

Que, la Comisión de Regulación de Energía y Gas (CREG) emitió la Circular 040 del 26 de junio de 2024 por medio de la cual se publicó el Cronograma de Comercialización de Gas Natural para el año 2024, y que de acuerdo al mismo, el Gestor del Mercado de Gas Natural publicó la información correspondiente a las declaraciones realizadas por los Productores-Comercializadores y Comercializadores de Gas Importado al 19 de julio de 2024, conforme a lo establecido en el Cronograma de Comercialización de Gas Natural del año 2024.

Que, en virtud de los balances energéticos, la publicación realizada por el Gestor del Mercado de Gas Natural en su informe “*Publicación Oferta de Producción Total Disponible para la Venta en Firme (PTDVF) y Cantidades Importadas Disponibles para la Venta en Firme (CIDVF 2024-2033)*” del 23 de julio de 2024, y los recientes escenarios de demanda de gas al interior del país, es evidente que la producción disponible para el mercado mantiene una tendencia de declive, sumado a la disminución de las cantidades – correspondientes a la producción disponible - que son ofrecidas para la venta en firme. Lo anterior implica hacer un uso cuidadoso y priorizado de los recursos de gas natural combustible de la nación.

Que, en cumplimiento a lo señalado en el numeral 8 del artículo 8° de la Ley 1437 de 2011, en concordancia con lo establecido en las Resoluciones MME 40310 y 41304 de 2017, el proyecto de la presente resolución se publicó en la página web del MME para comentarios de la ciudadanía.

Que, diligenciado el formulario del que trata el Decreto número 1074 de 2015, se encontró que la propuesta no tiene efectos restrictivos sobre la competencia, por lo cual no se informó a la Superintendencia de Industria y Comercio (SIC), sobre el proyecto.

Que, en mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

Artículo 1°. Modifíquese el artículo 1° de la Resolución número 40330 de 2024, el cual quedará de la siguiente manera:

Artículo 1°. *Exportaciones de energía eléctrica. A partir de la entrada en vigencia de la presente resolución las exportaciones de energía eléctrica se realizarán únicamente haciendo uso de alguna de las siguientes alternativas de generación, siempre que la alternativa elegida, no se requiera en el despacho económico para cubrir la demanda total doméstica o nacional:*

- I. *De la generación de plantas térmicas que operen con combustibles líquidos.*
- II. *De la generación de plantas térmicas despachadas centralmente.*
- III. *De la generación de cualquier planta del Sistema Interconectado Nacional (SIN) aplicando las reglas establecidas en las Resoluciones CREG 004 de 2003, GREG 014 de 2004, CREG 025 de 1995, CREG 112 de 1998, o aquellas que la modifiquen o sustituyan.*

Parágrafo 1°. *El Ministerio de Minas y Energía (MME), conforme al seguimiento y análisis de las variables energéticas y eléctricas desarrollado por el Centro Nacional de Despacho (CND), podrá modificar mediante circular, la alternativa de generación a utilizar; buscando en todo caso, garantizar la confiabilidad y seguridad del SIN.*

Parágrafo 2°. *Para dar cumplimiento a lo establecido en las alternativas I o II de este artículo, el Centro Nacional de Despacho (CND), usará las reglas establecidas en los numerales 1 y 2 del Anexo 4 de la Resolución CREG 155 de 2014, o aquellas que la modifiquen, adicionen o sustituyan. Lo dispuesto en los numerales mencionados aplicará a todas las plantas térmicas - según la alternativa seleccionada - que tengan excedentes después de haberse atendido la demanda nacional. Para plantas con múltiples configuraciones se considerará aquella configuración que haya sido requerida para abastecer la demanda nacional o la de máxima disponibilidad declarada, según los requerimientos de la exportación.*

Parágrafo 3°. *El Ministerio de Minas y Energía, (MME), conforme al seguimiento y análisis de las variables energéticas y eléctricas desarrollado por el Centro Nacional de Despacho (CND), podrá mediante resolución suspender o reactivar la exportación de energía eléctrica.*

Artículo 2°. Modifíquese el artículo 4° de la Resolución número 40330 de 2024, el cual quedará de la siguiente manera:

Artículo 4°. *Duración de las medidas. La aplicación de las medidas señaladas en esta Resolución iniciará a partir del despacho económico que se realice el día calendario siguiente a la publicación en el Diario Oficial de la presente norma, y estarán vigentes hasta el 31 de julio de 2025.*

Parágrafo 1°. *El Ministerio de Minas y Energía podrá derogar o prorrogar la aplicación de las medidas dispuestas en la presente resolución, mediante Circular, según los resultados del análisis de la situación energética del país y la recuperación de los embalses.*

Parágrafo 2°. *Si durante la vigencia de la presente Resolución se activa el Estatuto para Situaciones de Riesgo de Desabastecimiento definido en la Resolución CREG 026 de 2014 y sus modificaciones, las disposiciones contenidas en la presente resolución, prevalecerán sobre lo dispuesto en el Estatuto definido en la Resolución CREG 026 de 2014 o sus modificaciones.*

Artículo 3°. *Suspensión Temporal de las exportaciones de electricidad.* A partir de la entrada en vigencia de la presente resolución, se suspenden las exportaciones de electricidad en aplicación del Parágrafo 3° del Artículo 1° de la presente Resolución.

Artículo 4°. *Vigencia.* Esta resolución rige a partir de su publicación en el **Diario Oficial**.

Publíquese y cúmplase.

Dada en Bogotá, D. C., a 30 de septiembre de 2024.

El Ministro de Minas y Energía,

Ómar Andrés Camacho Morales.
(C. F.)

MINISTERIO DE TRANSPORTE

RESOLUCIONES

RESOLUCIÓN NÚMERO 20243040046045 DE 2024

(septiembre 24)

por la cual se fijan los requisitos y se establece el trámite para asignar Surcos ferroviarios en la Red Férrea Nacional, y se dictan otras disposiciones.

La Ministra de Transporte, en ejercicio de las facultades legales, en especial, las conferidas por la Ley 105 de 1993, la Ley 336 de 1996, el Decreto número 1079 de 2015, el Decreto número 087 de 2011, y el Decreto número 2189 de 2016

CONSIDERANDO:

Que el artículo 1° de la Ley 105 de 1993, *por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones.* dispone que el sector transporte lo integran el Ministerio de Transporte y sus organismos adscritos o vinculados.

Que el literal b) del artículo 2° y el numeral 2 del artículo 3° de la Ley 105 de 1993, *por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones* establecen que le corresponde al Estado la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas, para la adecuada prestación en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad.

Que el numeral 4 del artículo 12 de la Ley 105 de 1993 establece que la infraestructura de transporte a cargo de la Nación está integrada por “*Las líneas férreas de propiedad de la Nación que incluye su zona, señalización e infraestructura para el control del tránsito*”.

Que el artículo 21 de la Ley 105 de 1993 modificado parcialmente por el artículo 1° de la Ley 787 de 2002 señala lo siguiente:

“**ARTÍCULO 21.** *Modificado por la Ley 787 de 2002, artículo 1° Tasas, tarifas y peajes en la infraestructura de transporte a cargo de la Nación. Para la construcción y conservación de la infraestructura de transporte a cargo de la Nación, esta contará con los recursos que se apropien en el Presupuesto Nacional y además cobrará el uso de las obras de infraestructura de transporte a los usuarios, buscando garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo.*

Para estos efectos, la Nación establecerá peajes, tarifas y tasas sobre el uso de la infraestructura nacional de transporte y los recursos provenientes de su cobro se usarán exclusivamente para ese modo de transporte.

Todos los servicios que la Nación o sus entidades descentralizadas presten a los usuarios accesoriamente a la utilización de la infraestructura Nacional de Transporte, estarán sujetos al cobro de tasas o tarifas. (...)”.

Que el artículo 4° de la Ley 336 de 1996, prescribe que el transporte gozará de especial protección estatal y estará sometido a las condiciones y beneficios establecidos por las disposiciones reguladoras de la materia y, como servicio público, continuará bajo la dirección, regulación y control del Estado, sin perjuicio de que su prestación pueda serle encomendada a los particulares.

Que de conformidad con el artículo 5° de la misma Ley, “*El carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado que la ley le otorga a la operación de las empresas de transporte público, implicará la prelación del interés general sobre el particular, especialmente, en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el reglamento para cada modo*”.

Que el artículo 8° de la Ley 336 de 1996 indica que “*Bajo la suprema dirección y Tutela administrativa del Gobierno nacional a través del Ministerio de Transporte, las autoridades que conforman el sector y el sistema de transporte serán las encargadas de la organización, vigilancia y control de la actividad transportadora dentro de su jurisdicción y ejercerán sus funciones con base en los criterios de colaboración y armonía propios de su pertenencia al orden estatal*”.

Que el artículo 16 de la Ley 336 de 1996 establece que *“la prestación del servicio público de transporte estará sujeta a la habilitación y a la expedición de un permiso o a la celebración de un contrato de concesión u operación”*.

Que el artículo 22 de la Ley 336 de 1996 establece que de conformidad con cada modo de transporte *“Toda empresa del servicio público de transporte contará con la capacidad transportadora autorizada para atender la prestación de los servicios otorgados”* (...).

Que el artículo 26 de la Ley 336 de 1996 establece que *“Todo equipo destinado al transporte público deberá contar con los documentos exigidos por las disposiciones correspondientes para prestar el servicio de que se trate”*.

Que el artículo 80 de la Ley 336 de 1996 señala que *“El Modo de Transporte Ferroviario, además de ser un servicio público esencial, se regula por las normas estipuladas en esta Ley y las normas especiales sobre la materia”*.

Que conforme a lo anterior, el Gobierno nacional expidió el Decreto número 3110 de 1997, por el cual se reglamenta la habilitación y prestación del servicio público de transporte ferroviario.

Que, en virtud de sus competencias legales, el Ministerio de Transporte expidió la Resolución 184 de 2009, 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 Ferroviario Central.

Que el numeral 6.3 del artículo 6° del Decreto número 087 de 2011 establece que dentro de las funciones del Ministerio de Transporte está la de *“formular la regulación técnica en materia de transporte, tránsito e infraestructura de todos los modos”*. Por su parte, el numeral 6.4 del mismo artículo señala que es función del Ministerio de Transporte *“Formular la política de regulación económica en materia de tránsito, transporte e infraestructura en todos los modos de transporte”*. A su vez, el numeral 6.15 del artículo 6° del mismo Decreto, señala que será función del Ministerio de Transporte *“Establecer los peajes, tarifas, tasas y derechos a cobrar por el uso de la infraestructura de los modos de transportes, excepto el aéreo”*.

Que el numeral 15.5 del artículo 15 del Decreto número 087 de 2011 establece que son funciones de la Subdirección de Transporte del Ministerio de Transporte *“Expedir los actos administrativos necesarios para las autorizaciones y demás requerimientos relacionados con el transporte (...) férreo”*.

Que el numeral 15.7 del artículo 15 del Decreto número 087 de 2011 modificado parcialmente por el artículo 2° del Decreto número 2189 de 2016 establece que es función de la Subdirección de Transporte del Ministerio de Transporte la expedición de *“(...) los actos administrativos en relación con los procesos de homologaciones, habilitación, permiso de operación, adjudicación, negación, modificación, reestructuración, revocatoria de rutas y horarios; capacidad transportadora; declaratoria de vacancia o abandono de rutas y horarios; de las empresas de transporte terrestre automotor de pasajeros y mixto por carretera y de los demás modos de su competencia”*, dentro de los cuales se encuentra el transporte ferroviario, de conformidad con el Artículo 1° de la Ley 336 de 1996.

