

Bogotá D.C., septiembre de 2024

Doctor
GREGORIO ELJACH PACHECO
Secretario General
Honorable Senado de la República
Congreso de la República
Ciudad

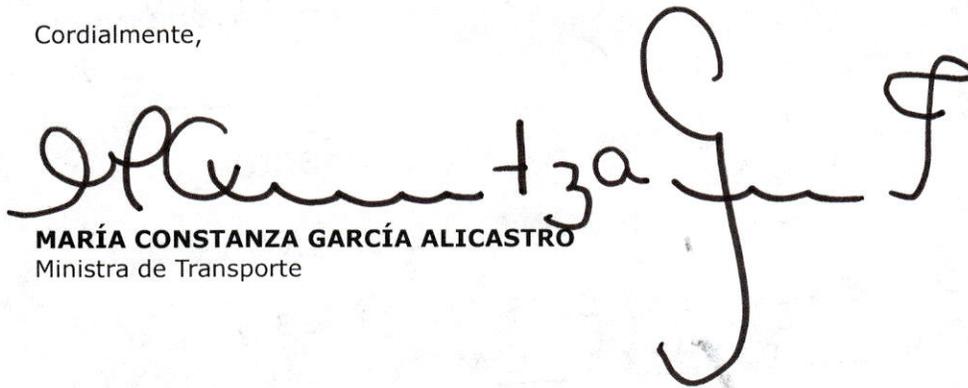
PI 232

Asunto: Radicación Proyecto de Ley Ordinaria "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."

Respetado Doctor Eljach,

De la manera más amable, y de conformidad con lo establecido en los artículos 139 y 140 de la Ley 5ta del 1992, me permito presentar a consideración del Congreso de la República de Colombia el Proyecto de Ley Ordinaria "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", para el correspondiente estudio y trámite legislativo, en los términos definidos por la Constitución Política de Colombia y la Ley 5ta del 1992, conforme a lo expresado en la exposición de motivos y articulado que acompañan el presente oficio.

Cordialmente,



MARÍA CONSTANZA GARCÍA ALICASTRO
Ministra de Transporte



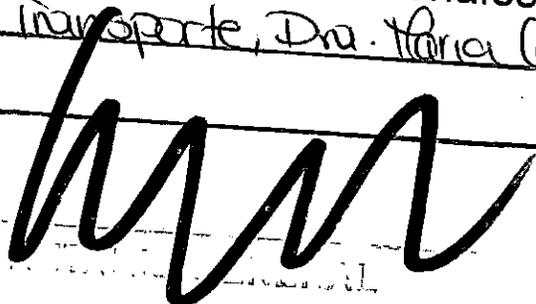
SENADO DE LA REPUBLICA

Secretaría General (Art. 103 y 104 Ley 5ª de 1.992)

El día 11 del mes 09 del año 2024.

se radicó en este despacho el proyecto de ley
Nº. 232 Acto Legislativo Nº. _____, con todos y

cada uno de los requisitos constitucionales y legales
por: Ministra de Transporte, Dra. María Constanta
García.



TEXTO PROYECTO DE LEY FERROVIARIA

"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 EN LA RED FÉRREA NACIONAL Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES."

EL CONGRESO DE COLOMBIA

DECRETA:

TÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES, PRINCIPIOS Y DEFINICIONES

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.

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.

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:

- 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, regional y local de manera coordinada desarrollarán las herramientas de articulación necesarias para tal fin.
- 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.

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.

- 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.
- 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.
- 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.
- 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 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 coadyuven 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.
- 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.

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 la 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.

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.

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 legales y reglamentarias sobre la materia, así como también las que establezca el Ministerio de Transporte y/o quien haga sus veces para reglamentarla.

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.

ARTÍCULO 4. DEFINICIONES. Para interpretar y aplicar esta Ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

- 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.
- 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 cruceamiento 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.
- 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.
- 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.
- 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.

- 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, adicionen o sustituyan, el Instituto Nacional de Vías – INVÍAS, es la entidad titular de la infraestructura pública ferroviaria nacional.
- 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.
- h. **Gálíbo 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.
- 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 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.
- 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.
- 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.
- 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.

- 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, 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.
- 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.
- 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. **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.
- 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.
- 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 operación vigente otorgado por el Ministerio de Transporte y/o quien haga sus veces.
- 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

- 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.
- 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.
- 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.
- 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 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.
- 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).
- 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.
- 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.
- 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.

- 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 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.
- 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.
- 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.
- 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.
- 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.
- 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.

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.

TÍTULO II AUTORIDADES COMPETENTES

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.

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.

Además, será el encargado de expedir la regulación técnica relacionada con la construcción, rehabilitación, mantenimiento y mejoramiento de la infraestructura 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.

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.

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 1079 de 2015 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 ibidem.

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.

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 férrea nacional, necesarios para garantizar la competitividad, conectividad y desarrollo en el territorio nacional.

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.

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.

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.

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.

TÍTULO III

DISPOSICIONES EN MATERIA DE POLÍTICAS, PROYECTOS Y PLANEACIÓN DEL MODO FÉRREO

ARTÍCULO 12. INVENTARIO PREDIAL Y DIAGNÓSTICO DE LA RED FÉRREA NACIONAL. La entidad ejecutora y/o administradora de la infraestructura ferroviaria y del 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.

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.

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.

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.

ARTÍCULO 15. PLAZO MÁXIMO DE CONTRATOS DE ASOCIACIÓN PÚBLICO PRIVADA DE INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA. Se modifica el numeral 6.1 y se adiciona el numeral 6.2 al artículo 6 de la Ley 1508 de 2012, el cual quedará de la siguiente manera:

“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.

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.

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.”

ARTICULO 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.

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.

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 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.

Parágrafo. Previo pronunciamiento sobre 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.

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.

ARTICULO 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.

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.

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 los programas de formación, para desarrollar competencias, conocimientos y habilidades en el modo ferroviario; lo anterior, a través de los mecanismos dispuestos desde el Sistema Nacional de Cualificaciones para establecer, 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.

TÍTULO IV

DISPOSICIONES TÉCNICAS DE LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

ARTÍCULO 27. ZONAS DE SERVICIOS FERROVIARIOS. Los gestores o administradores de la infraestructura ferroviaria nacional en conjunto con la entidad 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.

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.

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.

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.

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.

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 garantizar la cobertura de redes en la longitud total de los corredores férreos para mejorar el servicio que se preste.

TÍTULO V TRANSPORTE FERROVIARIO DE CARGA, PASAJEROS Y MIXTO

CAPÍTULO I

Prestación del servicio público y privado de transporte ferroviario de carga, pasajeros y mixto

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.

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.

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.

PARÁGRAFO 2. El Ministerio de Transporte establecerá las condiciones para la habilitación de los operadores públicos o privados del servicio público de transporte 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.

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.

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 tomará las medidas legales para la recuperación de la prestación del servicio.

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.

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.

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.

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 diversos aspectos operativos, de prevención y seguridad, de manejo de riesgos, de derechos y deberes, entre otros.

CAPÍTULO II

Acceso a la Red Férrea Nacional

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:

- 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.
- 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.

- 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.
- d) **Libre competencia:** Asegurarse de que las disposiciones de libre competencia se cumplan.
- 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.
- 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.
- 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.
- 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.

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.

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.

CAPÍTULO III **Material rodante y tripulantes**

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 conforme a la reglamentación que para tal efecto expida el Ministerio de Transporte y/o quien haga sus veces.

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.

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.

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.

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.

