e interoperabilidad, para así determinar y definir el ancho de vía férrea requerido de los dispuestos en la normativa internacional, que sea único y compatible para toda la red férrea nacional.</p> <p>Con los resultados de esta evaluación, estas entidades determinarán la priorización, condiciones, temporalidades y fases de la implementación en la infraestructura ferroviaria nacional para la migración de trocha yárdica (914mm), cuando ello aplique, al ancho de vía férrea definido según los resultados de la evaluación mencionada, en los corredores que haya lugar; y el desarrollo de cambiadores de ancho variable, variantes, segunda vía en trocha dual, u otros tipos de infraestructura ferroviaria y de servicio para garantizar la interoperabilidad de los corredores ferroviarios, infraestructuras logísticas, estaciones de pasajeros, puertos y/o aeropuertos, etc. En caso de que el corredor en evaluación se encuentre en operación, se debe garantizar que dicha operación no se vea restringida con la migración de la trocha.</p>
<p>Los contratos que se presenten en estructuración desde la etapa de prefactibilidad deberán considerar desde el inicio los aspectos técnicos y financieros necesarios para que el diseño de la nueva vía o la rehabilitación de la vía existente que se propone estructurar sea concebido al ancho de vía férrea definido de los dispuestos en la normativa internacional, según los resultados de la evaluación mencionada, para efectos de migración gradual y progresiva, podrá con el sustento técnico respectivo, solicitar la construcción en trocha yárdica (914mm) o dual, no obstante, el diseño altimétrico, planimétrico, de gálibos de paso y aparatos de vía, como cambiavías, deben ser diseñados a alguno de los anchos dispuestos en la normativa internacional.</p> <p>ARTÍCULO 24. FRANJA DE SEGURIDAD Y PROTECCIÓN OBLIGATORIA. Los criterios y metodología para definir dicha franja que permita la operación ferroviaria segura y eficiente, y preserve la integridad de los corredores ferroviarios que conformen la red férrea nacional, serán establecidos por medio de los lineamientos o reglamentaciones técnicas adoptados por el Ministerio de Transporte y/o quien haga sus veces, con apoyo técnico de la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte, la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la Agencia Nacional de Infraestructura y el Instituto Nacional de Vías en el marco de sus respectivas competencias, que en todo caso implicará tener en cuenta criterios técnicos y particularidades de la infraestructura ferroviaria, operación y/o entorno de cada corredor y deberá ser adoptado para cada uno de ellos y/o sus segmentos, de forma específica.</p> <p>ARTÍCULO 25. CAPACIDAD FERROVIARIA. La entidad ejecutora de la Infraestructura Ferroviaria Nacional deberá determinar y mantener actualizada y pública la información de capacidad ferroviaria disponible de todos los corredores o tramos que cuenten con operación ferroviaria en la red férrea nacional con el fin de garantizar la adecuada y eficiente asignación de esta, teniendo en cuenta las políticas, reglamentaciones y recomendaciones técnicas que las autoridades con competencia para el efecto emitan.</p> <p>ARTÍCULO 26. GÁLIBO FERROVIARIO LIBRE DE OBSTÁCULOS. Las entidades ejecutoras y/o gestoras o administradoras de la infraestructura ferroviaria nacional deberán planificar y ejecutar las obras para su desarrollo, validando y garantizando el gálibo ferroviario libre de obstáculos que estas mismas determinen para cada uno de los corredores, teniendo en cuenta dimensiones de material rodante las características geométricas de la vía férrea y demás requerimientos de la normativa nacional e internacional que aplique.</p> <p>ARTÍCULO 27. ZONAS DE SERVICIOS FERROVIARIOS. Los gestores o administradores de la infraestructura ferroviaria nacional en conjunto con la entidad</p>	<p>ejecutora se encargarán de definir, delimitar y garantizar en la estructuración, construcción y operación de cada corredor, las zonas donde se prestarán los servicios ferroviarios definidos en los términos del literal z del artículo 4 de la presente Ley, para garantizar alrededor de la infraestructura ferroviaria nacional la realización de actividades conexas o complementarias de la operación del corredor y/o actividades logísticas de carga y pasajeros que faciliten la intermodalidad.</p> <p>Esto debe ser articulado con las determinantes de ordenamiento territorial vigentes o en desarrollo por municipio, departamento, área metropolitana, así como con los lineamientos y recomendaciones realizadas por la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte - UPIT.</p> <p>PARÁGRAFO 1. Dentro de estas zonas de servicio ferroviarios, se debe garantizar la interoperabilidad e intermodalidad, debiéndose articular para el efecto los actores asociados a la prestación del servicio.</p> <p>PARÁGRAFO 2. Sin perjuicio de las actividades a que se refiere el presente artículo, dentro de la zona de servicio ferroviario podrán realizarse otras de carácter industrial, comercial y de servicios que promuevan el crecimiento del tráfico ferroviario de conformidad con lo que determine el proyecto de delimitación y utilización de espacios ferroviarios y el ordenamiento territorial correspondiente.</p> <p>PARÁGRAFO 3. Los prestadores u operadores de zonas de servicio ferroviario de iniciativa y beneficio privado deberán articularse con la entidad ejecutora de la infraestructura ferroviaria nacional, teniendo en cuenta los instrumentos de ordenamiento territorial y/o aquellos de mayor jerarquía que apliquen en la zona de intervención, de acuerdo con la normativa que se expida para las conexiones con la red férrea nacional, como se referencia en el artículo 22 de la presente ley.</p> <p>ARTÍCULO 28. SERVICIOS SIT O DE SISTEMAS INTELIGENTES DE TRANSPORTE. El Ministerio de Transporte y/o quien este designe será el encargado de establecer los requisitos mínimos de los servicios asociados a los sistemas inteligentes de transporte - SIT y sus escenarios de interoperabilidad e intermodalidad incluida la articulación de los sistemas de señalización, telecomunicaciones y de control de tráfico ferroviario con el Sistema Inteligente Nacional para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte - SINITT, y demás definidos en el Plan Maestro de Sistemas Inteligentes de Infraestructura, Tránsito y Transporte, para ello, se deberán tener en cuenta los escenarios de comunicaciones que requieren este tipo de sistemas, en conjunto con el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, para promover, desarrollar y</p>