Que mediante el Decreto número 1079 de 2015, se expidió el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte con la finalidad de compilar las normas de carácter reglamentario que rigen este sector, entre las cuales se incluyeron las contenidas en el Decreto número 3110 de 1997 en el Título 4 de la Parte 2 del Libro 2 del citado decreto.

Que el artículo 2.2.4.1.4 del Decreto número 1079 de 2015 establece que al Ministerio de Transporte le corresponde como organismo rector del sector, definir la política integral de transporte en el modo ferroviario en Colombia y planificar, regular y controlar el cumplimiento de la misma. Asimismo, señala que le corresponde al Instituto Nacional de Vías (Invías) y a la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), o a las entidades que hagan sus veces, ejecutar la política del Estado en esta materia, en las vías férreas de su respectiva competencia.

Que el artículo 2.2.4.2.9 del Decreto número 1079 de 2015 señala lo siguiente:

ARTÍCULO 2.2.4.2.9 *“Cuando se trate de vías concesionadas para el transporte de carga, el concesionario permitirá la libre circulación de trenes de pasajeros otorgándoles prioridad a los mismos, siempre y cuando se encuentren vinculados a empresas de transporte ferroviario debidamente habilitadas por la autoridad competente y con permiso de operación vigente”*.

Que el artículo 2.2.4.2.13., del Decreto número 1079 de 2015, adicionado por el Decreto número 2245 del 2023, señala lo siguiente:

“Artículo 2.2.4.2.13. Asignación de Surcos ferroviarios. *La asignación de surcos ferroviarios, entendidos como la capacidad ferroviaria habilitada en un período dado para realizar un trayecto específico dentro de la red férrea nacional, es un procedimiento a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y/o el Instituto Nacional de Vías (Invías), de acuerdo con la reglamentación que para tal efecto expida el Ministerio de Transporte como organismo rector del sector transporte.*

Las asignaciones de surcos ferroviarios no requerirán contrato de concesión adjudicado, y se otorgarán, previo cumplimiento de la obligación de contar con la habilitación, y la obtención posterior del permiso de operación; entendidas la habilitación y el permiso de operación, como las autorizaciones que expide la autoridad competente para prestar el servicio público de transporte ferroviario que se obtienen de conformidad

con los requisitos, condiciones y procedimientos previstos para el efecto, en el presente Capítulo”.

Que de acuerdo con lo establecido en el Plan Maestro Ferroviario 2020 - Una estrategia para la reactivación y consolidación de la operación ferroviaria en el país, validado por el Plan Maestro de Transporte Intermodal 2021-2051, *“el sistema ferroviario de Colombia deberá privilegiar la operación bajo acuerdos de acceso libre sin exclusividad comercial, en los cuales cualquier operador debidamente autorizado que cumpla las exigencias regulatorias y que cuente con el material rodante en las condiciones técnicas óptimas que se establezcan, pueda prestar servicios de transporte ferroviario”*.

Que el artículo 281 de la Ley 2294 de 2023 *“por el cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 “Colombia Potencia Mundial de la Vida”, establece que “La Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) podrá administrar aquellos corredores de la Red Férrea Nacional que sean priorizados por el Ministerio de Transporte en coordinación con la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte (UPIT), de acuerdo con los documentos de planeación del Sector. Para tal efecto, la ANI podrá suscribir cualquier tipo de contrato estatal 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, mantenimiento, vigilancia y las condiciones de seguridad de la Infraestructura Ferroviaria y/o la prestación del Servicio Público de Transporte Ferroviario”*.

Que, a partir de lo señalado previamente, se hace necesario regular el acceso de los futuros operadores ferroviarios que pretendan ingresar a la Red Férrea Nacional, con el fin de garantizar el acceso libre e incentivar este modo de transporte para lograr generar una mayor competitividad al país y una explotación eficiente del sistema ferroviario.

Que, la Dirección de Infraestructura del Ministerio de Transporte, mediante Memorando número 2024500003213 del 11 de enero de 2024 y Memorando número 20245000059643 del 21 de mayo de 2024, solicitó la publicación del presente acto administrativo, que busca reglamentar el artículo 2.2.4.2.13 del Decreto número 1079 de 2015, en virtud de que se requiere fijar los requisitos y establecer el procedimiento para asignar los Surcos Ferroviarios a los interesados en operar en la Red Férrea Nacional.

Que el contenido de la presente resolución fue publicado en la página web del Ministerio de Transporte, por el término de quince (15) días calendario en una primera oportunidad entre el 25 de enero y el 8 de febrero de 2024, y en una segunda oportunidad entre el 24 y el 30 de mayo de 2024, en cumplimiento a lo determinado en el numeral 8, del artículo 8° de la Ley 1437 de 2011, el artículo 2.1.2.1.14 del Decreto número 1081 de 2015 modificado y adicionado por el Decreto número 270 de 2017 y la Resolución número 994 de 2017 del Ministerio de Transporte.

Que de conformidad con lo dispuesto en el artículo 7° de la Ley 1340 de 2009, el Ministerio de Transporte solicitó a la Superintendencia de Industria y Comercio que rindiera concepto de abogacía de la competencia sobre la presente resolución, entidad que, mediante oficio radicado SIC número: 24-262981- -1-0 de fecha 5 de julio de 2024 manifestó que *“pese a que la iniciativa regulatoria podría establecer determinadas restricciones en términos de libre competencia con ocasión al procedimiento de asignación de surcos ferroviarios, las cuales serán abordadas en los siguientes puntos, el proyecto tiene un fundamento legal y regulatorio que justifica la intervención del regulador en este sector de la economía”*. En este sentido, la Superintendencia de Industria y Comercio realizó recomendaciones relacionadas con: (i) los requerimientos técnicos adicionales que deben ser considerados por condiciones y/o especificaciones puntuales en los diferentes tramos de la Red Férrea Nacional; (ii) la graduación de las cuantías de las garantías y seguros exigidos a los solicitantes; (iii) la prelación en la asignación de Surcos Ferroviarios y la operación ferroviaria; y (iv) la introducción de la modalidad *“Take or Pay”* cuando se excede el 33% de la Capacidad Ferroviaria del respectivo corredor.

Que, una vez revisadas las recomendaciones de la Superintendencia de Industria y Comercio y realizados los ajustes pertinentes, se manifiesta que: (i) existen mecanismos de control suficientes y adecuados para asegurar que los requerimientos técnicos adicionales que se impongan en los procedimientos de asignación de Surcos Ferroviarios se sustenten en las particularidades de cada tramo y no impliquen una obstrucción injustificada a la concurrencia de los Solicitantes; (ii) los valores asegurados definidos en las garantías y seguros establecidos en la presente resolución y sus correspondientes costos están justificados teniendo en cuenta el tipo de actividad peligrosa y su eventual magnitud y frecuencia de daños a terceros, y no representan un encarecimiento injustificado en los gastos en los que deben incurrir los operadores que soliciten Surcos Ferroviarios; (iii) de conformidad con lo dispuesto en el artículo 2.2.4.2.9., del Decreto número 1079 de 2015, los Solicitantes exitosos que ofrezcan servicios de transporte de pasajeros tienen prelación operacional exclusivamente y no en el orden de radicación de solicitudes del trámite definido en la presente resolución; y (iv) que la exigencia de la cláusula *“Take or Pay”* según lo dispuesto en el parágrafo 2° del artículo 18 de esta resolución busca promover la competencia entre Solicitantes/operadores y así incrementar la eficiencia y disminuir los costos de transporte para los usuarios finales.

Que de conformidad con lo establecido en el artículo 1° de la Ley 962 de 2005, modificado por el artículo 39 del Decreto Ley 019 de 2012, mediante oficio Radicado con el número 20245010579401 del 20 de septiembre de 2024 se obtuvo la aprobación, por parte del Departamento Administrativo de la Función Pública, del trámite de asignación de Surcos Ferroviarios, establecido en este documento.

Que la Dirección de Infraestructura del Ministerio de Transporte, mediante Memorando 20245000121923 del 20 de septiembre de 2024, solicitó la expedición del presente acto administrativo y certificó que durante el tiempo de publicación se presentaron observaciones por parte de ciudadanos e interesados, las cuales fueron atendidas en su totalidad.

En mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

TÍTULO 1

OBJETO Y DEFINICIONES

Artículo 1°. *Objeto.* El objeto del presente acto administrativo es establecer el Trámite de Asignación de Surcos Ferroviarios para prestar el servicio de transporte ferroviario de carga, pasajeros y/o mixto en la Red Férrea Nacional.

Parágrafo 1°. Las disposiciones de esta Resolución regirán cuando la administración sobre la Infraestructura Ferroviaria la realice directamente la Entidad Ejecutora de la Infraestructura Ferroviaria Nacional o cuando la administración la ejerza un tercero en virtud de un contrato estatal. En todo caso el Trámite de Asignación de Surcos Ferroviarios se deberá llevar a cabo ante la Entidad Ejecutora de la Infraestructura Ferroviaria Nacional y será ésta quien asignará los Surcos Ferroviarios mediante la expedición del correspondiente acto administrativo.

Parágrafo 2°. La presente resolución es aplicable a los Solicitantes que estén interesados en la asignación de Surcos Ferroviarios para el servicio de transporte ferroviario público, privado y/o mixto, y de carga, pasajeros y/o mixto en la Red Férrea Nacional.

Parágrafo 3°. La regulación establecida mediante la presente Resolución no será aplicable al servicio de transporte público masivo de pasajeros por metro ligero, tren ligero, tranvía y tren-tram. En estos eventos, los requisitos y procedimientos para la asignación de Surcos Ferroviarios serán establecidos por las autoridades de transporte según su competencia. En todo caso, en los corredores de la Red Férrea Nacional en donde opere el servicio de transporte público masivo de pasajeros por metro ligero, tren ligero, tranvía y tren-tram y en los cuales se requiera la prestación del servicio de transporte de carga, las autoridades competentes en el servicio de transporte masivo de pasajero en las modalidades señaladas deberán garantizar condiciones objetivas de acceso para que los Trenes de carga puedan operar sobre dichos tramos.

Parágrafo 4°. El Trámite de Asignación de Surcos Ferroviarios no genera cobro alguno a cargo de los Solicitantes ante la Entidad Ejecutora de la Infraestructura Ferroviaria Nacional.

Artículo 2°. *Definiciones:*

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.

Capacidad Ferroviaria: La Capacidad Ferroviaria está determinada por el número máximo de Trenes que pueden circular por un tramo del corredor ferroviario en condiciones de seguridad, en un período dado y depende de factores como la cantidad de vías de cruzamiento de Trenes y su longitud, la geometría de la línea, el emplazamiento y la capacidad puntual de las estaciones, el sistema de tracción, los sistemas de señalización y de control de tráfico, los períodos de mantenimiento, el plan de transporte u operación ferroviaria adoptado, el servicio de transporte ferroviario prestado (carga, pasajeros y/o mixto) 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.

Compatibilidad Exitosa: Es la verificación que hace la Entidad Ejecutora de la Infraestructura Ferroviaria Nacional en virtud de la cual se comprueba que las especificaciones técnicas del Material Rodante que operará el Solicitante son compatibles con la Infraestructura Ferroviaria sobre la cual circulará, teniendo en cuenta los requisitos establecidos en el artículo 5° de la presente resolución.