TÍTULO VI DISPOSICIONES ECÓNOMICAS, TARIFARIAS E INCENTIVOS DEL MODO FÉRREO

CAPÍTULO I Régimen tarifario y económico

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.

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, 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.

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.

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.

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.

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.

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:

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.

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.

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.

Con fundamento en los ejercicios de planeación del modo ferroviario adelantados por la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte – UPIT 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.

CAPÍTULO II

Incentivos al desarrollo del modo férreo

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:

"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.

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.

No generan la sobretasa las exportaciones de gasolina motor extra y corriente o de ACPM.

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.

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.

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.

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 elaboré 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."

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 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:

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.

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.

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.

TÍTULO VII

DISPOSICIONES PARA CORREDORES Y VÍAS FERROVIARIAS DESHABILITADAS O EN DESUSO

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 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.

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.

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.

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.

Las obras necesarias para tomar en cuenta son: rehabilitación y acondicionamiento de la vía ferroviaria; verificación de la geometría y pendientes, acondicionamiento del derecho de vía, señalización vertical y horizontal, construcción y remodelaciones en general.

ARTÍCULO 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 desarrollo económico de la región y se promueva el empleo directo a las comunidades aledañas al corredor.

TÍTULO VIII SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL DEL MODO FÉRREO

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.

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.

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.

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.

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 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.

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.

TÍTULO IX DISPOSICIONES FINALES

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.

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.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS DEL PROYECTO 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 FERROVIARIO EN LA RED FÉRREA NACIONAL Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES.”

Honorables Congresistas,

La tendencia del transporte a nivel mundial se orienta hacia la generación de una red de transporte estratégica e intermodal, que se estructure y priorice a partir de parámetros de eficiencia y sostenibilidad en el largo plazo, entendidos ellos, como la reducción de los costos de transporte y la generación de condiciones óptimas para la implementación de la operación y de la infraestructura de los diversos modos. En ese sentido, la necesidad de reducir los impactos ambientales y los costos globales asociados en gran medida a las externalidades del transporte, plantean la necesidad de reactivar la cadena logística y hacer más eficiente el transporte de pasajeros optimizando la utilización de todos los modos, dependiendo de los trayectos y de los tipos y vocación de transporte de carga y de pasajeros, que además de la disminución de sus costos, promueven el buen desempeño y disminuyen las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) (OLADE, 2018 – PMF, 2020).

1.- Antecedentes

1.1.- Antecedentes estadísticos y de información, que justifica la iniciativa.

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 predicable 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, seguro 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 decidida 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),

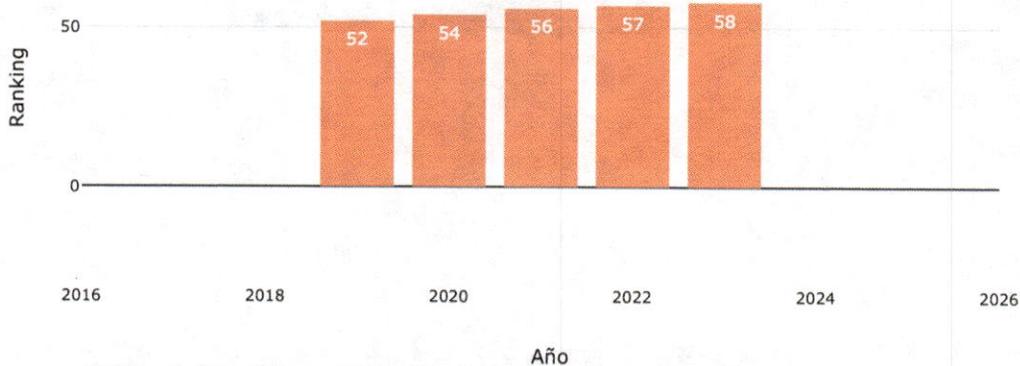
Solo a manera de ejemplo se debe resaltar como la Unión Europea – UE y en consecuencia todos los países que la integran, señalan como la integración del sector del transporte en la UE es un elemento esencial de la realización del mercado interior, y los ferrocarriles son vitales para que el sector del 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:

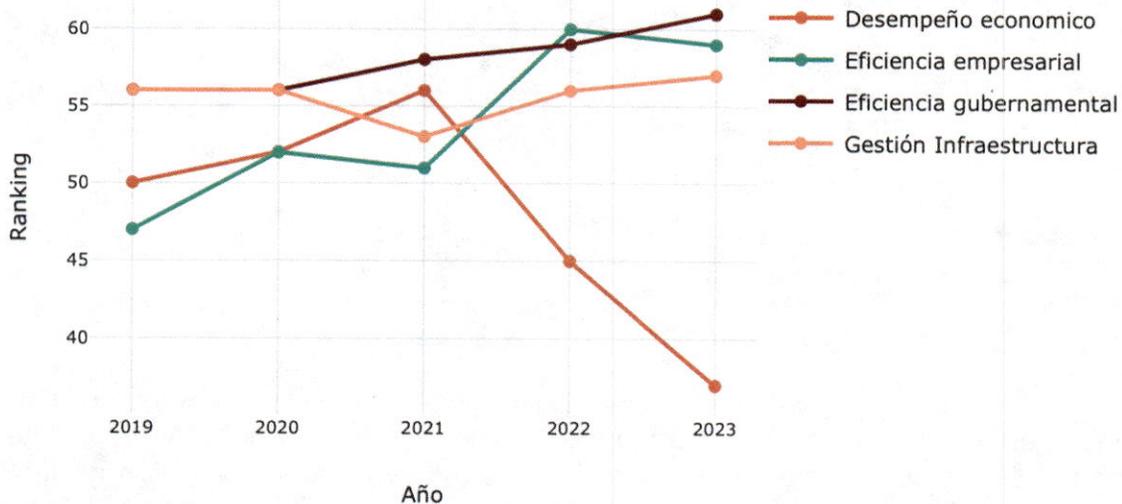
- Desempeño económico: Incluye indicadores como el crecimiento del PIB, la productividad laboral y la estabilidad macroeconómica.
- Eficiencia gubernamental: Evalúa la calidad de la infraestructura, la eficacia de los servicios públicos y la transparencia del gobierno.
- Eficiencia empresarial: Considera 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 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