<p>garantizar la cobertura de redes en la longitud total de los corredores férreos para mejorar el servicio que se preste.</p> <p style="text-align: center;">TÍTULO V TRANSPORTE FERROVIARIO DE CARGA, PASAJEROS Y MIXTO</p> <p style="text-align: center;">CAPÍTULO I Prestación del servicio público y privado de transporte ferroviario de carga, pasajeros y mixto</p> <p>ARTÍCULO 29. PRESTACIÓN DEL SERVICIO. Para la prestación pública o privada del servicio público de transporte ferroviario de carga, pasajeros y mixto sobre la red férrea nacional será necesario obtener previamente la correspondiente habilitación como operador de transporte público ferroviario, la adjudicación de capacidad ferroviaria a través de la asignación de surcos ferroviarios otorgados por la autoridad competente, y el permiso de operación vigente, de conformidad con lo señalado en la presente ley, y con las condiciones y términos que establezca el Ministerio de Transporte para estos procedimientos.</p> <p>El permiso de operación para prestar el servicio público de transporte ferroviario de carga, pasajeros o mixto será otorgado por el Ministerio de Transporte y/o quien haga sus veces, de acuerdo con el procedimiento y las condiciones que para el efecto éste establezca, previa solicitud del interesado. Este permiso es revocable e intransferible y obliga al beneficiario a cumplir de manera permanente bajo las condiciones en él establecidas, y por lo tanto es susceptible de ser suspendido y/o revocado por el Ministerio de Transporte cuando la Superintendencia de Transporte, previo el cumplimiento del debido proceso, le notifique sobre el incumplimiento grave de las obligaciones legales o reglamentarias del operador público, privado o mixto del servicio público de transporte ferroviario y que afecten la debida prestación del servicio, basada en actuaciones autónomas o verificaciones de cumplimiento realizadas a través de información aportadas por la entidad titular, ejecutora o el gestor o administrador de la infraestructura ferroviaria nacional, según corresponda.</p> <p>PARÁGRAFO 1. Cuando para dicho permiso se requiera el otorgamiento de alguna garantía según las condiciones establecidas en la normativa vigente, la misma podrá otorgarse de acuerdo con las condiciones previstas en el reglamento que expida para ello el Ministerio de Transporte o sus entidades adscritas o vinculadas, según corresponda.</p> <p>PARÁGRAFO 2. El Ministerio de Transporte establecerá las condiciones para la habilitación de los operadores públicos o privados del servicio público de transporte</p>	<p>ferroviario. Hasta tanto el Ministerio de Transporte expida la nueva reglamentación a que haya lugar, para la expedición de las habilitaciones de los operadores se deberá acreditar el cumplimiento de los requisitos establecidos en la normativa vigente al momento de la expedición de la presente ley.</p> <p>PARÁGRAFO 3. Los requisitos y procedimientos para la solicitud y asignación de surcos ferroviarios en la red férrea nacional serán definidos a través de la normativa expedida para ello por el Ministerio de Transporte y/o quien haga sus veces.</p> <p>PARÁGRAFO 4. Será prohibido obstaculizar o afectar de cualquier manera el tránsito o circulación ferroviaria, en particular con acciones o elementos que pongan en riesgo la operación, la seguridad o la continuidad de la prestación del servicio público de transporte ferroviario. En caso de que se presenten obstaculizaciones en vía férrea, la autoridad competente establecerá las medidas legales para la recuperación de la prestación del servicio.</p> <p>PARÁGRAFO 5. El Ministerio de Transporte y/o quien haga sus veces, en conjunto con la Agencia Nacional de Seguridad Vial, definirá los lineamientos para que los operadores de transporte ferroviario y los gestores o administradores ferroviarios cuenten con un Sistema de Gestión de la Seguridad Ferroviaria, como requisito para la expedición del permiso de operación.</p> <p>PARÁGRAFO 6. En caso de que el solicitante que pretenda acceder a la red férrea nacional sea un prestador de servicio privado de transporte Ferroviario, no se le exigirá contar con habilitación ni el posterior permiso de operación, solamente la asignación de surcos ferroviarios de acuerdo con la normativa expedida para tal efecto por el Ministerio de Transporte.</p> <p>ARTÍCULO 30. DERECHOS DE LOS USUARIOS. Los usuarios tendrán derecho al uso de los servicios públicos de transporte ferroviario en los términos establecidos en el Código de Comercio y demás normas de protección de los derechos de los usuarios y, en cada caso, en los contratos que celebren con las empresas ferroviarias. Lo anterior sin perjuicio, de que estos derechos puedan ser detallados y adicionados en los reglamentos de operación, en la habilitación y en los permisos de operación.</p> <p>ARTÍCULO 31. SISTEMA DE INFORMACIÓN PÚBLICA. Los gestores o administradores de la infraestructura ferroviaria nacional y los operadores ferroviarios, en conjunto con la entidad ejecutora, se encargarán de diseñar, operar y sostener un sistema adecuado de información para la comunidad para cada corredor ferroviario en operación, que cubra los</p>
<p>diversos aspectos operativos, de prevención y seguridad, de manejo de riesgos, de derechos y deberes, entre otros.</p> <p style="text-align: center;">CAPÍTULO II Acceso a la Red Férrea Nacional</p> <p>ARTÍCULO 32. PRINCIPIOS DE ACCESO A LA RED FÉRREA NACIONAL. El acceso a los corredores ferroviarios de la red Férrea Nacional se regirá por los principios constitucionales y legales en materia de libre competencia, acceso universal, prestación eficiente del servicio, cobertura para atender la totalidad de la demanda y, particularmente a los siguientes:</p> <p>a) Buena fe: Las Entidades Ejecutoras, los gestores o administradores de la infraestructura ferroviaria nacional, los terceros solicitantes y usuarios deberán actuar de buena fe en la aplicación y cumplimiento de la Ley y los requisitos y procedimientos que se establezcan por las autoridades competentes para otorgar el acceso a la Red Férrea Nacional.</p> <p>b) Celeridad: De acuerdo con los requisitos y procedimientos que se establezcan por las autoridades competentes para otorgar el acceso, las Entidades Ejecutoras, los gestores o administradores de la infraestructura ferroviaria nacional deberán implementarlos con premura para facilitar el acceso a los corredores ferroviarios que le sean otorgados.</p> <p>c) Eficiencia: Las Entidades Ejecutoras y los gestores o administradores de la infraestructura ferroviaria nacional administrarán y operarán, según corresponda, los corredores ferroviarios y su capacidad ferroviaria de manera técnica, segura y eficiente.</p> <p>d) Libre competencia: Asegurarse de que las disposiciones de libre competencia se cumplan.</p> <p>e) Neutralidad: Cada operador ferroviario tendrá derecho, tal y como sea regulado por las autoridades respectivas, al mismo tratamiento tarifario que cualquier otro usuario en condiciones objetivas equivalentes.</p> <p>f) No discriminación: Los requisitos y procedimientos que se establezcan por las autoridades competentes para otorgar el acceso se aplicarán de manera no discriminatoria a todos los terceros solicitantes en condiciones objetivas y equivalentes según su situación.</p>	<p>g) Primero en el tiempo, primero en el derecho: Se asignará los surcos ferroviarios de la capacidad ferroviaria disponible a las solicitudes por parte de terceros en el mismo orden en que fueron presentadas, siempre y cuando estas cumplan con los requisitos y procedimientos que se establezcan por las autoridades competentes para otorgar el acceso.</p> <p>h) Transparencia: Los requisitos y procedimientos que se establezcan por las autoridades competentes para otorgar el acceso deben ser explícitos y en su totalidad de carácter público para todos los solicitantes, operadores ferroviarios y terceros.</p> <p>ARTÍCULO 33. ACCESO A LA RED FÉRREA NACIONAL. Las entidades ejecutoras y los gestores o administradores de la infraestructura ferroviaria nacional, cuando aplique, deberán permitir el acceso y la operación de los operadores ferroviarios autorizados por la autoridad competente, para la prestación del servicio público o privado de transporte ferroviario de carga, pasajeros o mixto sobre un tramo, corredor o la totalidad de la red férrea nacional, según corresponda, sin más requisitos que los establecidos en esta Ley y en la normativa que el Ministerio de Transporte expedida para la asignación de surcos ferroviarios o capacidad en la red férrea nacional.</p> <p>PARÁGRAFO. En la red férrea nacional podrán existir tramos o corredores ferroviarios, cuando proceda y sea definido por la entidad ejecutora, con requisitos específicos de acceso que deberán estar señalados en los contratos de concesión y/o de obra y/o de administración del corredor ferroviario celebrados con la entidad ejecutora de la infraestructura ferroviaria nacional, que serán de carácter vinculante para el gestor o administrador, los operadores ferroviarios y los solicitantes de acceso a dicha infraestructura ferroviaria nacional. Para esto, se podrán definir e implementar políticas de acceso para un tramo o corredor ferroviario, siempre que estas cumplan los principios de acceso establecidos en el artículo 32 de esta ley y la normativa que el Ministerio de Transporte expedida para la asignación de surcos ferroviarios o capacidad en la red férrea nacional.</p> <p style="text-align: center;">CAPÍTULO III Material rodante y tripulantes</p> <p>ARTÍCULO 34. ESPECIFICACIONES TÉCNICAS Y REGISTRO DE TRENES. Los operadores públicos, privados o mixtos del servicio público y privado de transporte ferroviario deberán prestarlo con material rodante y equipos ferroviarios debidamente homologados y que cumplan con las especificaciones, requisitos técnicos y compatibilidad con la infraestructura ferroviaria sobre la que se opere, así como con el debido registro</p>