Documento de Validación: Corresponde al certificado que expide un Organismo de certificación, auditoría, control e inspección en la industria ferroviaria con la suficiente capacidad técnica para comprobar y avalar la compatibilidad entre el Material Rodante propuesto por el Solicitante con la Infraestructura Ferroviaria sobre la cual dicho equipo circulará, teniendo en cuenta los requisitos establecidos en el artículo 5° de la presente resolución.

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/u operación y/o explotación de la Infraestructura Ferroviaria, 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 y celebración 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.

Entidad Titular de la Infraestructura Ferroviaria Nacional: Entidad pública propietaria de la Red Férrea Nacional. De acuerdo con lo estipulado en los artículos 63 de la Ley 105 de 1993, 11 y 13 del Decreto número 1791 de 2003 y 3 del Decreto número 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 Ferroviaria Nacional.

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, de la Red Férrea Nacional, bien en su calidad de Entidad Titular de la Infraestructura Ferroviaria Nacional o Entidad Ejecutora de la Infraestructura Ferroviaria Nacional o en virtud de un contrato, entre otros, de concesión y/o de obra y/o de administración.

Habilitación: Es la autorización que expide el Ministerio de Transporte para prestar el servicio público de transporte ferroviario, de acuerdo con las condiciones señaladas en las normas vigentes y en el acto que la conceda.

Infraestructura Ferroviaria: Es el conjunto de estructuras de ingeniería, 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 y/o vías férreas y/o rieles y/o traviesas y/o balasto y/o estructuras como muros, puentes, sistemas de drenaje, túneles, pasos superiores e inferiores, 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 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.

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.

Material Rodante de Tracción: Vehículos ferroviarios que cuentan con propulsión propia o que cuentan con motores alimentados por fuentes externas de energía, como catenarias o rieles conductores y con capacidad de arrastre remanente para traccionar vehículos remolcados.

Material Rodante Remolcado: Vehículos ferroviarios que no cuentan con propulsión propia.

Modelo Operacional Detallado: Documento que presenta el Solicitante ante la Entidad Ejecutora de la Infraestructura Ferroviaria Nacional, en el cual se establecen los Surcos Ferroviarios a solicitar y las condiciones para la programación de la operación de Trenes y debe, al menos, contener la siguiente información: longitud de los Trenes a operar, especificación de la cantidad y tipo de carga a movilizar, estación origen, estación destino, días de la semana de operación, horarios de operación solicitados, horarios de salida de estación origen, hora esperada de llegada al destino, estaciones de relevo de tripulación, estación de abastecimiento de combustible si es necesario, así como un capítulo que describa las simulaciones en donde se identifique la malla de circulación óptima, posibles conflictos operacionales y la solución óptima.

Organismo de certificación, auditoría, control e inspección en la industria ferroviaria: Se entiende como cualquiera de: (A) Un organismo acreditado en Colombia para expedir un Documento de Validación, de conformidad con el Subsistema Nacional de la Calidad, contemplado en el Decreto número 1074 de 2015, o la norma que lo modifique, adicione o sustituya; (B) Un organismo acreditado en un país extranjero, cuyas certificaciones sean reconocidas en Colombia, de acuerdo con las posibilidades previstas en las normas del Subsistema Nacional de la Calidad, contemplado en el Decreto número 1074 de 2015, o la norma que lo modifique, adicione o sustituya; o (C) Una empresa proveedora de servicios técnicos, de seguridad y certificación cuyo objeto social contemple la certificación de equipos y sistemas ferroviarios respecto de la compatibilidad de determinado material rodante con la correspondiente Infraestructura Ferroviaria, que cumpla con los siguientes requisitos: (i) que haya expedido al menos tres certificaciones sobre compatibilidad técnica de Material Rodante en los diez (10) años anteriores a la fecha en que se radica la solicitud de Compatibilidad Exitosa para la asignación de Surcos Ferroviarios válidos en su país de origen; y (ii) que cuente con experiencia probada en la actividad certificadora de que se ocupa esta resolución, en al menos tres (3) países.

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 Férrea Nacional, conforme al Reglamento de Operación de Trenes (ROT) establecido para el tramo o sector o corredor ferroviario.

Permiso de Operación: Para efectos de la presente resolución, el Permiso de Operación es la autorización otorgada por el Ministerio de Transporte para la prestación del servicio público de transporte público ferroviario, a una empresa ferroviaria debidamente habilitada y que tenga autorizado un Surco Ferroviario, para que esta pueda desarrollar las actividades objeto de tal autorización.

Red Férrea Nacional: Conjunto de vías, corredores férreos y nodos de transferencia, junto con sus anexidades, y demás elementos de la Infraestructura Ferroviaria nacional con vocación de interoperabilidad, cuya naturaleza es la de bienes públicos afectos a la prestación de servicio 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).

Servicio Privado de Transporte Ferroviario: Es aquel que se presta para satisfacer necesidades propias de movilización de personas o bienes con su propio Material Rodante, de conformidad con lo establecido en el artículo 5° de la Ley 336 de 1996.

Sistema de Señalización, Telecomunicaciones y de Control de Tráfico: Complementario a lo definido en el artículo 2.2.4.2.10 del Decreto número 1079 de 2015 para Centros de Control de Tráfico, el 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 Nacional, y que permita informar y regular el tránsito de peatones y de vehículos de todo tipo en inmediaciones de las instalaciones del respectivo 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.

Solicitante: Toda persona, incluyendo a cualquier contratista Gestor o Administrador de la Infraestructura Ferroviaria Nacional en virtud de un contrato estatal cuando requiera solicitar Surcos Ferroviarios adicionales a los asignados contractualmente, que sea operador de Servicio Privado de Transporte Ferroviario o, en caso de ser operador de servicio público de transporte ferroviario y/o mixto, bien (i) haya radicado una solicitud de Habilitación ante el Ministerio de Transporte, o la entidad que haga sus veces, en los términos de los artículos 2.2.4.2.1 y 2.2.4.2.2 del Decreto número 1079 de 2015, o las normas que los modifiquen, complementen o sustituyan; o (ii) que cuente con dicha Habilitación; y que esté interesado en solicitar la asignación de Surcos Ferroviarios con el propósito de operar sobre la Red Férrea Nacional con la utilización del Material Rodante aportado por él (por ser propio, o en virtud de un contrato de arrendamiento, declaración de importación o el contrato que asegure la disponibilidad del equipo) y con su propia tripulación.

Surco Ferroviario: Capacidad Ferroviaria habilitada en un período dado, para realizar un trayecto específico (origen-destino) dentro de la Red Férrea Nacional, otorgada por la Entidad Ejecutora de la Infraestructura Ferroviaria Nacional en conjunto con el Gestor o Administrador de la Infraestructura Ferroviaria Nacional según corresponda, para el ingreso y operación de un operador ferroviario público o privado.

Tarifa por Uso de Infraestructura Ferroviaria: Corresponde al cobro que un Gestor o Administrador de la Infraestructura Ferroviaria Nacional podrá hacer a los operadores ferroviarios por el uso de la misma y el control de tráfico de Trenes.

Trámite de Asignación de Surcos Ferroviarios: Es el trámite que se regula en esta Resolución el cual está compuesto por dos etapas, a saber: (i) La solicitud de Compatibilidad Exitosa para la asignación de Surcos Ferroviarios; y (ii) La expedición del acto administrativo de asignación de Surcos Ferroviarios.

Tren: Conformación en serie de vehículos ferroviarios compuestos por al menos un vehículo de tracción que le permiten circular sobre la vía férrea.

TÍTULO 2

TRÁMITE DE ASIGNACIÓN DE SURCOS FERROVIARIOS

Artículo 3°. *Trámite de Asignación de Surcos Ferroviarios.* El trámite para la asignación de Surcos Ferroviarios a Solicitantes está compuesto por las dos siguientes etapas:

- 1: Solicitud de Compatibilidad Exitosa para la asignación de Surcos Ferroviarios.
- 2: Expedición del acto administrativo de asignación de Surcos Ferroviarios.

Artículo 4°. *Requisitos de la etapa 1 - solicitud de Compatibilidad Exitosa para la asignación de Surcos Ferroviarios.* La solicitud de Compatibilidad Exitosa para la asignación de Surcos Ferroviarios por parte del Solicitante, deberá presentarse por escrito a la Entidad Ejecutora de la Infraestructura Ferroviaria Nacional sobre la que se solicita la asignación de Surcos Ferroviarios y con copia al Gestor o Administrador de la Infraestructura Ferroviaria Nacional, cuando aplique. El Solicitante deberá contar previamente con la habilitación otorgada por el Ministerio de Transporte o haber radicado la solicitud de la Habilitación ante esta entidad para prestar el servicio público de transporte ferroviario de carga, pasajeros o mixto, lo cual deberá ser verificado por la Entidad Ejecutora de la Infraestructura Ferroviaria Nacional. La solicitud de Compatibilidad Exitosa debe estar acompañada de los siguientes documentos:

1. La manifestación de interés en operar Material Rodante y la cantidad de Surcos Ferroviarios que se pretenden operar, junto con el formato denominado Formulario para la solicitud de Compatibilidad Exitosa incluido en el anexo 1 de la presente resolución, indicando el plazo de asignación de Surcos Ferroviarios el cual no podrá ser superior a cinco (5) años.
2. Documento que contenga toda la información técnica del Material Rodante y que permita verificar los requisitos técnicos exigidos en el artículo 5° de la presente resolución, incluyendo los manuales de operación y mantenimiento.
3. Adicionalmente, el Solicitante deberá presentar una manifestación mediante la cual declare que acepta y conoce todos y cada uno de los documentos de la Entidad Ejecutora de la Infraestructura Ferroviaria Nacional y del Gestor o Ad-

ministrador de la Infraestructura Ferroviaria Nacional, cuando aplique, en los cuales se establezcan los reglamentos, requisitos y especificaciones para permitir el acceso de operadores ferroviarios y su correspondiente operación. El procedimiento para la modificación y/o actualización de los reglamentos, requisitos, especificaciones deberá regularse por la Entidad Ejecutora de la Infraestructura Ferroviaria Nacional o en los respectivos contratos con el respectivo Gestor o Administrador de la Infraestructura Ferroviaria Nacional, cuando aplique.

4. Documento de Validación emitido por un Organismo de certificación, auditoría, control e inspección en la industria ferroviaria. En caso de que se trate de una tipología de Material Rodante cuya Compatibilidad Exitosa haya sido previamente verificada por parte de la Entidad Ejecutora de la Infraestructura Ferroviaria Nacional para una Infraestructura Ferroviaria específica de la Red Férrea Nacional, este Documento de Validación sólo deberá determinar que la tipología del respectivo Material Rodante corresponde a la misma tipología de aquél cuya Compatibilidad Exitosa fue previamente verificada. Para estos efectos, la Entidad Ejecutora de la Infraestructura Ferroviaria Nacional mantendrá un registro de la totalidad de las tipologías de todas las unidades de Material Rodante con Compatibilidad Exitosa verificada y las especificaciones relevantes para verificar dicha compatibilidad.
5. Documento que acredite la disponibilidad del Material Rodante y que permita verificar si dicho Material Rodante existe al momento de radicar la solicitud o debe fabricarse, para efectos de lo establecido en el parágrafo 2° del artículo 7° de esta resolución. La disponibilidad del Material Rodante debe acreditarse al menos por el tiempo que se solicita la asignación de Surcos Ferroviarios, hecho que deberá demostrar aportando documento que acredite la propiedad, el contrato de arrendamiento, promesa o contrato de compraventa, declaración de importación o, en general, el documento legal que asegure la disponibilidad del Material Rodante por parte del Solicitante, según corresponda.