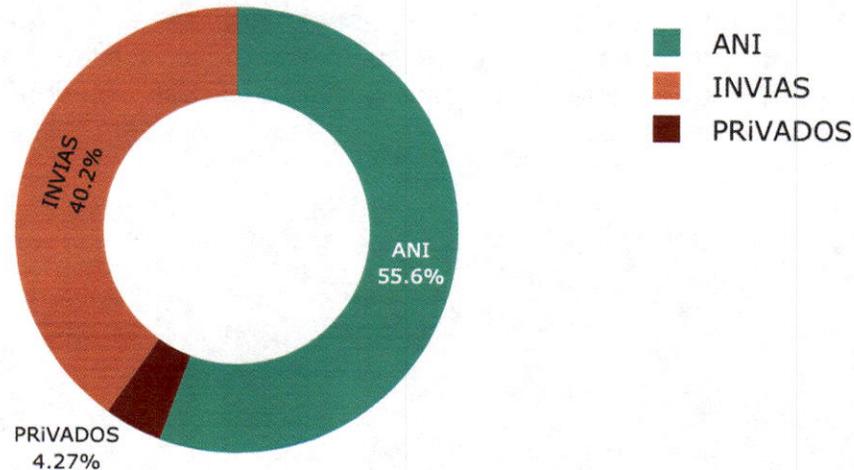
Showing 10 to 15 of 15 entries

Previous 1 Next

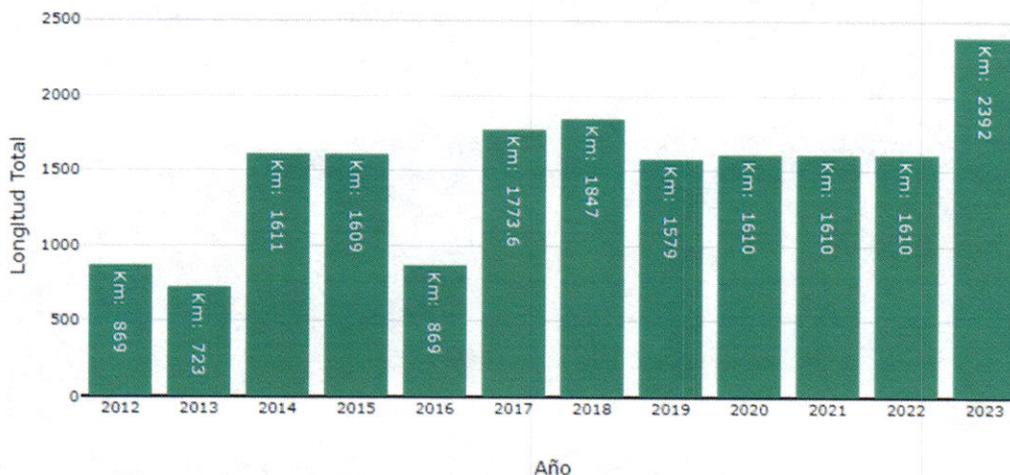
Ahora bien, de los análisis de Transporte en cifras, 2023, se debe señalar como desde el sector transporte en la vigencia 2023, se reportaron 4,305 km de línea férrea en Colombia, de los cuales 2,392 km están administrados por la ANI (Agencia Nacional de Infraestructura), 1,729 km por INVIAS (Instituto 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

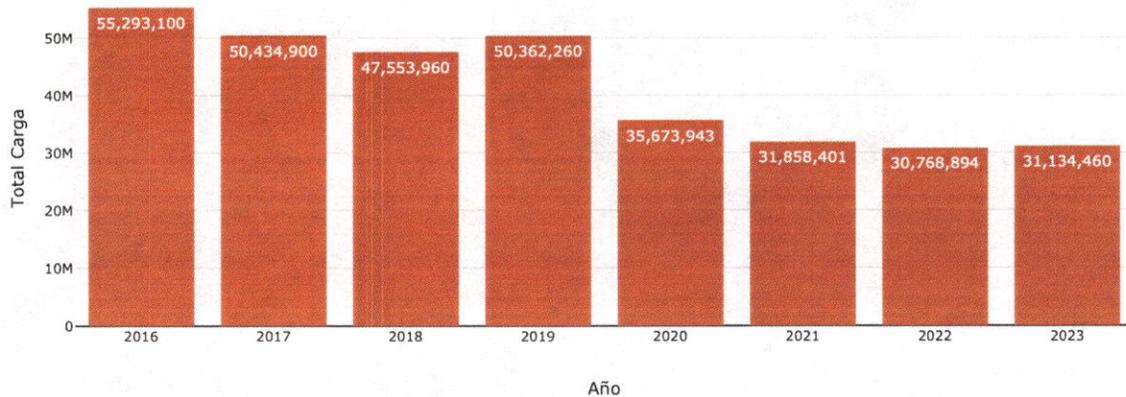


Gráfica 2.10 Longitud en Km de la red férrea Administrada por ANI.
Elaborado con datos de ANI. 2023

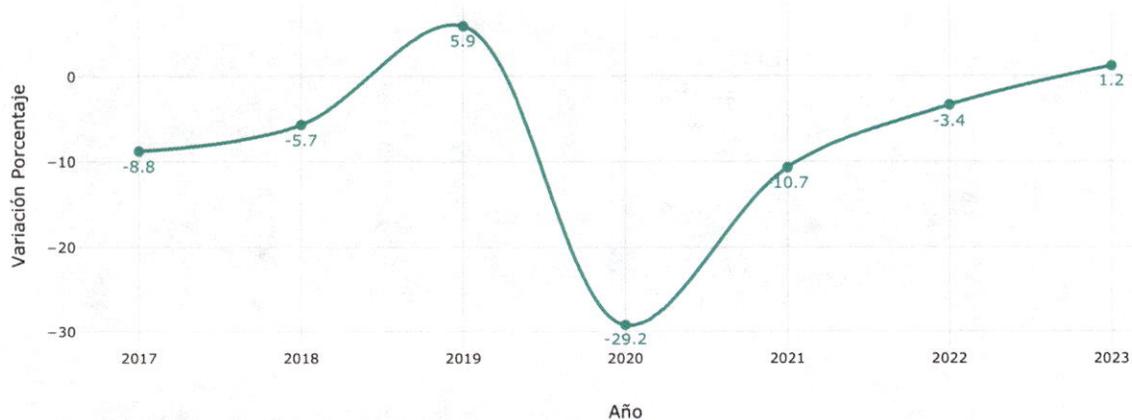
Las cifras en materia de infraestructura ferroviaria del orden nacional se ven complementada con los datos que en materia de transporte férreo de carga y pasajeros que a continuación se indican:

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.

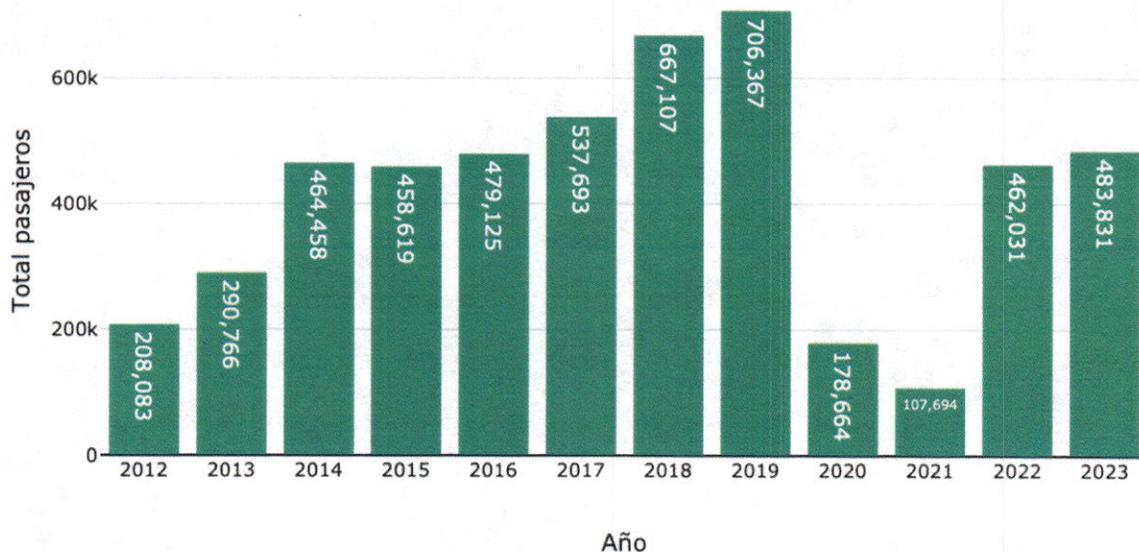


Gráfica 3.19 Variación porcentual de carga en modo férreo
Fuente: Elaboración propia a partir de datos de ANI.

