



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRESA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXIII - Nº 498

Bogotá, D. C., martes, 30 de abril de 2024

EDICIÓN DE 51 PÁGINAS

DIRECTORES:

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

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

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 337 DE 2023 CÁMARA

por medio de la cual se definen y establecen las condiciones para el desarrollo de infraestructura ferroviaria nacional, se regula la prestación del servicio público de transporte férreo y se dictan otras disposiciones.

Bogotá, D. C., marzo de 2024

Honorable Representante

JULIÁN LÓPEZ

Presidente

Comisión Sexta Constitucional Permanente

Cámara de Representantes

Ciudad.

Asunto: Informe de ponencia para segundo debate del Proyecto de Ley número 337 de 2023 Cámara, por medio de la cual se definen y establecen las condiciones para el desarrollo de infraestructura ferroviaria nacional, se regula la prestación del servicio público de transporte férreo y se dictan otras disposiciones.

Honorable Representante:

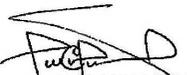
En cumplimiento del encargo hecho por la Mesa Directiva de la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes y de conformidad con lo establecido en el artículo 156 de la Ley 5ª de 1992 procedemos a rendir **Informe de Ponencia para Segundo Debate en la Comisión Sexta al Proyecto de Ley número 337 de 2023 Cámara, por medio de la cual se definen y establecen las condiciones para el desarrollo de infraestructura**

ferroviaria nacional, se regula la prestación del servicio público de transporte férreo y se dictan otras disposiciones; sea pertinente señalar que el proyecto de ley se puede consultar en el siguiente link: <https://www.camara.gov.co/infraestructura-ferroviaria-nacional>.

Cordialmente,


DIEGO FERNANDO CAICEDO NAVAS
Representante a la Cámara
Departamento de Cundinamarca
Coordinador Ponente


CIRO ANTONIO RODRÍGUEZ PINZÓN
Representante a la Cámara
Departamento de Norte de Santander
Ponente


LUIS CARLOS OCHOA TOBÓN
Representante a la Cámara
Departamento de Antioquia
Ponente


HAIVER RINCÓN GUTIÉRREZ
Representante a la Cámara
CITREP
Ponente


INGRID MARLEN SOGAMOSO ALFONSO
Representante a la Cámara
Departamento de Boyacá
Ponente


DORINA HERNÁNDEZ PALOMINO
Representante a la Cámara
Departamento de Bolívar
Ponente.


GERSON LISÍMACO MONTAÑA ARIZALA
Representante a la Cámara
CITREP 10 - Nariño
Ponente.

El informe de ponencia se rinde en los siguientes términos:

1. PRESENTACIÓN Y TRÁMITE DE LA INICIATIVA

El Proyecto de Ley número 337 de 2023 Cámara de Representantes, por medio de la cual se definen y establecen las condiciones para el desarrollo de infraestructura ferroviaria nacional,

se regula la prestación del servicio público de transporte férreo y se dictan otras disposiciones, es de autoría del Gobierno nacional en cabeza del Ministerio de Transporte y fue radicado en la Cámara de Representantes el 6 de febrero de 2023 y publicado en la **Gaceta del Congreso** número 19 de 13 de febrero de 2023¹.

Como es de conocimiento público, el artículo 154 de la Constitución Política <https://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Constitucion/1687988>), expresa:

“(…)

*Las leyes pueden tener origen en cualquiera de las Cámaras a propuesta de sus respectivos miembros, **del Gobierno nacional**, de las entidades señaladas en el artículo 156, o por iniciativa popular en los casos previstos en la Constitución.*

No obstante, sólo podrán ser dictadas o reformadas por iniciativa del Gobierno las leyes a que se refieren los numerales 3, 7, 9, 11 y 22 y los literales a, b y e, del numeral 19 del artículo 150; las que ordenen participaciones en las rentas nacionales o transferencias de las mismas; las que autoricen aportes o suscripciones del Estado a empresas industriales o comerciales y las que decreten exenciones de impuestos, contribuciones o tasas nacionales.

Las Cámaras podrán introducir modificaciones a los proyectos presentados por el Gobierno.

Los proyectos de ley relativos a los tributos iniciarán su trámite en la Cámara de Representantes y los que se refieran a relaciones internacionales, en el Senado.

(…)”. (Negritas y subrayas fuera de texto).