La verificación de la compatibilidad entre el Material Rodante y la Infraestructura Ferroviaria Nacional a cargo de la Entidad Ejecutora de la Infraestructura Ferroviaria Nacional deberá seguir el siguiente procedimiento:

1. Una vez radicada toda la documentación, la Entidad Ejecutora de la Infraestructura Ferroviaria Nacional verificará que el Solicitante cuente con la Habilitación otorgada por el Ministerio de Transporte para prestar el servicio público de transporte ferroviario de carga, pasajeros o mixto, o que el Solicitante radicó dicha solicitud ante este ministerio. La Entidad Ejecutora de la Infraestructura Ferroviaria Nacional realizará la revisión de la compatibilidad con base en los requerimientos establecidos en el artículo 5° de la presente resolución, y contará con un término no superior a treinta (30) días hábiles para pronunciarse, contados desde la fecha de radicación de la solicitud de Compatibilidad Exitosa por parte del Solicitante. En caso de que la documentación se encuentre incompleta o que el Solicitante deba realizar una gestión de trámite a su cargo, necesaria para adoptar una decisión de fondo, se requerirá al Solicitante dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la fecha de radicación, para que la complete en el término máximo de un (1) mes, prorrogable hasta por un término igual, conforme al artículo 17 de la Ley 1437 de 2011, sustituido por el artículo 1° de la Ley 1755 de 2015.
2. Una vez vencido el plazo sin que el Solicitante aporte la información requerida, se configurará el desistimiento tácito y se aplicará el procedimiento establecido en el artículo 17 de la Ley 1437 de 2011, sustituido por el artículo 1° de la Ley 1755 de 2015 o la norma que lo modifique, adicione o sustituya. En este caso perderá la prelación en el Trámite de Asignación de Surcos Ferroviarios de conformidad con lo dispuesto en el artículo 15 de esta resolución, sin perjuicio de que pueda presentar una nueva solicitud.
3. En caso tal que la revisión sea exitosa, la Entidad Ejecutora de la Infraestructura Ferroviaria Nacional deberá expedir el correspondiente acto administrativo de Compatibilidad Exitosa.
4. Si, por el contrario, la revisión de compatibilidad realizada por la Entidad Ejecutora de la Infraestructura Ferroviaria Nacional no genera un resultado satisfactorio, deberá comunicar al Solicitante mediante acto administrativo motivado, las razones puntuales por las cuales no aprueba la compatibilidad y archivar la solicitud dando por concluido el trámite. Este acto administrativo estará sujeto al recurso de reposición. En caso de que lo considere pertinente, el Solicitante podrá iniciar nuevamente el Trámite de Asignación de Surcos Ferroviarios, perdiendo, en este caso, el orden de prelación.

Parágrafo 1°. Cuando aplique, siempre deberá enviarse copia al Gestor o Administrador de la Infraestructura Ferroviaria Nacional de todas las comunicaciones que se generen en el marco de la solicitud de Compatibilidad Exitosa.

Parágrafo 2°. El procedimiento contemplado en este artículo no deberá ser adelantado para la misma unidad o unidades de Material Rodante que ya cuente(n) previamente con verificación de Compatibilidad Exitosa para la misma Infraestructura Ferroviaria sobre la cual se realiza la solicitud.

Parágrafo 3°. Sin perjuicio del cumplimiento de todos los demás requisitos establecidos en esta resolución, 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 que cuente con la Habilitación otorgada por el Ministerio de Transporte señalada en el presente artículo, ni el posterior Permiso de Operación a la asignación de Surcos Ferroviarios señalado en el artículo 11 de la presente resolución.

Parágrafo 4°. Los Solicitantes que pretendan acceder a la Red Férrea Nacional para transportar materiales o mercancías peligrosas, deberán cumplir con la regulación que expida el Ministerio de Transporte referente a los requisitos técnicos y de seguridad para el manejo y transporte ferroviario de mercancías peligrosas en todo el territorio nacional, con el fin de minimizar los riesgos, garantizar la seguridad y proteger la vida y el medio ambiente.

Artículo 5°. Requerimientos técnicos para evaluar en la comprobación de la compatibilidad del Material Rodante:

1. Especificaciones geométricas
 - a) Compatibilidad con la Trocha y con los aparatos de vía (cambivías, diamantes, aparatos de dilatación y encarriladores);
 - b) Compatibilidad con los radios de giro;
 - c) Compatibilidad con el gálibo de la línea o la red;
 - d) Compatibilidad con la capacidad portante de la vía y de las obras de arte de la línea o la red;
 - e) Compatibilidad con los sistemas de comunicación entre Material Rodante y centro de control, así como los sistemas de control activo en caso de que se encuentren instalados en la vía al momento de la solicitud.
2. Se comprobará que las cargas por eje del Material Rodante de Tracción y Remolcado cargado a su capacidad máxima no generen esfuerzos mayores que los máximos permisibles en la Infraestructura Ferroviaria y en cada estructura del corredor al que el Solicitante pretende acceder, de acuerdo con su diseño y estado.
3. El Material Rodante de Tracción deberá contar con un velocímetro, un registrador de eventos que permita la grabación y registro de los eventos trascendentales de la operación, tales como la velocidad, aplicaciones de frenado, detenciones y tiempo.
4. El Material Rodante de Tracción deberá estar equipados con dispositivos de seguridad, control y vigilancia como:
 - a) Dispositivo de hombre muerto o cualquier sistema de detección automática por incapacidad del maquinista;
 - b) Sistemas de protección automática de Trenes u otros equivalentes.
 - c) Aquellos dispositivos que sean utilizados en la red a la que se pretende acceder.
 - d) Localización Satelital en tiempo real.
 - e) Sistema de gases. (opcional)
 - f) Sistema de detección de incendios. (opcional)
 - g) Botón alerta o pánico al operador. (pasajeros)
 - h) Sistema de detección de descarrilamientos. (opcional)
 - i) Dispositivos de verificación de la integridad del Tren (Dispositivos de final de Tren o similar)
5. Todo el Material Rodante de Tracción y el Material Rodante Remolcado deberán estar equipados con enganches que les permitan unirse entre sí y mantener distancias que permitan conservar suficiente resistencia y seguridad; cumpliendo con los requisitos establecidos en las normas técnicas de referencia (RAILROAD FREIGHT CAR SAFETY STANDARDS Part. 215), o las normas que las modifiquen, complementen o sustituyan. Asimismo, los Trenes deberán contar, en alguno de sus vagones, con enganches que permitan realizar maniobras de auxilio con otros operadores.
6. La circunferencia de las ruedas, su variación entre ruedas y entre pares de ruedas, así como las dimensiones de las pestañas de estas deben mantenerse dentro de los límites establecidos en las normas técnicas de referencia (RAILROAD FREIGHT CAR SAFETY STANDARDS Part. 215), o las normas que las modifiquen, complementen o sustituyan; quedando prohibido circular con ruedas aplanadas, rajadas, pestañas rotas, estrías o fisuras fuertes, rozaduras o descascaradas.
7. Plan de mantenimiento específico sobre el re-torneo de ruedas con el fin de garantizar una correcta interacción entre el riel y la rueda, para lo cual se deberán tener en cuenta los patrones de esmerilado de rieles.
8. A partir de los manuales de mantenimiento del Material Rodante, el Solicitante deberá realizar y entregar un plan de mantenimiento que se adecúe a su operación futura y a las condiciones de la vía férrea que operará.
9. El Material Rodante de Tracción y el Material Rodante Remolcado (para pasajeros) deben contar con vidrios de seguridad que garanticen al personal de conducción o a los usuarios, evitar daños personales en caso de accidentes que generen rotura de estos.

10. El Material Rodante de Tracción y el Material Rodante Remolcado deberán contar con la iluminación que le permita a la tripulación una visibilidad adecuada para una operación segura, tanto en la parte delantera, como posterior.
11. El Material Rodante de Tracción y el Material Rodante Remolcado podrá estar provisto de topes de protección en su parte delantera en dirección del movimiento.
12. Compatibilidad entre el Sistema de Control de Tráfico en funcionamiento de la Infraestructura Ferroviaria Nacional a la que se pretende acceder con el equipo a bordo del Material Rodante propuesto, certificación que deberá ser suministrada por el fabricante de dicho material.
13. Guía o manual de operaciones ferroviarias que involucre los requisitos exigidos al personal o tripulación (Aptitudes técnicas, físicas y psicológicas) y un plan de atención de emergencias.
14. Requerimientos técnicos específicos adicionales que deban ser considerados por condiciones y/o especificaciones puntuales en los diferentes tramos de la Red Férrea Nacional, los cuales deberán ser puestos en conocimiento de los Solicitantes por el Gestor o Administrador de la Infraestructura Ferroviaria Nacional, conforme a lo dispuesto en el requisito número 3 del primer inciso del artículo 4° de la presente resolución. Harán parte de estos requisitos las condiciones para obtener una prueba satisfactoria del Material Rodante de que trata el artículo 10 de la presente resolución, condiciones que deberán tener en cuenta los plazos para acreditar la prueba satisfactoria que se contemplan en esta resolución. En línea con lo establecido en este requisito número 3 del primer inciso del artículo 4° de esta resolución, los requisitos técnicos adicionales deberán constar en los documentos contractuales aplicables en caso de que el respectivo corredor de la Red Férrea Nacional se encuentre en administración por un tercero diferente a la Entidad Ejecutora de la Infraestructura Ferroviaria Nacional, o, en caso de que sea administrado por ella directamente, deberán ser puestos en conocimiento del público en general en cumplimiento del principio de publicidad contenido en el numeral 9 del artículo 3° y artículo 8° del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, o la norma que lo modifique, complemente o sustituya. Estos requisitos adicionales deberán responder a aspectos puntuales que, desde el punto de vista técnico, obliguen a su correspondiente consideración y verificación en cumplimiento de la compatibilidad, interoperabilidad y/o seguridad del respectivo corredor férreo de la Red Férrea Nacional y, asimismo, deberán regirse bajo los principios de equidad, imparcialidad y objetividad con todos los Solicitantes, de manera tal que todos puedan tener la expectativa de tener acceso a la Red Férrea Nacional si cumplen de manera satisfactoria con los requerimientos establecidos en la presente resolución.

Artículo 6°. *Compatibilidad Exitosa*. El acto administrativo mediante el cual se verifica la Compatibilidad Exitosa deberá relacionar la conformidad de la Entidad Ejecutora de la Infraestructura Ferroviaria Nacional frente a cada uno de los requerimientos establecidos en la lista de requerimientos técnicos del artículo 5° de la presente resolución, de tal manera que se acredite que las especificaciones técnicas del Material Rodante que operará el Solicitante son compatibles con la Infraestructura Ferroviaria sobre la cual circulará.

Artículo 7°. *Requisitos para la expedición del acto administrativo de asignación de Surcos Ferroviarios*. A partir del día siguiente a la notificación del acto administrativo de Compatibilidad Exitosa, el Solicitante contará con tres (3) meses, prorrogables hasta por el mismo término, para acreditar los siguientes requisitos en una sola radicación y seguir con el Trámite de Asignación de Surcos Ferroviarios:

1. De ser aplicable, presentación del Modelo Operacional Detallado de que trata el artículo 8° de esta resolución, el cual debe tener en cuenta los Surcos Ferroviarios solicitados.
2. De ser aplicable, presentación de las garantías exigidas para la operación de los Surcos Ferroviarios solicitados de conformidad con lo establecido con el artículo 9° de la presente resolución.
3. De ser aplicable, presentación de la constancia de la prueba satisfactoria del Material Rodante en la Infraestructura Ferroviaria solicitada o en una de similares condiciones bajo condiciones reales de operación, en cualquier caso, en los términos del artículo 10 de la presente resolución.