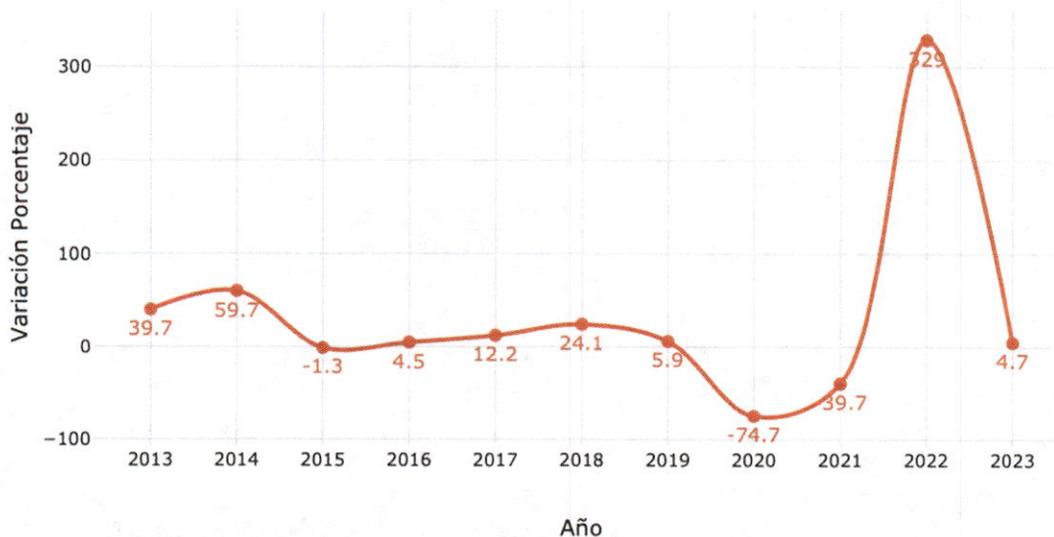
b.- Frente al transporte de pasajeros en el modo férreo, se puede evidenciar, con los datos reportados por la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), se observa una variación porcentual del 4.7% para el año 2023, pasando de transportar 462,031 pasajeros en 2022 a 483,831 en 2023. A lo largo de la 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.

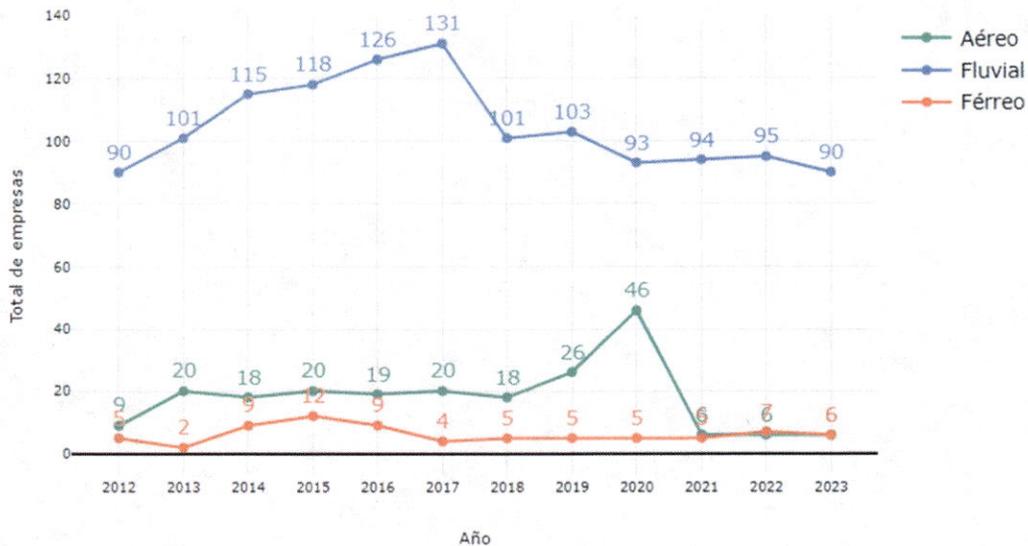
Los siguientes dos gráficos, muestran la evolución en su orden, de:

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.- Antecedentes legislativo del presente proyecto de Ley.

Debe señalarse que la presente iniciativa legislativa, fue radicada el 6 de febrero de 2023 ante la Secretaría General de la Honorable Cámara de Representantes, asignándosele el número de proyecto de Ley 337 – Cámara de Representantes, en una propuesta compuesta de 39 artículos divididos en 9 títulos, 1 de los cuales, el título IV, tenía 4 capítulos, la exposición de motivos, y que contó con al momento de su radicación con:

a.- El 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 y,

b.- El oficio denominado “EXT23-00010480 EMAIL Remiten borrador del Proyecto de Ley Ferroviaria con el fin de surtir su revisión y viabilidad para ser radicado ante el Congreso de la República – Bogotá”, con número de radicado OFI23-00019599 / GFPU13010000, expedido por la Secretaría Jurídica de la Presidencia de la República.

El trámite que surtió el proyecto de Ley radicado en 2023 fue el siguiente:

- Radicación inicial del proyecto de Ley 337 publicado en la Gaceta del Congreso No. 19 del 13 de febrero de 2023.
- 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 Marlén Sogamoso Alfonso y Gerson Lisímaco 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 Cordovez V. al proyecto de Ley número 337 de 2023 Cámara, 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 Marlén 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.

2.- Descripción – contenido del proyecto de Ley.

A partir de los antecedentes señalados en precedencia, se presenta a consideración del Congreso de la República el presente proyecto de Ley con la finalidad de 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.

El proyecto de Ley establece disposiciones específicas en materia de infraestructura y transporte, acompañadas de un nuevo marco institucional que permitirá estructurar proyectos ferroviarios con unas bases sólidas que garanticen su sostenibilidad, rentabilidad y competitividad con otros modos en el largo plazo.

La definición clara de 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.

El presente proyecto es el resultado de:

a.- Un trabajo conjunto liderado por el Gobierno Nacional, con el apoyo de expertos internacionales del Banco Interamericano de Desarrollo. Este equipo multidisciplinario e interinstitucional, con fundamento en un análisis de la situación actual del modo ferroviario y previa verificación de buenas prácticas internacionales, elaboró una serie de recomendaciones que se condensan en este proyecto de Ley y en el Plan Maestro Ferroviario presentado en el mes de noviembre de 2020 al país.

b.- Una serie de antecedentes diagnósticos y de formulación como:

- 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?IServicio=Tools2&ITipo=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](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 yárdica a trocha estándar y sus impactos en el Transporte de Carga y Pasajeros (<https://www.mintransporte.gov.co/loader.php?IServicio=Tools2&ITipo=descargas&IFuncion=descargar&idFile=10105>)

c.- Para llegar a la propuesta de proyecto de Ley que aquí se pone a consideración del Honorable Congreso y que se reitera, está relacionado exclusivamente con la red ferroviaria nacional y la prestación del servicio de transporte de carga y de pasajeros en ella, verificó y tuvo en cuenta el actual normograma en materia férrea vigente que se resume en:

Tipo documento	Fecha de emisión	Ente generador	Epígrafe y/o descripción del documento	Modo de transporte
Documento Conpes 3410	20 de febrero 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	13 de diciembre de 1913	Congreso de la República	Por la cual se ordena empalmar el actual ferrocarril del Tolima con el de Buenaventura. "Ferrocarril del Pacífico"	Férreo
Ley 76	15 de noviembre de 1920	Congreso de la República	Sobre policía de ferrocarriles (sanciones a las personas que violen la vía férrea)	Férreo