<p>conforme a la reglamentación que para tal efecto expida el Ministerio de Transporte y/o quien haga sus veces.</p> <p>PARÁGRAFO 1. Las especificaciones técnicas del material rodante para el transporte ferroviario serán validadas por el Ministerio de Transporte y/o quien este determine, de conformidad con la regulación que para tal efecto se expida.</p> <p>PARÁGRAFO 2. Las especificaciones técnicas del material rodante deben contemplar los tipos de propulsión, la vida útil y posibles repotenciones del material rodante existente, y la progresiva transición de material rodante existente o nuevo a tecnologías limpias, de cero y bajas emisiones como gas, hidrógeno renovable, electricidad u otras.</p> <p>PARÁGRAFO 3. Todos los equipos ferroviarios que circulen en el territorio nacional sobre la Red Férrea de la Nación o que se conecten a ellas, contarán con una licencia de matrícula y número consecutivo. El anterior procedimiento será regulado por el Ministerio de Transporte, de manera tal que la expedición de garantías y aseguramientos para la operación del material rodante, sean verificables de manera individual, así como su propietario, especificaciones, antigüedad y homologación o certificación del equipo.</p> <p>PARÁGRAFO 4. Los equipos ferroviarios y/o material rodante debe contar con un sistema para atención temprana de emergencias y un sistema de coordinación con organismos de emergencia territoriales y nacionales.</p> <p style="text-align: center;">TÍTULO VI DISPOSICIONES ECONÓMICAS, TARIFARIAS E INCENTIVOS DEL MODO FÉRREO</p> <p style="text-align: center;">CAPÍTULO I Régimen tarifario y económico</p> <p>ARTÍCULO 35. TARIFA POR USO DE INFRAESTRUCTURA. Para la fijación de la tarifa por uso de infraestructura de la Red Férrea Nacional se seguirán las siguientes reglas: a.- Para la determinación del valor de la tarifa por uso de infraestructura, el Ministerio de Transporte, hasta tanto la Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte – CRIT entre en funcionamiento; atenderá criterios asociados a los costos y demanda de la carga y/o pasajeros a movilizar por el corredor ferroviario a su cargo, entre otros, y será cobrada por la entidad ejecutora de la infraestructura ferroviaria a través del gestor o administrador de la infraestructura.</p> <p>Este cobro se aplicará al operador del servicio público o privado de transporte ferroviario respectivo. Además, se tendrán en cuenta los criterios de equidad fiscal, solidaridad,</p>	<p>igualdad y eficiencia en el servicio. Así mismo, deben considerar aspectos como el tiempo de uso de la infraestructura y zonas de servicio ferroviario y los costos de operación, considerando la complementariedad y rentabilidad frente a otros modos de transporte.</p> <p>b.- Su pago remunerará el uso de la infraestructura ferroviaria, y el control de tráfico del material rodante. Ningún gestor o administrador de la infraestructura ferroviaria podrá hacer cobros diferentes a la tarifa por estos conceptos.</p> <p>c.- Estas reglas deben interpretarse en concordancia con lo dispuesto en el artículo 21 de la Ley 105 de 1993 o en las normas que la modifiquen o sustituyan, complementen o deroguen.</p> <p>De acuerdo con los lineamientos de esta Ley, la Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte – CRIT, o quien haga sus veces, establecerá las tarifas por uso de infraestructura ferroviaria y el control de tráfico del material rodante en la Red Férrea Nacional, con base en la cual, la Entidad Ejecutora de la infraestructura ferroviaria nacional cobrará a los operadores del servicio público o privado ferroviario una tarifa por el uso de las infraestructuras a su cargo, de forma directa o por intermedio de los gestores o administradores de la infraestructura ferroviaria.</p> <p>PARÁGRAFO. El cobro de la tarifa por uso de infraestructura en la Red Férrea Nacional se hará sin perjuicio de los cobros que podrán realizar los gestores o administradores de la infraestructura ferroviaria por conceptos diferentes a los acá indicados, como servicios conexos en los términos de la Ley 105 de 1993.</p> <p>ARTÍCULO 36. RÉGIMEN TARIFARIO EN EL TRANSPORTE FÉRREO. Los operadores públicos o privados del servicio público de transporte ferroviario tendrán el siguiente régimen de libertad en la fijación de la tarifa que cobrarán a los usuarios de los servicios de transporte férreo de carga, pasajeros o mixto:</p> <p>a.- Desde el momento mismo de la expedición de la presente Ley y como regla general, la libertad en la fijación de la tarifa será vigilada, esto es, los operadores públicos o privados deberán reportar como mínimo semestralmente a la Superintendencia de Transporte y a la Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte – CRIT, o quien haga sus veces, las tarifas que imponen de conformidad con lo establecido en la legislación vigente, especialmente para evitar abusos de posición dominante y que cada entidad en el ejercicio de sus competencias pueda tomar las medidas a que haya lugar.</p>