Una vez presentada la documentación completa en una sola radicación, la Entidad Ejecutora de la Infraestructura Ferroviaria dispondrá en un término no superior a treinta (30) días hábiles para llevar a cabo la revisión y expedir el acto administrativo de asignación de Surcos Ferroviarios, en los términos del artículo 11 de esta resolución. En caso de que la documentación se encuentre incompleta o que el Solicitante deba realizar una gestión de trámite a su cargo, necesaria para adoptar una decisión de fondo, se requerirá al Solicitante dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la fecha de radicación, para que la complete en el término máximo de un (1) mes, prorrogable hasta por un término igual, conforme al artículo 17 de la Ley 1437 de 2011, sustituido por el artículo 1° de la Ley 1755 de 2015.

Vencido el plazo sin que el Solicitante aporte la información requerida, se configurará el desistimiento tácito y se aplicará el procedimiento establecido en el artículo 17 de la Ley 1437 de 2011, sustituido por el artículo 1° de la Ley 1755 de 2015 o la norma que lo modifique, adicione o sustituya. En este caso perderá la prelación en el Trámite de

Asignación de Surcos Ferroviarios de conformidad con lo dispuesto en el artículo 15 de esta resolución, sin perjuicio de que pueda presentar una nueva solicitud.

Parágrafo 1°. La solicitud para la prórroga del plazo para de que trata este artículo para acreditar el cumplimiento de los requisitos antes mencionados y radicar la documentación para la asignación de Surcos Ferroviarios deberá presentarse con una antelación no inferior a treinta (30) días calendario, antes del vencimiento del término inicialmente otorgado, so pena de tenerse como no presentada.

Parágrafo 2°. En caso de que el Material Rodante que será utilizado por el Solicitante deba fabricarse, es decir, cuando no corresponda a un Material Rodante existente al momento de radicar la solicitud de Compatibilidad Exitosa, el plazo para cumplir con estos requisitos y radicar la documentación para la asignación de Surcos Ferroviarios de que trata este artículo será de hasta veinticuatro (24) meses contados desde el día siguiente a la notificación del acto administrativo de Compatibilidad Exitosa.

Parágrafo 3°. En caso de que el Solicitante no cumpla con los tiempos establecidos en este artículo, se entenderá que desiste de su solicitud. En este caso, la Entidad Ejecutora de la Infraestructura Ferroviaria Nacional procederá al archivo de la solicitud mediante acto administrativo sujeto al recurso de reposición, dando por concluido el Trámite de Asignación de Surcos Ferroviarios y perdiendo la prelación, sin perjuicio de que el Solicitante pueda presentar una nueva solicitud.

Artículo 8°. *Modelo Operacional Detallado*. El Solicitante deberá presentar a la Entidad Ejecutora de la Infraestructura Ferroviaria Nacional para su aprobación el Modelo Operacional Detallado en versión editable en medio digital, debiendo garantizar el acceso a la herramienta computacional sobre la cual realizó dicho Modelo Operacional Detallado.

Salvo por lo dispuesto en el parágrafo 2° del artículo 20 de esta resolución, el Modelo Operacional Detallado deberá estar en línea con las especificaciones técnicas exigidas en el artículo 5° de la presente resolución. A partir de una herramienta de simulación que considere las características y las especificaciones del Material Rodante y la Infraestructura Ferroviaria Nacional, el Solicitante deberá realizar las simulaciones que permitan identificar la malla de Trenes óptima, y entregar el historial de simulaciones realizadas e ilustrar los conflictos operacionales que fueron generados antes de identificar la solución óptima.

Artículo 9°. *Garantías y seguros que deberá otorgar el Solicitante*. El Solicitante deberá cumplir con las siguientes disposiciones en materia de seguros y garantías:

1. Constituir un seguro de responsabilidad civil extracontractual que cubra frente a daños (patrimoniales o extrapatrimoniales) que puedan afectar a terceros y empleados del Solicitante, durante todo el tiempo que dure la prueba del Material Rodante, de ser aplicable, así como cuando se desarrolle su operación a cualquier título, con las siguientes características:
 - 1.1. Tomador: el Solicitante
 - 1.2. Asegurado: el Solicitante, la Entidad Ejecutora de la Infraestructura Ferroviaria Nacional y el Gestor o Administrador de la Infraestructura Ferroviaria Nacional, de ser aplicable.
 - 1.3. Beneficiario: terceros afectados, incluidos los empleados si se trata del anexo de responsabilidad civil patronal, la Entidad Ejecutora de la Infraestructura Ferroviaria Nacional y el Gestor o Administrador de la Infraestructura Ferroviaria Nacional, de ser aplicable.
 - 1.4. Cobertura por todo tipo de daños patrimoniales o extrapatrimoniales, sin sublímites según tipo de daño, siempre que sean tasables en dinero.
 - 1.5. Anexo por responsabilidad patronal mínimo por una suma de 3.900 SMMLV, sin tener en cuenta el deducible.
 - 1.6. Valor asegurado, mínimo por evento y agregado anual 11.300 SMMLV, sin tener en cuenta el deducible. La Entidad Ejecutora de la Infraestructura Ferroviaria Nacional podrá determinar una suma diferente según el estudio y nivel de riesgo del caso.
 - 1.7. Vigencia: por períodos anuales renovables sin solución de continuidad. Si se trata de la prueba de Material Rodante podrá contratarse por el término que se prevé tomará la realización de la prueba, o podrá aportarse una póliza que tenga vigente para sus actividades y operaciones el Solicitante de la prueba, siempre que contemple los requisitos de plazo, valores y cobertura antes anotados.
 - 1.8. El Solicitante deberá restablecer el valor asegurado cada vez que sea afectado por causa de un siniestro.
2. En caso de que la solicitud de asignación de Surcos Ferroviarios resulte favorable, el Solicitante deberá cumplir con las siguientes disposiciones en materia de seguros y garantías:
 - a) Presentar una garantía de cumplimiento a favor de la Entidad Ejecutora de la Infraestructura Ferroviaria Nacional y el Gestor o Administrador de la Infraestructura Ferroviaria Nacional, de ser aplicable, que ampare: i) el cumplimiento de todas las obligaciones derivadas de la asignación de Surcos Ferroviarios, por todo el término de vigencia de la asignación de los Surcos Ferroviarios y doce (12) meses más; y ii) el pago de salarios y prestaciones sociales por todo el término de vigencia de la asignación de los Surcos Ferroviarios y tres (3) años más.

El valor mínimo de la garantía o valor asegurado será el establecido por la Entidad Ejecutora de la Infraestructura Ferroviaria Nacional en cada caso, para lo cual se tendrá en cuenta la cantidad de Material Rodante, los Surcos Ferroviarios asignados, las condiciones de operación determinadas en el Modelo Operacional Detallado, las condiciones técnicas del corredor de la Red Férrea Nacional sobre el cual se va a operar, entre otros.

Lo exigido en este numeral podrá consistir en garantía bancaria, fiducia o póliza de seguro, expedidas por empresas debidamente autorizadas para realizar esta clase de operaciones y que estén sometidas a la vigilancia y control de la Superintendencia Financiera de Colombia o quien haga sus veces;

- b) Constituir las pólizas de responsabilidad contractual y extracontractual para el transporte de pasajeros o carga, que correspondan de acuerdo con lo establecido en el artículo 2.2.4.2.5 del Decreto número 1079 de 2015 o la norma que lo modifique, adicione o sustituya;
- c) Constituir las pólizas de transporte de materiales o mercancías peligrosas que correspondan, en caso de efectuar su movilización.

Parágrafo 1°. En todo caso el Solicitante deberá i) mantener indemne a la Entidad Ejecutora de la Infraestructura Ferroviaria Nacional y al Gestor o Administrador de la Infraestructura Ferroviaria Nacional, de ser aplicable, frente a las reclamaciones o daños patrimoniales o extrapatrimoniales que puedan afectar a terceros y empleados del Solicitante, durante todo el tiempo que dure la prueba del Material Rodante, así como cuando se desarrolle su operación a cualquier título; y ii) reparar, reponer, recuperar y responder en general por todos los daños que se causen a la Infraestructura Ferroviaria Nacional, bienes del Estado o del Gestor o Administrador de la Infraestructura Ferroviaria Nacional afectados, utilizados o empleados en la operación o en las pruebas, garantizando la indemnidad a la Entidad Ejecutora de la Infraestructura Ferroviaria Nacional y al Gestor o Administrador de la Infraestructura Ferroviaria Nacional, de ser aplicable.

Parágrafo 2°. En todo caso, el Solicitante deberá presentar al Gestor o Administrador de la Infraestructura Ferroviaria Nacional aquellos seguros y/o garantías que se definan en el respectivo contrato que suscriban estas partes, en donde se establezcan las condiciones de acceso al corredor correspondiente de la Red Férrea Nacional, conforme a lo establecido en esta resolución.

Artículo 10. *Prueba de Material Rodante para puesta en servicio por el Solicitante*. El Solicitante deberá obtener constancia de la prueba satisfactoria del Material Rodante de acuerdo con las condiciones aplicables a cada tramo de la Red Férrea Nacional según lo establecido en el numeral 14 del artículo 5° de esta resolución, las cuales deberán, al menos, exigir la presentación del seguro de responsabilidad civil extracontractual que cubra frente a daños (patrimoniales o extrapatrimoniales) que puedan afectar a terceros y empleados del Solicitante, durante todo el tiempo que dure la prueba del Material Rodante, en los términos del artículo 9° de esta resolución. Durante la prueba se verificará que los requerimientos establecidos en el artículo 5° de la presente resolución se cumplan satisfactoriamente bajo condiciones reales de operación.

La prueba de Material Rodante podrá estar constituida hasta por seis (6) recorridos de Trenes de prueba y podrá movilizar carga durante la prueba con el fin de probar las condiciones reales de operación, dentro del origen y el destino del servicio solicitado. En ningún caso en la prueba de Material Rodante se podrá movilizar pasajeros ni materiales o mercancías peligrosas.

Las operaciones que se requieran para realizar la prueba de Material Rodante y la operación comercial del Solicitante deberán estar a cargo de una tripulación habilitada por el Ministerio de Transporte que los acredite como tales, de acuerdo con la Resolución número 20213040063965 del 29 de diciembre de 2021 o la norma que la modifique, adicione o sustituya.

Parágrafo 1°. Todos los ajustes que se requieran para la prueba satisfactoria del Material Rodante serán a costo y riesgo del Solicitante.

Parágrafo 2°. En aquellos casos en los que el Solicitante no realice las pruebas del Material Rodante sobre la Infraestructura Ferroviaria Nacional objeto de solicitud sino en otra red que tenga las mismas condiciones y características técnicas, el Solicitante le entregará a la Entidad Ejecutora de la Infraestructura Ferroviaria Nacional los certificados que demuestren que la red sobre la que se realizó la prueba de compatibilidad tiene las mismas condiciones y características técnicas, así como la certificación de que su prueba en dicha red fue satisfactoria. La Entidad Ejecutora de la Infraestructura Ferroviaria Nacional deberá verificar que efectivamente la red sobre la cual se llevó a cabo la prueba del Material Rodante tenga las mismas condiciones y características que aquella sobre la cual se van a operar los Surcos Ferroviarios. En caso de cumplirse con esta condición, la certificación será vinculante para la Entidad Ejecutora de la Infraestructura Ferroviaria Nacional.