Tipo documento	Fecha de emisión	Ente generador	Epígrafe y/o descripción del documento	Modo de transporte
Ley 13	01 de octubre de 1929	Congreso de la República	Por la cual se ordena la construcción del ferrocarril de Casanare y se dicta una disposición sobre seguros de Empleados y obreros	Férreo
Decreto 1075	1 de abril de 1954	Presidencia de la República	Por el cual se dictan algunas disposiciones relacionadas con el ramo de ferrocarriles	Férreo
Ley 146	31 de diciembre 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	1 de febrero 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	18 de enero 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	18 de julio 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	18 de Julio 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
Decreto 1588	18 de julio 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	26 de abril 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	30 diciembre 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	
Decreto 3110	30 de diciembre 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	15 de septiembre de 1998	Empresa Colombiana de Vías Férreas Ferrovías	Por la cual se reglamenta la autorización para los permisos de cruce "ferrovías"	Férreo
Resolución 1070	27 de marzo de 2006	Ministerio de Transporte	Por medio de la cual se establecen las tarifas correspondientes a los usuarios de Transporte Ferroviario	Férreo



Tipo documento	Fecha de emisión	Ente generador	Epígrafe y/o descripción del documento	Modo de transporte
			de carga y pasajeros del corredor férreo Chiriguana - Santa Martha	
Decreto 1791	26 de junio 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	13 de abril 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	10 de febrero 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	21 de junio 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	27 de marzo de 2006.	Ministerio de Transporte	Por la cual se establecen las tarifas correspondientes a los usuarios de transporte ferroviario de carga y pasajeros del corredor férreo Chiriguana-Santa Marta.	Férreo
Decreto 888	21 de marzo 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 Copes 3512	7 de abril de 2008	Departamento Nacional de Planeación, Ministerio de Hacienda y Crédito Público	Importancia estratégica del proyecto de concesión sistema ferroviario central	Férreo
Resolución 184	6 de enero 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	12 de febrero 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
Documento Conpes 3535	18 de julio 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	24 de mayo 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	Férreo



Tipo documento	Fecha de emisión	Ente generador	Epígrafe y/o descripción del documento	Modo de transporte
			infraestructura férrea nacional concesionada	
Decreto 1008	15 de mayo 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

d.- Se incorporaron los contenidos normativos que en el marco del trámite del proyecto de Ley 337 fueron discutidos por la honorable Comisión Sexta del Congreso, 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 se adoptan las propuestas sugeridas por el equipo que, liderado por el Gobierno Nacional, y con fundamento en los contenidos – documentos – normativa, señaladas en los numerales a.- a d.- precedentes, se determinaron son 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.

3. Estructura del proyecto de Ley

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.

A continuación, se describe los contenidos generales del Proyecto de Ley:

TÍTULO I DISPOSICIONES GENERALES



Contiene su 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.

OBJETO: Se señala como objeto de la Ley, la regulación de las actividades asociadas a la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga, de pasajeros y mixto en la red férrea nacional, así como al servicio privado de transporte en dicha red; las condiciones para planear, estructurar y desarrollar su infraestructura, sistemas, equipos, entre otros; su ordenamiento institucional, el régimen económico e incentivos, la sostenibilidad ambiental, y la definición de lineamientos técnicos que promuevan la intermodalidad, interoperabilidad, eficiencia y seguridad de este modo de transporte

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, así como de la reglamentación a expedirse una vez ella sea aprobada por el Congreso de la República.

ÁMBITO DE APLICACIÓN: En cuanto al ámbito de aplicación, se indica:

a.- Que la Ley es aplicable a la planeación, estructuración, diseño, desarrollo construcción, mantenimiento, ampliación, recuperación, mejoramiento y rehabilitación de infraestructura perteneciente a la red férrea nacional, es decir a cargo de la nación a su operación y la del material rodante, lo que incluye su gestión administrativa e institucional, las disposiciones y lineamientos tarifarios, económicos, de seguridad y regulatorios para el transporte ferroviario; y a todas aquellas actividades necesarias para su debida prestación y

b.- De aquellas actividades y servicios ferroviarios públicos o privados que hagan uso de la infraestructura férrea nacional.

Igualmente se establece que: (i) en las materias no reguladas expresamente se deberá dar aplicación a lo previsto en las leyes generales de transporte y en las leyes preexistentes sobre la actividad ferroviaria y (ii) lo dispuesto en la 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.

DEFINICIONES: Incluye, las principales definiciones técnicas para aplicar esta Ley, especialmente para aquellos conceptos o terminologías que no están formal y jurídicamente adoptadas hasta el momento.



TÍTULO II AUTORIDADES COMPETENTES

Hace referencia a las autoridades competentes en materia ferroviaria a nivel nacional, así como aquella responsable del componente regulatorio para el modo ferroviario, especialmente para aquellas materias relacionadas con la planificación y ejecución de proyectos ferroviarios, regulación económica y técnica del sector y la construcción, mantenimiento y operación del transporte ferroviario de carga y de pasajeros, incluyendo las autoridades con competencia en materia de seguridad ferroviaria para el modo y la referencia a la encargada de la inspección, vigilancia y control. Dichas entidades ejercerán sus funciones con base en los criterios de colaboración y armonía propios de su pertenencia al orden estatal.

Es pertinente señalar cómo este proyecto de Ley plantea contenidos que deben ser adoptados como lineamientos generales por el Congreso de la República en el ejercicio de sus competencias y el señalamiento expreso de que, con base en ellas, las diferentes autoridades públicas expedirán las reglamentaciones técnicas y de marco regulatorio y regulatorio económico que hagan eficiente, seguro, oportuno accesible y sostenible la prestación del servicio, lo que incluye sus infraestructuras asociadas.

Se definen las competencias y funciones de:

- El Ministerio de Transporte
- La Agencia Nacional de Seguridad Vial como autoridad de Seguridad Ferroviaria
- La Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte – CRIT
- La Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte – UPIT.
- El Instituto Nacional de Vías.
- La Agencia Nacional de Infraestructura.
- La Superintendencia de Transporte como entidad encargada de la Inspección, Vigilancia y Control.

TÍTULO III DISPOSICIONES EN MATERIA DE POLÍTICAS, PROYECTOS Y PLANEACIÓN DEL MODO FÉRREO

Este título principalmente contiene disposiciones relacionadas con la planeación del modo férreo, la necesidad de realizar un inventario predial y diagnóstico de la red férrea nacional, 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, los lineamientos para priorización de proyectos y su declaratoria de importancia estratégica. Así mismo establece disposiciones que permiten a las entidades territoriales la posibilidad de solicitar ser entidades ejecutoras o titulares de la infraestructura férrea nacional; señalar el alcance o incidencia de la



infraestructura férrea nacional sobre el ordenamiento territorial, y las directrices frente a declaratorias como bienes de interés cultural.

Finalmente, este título establece la promoción de políticas que permita 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, 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.

TÍTULO IV

DISPOSICIONES TÉCNICAS DE LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA

Contiene disposiciones relativas a 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.

Lo anterior, teniendo en cuenta que el mayor aprovechamiento de la red férrea del país se dará en la medida en que exista complementariedad y compatibilidad entre diferentes corredores y de éstos con las demás infraestructuras de transporte.