<p>b.- En todo caso le corresponderá a la Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte – CRIT, o quien haga sus veces, proceder a la regulación de la tarifa, solo en caso de requerirse, a partir de la evaluación de los reportes periódicos de los operadores, aunados a estudios de mercado, que lleven a dicha regulación, siempre que con ello se busque generar condiciones de competencia y acceso efectivo a estos servicios por parte de los usuarios.</p> <p>ARTÍCULO 37. DESTINACIÓN DE LAS CONTRAPRESTACIONES DERIVADAS DEL USO DE LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA NACIONAL. Las contraprestaciones recibidas por la utilización de la infraestructura férrea de la Red Férrea Nacional, sus anexidades y alquiler de equipos, no podrán destinarse por la Entidades Ejecutoras de la Infraestructura Ferroviaria Nacional, a modos diferentes del ferroviario, ni a finalidades distintas a la estructuración, construcción, mantenimiento, mejoramiento, rehabilitación, operación, adquisición, reparación mantenimiento y/o administración del transporte, infraestructura o zonas de servicio ferroviario que permitan el desarrollo y consolidación de la Red Férrea Nacional intermodal, interoperable y complementaria. En todo caso, del total de la contraprestación recibida máximo el 15% será destinado al funcionamiento de la Entidad Ejecutora de la Infraestructura Ferroviaria Nacional y máximo el 5% a la Agencia Nacional de Seguridad Vial para la ejecución de funciones que, en el marco de su competencia, tengan que ver con el modo ferroviario.</p> <p>Con fundamento en los ejercicios de planeación del modo ferroviario adelantados por la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte – UPIIT y de los lineamientos de política vigentes que emita el Ministerio de Transporte, la Entidad Titular y la Ejecutora de la Infraestructura Ferroviaria de la Red Férrea Nacional, priorizarán las diferentes intervenciones y actividades sobre las infraestructuras e instalaciones de servicio que administrarán, así como los recursos del Presupuesto General de la Nación asignados al sector transporte y previstos para esta finalidad.</p> <p style="text-align: center;">CAPÍTULO II Incentivos al desarrollo del modo férreo</p> <p>ARTÍCULO 38. EXENCIÓN DE LA SOBRETASA AL ACPM. Adiciónese un inciso al parágrafo del artículo 118 de la Ley 488 de 1998, el cual quedará así:</p> <p>“Artículo 118.Hecho generador. Está constituido por el consumo de gasolina motor extra y corriente nacional o importada, en la jurisdicción de cada municipio, distrito y departamento.</p>	<p>Para la sobretasa al ACPM, el hecho generador está constituido por el consumo de ACPM nacional o importado, en la jurisdicción de cada departamento o en el Distrito Capital de Santafé de Bogotá.</p> <p>No generan la sobretasa las exportaciones de gasolina motor extra y corriente o de ACPM.</p> <p>Parágrafo. Para todos los efectos de la presente ley se entiende por ACPM, el aceite combustible para motor, el diesel marino o fluvial, el marine diesel, el gas oil, intersol, diesel número 2, electrocombustible o cualquier destilado medio y/o aceites vinculantes, que por sus propiedades físico químicas al igual que por sus desempeños en motores de altas revoluciones, puedan ser usados como combustible automotor. Se exceptúan aquellos utilizados para generación eléctrica en Zonas No interconectadas, el turbocombustible de aviación y las mezclas del tipo IFO utilizadas para el funcionamiento de grandes naves marítimas.</p> <p>Los combustibles utilizados en actividades de pesca y/o cabotaje en las costas colombianas y en las actividades marítimas desarrolladas por la Armada Nacional, propias del cuerpo de guardacostas, contempladas en el Decreto 1874 de 1979, estarán exentos de sobretasa. Para el control de esta operación, se establecerán cupos estrictos de consumo y su manejo será objeto de reglamentación por el Gobierno.</p> <p>Igualmente, para todos los efectos de la presente ley, se entiende por gasolina, la gasolina corriente, la gasolina extra, la nafta o cualquier otro combustible o líquido derivado del petróleo, que se pueda utilizar como carburante en motores de combustión interna diseñados para ser utilizados con gasolina. Se exceptúan las gasolinas del tipo 100/130 utilizadas en aeronaves.</p> <p>El ACPM utilizado en actividades de transporte ferroviario de carga, pasajeros o mixto en la Red Férrea Nacional que cumplan con los límites de emisión y consumo de combustible que establezca la reglamentación, que al efecto elaboró el Gobierno Nacional – Ministerio de Hacienda y Crédito Público, Ministerio de Minas y Energía y Ministerio de Transporte, estará exento de sobretasa. Para el control de esta operación, se establecerán cupos estrictos de consumo y su manejo será objeto de la reglamentación a la que aquí se hace referencia.”</p> <p>ARTÍCULO 39. INCENTIVOS TRIBUTARIOS Y CONTABLES EXISTENTES, APLICABLES A LA OPERACIÓN FÉRREA. En el marco de las actividades asociadas a la prestación del servicio de transporte ferroviario de carga, pasajeros y mixto en la red férrea nacional, la búsqueda de optimizar las condiciones para el desarrollo de su</p>