Parágrafo 3°. Ni la Entidad Ejecutora de la Infraestructura Ferroviaria Nacional, ni tampoco el Gestor o Administrador de la Infraestructura Ferroviaria Nacional, de ser aplicable, asumirán ningún costo que se derive por daños que se causen en la Infraestructura Ferroviaria Nacional o en el Material Rodante durante la prueba de la que trata el presente artículo. Todos los daños que se generen en la prueba de Material Rodante deberán ser asumidos por el Solicitante, a través de las garantías que se exijan y en exceso de las mismas, serán asumidas directamente por el Solicitante, salvo en los casos que se demuestre que el daño no es generado por causas atribuibles al Solicitante.

Artículo 11. *Asignación de Surcos Ferroviarios a los Solicitantes*. Verificado que el Solicitante cuenta con la Habilitación otorgada por el Ministerio de Transporte según lo dispuesto en el Decreto número 1079 de 2015 o las normas que lo modifique, adicione o sustituya, y cumplido el trámite descrito en el artículo 7° de esta Resolución, la Entidad Ejecutora de la Infraestructura Ferroviaria Nacional procederá a expedir el correspondiente acto administrativo de asignación de Surcos Ferroviarios. Dicho acto administrativo asignará los Surcos Ferroviarios por el plazo solicitado y bajo los términos y condiciones establecidos en la presente Resolución en el cual se delimitará el Surco Ferroviario con

las especificaciones correspondientes, definirá la Infraestructura Ferroviaria Nacional, la modalidad de servicio de transporte que realizará, las condiciones de operación y las instalaciones de servicio que el Solicitante está autorizado a utilizar para su operación de acuerdo con el Modelo Operacional Detallado presentado.

Una vez el Solicitante cuente con la asignación de Surcos Ferroviarios deberá solicitar y obtener ante el Ministerio de Transporte la expedición del Permiso de Operación según lo dispuesto en el Decreto número 1079 de 2015 o la norma que lo modifique, adicione o sustituya, en un plazo máximo de tres (3) meses a partir de la expedición del correspondiente acto administrativo de asignación de Surcos Ferroviarios. Lo anterior, salvo que el Solicitante cuente con el Permiso de Operación antes de la solicitud del Trámite de Asignación de Surcos Ferroviarios.

La no obtención del Permiso de Operación en el plazo indicado dará lugar a la pérdida de asignación de Surcos Ferroviario, salvo que el atraso responda a una situación atribuible exclusivamente a la autoridad competente para la expedición del correspondiente Permiso de Operación.

Parágrafo 1°. Una vez expedido el acto administrativo de asignación de Surcos Ferroviarios de que trata este artículo, la Entidad Ejecutora de la Infraestructura Ferroviaria Nacional y el Gestor o Administrador de la Infraestructura Ferroviaria Nacional, cuando aplique, deberán tomar todas las medidas para hacer efectiva dicha asignación en la Infraestructura Ferroviaria Nacional. Por tanto, no podrá negarle al Solicitante exitoso la operación en los Surcos Ferroviarios que le fueron asignados, sin perjuicio de los acuerdos y/o contratos que se deban suscribir para, entre otras cosas, establecer las condiciones de dicha operación.

Parágrafo 2°. La asignación de Surcos Ferroviarios no genera adquisición de derechos, por parte del titular sobre la Infraestructura Ferroviaria, distintos al derecho de uso de la infraestructura en un término y un espacio definidos en el acto administrativo de asignación de estos.

Artículo 12. *Cesión total o parcial de Surcos Ferroviarios asignados.* El beneficiario de la asignación de Surcos Ferroviarios podrá en cualquier momento ceder total o parcialmente los derechos y obligaciones que de dicha asignación se deriven, a un tercero, siempre que: (i) el Solicitante potencial cesionario dé cumplimiento a la totalidad de requisitos previstos para el Trámite de Asignación de Surcos Ferroviarios de conformidad con la presente Resolución; y (ii) el potencial cedente haya operado los Surcos Ferroviarios objeto de la cesión por lo menos dos (2) años desde la respectiva asignación.

Para la procedencia de la cesión, el Solicitante potencial cesionario deberá presentar una solicitud del Trámite de Asignación de Surcos Ferroviarios en los términos previstos en esta Resolución, anexando el acuerdo de cesión que en todo caso solo tendrá validez y/o cobrará efectos jurídicos, una vez se expida el correspondiente acto administrativo de asignación de Surcos Ferroviarios y aceptación de la cesión por parte de la Entidad Ejecutora de la Infraestructura Ferroviaria Nacional.

Artículo 13. *Asignación de Surcos Ferroviarios al contratista Solicitante Gestor o Administrador de la Infraestructura Ferroviaria Nacional.* La Entidad Ejecutora de la Infraestructura Ferroviaria Nacional podrá asignar al contratista Gestor o Administrador de la Infraestructura Ferroviaria Nacional, Surcos Ferroviarios iniciales mediante el respectivo contrato y en los términos allí establecidos, asociados al Material Rodante que dicho contratista debe operar en el marco del contrato. En caso de requerir Surcos Ferroviarios adicionales, el contratista Gestor o Administrador de la Infraestructura Ferroviaria Nacional deberá cumplir con el Trámite de Asignación de Surcos Ferroviarios establecido en esta Resolución, caso en el cual se deberán respetar los límites máximos de asignación de Surcos Ferroviarios y cualquier otra restricción y/o regulación contractual aplicable.

TÍTULO 3

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 14. *Solicitudes nuevas y/o adicionales.* Si durante el término de asignación de Surcos Ferroviarios establecido, el Solicitante requiere vincular Material Rodante adicional al que fue objeto de análisis en el Trámite de Asignación de Surcos Ferroviarios establecido en la presente Resolución, será necesario que obtenga la Compatibilidad Exitosa y realice la prueba de dicho Material Rodante, en los términos dispuestos en la presente Resolución, sin necesidad de agotar una nueva solicitud de Trámite de Asignación de Surcos Ferroviarios, siempre que no solicite mayor Capacidad Ferroviaria.

En caso de que el Solicitante requiera una nueva o mayor asignación de Capacidad Ferroviaria con el mismo Material Rodante previamente aprobado, deberá iniciar el Trámite de Asignación de Surcos Ferroviarios. Sin embargo, en este caso deberá elevar la solicitud de Trámite de Asignación de Surcos Ferroviarios y obtener únicamente la aprobación del Modelo Operacional Detallado, cuya aprobación se deberá dar en los plazos establecidos en el artículo 7° de esta Resolución.

Si el Solicitante requiere vincular Material Rodante adicional y mayor Capacidad Ferroviaria, deberá iniciar una nueva solicitud del Trámite de Asignación de Surcos Ferroviarios en los términos establecidos en esta Resolución.

Artículo 15. *Criterios de prelación en el Trámite de Asignación de Surcos Ferroviarios.* La Entidad Ejecutora de la Infraestructura Ferroviaria Nacional asignará los Surcos ferroviarios de acuerdo con el orden de radicación de la solicitud de inicio del Trámite de Asignación de Surcos Ferroviarios, salvo que se trate de una solicitud que involucre una cesión de asignación de Surcos de conformidad con lo dispuesto en el artículo 12 de esta Resolución. En todo caso, se podrán presentar y evaluar simultáneamente solicitudes de Trámite de Asignación de Surcos Ferroviarios adicionales siempre que las mismas no

afecten, en caso de ser exitosas, los Surcos Ferroviarios requeridos por las solicitudes existentes. Sin perjuicio de lo anterior, una vez obtenida la asignación de Surcos se deberá dar prelación operacional a los Solicitantes exitosos que hayan obtenido dicha asignación para la prestación del servicio de transporte ferroviario de pasajeros sobre la Infraestructura Ferroviaria, conforme a lo establecido en el artículo 2.2.4.2.9. del Decreto número 1079 de 2015.

La prelación operacional a la que tienen derecho aquellos Solicitantes exitosos que ofrezcan servicios de transporte de pasajeros se refiere exclusivamente al derecho de uso de la Infraestructura Ferroviaria para que un Tren que ofrezca el servicio de pasajeros circule entre su punto de origen y de destino en un horario específico conforme a las frecuencias establecidas y no se refiere a una prelación en el orden de radicación de solicitudes, lo cual se regirá por lo establecido en este artículo, es decir, teniendo en cuenta el orden de radicación de las mismas.

Parágrafo. El registro de las solicitudes de inicio del Trámite de Asignación de Surcos Ferroviarios será puesto a disposición de todos los Solicitantes en la página web o en la dirección electrónica que determine la Entidad Ejecutora de la Infraestructura Ferroviaria con el fin de que puedan verificar su orden y si fueron aprobadas o rechazadas. Este registro se actualizará cada mes y dará cuenta de la Capacidad Ferroviaria y los Surcos Ferroviarios disponibles en la Red Férrea Nacional.

Artículo 16. *Fijación de la Tarifa por Uso de Infraestructura Ferroviaria.* De conformidad con lo establecido en el numeral 6.15 del artículo 6° del Decreto número 087 de 2011, el Ministerio de Transporte es el responsable de establecer la tarifa y/o derechos a cobrar por el uso de la infraestructura en el modo de transporte ferroviario, hasta tanto la Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte (CRIT) entre en funcionamiento.

Para estos efectos, el Ministerio de Transporte o cuando entre en funcionamiento la Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte (CRIT), será el encargado de fijar la Tarifa por Uso de Infraestructura Ferroviaria para el transporte de carga y de pasajeros con base en los estudios técnicos y financieros que realice la Entidad Ejecutora de la Infraestructura Ferroviaria Nacional.

Parágrafo 1°. Para la Infraestructura Ferroviaria de la Red Férrea Nacional contratada a la fecha de expedición de la presente Resolución que cuente con tarifas establecidas contractualmente o mediante acto administrativo, serán estas las recaudadas por el Gestor o Administrador de la Infraestructura Ferroviaria Nacional de acuerdo con lo establecido en el respectivo contrato o en el acto administrativo por concepto de uso de la infraestructura.

Parágrafo 2°. Salvo por lo establecido en los contratos de concesión de la Infraestructura Ferroviaria de la Red Férrea Nacional vigentes a la fecha de expedición de esta Resolución, el Gestor o Administrador de la Infraestructura Ferroviaria Nacional no podrá efectuar cobro alguno por concepto de derecho de ingreso a dicha Infraestructura Ferroviaria Nacional, y únicamente podrá exigir y recaudar el pago de la Tarifa por uso de Infraestructura Ferroviaria Nacional a los Solicitantes exitosos, de conformidad con lo establecido en el acto administrativo de asignación de Surcos Ferroviarios expedido por la Entidad Ejecutora de la Infraestructura Ferroviaria Nacional.

Artículo 17. *Causas que generan la pérdida de la asignación de Surcos Ferroviarios.* La ocurrencia de cualquiera de las causales enumeradas en este artículo darán paso a la pérdida a la asignación de Surcos Ferroviarios. El Gestor o Administrador de la Infraestructura Ferroviaria Nacional verificará trimestralmente si se ha presentado alguna de estas causales. En caso de que el Solicitante exitoso sea un Gestor o Administrador de Infraestructura Ferroviaria Nacional, será la Entidad Ejecutora de la Infraestructura Ferroviaria Nacional quien hará la respectiva verificación.