Por último, en este título se establecen criterios generales y obligantes que permitan una adecuada implementación, incluso desde la estructuración y construcción de la infraestructura de la red ferroviaria nacional, del ancho de vía, de la franja de seguridad y protección, de la capacidad ferroviaria, del gálibo y las zonas de servicio ferroviario; así como de la necesaria implementación de los servicios SIT (sistemas inteligentes de transporte) y su adecuada 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.

Especialmente, en relación con el ancho de vía, se indica con claridad que las autoridades competentes evaluarán cada uno de 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, que sea único y compatible para toda la red férrea nacional.

TÍTULO V TRANSPORTE FERROVIARIO DE CARGA, PASAJEROS Y MIXTO

Este título está conformado por 3 capítulos, que tienen 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.

El primer capítulo contiene disposiciones para la autorización y prestación del servicio público y privado de transporte ferroviario de carga, pasajeros y mixto, los requisitos, procedimiento y características de la habilitación, asignación de surcos ferroviarios y permiso de operación. Se establecen de forma detallada los criterios, directrices y requisitos generales para la prestación pública o privada del servicio público de transporte ferroviario de carga y pasajeros sobre la red férrea nacional; indicando en todo caso que esas condiciones deberán ser reglamentadas técnicamente por el Ministerio de Transporte. Además, establece la necesidad de diseñar, operar y sostener un sistema adecuado de información para cada corredor ferroviario en operación, así como de establecer los derechos de los usuarios respecto del servicio de transporte ferroviario.

El capítulo 2 contiene disposiciones para el acceso a la red férrea nacional, con el fin de que el acceso de operadores y usuarios a los corredores ferroviarios se regirá por los principios constitucionales y legales en materia de buena fe, celeridad, criterios objetivos para asignación de surcos, eficiencia, libre competencia, neutralidad, no discriminación, y transparencia. Además, se indican los requisitos para el acceso a cualquiera de los tramos que componen la Red férrea nacional, por parte de los operadores que tengan dicho objetivo.

En este capítulo se incluye en el parágrafo 6 del artículo 29, del proyecto de Ley Ferroviaria que *“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”*

La justificación de esta disposición se base en lo dispuesto en el artículo 5 de la Ley 336 de 1996 en la cual se define que: *“El servicio privado de transporte es aquel 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”*

Dentro de las características del servicio privado contempladas por la Corte Constitucional mediante Sentencia **C-033** de 2014 se indican:

- i) La actividad de movilización de personas o cosas la realiza el particular dentro de su ámbito exclusivamente privado; ii) Tiene por objeto la satisfacción de necesidades propias de la actividad del particular, y por tanto, no se ofrece la prestación a la comunidad; iii) Puede realizarse con vehículos propios. Si el particular requiere contratar equipos, debe hacerlo con empresas de transporte público legalmente habilitadas. iv) No implica, en principio, la celebración de contratos de transporte, salvo cuando se utilizan vehículos que no son de propiedad del particular; v) Es una actividad sujeta a la inspección, vigilancia y*



control administrativo con el fin de garantizar que la movilización cumpla con las normas de seguridad, las reglas técnicas de los equipos y la protección de la ciudadanía"

En ese sentido, el prestador de servicio privado de transporte Ferroviario, siempre que preste el servicio con vehículos propios, dentro del ámbito exclusivamente privado y no se ofrezca el servicio a la comunidad, no será objeto de realizar el trámite de habilitación ante el ministerio de transporte, establecido en el artículo 11 de la Ley 336 de 1996.

El tercer capítulo contiene disposiciones sobre el material rodante y tripulantes, con el fin de garantizar la prestación del servicio público de transporte férreo con equipos que cumplan con las especificaciones y requisitos técnicos, así como con el debido registro ante la autoridad competente.

TÍTULO VI DISPOSICIONES ECÓNOMICAS, TARIFARIAS E INCENTIVOS DEL MODO FÉRREO

Este título se compone de dos capítulos.

El capítulo 1 contiene el régimen tarifario y económico del modo ferroviario, en donde se establecen los principios, lineamientos, límites y responsabilidades institucionales para definir la metodología para la fijación de las tarifas por el uso de la infraestructura que podrá cobrar la entidad ejecutora de la infraestructura ferroviaria, a través del gestor o administrador de la infraestructura ferroviaria, y que deben pagar todos los operadores de un corredor férreo. Adicionalmente, se mantiene el esquema actual de libertad tarifaria vigilada a las tarifas que se cobrarán a los usuarios de los servicios de transporte ferroviario de carga, pasajeros o mixto.

Igualmente, se establece las posibles destinaciones de las contraprestaciones derivadas del uso de la infraestructura férrea de la red férrea nacional en actividades directamente relacionadas con 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, incluido el porcentaje para (i) el funcionamiento de la entidad ejecutora de la infraestructura ferroviaria en lo que tiene que ver con este modo de transporte, que será nunca mayor al 15% del recaudo y (ii) máximo el 5% para la Agencia Nacional de Seguridad Vial que permitan la ejecución de funciones que, en el marco de su competencia, tengan que ver con el modo ferroviario.

El capítulo 2 contiene algunos incentivos tributarios para el desarrollo del modo férreo, centrándose en ampliar la exención de la sobretasa al ACPM que se utilice en actividades de transporte ferroviario de carga, pasajeros o mixto en la Red Férrea Nacional y que cumpla con los límites de emisión y consumo de combustible que se establezcan por el Gobierno Nacional. Adicionalmente, se enlistan 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. Los cuales se pueden utilizar para la prestación del servicio de transporte ferroviario de carga, pasajeros y mixto en la red férrea nacional, y que busque optimizar las condiciones para el desarrollo de su infraestructura, y la promoción de la intermodalidad, interoperabilidad y ascenso tecnológico, en especial haciendo referencia al desacuerdo para intervenciones realizadas en control, conservación y mejoramiento del medio ambiente, en atención a lo señalado en el artículo 255 del estatuto tributario; así como, el descuento del impuesto sobre la renta, del ICVA pagado por la adquisición, construcción o formación e importación de activos fijos reales productivos, respecto de los operadores férreos responsables de dicho IVA de conformidad con lo previsto en el artículo 258-1 de la norma ejusdem.

TÍTULO VII DISPOSICIONES PARA CORREDORES Y VÍAS FERROVIARIAS DESHABILITADAS O EN DESUSO

Prevé el concepto de corredor para usos alternativos o corredores verdes, como aquel que conforme a los planes de reactivación de la red férrea nacional la entidad titular de la infraestructura ferroviaria señale como en desuso o deshabilitados, a fin de que sean usados 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, que garanticen que no podrán ser recuperados como corredores ferroviarios de importancia para la Nación, a partir de los criterios que establezca para el efecto el Ministerio de Transporte.

De igual manera, indica que las entidades territoriales que quieran desarrollar corredores verdes, deberán garantizar la operación y el mantenimiento adecuado, de acuerdo al tipo de actividad o servicio recreativo, cultural, deportivo, turístico y ambiental que se pretenda realizar y que no requiera aportes de la Nación y que dentro de los corredores verdes se podrán desarrollar infraestructuras de tipo comercial como; servicios relacionados con turismo sostenible, restaurantes, hoteles, comercio, arrendamiento de bicicletas, centros de acondicionamiento, museos, siempre y cuando no afecten al desarrollo económico de la Región y se promueva el empleo directo a las comunidades aledañas al corredor.