<p>infraestructura, y la promoción de la intermodalidad, interoperabilidad y ascenso tecnológico se podrán usar todos los incentivos tributarios previstos en el marco jurídico vigente, en especial los previstos en el Decreto 624 de 1989 "Por el cual se expide el Estatuto Tributario de los impuestos administrados por la Dirección General de Impuestos Nacionales." y sus modificaciones o adiciones en los estrictos términos allí consignados, siendo entre otros incentivos, los siguientes:</p> <p>a.- El descuento para inversiones realizadas en control, conservación y mejoramiento del medio ambiente, siempre que se pueda demostrar que las actividades férreas se encuentran en el supuesto fáctico previsto en el artículo 255 del estatuto tributario y sus modificaciones, y se cumpla integralmente con la reglamentación para acceder a dicho descuento.</p> <p>b.- El descuento del impuesto sobre la renta, del IVA pagado por la adquisición, construcción o formación e importación de activos fijos reales productivos, incluyendo el asociado a los servicios necesarios para ponerlos en condiciones de utilización, respecto de los operadores férreos responsables de impuesto sobre las ventas, siempre que se pueda demostrar que las actividades férreas se encuentran en el supuesto fáctico previsto en el artículo 258-1 del estatuto tributario y se cumpla integralmente con la reglamentación para acceder a dicho descuento.</p> <p>PARÁGRAFO. Siempre que en el estricto marco de la prestación del servicio de transporte ferroviario de carga, pasajeros y mixto en la red férrea nacional, las actividades desarrolladas por los operadores puedan considerarse hacen parte del objeto y campo de aplicación de la Ley 1715 de 2014 "por medio de la cual se regula la integración de las energías renovables no convencionales al Sistema Energético Nacional.", previstos en los artículos 1º y 3º, respectivamente, se podrá solicitar el acceso al régimen de incentivos tributarios y contables previstos en los artículos 11 a 14-1 de dicha Ley y sus modificaciones, siempre que se dé estricto cumplimiento a los supuestos fácticos para acceder a dichos beneficios en los artículos citados y su reglamentación.</p> <p style="text-align: center;">TÍTULO VII DISPOSICIONES PARA CORREDORES Y VÍAS FERROVIARIAS DESHABILITADAS O EN DESUSO</p> <p>ARTÍCULO 40. CORREDORES FERROVIARIOS PARA USOS ALTERNATIVOS. Conforme a la priorización de proyectos ferroviarios que hagan parte del Plan de Infraestructura de Transporte del Gobierno Nacional, la entidad titular de la infraestructura ferroviaria será la responsable de otorgar el permiso para utilizar los corredores</p>	<p>ferroviarios nacionales que se encuentren en desuso o deshabilitados, para otros tipos de actividad o servicio recreativo, cultural, deportivo, turístico o ambiental; en los cuales, se podrá realizar adecuación, mejoramiento y mantenimiento, siempre y cuando se cuente con estudios, debidamente avalados por el Ministerio de Transporte y/o quien haga sus veces, 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>En todo caso el Ministerio de Transporte declarará por medio de una comunicación oficial, que el corredor al que se ha otorgado permiso para usos alternativos, no se contemplará dentro del plan de reactivación y desarrollo de la infraestructura ferroviaria nacional para el servicio público de transporte de carga, pasajeros o mixto en el horizonte de tiempo mínimo previsto en este artículo.</p> <p>PARÁGRAFO. El Ministerio de Transporte y/o quien haga sus veces, con apoyo de la Entidad Titular de la Infraestructura Ferroviaria Nacional regulará los términos, condiciones, compensaciones, entre otros aspectos para este tipo de procedimientos y definirá los criterios mínimos para determinar los tramos férreos de la Red Ferroviaria Nacional que puedan ser destinados como corredores para usos alternativos 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 corredor para fines de servicio público de transporte ferroviario.</p> <p>ARTÍCULO 41. OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DE CORREDORES PARA USOS ALTERNATIVOS. La entidad titular de la infraestructura ferroviaria que quiera desarrollar corredores para usos alternativos, además de lo establecido en el artículo 40 de 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 y que no requiera aportes de la Nación.</p> <p>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>ARTÍCULO 42. EXPLOTACIÓN COMERCIAL. Dentro de los corredores ferroviarios para usos alternativos 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</p>
<p>desarrollo económico de la región y se promueva el empleo directo a las comunidades aledañas al corredor.</p> <p style="text-align: center;">TÍTULO VIII SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL DEL MODO FÉRREO</p> <p>ARTÍCULO 43. ESTRATEGIA AMBIENTAL. Los proyectos con los que se desarrolle infraestructura ferroviaria para la prestación del servicio público o privado de transporte ferroviario de carga, pasajeros o mixto nacional o territorial deberán estructurarse, ejecutarse y operarse, a partir de la definición de las acciones y especificaciones que, de conformidad con el marco jurídico y técnico ambiental vigente, deban realizarse en las diferentes fases de cada proyecto.</p> <p>En todo caso, le corresponderá al Ministerio de Transporte y al Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, definir un marco normativo ambiental para la viabilidad, desarrollo y operación de los proyectos de infraestructura ferroviaria pública o privada que permita contar con un modo ferroviario sostenible, seguro y eficiente.</p> <p>Este marco normativo ambiental deberá de establecer, entre otras cosas, un procedimiento que garantice la participación de las poblaciones a afectar, sin perjuicio de la consulta previa a los grupos étnicamente diferenciados.</p> <p>El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible deberá reglamentar la medición de contaminación generada por ruido y vibración en las áreas de influencia de las vías férreas y que podrían llegar a generar afectaciones en la salud de los habitantes y de estabilidad en la infraestructura de las edificaciones aledañas, estableciendo los niveles máximos permitidos para la contaminación generada por ruido y vibración durante la operación ferroviaria. Adicionalmente, se deben prever las acciones que se implementaran para mitigar y/o solucionar las posibles afectaciones que se lleguen a presentar en la infraestructura aledaña a los corredores ferroviarios.</p> <p>PARÁGRAFO. El Ministerio de Transporte junto con la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte y en articulación con el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible definirán a partir de un análisis técnico, financiero, social y ambiental que se realice para el efecto en el modo férreo, un porcentaje mínimo que debe destinarse del presupuesto de inversión de los proyectos ferroviarios para la mitigación del impacto ambiental generado por el proyecto, cuando estos existan, en territorios de comunidades étnicas (afrocolombianos e indígenas), el cual deberá ser adicional a aquellos exigidos en los instrumentos de manejo y control ambiental de los proyectos, de acuerdo a la normatividad ambiental vigente. La entidad ejecutora estructuradora del proyecto</p>	<p>ferroviario a partir del porcentaje mínimo definido por el Gobierno Nacional, determinará el valor del presupuesto de inversión a destinarse para la mitigación de los impactos ambientales que se identifiquen y definan en el proyecto y las compensaciones a que haya lugar y que sean definidas con la autoridad ambiental, que corresponda.</p> <p>ARTÍCULO 44. SISTEMA DE COMERCIO DE EMISIONES (BONOS VERDES). Las entidades ejecutoras y los gestores o administradores de la infraestructura ferroviaria nacional priorizará aquellos proyectos en la red férrea nacional o que se conecten a esta, que a través de mecanismo de comercio de emisiones promuevan el desarrollo de infraestructuras, así como aquellos que, prevean la utilización o adquisición de tecnologías, equipos y material rodante de bajas o cero emisiones, que garanticen la seguridad y una adecuada operación del servicio de transporte ferroviario.</p> <p style="text-align: center;">TÍTULO IX DISPOSICIONES FINALES</p> <p>ARTÍCULO 45. NORMAS DE TRANSICIÓN. Los trámites iniciados con anterioridad a la publicación y entrada en vigor de la presente Ley, incluyendo los proyectos que ya iniciaron su etapa de estructuración, podrán continuar desarrollándose conforme con las normas que las sustentaron en su momento.</p> <p>ARTÍCULO 46. VIGENCIA. La presente Ley rige a partir de su promulgación y deroga las Leyes 6 de 1920, el Decreto Legislativo 1075 de 1954 (Ley 141 de 1961) y la Ley 146 de 1963, así como las demás disposiciones que le sean contrarias.</p> <p>Cordialmente,</p> <div style="text-align: center;">  </div> <p>PEDRO HERNANDO FLÓREZ PORRAS Ponente</p>