Las causales que generan la pérdida de asignación de Surcos Ferroviarios son las siguientes:

1. El no pago cumplido y completo de la Tarifa por Uso de Infraestructura Ferroviaria.
2. El no cumplimiento de los requerimientos técnicos del Material Rodante establecidos en el artículo 5 de la presente Resolución.
3. El no cumplimiento de los reglamentos de operación fijados sobre la Infraestructura Ferroviaria Nacional sobre la cual se realiza la operación.
4. La no Operación Ferroviaria continua y transporte efectivo de carga, de acuerdo con la asignación efectuada. Se entiende que la Operación Ferroviaria y el transporte efectivo de carga no es continuo cuando:
 - 4.1. Durante los primeros dos (2) años a partir de la asignación de Surcos Ferroviarios no se ha transportado carga por un plazo superior a seis (6) meses continuos transportando al menos el treinta por ciento (30%) de la carga neta correspondiente a la asignación de Surcos Ferroviarios solicitada según el Modelo Operacional Detallado en el marco de la presente Resolución. La carga neta mínima transportada a considerarse en esta causal de pérdida de Surcos resultará de la cifra que corresponda proporcionalmente al plazo máximo continuo de inactividad permitido, conforme al siguiente ejemplo:
 - Toneladas netas a ser transportadas por un operador durante un año, conforme a los Surcos Ferroviarios solicitados en el Modelo Operacional Detallado aprobado: 120.000 ton.
 - Toneladas netas proporcionales al plazo máximo continuo de inactividad permitido (seis meses): 60.000 ton.
 - Mínimo número de toneladas netas a ser transportadas por el operador para no incurrir en la causal de pérdida de Surcos Ferroviarios en un período de seis meses continuos durante los dos primeros años a partir de la respectiva asignación: 30% x 60.000 ton = 18.000 ton.

- 4.2. Cumplido el segundo año contado desde la asignación de los Surcos Ferroviarios, no se ha transportado carga, por un plazo superior a seis (6) meses continuos, transportando al menos el cincuenta por ciento (50%) de la carga neta correspondiente a la asignación de Surcos Ferroviarios solicitada según el Modelo Operacional Detallado en el marco de la presente Resolución. La carga neta mínima transportada a considerarse en esta causal de pérdida de Surcos resultará de la cifra que corresponda proporcionalmente al plazo máximo continuo de inactividad permitido, conforme al siguiente ejemplo:
- Toneladas netas a ser transportadas por un operador durante un año, conforme a los Surcos Ferroviarios solicitados en el Modelo Operacional Detallado aprobado: 120.000 ton.
 - Toneladas netas proporcionales al plazo máximo continuo de inactividad permitido (seis meses): 60.000 ton.
 - Mínimo número de toneladas netas a ser transportadas por el operador para no incurrir en la causal de pérdida de Surcos Ferroviarios en un período de seis meses continuos a partir del tercer año desde la respectiva asignación: $50\% \times 60.000 \text{ ton} = 30.000 \text{ ton}$.
5. El no cumplimiento de las condiciones de seguridad para operar sobre la Infraestructura Ferroviaria Nacional.
6. La cancelación o pérdida de la vigencia de la Habilitación y/o el Permiso de Operación por las causales establecidas en el artículo 48 de la Ley 336 de 1996.
7. La no obtención del Permiso de Operación en los términos del artículo 11 de la presente Resolución.
8. La no renovación de las garantías y seguros en los términos exigidos en el artículo 9° de esta Resolución.

En caso de presentarse alguna de las causales establecidas en los numerales 1 al 5 del presente artículo, el Gestor o Administrador de la Infraestructura Ferroviaria le solicitará al operador que obtuvo la asignación de Surcos Ferroviarios la justificación de tal comportamiento, así como la toma de acciones para su inmediata solución, y le notificará esta situación a la Entidad Ejecutora de la Infraestructura Ferroviaria Nacional y a la interventoría del contrato respectivo, de ser aplicable, adjuntándole la información y soportes correspondientes al presunto incumplimiento, así como los informes explicativos del operador para su concepto.

Si el Gestor o Administrador de la Infraestructura Ferroviaria Nacional considera que la explicación no es satisfactoria, deberá notificar a la interventoría del respectivo contrato de esta situación para que rinda su concepto, para lo cual la interventoría tendrá un plazo de quince (15) días hábiles a partir del día siguiente a la notificación enviada por el Gestor o Administrador de la Infraestructura Ferroviaria Nacional. Si la interventoría ratifica el incumplimiento, el Gestor o Administrador de la Infraestructura Ferroviaria Nacional deberá enviar el informe junto con su reporte a la Entidad Ejecutora de la Infraestructura Ferroviaria Nacional, la cual decidirá si procede a declarar, mediante el acto administrativo correspondiente, la pérdida de la asignación de Surcos Ferroviarios por incumplimiento de condiciones previo agotamiento del procedimiento administrativo respectivo. Este acto administrativo será objeto de recurso de reposición.

En caso de un posible incumplimiento por parte del Solicitante exitoso Gestor o Administrador de la Infraestructura Ferroviaria Nacional de las condiciones establecidas en los numerales 1 al 5 del presente artículo, para los Surcos Ferroviarios adicionales otorgados de conformidad con lo establecido en el artículo 13 de la presente Resolución, la interventoría del contrato respectivo le solicitará la justificación de tal comportamiento, así como la toma de acciones para su inmediata solución, y le notificará esta situación a la Entidad Ejecutora de la Infraestructura Ferroviaria Nacional, adjuntándole la información y soportes correspondientes al presunto incumplimiento, así como los informes explicativos del Solicitante exitoso Gestor o Administrador de la Infraestructura Ferroviaria Nacional.

Si la Entidad Ejecutora de la Infraestructura Ferroviaria Nacional considera que se presentó el incumplimiento, esta procederá a declarar, mediante el acto administrativo correspondiente, la pérdida de la asignación de Surcos Ferroviarios por incumplimiento de condiciones previo agotamiento del procedimiento administrativo respectivo. Este acto administrativo será sujeto al recurso de reposición.

Parágrafo 1°. En caso de no existir un contrato sobre la Infraestructura Ferroviaria Nacional será la Entidad Ejecutora de la Infraestructura Ferroviaria Nacional quien le solicite al operador la justificación del incumplimiento de las condiciones establecidas en este artículo. Si su respuesta no es considerada satisfactoria por dicha entidad, será esta quien realice su propio informe con el personal que la misma designe. Luego de la culminación de dicho informe si se determina que las condiciones de incumplimiento persisten esta procederá a declarar, mediante el acto administrativo correspondiente, la pérdida de la asignación de Surcos Ferroviarios por incumplimiento de condiciones.

Parágrafo 2°. En aquellos casos en los cuales el Solicitante exitoso fuera objeto de las sanciones señaladas en el numeral 6 del presente artículo, se dará lugar a la pérdida inmediata de los Surcos Ferroviarios asignados.

Parágrafo 3°. Lo señalado en el presente artículo como funciones de la Entidad Ejecutora de la Infraestructura Ferroviaria Nacional o el Gestor o Administrador de la Infraestructura Ferroviaria Nacional, según aplique, será sin perjuicio de las funciones de inspección, vigilancia y control que en materia de transporte, tránsito e infraestructura ferroviaria están a cargo de la Superintendencia de Transporte, de conformidad con la normativa vigente.

Artículo 18. *Respecto a la medición de Capacidad Ferroviaria para la asignación de Surcos Ferroviarios.* La medición de capacidad deberá realizarse por la Entidad Ejecutora de la Infraestructura Ferroviaria Nacional a través de un método de simulación que sea diseñado a la medida de cada Infraestructura Ferroviaria con el fin de hacer asignaciones de Surcos Ferroviarios de forma correcta, eficiente y segura. En tal sentido, el modelo de medición deberá ser alimentado con variables específicas de cada corredor o red, tales como:

1. Especificaciones geométricas del trazado
2. Número de vías
3. Estaciones de cruce o apartaderos
4. Tipología del Material Rodante: a) Condiciones de frenado, b) aceleración, c) capacidad de arrastre, d) longitud de Trenes, e) uniformidad en aceleración y desaceleración.
5. Sistema de Control de tráfico
6. Límites de velocidad
7. Restricciones de horarios de operación
8. Capacidad de instalaciones ferroviarias y anexidades
9. Restricciones y otras interacciones con el entorno del corredor.

Parágrafo 1°. La medición de la Capacidad Ferroviaria deberá ser publicada en la página web de la Entidad Ejecutora de la Infraestructura Ferroviaria Nacional para conocimiento de todos los interesados.

Parágrafo 2°. El otorgamiento de Surcos a cualquier Solicitante deberá realizarse bajo un principio de equidad a todos los interesados y deberá procurar por atender las necesidades de todos los Solicitantes de manera justa y no discriminatoria, de manera tal que los Solicitantes puedan tener la expectativa de la asignación de capacidad que se adecue a los planes del servicio que pretenden ofrecer.

En consecuencia, en caso de que el otorgamiento de Surcos exceda el treinta y tres por ciento (33%) de la Capacidad Ferroviaria del respectivo corredor, el acuerdo que suscriban el solicitante exitoso y el Gestor o Administrador de la Infraestructura Ferroviaria Nacional deberá ser bajo la modalidad Take or Pay por todo aquello que exceda dicho porcentaje.

Artículo 19. *Disponibilidad de la vía férrea.* Cuando por causas de fuerza mayor o caso fortuito, no imputable al Gestor o Administrador de la Infraestructura Ferroviaria Nacional y/o Solicitante, la Infraestructura Ferroviaria Nacional haya quedado temporalmente inutilizable y no sea posible la operación o tránsito por la misma, los operadores ferroviarios afectados no tendrán derecho a exigir compensación o indemnización alguna por la correspondiente suspensión del servicio.

Artículo 20. *Vigencia y régimen de transición.* La presente Resolución rige a partir del día siguiente de su publicación en el *Diario Oficial* y deroga las disposiciones que le sean contrarias, especialmente la Resolución número 457 de 2009, sin embargo, en aplicación del régimen de transición que se contempla en este artículo, no aplicará a los corredores de la Red Férrea Nacional que cuenten con contratos de concesión de Infraestructura Ferroviaria vigentes a la fecha de su publicación, sin incluir sus prórrogas, en tanto para dichos corredores seguirá aplicando lo dispuesto en la Resolución número 457 de 2009 y en las respectivas políticas de acceso que se emitan en desarrollo de dichos contratos de concesión.

Parágrafo 1°. Los operadores ferroviarios que al momento de la expedición de esta Resolución operen sobre la Red Férrea Nacional con Habilitación y Permiso de Operación vigentes, contarán con un plazo de dos (2) años para dar cumplimiento a lo dispuesto en esta Resolución.

Parágrafo 2°. Los operadores ferroviarios de transporte de pasajeros que cuenten con Habilitación y Permiso de Operación al momento de la entrada en vigencia de la presente Resolución, sobre tramos de la Red Férrea Nacional que no sean administrados mediante un contrato de concesión, están exceptuados del cumplimiento de la Compatibilidad Exitosa para la respectiva asignación de Surcos Ferroviarios, así como de la prueba del Material Rodante que se indica en el artículo 10 de esta Resolución. No obstante, estos operadores ferroviarios deberán elevar una solicitud de Trámite de Asignación de Surcos Ferroviarios en un plazo máximo de un (1) año a partir de la expedición de esta Resolución, para la cual no será necesario cumplir con la Compatibilidad Exitosa, pero sí deberá contar con la respectiva Habilitación y Permiso de Operación. A partir de dicha solicitud iniciará la etapa descrita en el artículo 7° y siguientes de esta Resolución y aplicará la prelación en el orden de radicación de solicitudes según lo dispuesto en el artículo 15 de la misma.