TÍTULO VIII SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL

Establece que 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, bajo el marco jurídico y técnico ambiental que desarrolle el Gobierno Nacional, por medio del Ministerio de Transporte y el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, con el fin de contar con un modo ferroviario sostenible, seguro y



eficiente. Además, establece la posibilidad de que las Entidades Ejecutoras o los Gestores o administradores de la infraestructura ferroviaria prioricen aquellos proyectos que a través de mecanismo de comercio de emisiones promuevan el desarrollo de infraestructuras, así como la utilización o adquisición de equipos y material rodante de bajas o cero emisiones, que garanticen la seguridad y una adecuada operación del servicio de transporte ferroviario.

TÍTULO IX DISPOSICIONES FINALES

Establece las normas de transición, derogatorias y vigencia del proyecto de ley.

4. Impacto fiscal.

El proyecto de Ley en el literal g) del artículo 2 en lo que se refiere al principio sostenibilidad en la inversión señala: *“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.”* (Subrayado por fuera del texto original)

En ese sentido, el proyecto de ley y sus disposiciones no genera impacto o costos fiscales adicionales, por el contrario, expresamente se señala que la inversión de los recursos del presupuesto general de la Nación está sujeta a las disponibilidades presupuestales y debe ser compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo, tal como lo establece el artículo 7 de la Ley 819 de 2003.

Bibliografía

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-Ferroviario.pdf>

Colombia, Ministerio de Transporte (2024). Transporte en cifras 2023. <https://mintransporte.shinyapps.io/transporteencifrasapp/>

España. Ley del Sector Ferroviario. Ley 39/2003, de 17 de noviembre contenida en el Boletín Oficial Español, BOE del 18 noviembre 2003, núm. 276, Ley derogada por la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario BOE del 30 de septiembre de 2015, núm. 234.

Organización Latinoamericana de Energía, OLADE (2018). Consumo de energía y emisiones de CO2 en el sector transporte. <http://www.olade.org/wp->



content/uploads/2019/08/Consumo-de-energ%C3%ADa-y-Emissiones-de-CO2-en-el-Sector-Transporte.pdf.

Unión Europea, UE. Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de noviembre de 2012. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/ALL/?uri=celex:32012L0034>

De los honorables Congresistas,



MARÍA CONSTANZA GARCÍA ALICASTRO
Ministra de Transporte



OFI24-00179139 / GFPU 14000000
Bogotá D.C., 9 de septiembre de 2024



Clave:
f0Rgk4EbHw

Doctora
MARÍA CONSTANZA GARCÍA ALICASTRO
Ministra de Transporte
MINISTERIO DE TRANSPORTE- Jurídica
Calle 24 # 60 - 50 Piso 9
Bogotá, D.C.
servicioalciudadano@mintransporte.gov.co

Asunto: EXT24-00127759. Concepto Proyecto de Ley - Desarrollo de infraestructura ferroviaria nacional

Distinguida señora Ministra de Transporte:

Atentamente me refiero a su comunicación de fecha 13 de agosto de 2024, radicada en esta Secretaría Jurídica en la misma fecha, por la cual nos remite el Proyecto 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 FERROVIARIO EN LA RED FÉRREA NACIONAL Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES".

Al respecto, en cumplimiento de las funciones atribuidas a esta Secretaría Jurídica por la Directiva Presidencial No. 06 del 27 de agosto de 2018, le informamos que al encontrar ajustado el Proyecto de Ley al análisis y observaciones que formuló esta Secretaría Jurídica mediante correo electrónico de fecha 5 de septiembre de 2024, no se tienen nuevas observaciones y estima procedente continuar su trámite.

Sin perjuicio de lo anterior, es de advertir que la Directiva Presidencial No. 06 del 27 de agosto de 2018 establece que los proyectos de ley que tengan impacto fiscal deberán estar acompañados de un concepto previo por parte del Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

Cordialmente,

Información Pública

Presidencia de la República

Dirección: Calle 7 No. 6 - 54, Bogotá D.C., Colombia
Conmutador: (+57) 601 562 9300 - 601 382 2800
Línea Gratuita: (+57) 01 8000 913666



Página | 1



PAULA ROBLEDO SILVA
Secretaria Jurídica
SECRETARÍA JURÍDICA

Proyectó: asesor Charles Tachack Suescún

Información Pública

Presidencia de la República

Dirección: Calle 7 No. 6 - 54, Bogotá D.C., Colombia
Conmutador: (+57) 601 562 9300 - 601 382 2800
Línea Gratuita: (+57) 01 8000 913666



ISO 14001:2015

Certificado SA-CER897502

Certificado ST-CER896332

Certificado SC36721



Bogotá D.C.,



MINHACIENDA

Fecha: 13/08/2024 12:59:48

Folios: 25



RADICADO: 1-2024-075312

Su recepción no implica aceptación

Doctor

RICARDO BONILLA GONZÁLEZ

Ministro

Ministerio de Hacienda y Crédito Público

Carrea 8 No. 6 C – 38

ricardo.bonilla@minhacienda.gov.co

relacionciudadano@minhacienda.gov.co

Ciudad

Asunto: Solicitud de concepto del Proyecto 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"

Respetado Ministro Bonilla, reciba un cordial saludo

Me dirijo a usted con el propósito de solicitar el concepto favorable del Ministerio de Hacienda y Crédito Público para el Proyecto de Ley titulado: "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 en la red Férrea Nacional y se dictan otras disposiciones".

Adjunto a la presente comunicación encontrará el texto completo del proyecto de ley, que ha sido elaborado y consolidado mediante un trabajo articulado entre las distintas áreas del Ministerio de Transporte.

Cabe destacar que, la presente iniciativa legislativa fue radicada el 6 de febrero de 2023 ante la Secretaría General de la Honorable Cámara de Representantes, asignándosele el número 337. Fue aprobado por unanimidad en la Comisión Sexta de la Cámara el 9 de agosto de 2023, y se rindió ponencia para segundo debate el 30 de abril de 2024. Sin embargo, por los tiempos legislativos, el proyecto se archivó. Con su revisión y concepto favorable, buscamos reiniciar este importante proceso legislativo.

Dada la importancia de este proyecto para el desarrollo de la infraestructura ferroviaria y el transporte público en Colombia, su concepto es fundamental para garantizar la solidez financiera y la viabilidad económica del proyecto ante el Congreso de la República. Por ello, solicitamos respetuosamente su pronta atención a esta solicitud.

Desde esta cartera estaremos atentos a su concepto y a cualquier colaboración adicional que se requiera con el fin de llevar a buen término el trámite del mencionado Proyecto de Ley.

Ministerio de Transporte

Recuerde que no debe hacer ningún tipo de pago para agilizar trámites en el Ministerio de Transporte.

Denuncie presuntos actos de corrupción en los trámites y servicios de la Entidad al 018000 110950

Atención virtual de lunes a viernes de 7:00 a.m. A 5:00 p.m., agendando su cita a través del enlace: <https://bit.ly/2UFTeTF>

Línea de servicio al ciudadano: (+57 601) 3240800 opción 1. Línea gratuita nacional: 01 8000 112042

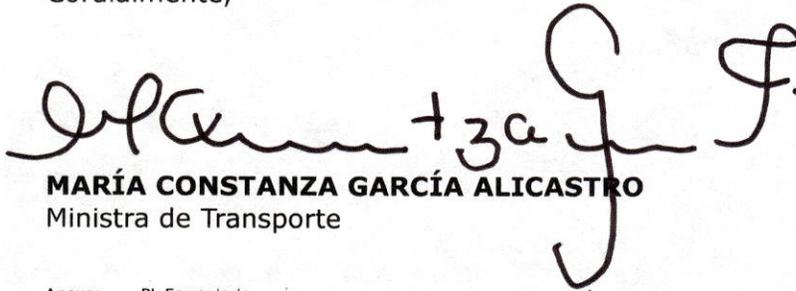
Radicación de PQRS-WEB: <https://mintransporte.powerappsportals.com>

Correo electrónico: servicioalciudadano@mintransporte.gov.co de lunes a viernes de 7:30 a.m. A 4:30 p.m.