CONCEPTOS JURÍDICOS

CONCEPTO JURÍDICO MINISTERIO DE SALUD Y PROTECCIÓN SOCIAL PROYECTO DE LEY NÚMERO 03 DE 2024 SENADO INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE

por medio de la cual se prohíbe el uso del glifosato como ingrediente activo en formulaciones para la erradicación de cultivos de uso ilícito en el territorio nacional y se dictan otras disposiciones.

<div style="text-align: center;"></div> <p style="text-align: center;">MEMORANDO</p> <p>Bogotá, D.C.</p> <p>PARA: Dr. RODOLFO ENRIQUE SALAS DIRECTOR JURÍDICO (E)</p> <p>DE: VICEMINISTRO DE SALUD PÚBLICA Y PRESTACIÓN DE SERVICIOS</p> <p>ASUNTO: Consideraciones Proyecto de Ley No. 003 de 2024 Senado, Informe de ponencia para segundo debate, <i>"Por medio de la cual se prohíbe el uso del glifosato como ingrediente activo en formulaciones para la erradicación de cultivos de uso ilícito en el territorio nacional y se dictan otras disposiciones"</i>.</p> <p>Estimado doctor,</p> <p>Dando respuesta, es necesario emitir concepto de dicho Proyecto de Ley, en ejercicio de las competencias constitucionales y legales que le asisten, en especial las previstas en el inciso 2° del artículo 208 de la Constitución Política y el numeral 3° del artículo 59 de la Ley 489 de 1998, sin perjuicio de los comentarios que estimen pertinente realizar otras autoridades para las cuales este tema resulte sensible.</p> <p>1. FICHA TÉCNICA, TRÁMITE Y CONTENIDO DEL PROYECTO</p> <p>La iniciativa, fue presentada por los H. Senadores Julio Cesar Estrada Cordero, Iván Cepeda Castro, entre otros, radicada en la Secretaría General del Senado el día 20 de julio de 2024, cuenta con ponente para segundo debate a la Senadora Esmeralda Hernández Silvia y publicado texto para segundo debate en la gaceta del congreso 1599 de 29 de septiembre de 2024. De acuerdo con el texto propuesto para segundo debate en la Plenaria del Senado de la República Comisión V, tiene como objeto el siguiente:</p> <p>De conformidad con lo manifestado por el autor de la iniciativa, la misma tiene por objeto prohibir el uso del glifosato como ingrediente activo en formulaciones para la erradicación de cultivos de uso ilícito, con el fin de preservar la vida, la salud y el equilibrio ecosistémico en el territorio colombiano, así como para contribuir en la consolidación de la paz total.</p> <p>1.1. Trámite procesal</p> <p>Luego de su radicación, por parte de los senadores ponentes se cuenta con aprobación en primer debate del día 10 de septiembre de 2024. La segunda ponencia consolidada por medio de la gaceta del congreso 1599 de 29 de septiembre de 2024 (gaceta base de este concepto) fue remitida para revisión a este Ministerio.</p>	<div style="text-align: center;"></div> <p>1.2. Contenido del proyecto</p> <p>Conforme el texto propuesto para segundo debate y de conformidad con la gaceta adjunta, el proyecto de ley cuenta con 4 artículos como se describe a continuación:</p> <p>Con respecto al Objeto (art. 1) se contempla prohibir el uso del glifosato como ingrediente activo en formulaciones para la erradicación de cultivos de uso ilícito, lo anterior en concordancia con los principios de prevención y precaución y en el marco de la implementación de la Política Nacional de Lucha contra las Drogas (art. 2). A continuación, establece que el gobierno nacional deberá implementar una estrategia de lucha contra las drogas real y efectiva, que se fundamente en la sustitución voluntaria y concertada de cultivos de uso ilícito, así como en el desmantelamiento del crimen organizado, de acuerdo con lo establecido en el punto No. 4 "Solución al problema de drogas ilícitas" del Acuerdo Final para la terminación del conflicto y la construcción de una paz estable y duradera, así como en el artículo 193 de la ley 2294 de 2023 (formulación, adopción e implementación de la nueva política nacional de drogas). (art. 3°).</p> <p>Finaliza con la cláusula general de vigencia y derogatorias (art. 4), sin determinar que normas le son contrarias.</p> <p>2. CONSIDERACIONES</p> <p>2.1. Antecedentes</p> <p>El Consejo Nacional de Estupefacientes mediante Resolución No. 0009 del 29 de junio de 2016 estableció a través de su artículo 1 lo siguiente: "Objeto. Autorizar la ejecución del "Programa de Erradicación de Cultivos Ilícitos mediante Aspersión Terrestre con Glifosato (Pecat)" en todo el territorio nacional, a través de la Policía Nacional - Dirección de Antinarcoóticos toda vez que se dio cumplimiento a la presentación y aprobación de los protocolos de mitigación del riesgo y salud ocupacional requeridos por el Ministerio de Salud y Protección Social.</p> <p>Lo anterior en relación a que la Ley 30 de 1986, particularmente, en el literal g) del artículo 20, le asigna al Ministerio de Salud la función de "conceptuar sobre las sustancias y métodos a utilizar para la destrucción de plantaciones o cultivos ilícitos". De igual forma, la mencionada Ley establece en el literal g) del artículo 91 que el Consejo Nacional de Estupefacientes tiene como función la efectiva destrucción de los cultivos ilícitos utilizando para ello los métodos más adecuados "previo concepto favorable de los organismos encargados de velar por la salud de la población y por la preservación y equilibrio del ecosistema del país".</p> <p>Con base en lo anterior, en el pasado se desarrolló la técnica de aspersión aérea, en su momento autorizada por el plan de manejo ambiental del Programa de Erradicación de Cultivos Ilícitos por Aspersión Aérea de Glifosato - PEGIG bajo las Resoluciones 1065 de 2001 y 1054 de 2003. En virtud de una serie de decisiones jurisprudenciales y del estudio de la IARC, la misma fue suspendida mediante Resolución 1214 del 30 de septiembre de 2015 de la ANLA.</p> <p>En relación a los criterios técnicos en la aplicación del principio de precaución, efectivamente derivó en 2015 en la recomendación de suspender inmediatamente el uso del glifosato en las operaciones de aspersión aérea para erradicar cultivos ilícitos del Programa de Erradicación de Cultivos Ilícitos mediante la aspersión aérea con el herbicida Glifosato (PEGIG), principalmente en relación a que el factor de riesgo era aportado por el Estado, en un escenario en el que la población no escoge exponerse o no a la sustancia y, por ende, tampoco tiene la posibilidad efectiva de tomar las medidas de protección/mitigaciones pertinentes.</p> <p>Según lo anterior, las técnicas establecidas por el Consejo Nacional de Estupefacientes -CNE-, vigentes y autorizadas por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA, para la erradicación de cultivos ilícitos en Colombia, incluyen la <u>erradicación manual y la fumigación terrestre</u>, ejecutadas por la Dirección Antinarcoóticos</p>