Parágrafo 3°. En caso de que un tramo no concesionado al momento de expedición de esta resolución sea entregado en concesión posteriormente, los operadores ferroviarios de pasajeros a los que hace referencia el Parágrafo 2° anterior deberán acreditar el cumplimiento de los requisitos establecidos en esta resolución para la Compatibilidad Exitosa y la prueba del Material Rodante correspondiente según lo dispuesto en esta Resolución, en un plazo máximo de dos (2) años contados a partir de la fecha de inicio del respectivo contrato de concesión, para lo cual aplicará el trámite establecido en esta Resolución. El no cumplimiento de los requisitos señalados en el presente artículo en los plazos establecidos dará lugar a la pérdida de los Surcos Ferroviarios asignados.

Publíquese y Cúmplase.
La Ministra de Transporte,

María Constanza García Alicastro.

 RESOLUCIÓN NÚMERO 20243040046045 de 24 de septiembre de 2024 "Por la cual se fijan los requisitos y se establece el trámite para asignar Surcos ferroviarios en la Red Férrea Nacional, y se dictan otras disposiciones"			
Formulario para la solicitud de Compatibilidad Exitosa			
ANEXO 1			
SOLICITUD DE COMPATIBILIDAD EXITOSA			
CRITERIOS	CUMPLE	NO CUMPLE	SOPORTE O SECCIÓN DE LA SOLICITUD EN DONDE SE VERIFICA CUMPLIMIENTO
Requerimientos técnicos para evaluar la Compatibilidad Exitosa			
1. Especificaciones Geométricas			
1.1 Compatibilidad con la Trocha y con los aparatos de vía (Cambias, diamantes, aparatos de dilatación y encarriladores)			
1.2 Compatibilidad con los radios de giro			
1.3 Compatibilidad con el gálibo de la línea o la red			
1.4 Compatibilidad con la capacidad portante de la vía y de las obras de arte de la línea o la red			
1.5 Compatibilidad con los sistemas de comunicación entre Material Rodante y centro de control, así como los sistemas de control activo en caso de que se encuentren instalados en la vía al momento de la solicitud.			
2. Verificación de cargas por eje del Material Rodante de Tracción y Remolcado cargado a su capacidad máxima no generen esfuerzos mayores que los máximos permisibles en la Infraestructura Ferroviaria Nacional y en cada estructura del corredor al que el Solicitante pretende acceder, de acuerdo con su diseño y estado			
3. El Material Rodante de Tracción deberá contar con un velocímetro, un registrador de eventos que permita la grabación y registro de los eventos trascendentales de la operación, tales como la velocidad, aplicaciones de frenado, detenciones y tiempo.			
4. El Material Rodante de Tracción propuesto deberá estar equipado con dispositivos de seguridad, control y vigilancia como:			
4.1 Dispositivo de hombre muerto o cualquier sistema de detección automática por incapacidad del maquinista			
4.2 Sistemas de protección automática de Trenes u otros equivalentes.			
4.3 Aquellos dispositivos que sean utilizados en la red a la que se pretende acceder			
4.4 Localización Satelital en tiempo real			
4.5 Sistema de gases (opcional)			
4.6 Sistema de detección de incendios (opcional)			
4.7 Botón alerta o pánico al operador (pasajeros)			
4.8 Sistema de detección de descarrilamientos (opcional)			
4.9 Dispositivos de verificación de la integridad del Tren (Dispositivos de final de Tren o similar)			
5. Todo el Material Rodante de Tracción y el Material Rodante Remolcado deberán estar equipados con enganches que les permitan unirse entre sí y mantener distancias que permitan conservar suficiente resistencia y seguridad; cumpliendo con los requisitos establecidos en las normas técnicas de referencia (RAILROAD FREIGHT CAR SAFETY STANDARDS Part 215), o las normas que las modifiquen, complementen o sustituyan. Asimismo, los Trenes deberán contar, en alguno de sus vagones, con enganches que permitan realizar manobras de auxilio con otros operadores.			
6. La circunferencia de las ruedas, su variación entre ruedas y entre pares de ruedas, así como las dimensiones de las pestañas de estas deben mantenerse dentro de los límites establecidos en las normas técnicas de referencia (RAILROAD FREIGHT CAR SAFETY STANDARDS Part. 215), o las normas que las modifiquen, complementen o sustituyan; quedando prohibido circular con ruedas aplanadas, rajadas, pestañas rotas, estrías o fisuras fuertes, rozaduras o descascaradas.			
7. Plan de mantenimiento específico sobre el re-torneo de ruedas con el fin de garantizar una correcta interacción entre el riel y la rueda, para lo cual se deberán tener en cuenta los patrones de esmerilado de rieles.			
8. A partir de los manuales de mantenimiento del Material Rodante, el Solicitante deberá realizar y entregar un plan de mantenimiento que se adecúe a su operación futura y a las condiciones de la vía férrea que operará.			
9. El Material Rodante de Tracción y el Material Rodante Remolcado (para pasajeros) deben contar con vidrios de seguridad que garanticen al personal de conducción o a los usuarios, evitar daños personales en caso de accidentes que generen rotura de estos.			
10. El Material Rodante de Tracción y el Material Rodante Remolcado deberán contar con la iluminación que le permita a la tripulación una visibilidad adecuada para una operación segura, tanto en la parte de-lantera, como posterior.			
11. El Material Rodante de Tracción y el Material Rodante Remolcado podrá estar provisto de topes de protección en su parte delantera en dirección del movimiento.			
12. Compatibilidad entre el Sistema de Control de Tráfico en funcionamiento de la Infraestructura Ferroviaria Nacional a la que se pretende acceder con el equipo a bordo del Material Rodante propuesto, certificación que deberá ser suministrada por el fabricante de dicho material.			
13. Guía o manual de operaciones ferroviarias que involucre los requisitos exigidos al personal o tripulación (Aptitudes técnicas, físicas y psicológicas) y un plan de atención de emergencias.			
14. Requerimientos técnicos específicos adicionales que deban ser considerados por condiciones y/o especificaciones puntuales en los diferentes tramos de la Red Férrea Nacional, los cuales deberán ser puestos en conocimiento de los Solicitantes por el Gestor o Administrador de la Infraestructura Ferroviaria Nacional, conforme a lo dispuesto en el requisito No. 3 del primer inciso del artículo 4 de la presente Resolución.			

RESOLUCIÓN NÚMERO 20243040046485 DE 2024

(septiembre 25)

por la cual se adopta una medida especial y transitoria para garantizar la satisfacción y no afectación del derecho fundamental de locomoción y conexos mediante la prestación ininterrumpida del servicio público esencial de transporte.

El Subdirector de Transporte, en ejercicio de las facultades legales y reglamentarias, en especial las conferidas por los numerales 15.1, 15.5 y 15.7 del artículo 15 del Decreto número 087 de 2011, modificado por el artículo 2° del Decreto número 2189 de 2016, y los artículos 2.2.1.4.2.1., 2.2.1.4.5.1. y 2.2.1.5.2.1. del Decreto número 1079 de 2015, y

CONSIDERANDO:

Que el artículo 2° de la Constitución Política de Colombia plasma los fines del Estado señalando lo siguiente: *“Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo”*, se ha reconocido de manera uniforme una dimensión positiva de las libertades fundamentales, conforme la cual, *“incluso las libertades más clásicas como el derecho a la libre locomoción ... **presuponen prestaciones materiales [por parte del Estado] que hacen posible su ejercicio**”*, sin verse limitadas las responsabilidades de este *“a no impedir el goce y ejercicio de las libertades de la persona”*. Al respecto, indicaba la Corte Constitucional en la Sentencia T-595 de 2002, lo siguiente:

*“5.1. La libertad de locomoción suele ser considerada un derecho de dimensión negativa o defensiva, por cuanto se ha entendido que su función consiste en ser un límite al ejercicio del poder del Estado en defensa de la libertad del individuo. El creer que su goce efectivo implica únicamente el freno a las acciones del Estado o requiere tan sólo la inacción estatal ha llevado a suponer que las libertades suelen ser garantías que no comprometen gasto público. No comparte esta Sala de Revisión esta tesis. Casos como el que se estudia en esta sentencia, **evidencian que derechos fundamentales llamados de libertad, como el de locomoción, pueden tener una faceta positiva y de orden prestacional. Como se dijo, en las ciudades contemporáneas la libertad de locomoción depende en gran medida del servicio público de transporte. Sin éste difícilmente es posible desplazarse a lo largo de una urbe, incluso para las personas que no tienen una limitación física...***

*El carácter prestacional de las libertades surge de la dimensión positiva de éstas. Tradicionalmente la doctrina identificaba las libertades básicas con derechos negativos o de abstención. El Estado sólo estaba obligado a no impedir el goce y ejercicio de las libertades de la persona, sin que fuera concebible hablar de una dimensión prestacional de las libertades. No obstante, actualmente se reconoce que incluso las libertades más clásicas como el derecho a la libre locomoción o a la libre expresión **presuponen prestaciones materiales que hacen posible su ejercicio. En las sociedades modernas, donde el uso de la libertad individual depende de acciones y prestaciones públicas –servicio público de transporte, de telecomunicaciones, de salud, etc.– y donde la seguridad personal cuesta, no es posible sostener la tesis del carácter negativo de las libertades básicas...*** Énfasis propio.

Que, en línea con lo anterior, la Corte Constitucional sostuvo en la Sentencia T-270 del 17 de abril de 2007, que *“Una de las medidas positivas a que está obligado el Estado para la realización de los derechos fundamentales de los coasociados, es la prestación ininterrumpida de los servicios públicos”*. Y es que, según lo ha considerado la Corporación en Sentencia T-881 del 17 de octubre de 2002, *“Los servicios públicos constituyen el principal instrumento mediante el cual el Estado realiza sus fines esenciales y pretende alcanzar la justicia material, tanto como que su prestación debe mantenerse en condiciones de eficiencia, continuidad, regularidad y calidad”*. Énfasis propios.

Aunado a lo anterior, conforme lo advertía la Corte Constitucional en la Sentencia T-604 de 1992, que *“... la complejidad del mundo moderno hace que el tiempo y el espacio individuales se conviertan en formas de poder social. Tiempo y espacio son elementos cruciales para la búsqueda de bienestar y progreso en las sociedades ... La necesidad de trascender la distancia entre los sitios de habitación, trabajo, estudio, mercado, etc., en el menor tiempo y costo posibles, coloca al ciudadano carente de medios de transporte propios, a merced del Estado o de los particulares que prestan este servicio”*.

Que, desde esta aproximación, no dejaba la Corte de hacer notar en el antecedente citado, que la carencia del transporte público, *“...compromete un estándar mínimo de la existencia”* y reconocía en este *“...un instrumento clave del desarrollo, [con] ... una incidencia directa sobre el goce efectivo de los derechos fundamentales”*.

Que así, según lo sostuvo la Corte Constitucional en la Sentencia C-033 de 2014, *“el transporte público comporta un carácter esencial al permitir materializar y ejercer libertades fundamentales como la de locomoción...”*, reconociendo con ello, como ya lo había hecho en la Sentencia T-604 de 1992, que *“A nivel del individuo, **el transporte es un instrumento de efectividad de los derechos fundamentales...**”*.

Que estas ideas, hacen aprehensible el ya inteligible juicio que realizaba la Corte Constitucional, cuando indicaba que *“...el servicio de transporte público es indispensable*

(C. F).