Agradecemos remitir los comentarios y/o observaciones a los correos:
grupoenlacecongreso@mintransporte.gov.co y amontanezs@mintransporte.gov.co.

Cordialmente,



MARÍA CONSTANZA GARCÍA ALICASTRO
Ministra de Transporte

Anexo: PL Ferroviario
Revisó: Claudia Helena Álvarez Sanmiguel - Asesora Despacho
Yadira Cienfuegos Silvera - Asesora Despacho *YS*
Ana María Almanza - Asesora Despacho
Adriana Montañez Saénz - Asesora Despacho *AM*
Elaboró: Juan Garzón - Grupo Enlace Congreso *SB*
Andrea Pinilla - Grupo Enlace Congreso *PP*

Ministerio de Transporte

Recuerde que no debe hacer ningún tipo de pago para agilizar trámites en el Ministerio de Transporte.

Denuncie presuntos actos de corrupción en los trámites y servicios de la Entidad al 018000 110950

Atención virtual de lunes a viernes de 7:00 a.m. a 5:00 p.m., agendando su cita a través del enlace: <https://bit.ly/2UFTeTF>

Línea de servicio al ciudadano: (+57 601) 3240800 opción 1. Línea gratuita nacional: 01 8000 112042

Radicación de PQRS-WEB: <https://mintransporte.powerappsportals.com>

Correo electrónico: servicioalciudadano@mintransporte.gov.co de lunes a viernes de 7:30 a.m. a 4:30 p.m.



13-08-2024

Bogotá D.C.,

Doctora
PAULA ROBLEDO SILVA
Secretaria Jurídica
PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA
Cra 8 #7 - 26
contacto@presidencia.gov.co
Ciudad

	
EXT24-00127759	
PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA DE COLOMBIA	
Fecha y Hora: 13/08/2024 1:10:00 p. m.	Clave: bUQCMxNSsC
Folios: 25	
Pasa A: SECRETARIA JURIDICA	
Ingreso: Ventanilla	
Link: https://psqr.presidencia.gov.co/Publico/FindIndexWeb.aspx	

Respetado Ciudadano, para verificar el estado de su solicitud y dependencia competente asignada para su trámite, consulte el número de Radicación y la oficina. Teléfono: (57) 1 562 9300 - Bogotá, D.C. Para cualquier información cite el No. de Radicación y la oficina.

Asunto: Solicitud de concepto del Proyecto 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"

Respetada Secretaria Paula, reciba un cordial saludo,

Me dirijo a usted en su calidad de Secretaria Jurídica de la Presidencia de la República, con el propósito de solicitar la revisión y concepto jurídico favorable para el Proyecto de Ley titulado: "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 en la red Férrea Nacional y se dictan otras disposiciones".

Adjunto a la presente comunicación encontrará el texto completo del proyecto de ley, que ha sido elaborado y consolidado mediante un trabajo articulado entre las distintas áreas del Ministerio de Transporte.

Cabe destacar que, la presente iniciativa legislativa fue radicada el 6 de febrero de 2023 ante la Secretaría General de la Honorable Cámara de Representantes, asignándosele el número 337. Fue aprobado por unanimidad en la Comisión Sexta de la Cámara el 9 de agosto de 2023, y se rindió ponencia para segundo debate el 30 de abril de 2024. Sin embargo, por los tiempos legislativos, el proyecto se archivó. Con su revisión y concepto favorable, buscamos reiniciar este importante proceso legislativo.

Dada la importancia de este proyecto para el desarrollo de la infraestructura ferroviaria y el transporte público en Colombia, solicitamos respetuosamente su pronta atención a esta solicitud. Su concepto jurídico es fundamental para garantizar la solidez legal del proyecto ante el Congreso de la República.

Desde esta cartera estaremos atentos a su concepto y a cualquier colaboración adicional que se requiera con el fin de llevar a buen término el trámite del mencionado Proyecto de Ley.

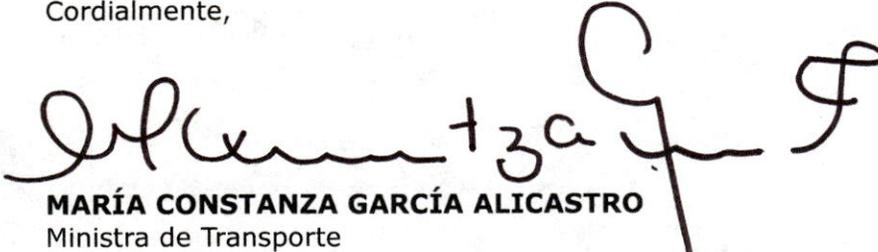
Ministerio de Transporte

Recuerde que no debe hacer ningún tipo de pago para agilizar trámites en el Ministerio de Transporte.
Denuncie presuntos actos de corrupción en los trámites y servicios de la Entidad al 018000 110950
Atención virtual de lunes a viernes de 7:00 a.m. A 5:00 p.m., agendando su cita a través del enlace: <https://bit.ly/2UFTeTf>
Línea de servicio al ciudadano: (+57 601) 3240800 opción 1. Línea gratuita nacional: 01 8000 112042
Radicación de PQRS-WEB: <https://mintransporte.powerappsportals.com>
Correo electrónico: servicioalciudadano@mintransporte.gov.co de lunes a viernes de 7:30 a.m. A 4:30 p.m.



Agradecemos remitir los comentarios y/o observaciones a los correos:
grupoenlacecongreso@mintransporte.gov.co y amontanezs@mintransporte.gov.co.

Cordialmente,



MARÍA CONSTANZA GARCÍA ALICASTRO
Ministra de Transporte

Anexo: PL Ferroviario

Revisó: Claudia Helena Álvarez Sanmiguel - Asesora Despacho
Yadira Cienfuegos Silvera - Asesora Despacho
Ana María Almanza - Asesora Despacho
Adriana Montañez Saenz - Asesora Despacho
Elaboró: Juan Garzón - Grupo Enlace Congreso
Andrea Pinilla - Grupo Enlace Congreso

SENADO DE LA REPÚBLICA

Secretaría General (Art. 133 y ss Ley 5ª de 1.992)

El día 11 del mes 09 del año 24

se radicó en este despacho el proyecto de ley
Nº. 232 Acto Legislativo N°. _____, con todos y

cada uno de los requisitos constitucionales y legales
por: Ministra de Transporte María Constanza García

Ministerio de Transporte

Recuerde que no debe hacer ningún tipo de pago para agilizar trámites en el Ministerio de Transporte.

Denuncie presuntos actos de corrupción en los trámites y servicios de la Entidad al 018000 110950

Atención virtual de lunes a viernes de 7:00 a.m. a 5:00 p.m., agendando su cita a través del enlace: <https://bit.ly/2UFTeTF>

Línea de servicio al ciudadano: (+57 601) 3240800 opción 1. Línea gratuita nacional: 01 8000 112042

Radicación de PQRS-WEB: <https://mintransporte.powerappsportals.com>

Correo electrónico: servicioalciudadano@mintransporte.gov.co de lunes a viernes de 7:30 a.m. a 4:30 p.m.