<div style="text-align: center;"></div> <p>de la Policía Nacional, según lo definido por la Resolución 01524 de 2016 de la ANLA, que establece el Plan de Manejo Ambiental del Programa de Erradicación de Cultivos Ilícitos por Aspersión Terrestre - PEGIG. La modalidad de aplicación mediante un Equipo de Aspersión Terrestre Teledirigido a baja altura al nivel del dosel - EATBAND es autorizada previo concepto de ser aspersión terrestre.</p> <p>Es importante resaltar que la implementación de medidas efectivas de protección del personal y de la población civil, constituye el elemento diferenciador desde el punto de vista de salud. El método de aplicación terrestre o con drones es similar al empleado comercialmente para el cuidado de cultivos en la agricultura y, por ello, aunque las propiedades intrínsecas de peligrosidad de la sustancia se mantienen, es factible su uso, siempre y cuando se cumpla con la estrategia de manejo seguro del plaguicida, según lo establecido en el Manual Técnico Andino y las normas nacionales reglamentarias del uso y disposición responsable de agroquímicos. De esta forma, se reducen los riesgos potenciales para la salud, tanto de quienes realizan las actividades de fumigación y demás miembros del equipo operativo, como de las comunidades de las zonas de influencia.</p> <p>Por otro lado, la aplicación de estos herbicidas en su aplicación terrestre resulta efectiva de manera individual en relación a la afectación de la fisiología vegetal y tiene mecanismos de control de la exposición con la gestión adecuada en la aplicación; pero su rendimiento resulta efectivo cuando la cantidad de terreno a tratar es pequeña y según el talento humano designado, adicionalmente a la necesidad de analizar la posible baja efectividad en el control de la resiembrá.</p> <p>Igualmente, debe considerarse que todas las sustancias para el control y destrucción de plantas y malezas tienen un grado de nocividad determinada por su peligrosidad, el cual es un elemento intrínseco a su naturaleza, sin embargo, el riesgo es determinado en función del peligro y la exposición, de tal manera, que el peligro se materializa en un riesgo, cuando hay acciones de manipulación inadecuada de las sustancias, y por ende, el peligro no se materializa si no se da una exposición efectiva.</p> <p>La aparición de efectos agudos o crónicos relacionados con la exposición al glifosato depende de diferentes factores relacionados con el producto, el entorno y el individuo como la forma de exposición, el tiempo de contacto, los antecedentes del afectado o el adecuado tratamiento del evento.</p> <p>La necesidad de aspersión de sustancias químicas en el marco de la lucha contra cultivos de uso ilícito es una problemática particular de Colombia, y los países que presentan problemáticas similares con cultivos de uso ilícito, no usan estrategias como la aspersión aérea, por lo cual no se cuenta con experiencias regulatorias de referencia que permitan analizar el abordaje de la problemática en otros países y alternativas regulatorias similares.</p> <p>En este marco y las competencias del sector como rector de política en Promoción y Prevención, se han dado directrices y lineamientos para el desarrollo de las acciones del Plan de Salud Pública de Intervenciones Colectivas - PIC a cargo de las entidades territoriales, según lo estipulado en la Resolución 518 de 2015 cuyo anexo técnico fue modificado por la Resolución 3280 de 2018, acciones relacionadas con las competencias de salud pública asignadas en la Ley 715 de 2001 a las entidades territoriales sobre campañas de prevención, entre otras.</p> <p>Puntualmente para este tema, desde el sector salud se establece el programa de Salud Colectiva e Individual donde se describe el conjunto de actividades y procedimientos dirigidos a la prevención- desde las competencias del sector salud- atención de situaciones de riesgo para la salud de la población general, derivadas de la operación del Programa de Erradicación de Cultivos Ilícitos Mediante Aspersión Terrestre - PEGIG donde entre otras acciones, se desarrollan actividades de capacitación y comunicación de riesgo enfocadas a la comunidad y equipos de salud, con el fin de minimizar la exposición y brindar la información necesaria para facilitar el diagnóstico, tratamiento y seguimiento oportuno a las posibles afectaciones a la salud derivadas de la operación del PEGIG y se coordina actividades con actores locales del sector salud y otros sectores que tengan incidencia en el bienestar de la población.</p>	<div style="text-align: center;"></div> <p>Por otro lado, el cumplimiento del principio de precaución debe entenderse como la responsabilidad que le asiste al Estado de identificar los riesgos y adoptar las medidas para minimizarlos, de tal manera que los riesgos de la operación sean los menores posibles y que aquellos sean soportables por los administrados.</p> <p>A su turno, la Sentencia de Unificación de la Corte Constitucional en su Sentencia SU - 545 de 2023, señaló que <i>"los acuerdos colectivos para la sustitución de cultivos de uso ilícito resultan jurídicamente vinculantes, en tanto materializan un proceso de participación de las comunidades con el Gobierno Nacional"</i>. Esta decisión se fundamenta en el principio de la buena fe y la constitucionalización del Acuerdo Final de Paz, plasmada en el Acto Legislativo 02 de 2016, además de las disposiciones que reglamentan el Programa Nacional Integral de Sustitución de Cultivos Ilícitos -Decreto 896 de 2017 y el Decreto 362 de 2018-.</p> <p>Los argumentos 234 y 235 de la Sentencia indica la estricta observancia de la jerarquía entre los medios de erradicación. En consecuencia, <u>deben priorizar la sustitución voluntaria sobre la erradicación forzada. Esta última sólo procederá en caso de que fracase la primera.</u> En la misma medida, la Sala ordenará a la Agencia de Renovación del Territorio (en adelante la ART) informar de manera actualizada, verificada y transparente al Ministerio de Defensa, de los municipios y territorios donde se estén adelantando procesos de vinculación, o se hayan suscrito acuerdos colectivos o individuales, los cuales quedarán excluidos de los operativos de erradicación. Y adicionalmente que en el caso del departamento del Putumayo se considere imperativo advertir a las autoridades competentes -Ministerio de Defensa Nacional, Ejército Nacional y la Dirección Antinarcoóticos de la Policía Nacional- que deben abstenerse de realizar operativos de erradicación forzada en territorios indígenas Nasa sin la realización de una consulta previa, y hasta tanto no se determine el procedimiento con enfoque étnico para acceder a los programas de sustitución voluntaria de cultivos de uso ilícito dentro de sus territorios.</p> <p>Por tanto, debe considerarse en la actualidad que los supuestos de derecho para dar prioridad a los métodos a utilizar para la destrucción de plantaciones o cultivos ilícitos previos han variado, por haberse emitido una nueva Política Nacional de Drogas, de acuerdo con el mandato de la Ley 2294 de 2023 por la cual se expidió el Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 "Colombia potencia mundial de la vida", artículo 193, donde se debe priorizar los acuerdos de erradicación voluntaria.</p> <p>Por último, me permito indicar que según la Ley 30 de 1986, el Consejo Nacional de Estupefacientes -CNE, genera los soportes para determinar la eficiencia o no de alguna de la herramienta de destrucción de los cultivos ilícitos, recordando como vigentes actualmente la erradicación manual y la fumigación terrestre con bomba de espalda en protocolos igualitarios al sector agrícola, ejecutadas por la Dirección Antinarcoóticos de la Policía Nacional. <u>Por tanto, el sector salud no cuenta con instrumentos para determinar esa efectividad o no de las herramientas de erradicación.</u></p> <p>Frente al tema central del proyecto de ley se han emitido los siguientes conceptos frente a otros proyectos que desarrollan la misma temática:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Concepto sobre PL 120/20 (S): "Por el cual se prohíbe el uso de Glifosato y sus derivados en la implementación de la Política Nacional de Drogas y se dictan otras disposiciones" con radicado de entrada 202042301231302 y concepto institucional radicado 202011401664181 del 26 de octubre 2020. - Concepto sobre PL 044/21 (S) y ley 287 de 2023 (S): "Por el cual se prohíbe el uso del Glifosato y sus derivados en la implementación de la Política Nacional de Drogas y se dictan otras disposiciones", con radicado de entrada 202142301353572 que fueron archivados en debate previo a emisión de concepto institucional. <p>2.2. Comentarios al Articulo</p>



Frente al articulado propuesto en el proyecto de Ley, sin perjuicio de los comentarios que estimen pertinente realizar otras autoridades en especial otros miembros del Consejo Nacional de Estupefacientes -CNE para las cuales este tema resulte sensible, se procede a realizar los comentarios sobre los asuntos que tienen incidencia respecto de las competencias a cargo de este Ministerio.

ARTÍCULO	COMENTARIOS
<p>Artículo 1. Objeto: El objeto de la presente ley es prohibir el uso del glifosato como ingrediente activo en formulaciones para la erradicación de cultivos de uso ilícito, con el fin de preservar la vida, la salud y el equilibrio ecosistémico en el territorio colombiano, así como para contribuir en la consolidación de la paz total.</p>	<p>Teniendo en cuenta que el método de aplicación terrestre es similar al empleado comercialmente para la agricultura y, por ello, aunque las propiedades intrínsecas de peligrosidad de la sustancia se mantienen y fueron expuestas en la memoria justificativa, es factible su uso, siempre y cuando se cumpla con la estrategia de manejo seguro del plaguicida, según lo establecido en el Manual Técnico Andino y las normas nacionales reglamentarias del uso y disposición responsable de agroquímicos. Por tanto, consideramos que la medida tiene mayor sustentación hacia que efectivamente se priorice los acuerdos colectivos para la sustitución voluntaria de cultivos de uso ilícito frente a la sustitución forzada y en esta última la priorización de la erradicación manual frente a la fumigación terrestre. Sin embargo, consideramos inconveniente el sustento de la medida propuesta frente a la protección a la salud, teniendo en cuenta que la aplicación en fumigación terrestre para cultivos ilícitos es igualitaria a las metodologías de fumigación agrícola y se podría interpretar que la iniciativa está buscando la protección a la salud de los trabajadores de la fuerza pública, desconociendo a los trabajadores agrícolas.</p> <p>Debe considerarse que las condiciones operativas de la actividad de aspersión terrestre de cultivos de uso ilícito utilizan tecnologías de uso en la agricultura sujetas a las regulaciones vigentes.</p> <p>Ante esto, y dando claridad sobre que el Ministerio de Salud y Protección Social en el 2016 en competencia, <u>avaló la aplicación del glifosato en aspersión terrestre</u> habiendo evaluado que efectivamente se cumplen los <u>protocolos de mitigación del riesgo y salud ocupacional requeridos en el uso de productos que están avalados a nivel nacional para el uso Agrícola.</u></p> <p>Finalmente, sobre el objetivo de la propuesta, el sector salud no tiene información o indicadores para poder indicar si la aspersión terrestre es o no efectiva para la destrucción de los cultivos ilícitos en las condiciones del país, o si esta herramienta sea necesaria en ciertas circunstancias o territorios para la destrucción de los cultivos ilícitos, por tanto, no nos podemos pronunciar al respecto.</p> <p>Se recomienda la siguiente redacción</p> <p>Artículo 1. Objeto: El objeto de la presente ley es prohibir el uso del glifosato como ingrediente activo en formulaciones para la erradicación de cultivos de uso ilícito, con el fin de preservar la</p>



ARTÍCULO	COMENTARIOS
	<p>vida, <i>el bienestar</i> y el equilibrio ecosistémico en el territorio colombiano, así como para contribuir en la consolidación de la paz total.</p>
<p>Artículo 3. Erradicación de cultivos de uso ilícito. El gobierno nacional deberá implementar una estrategia de lucha contra las drogas real y efectiva, que se fundamente en la sustitución voluntaria y concertada de cultivos de uso ilícito, así como en el desmantelamiento del crimen organizado, de acuerdo con lo establecido en el punto No. 4 "Solución al problema de drogas ilícitas" del Acuerdo Final para la terminación del conflicto y la construcción de una paz estable y duradera, así como en el artículo 193 de la ley 2294 de 2023.</p>	<p>Es pertinente que se determinen que entidades específicamente del "Gobierno Nacional" son las competentes en el objetivo de "implementar una estrategia de lucha contra las drogas real y efectiva" y en la implementación de una "sustitución voluntaria y concertada de cultivos de uso ilícito".</p> <p>Por lo tanto, se sugiere el siguiente texto:</p> <p>"Artículo 3. Erradicación de cultivos de uso ilícito. Los miembros del Consejo Nacional de Estupefacientes en coordinación con la Agencia de Renovación del Territorio (ART), la Agencia Nacional de Tierras (ANT) y la Agencia de Desarrollo Rural (ADR) y las demás competentes, deberán implementar una estrategia de lucha contra las drogas real y efectiva, que se fundamente en la sustitución voluntaria y concertada de cultivos de uso ilícito, así como en el desmantelamiento del crimen organizado, de acuerdo con lo establecido en el punto No. 4 "Solución al problema de drogas ilícitas" del Acuerdo Final para la terminación del conflicto y la construcción de una paz estable y duradera, así como en el artículo 193 de la ley 2294 de 2023."</p>

3. CONCLUSIÓN

Se concluye que, según las apreciaciones anteriormente referidas y las consideraciones y articulados mencionados, se estima conveniente que el proyecto de ley, considerando las propuestas de modificación expresadas en los comentarios al articulado.

Cordialmente,

Firmado digitalmente
por Jaime Hernán
Urrego Rodríguez

JAIME HERNÁN URREGO RODRÍGUEZ
Viceministro de Salud Pública y Prestación de Servicios

Anexo: Gaceta del congreso 1599 de 29 de septiembre de 2024

CONTENIDO

Gaceta número 2168 - Viernes, 6 de diciembre de 2024

SENADO DE LA REPÚBLICA

PONENCIAS

Págs.

Informe de Ponencia para primer debate y texto propuesto al Proyecto de Ley número 232 de 2024 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 ferroviario y se dictan otras disposiciones 1

CONCEPTOS JURÍDICOS

Concepto jurídico Ministerio de Salud y Protección Social Proyecto de Ley número 03 de 2024 Senado Informe de Ponencia para Segundo Debate, por medio de la cual se prohíbe el uso del glifosato como ingrediente activo en formulaciones para la erradicación de cultivos de uso ilícito en el Territorio Nacional y se dictan otras disposiciones 19