El día 6 de febrero, se expidieron los conceptos de Presidencia de la República y Ministerio de Hacienda y Crédito Público, solicitados por el Ministerio de Transporte respecto del proyecto de ley.

El día 20 de febrero de 2023, la Secretaría de la Comisión Sexta Constitucional designó como ponentes para el primer debate a los Representantes a la Cámara: *Diego Fernando Caicedo* (Coordinador), *Ingrid Sogamoso*, *Ciro Rodríguez*, *Haiver Rincón* y *Luis Carlos Ochoa*.

El día 21 de febrero se enviaron solicitudes de concepto acerca del proyecto de ley a la Empresa Metro de Medellín, la Sociedad Colombiana de Ingenieros y la Cámara Colombiana de la Infraestructura.

La Secretaría de la Comisión Sexta Constitucional comunicó el día 14 de marzo que adicionaba como ponente para el primer debate a la Representante a la Cámara *Dorina Hernández Palomino* y el día 16 de marzo comunicó la

adición como ponente del Representante *Gerson Lisímaco Montaña*.

En sesión de la Comisión Sexta Constitucional de la Cámara de Representantes del día 15 de marzo se aprobó la Proposición número 43, en la que se puso a consideración de los Representantes la realización de audiencias públicas en diferentes departamentos del país, con el fin de socializar este proyecto de ley y que este se nutra de las miradas de los interesados y de las necesidades de cada uno de los territorios.

El día 16 de marzo se realizó una reunión con la Empresa Metro de Medellín en la que el Gerente General y su equipo técnico expusieron los detalles de sus comentarios al proyecto de ley.

Los honorables Representantes asignados como ponentes, radicaron ponencia positiva con la firma de la totalidad de los ponentes. La ponencia para primer debate se publicó en la **Gaceta del Congreso** número 658 el 8 de junio de 2023, el proyecto de ley se discutió y aprobó en Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes en sesión del día catorce (14) de junio de 2023.

El día 9 de agosto de 2023, se publicó en la **Gaceta del Congreso** número 1021, el texto aprobado por la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes.

Desde la radicación del proyecto se han realizado varios encuentros, foros y reuniones en los que se ha ido recogiendo la opinión de diferentes sectores con el fin de enriquecer el proyecto. Así mismo, se han realizado mesas de trabajo entre entidades y reuniones con los ponentes, de las cuales se ha dado como resultado el ajuste del articulado.

2. OBJETO Y CONTENIDO DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 337 DE 2023

Esta ley tiene por objeto regular las actividades asociadas a la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga y de pasajeros en la red férrea nacional, establecer las condiciones para el desarrollo de su infraestructura, su ordenamiento institucional, el régimen económico y los mecanismos de gestión y financiación de este modo de transporte, así como la definición de lineamientos que promuevan la intermodalidad².

El proyecto de ley radicado en la Cámara de Representantes se compone de 40 artículos divididos en 9 títulos, uno de los cuales, el Título IV, tiene 4 capítulos.

Siendo los artículos y su contenido puntual, el que se agrega en la presente tabla³:

² Artículo 1° del P. L.

³ Esta información se encuentra en la exposición de motivos, pero se verificó y contrastó en el marco de las mesas técnicas que una vez se asignaron ponentes, se solicitaron y desarrollaron con el Ministerio de Transporte.

¹ <https://www.camara.gov.co/infraestructura-ferroviaria-nacional>.

TÍTULO I DISPOSICIONES GENERALES	Contiene: el objetivo, los principios que la informan, el ámbito de aplicación y las definiciones técnicas que permiten un entendimiento unívoco sobre los diferentes elementos y contenidos técnicos asociados a la infraestructura ferroviaria nacional y la prestación del servicio público de transporte férreo.
ARTÍCULO 1°. OBJETO.	La regulación de la actividad asociada a la red férrea nacional y de la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga y de pasajeros, incluyendo su ordenamiento institucional, el régimen económico y los mecanismos de gestión y financiación de este modo de transporte.
ARTÍCULO 2°. PRINCIPIOS.	Se indica que además de los principios generales contenidos en el marco jurídico vigente, surgen principios específicos que permiten la correcta implementación y puesta en ejecución de los contenidos normativos del proyecto de ley, se listan y se define su contenido.
ARTÍCULO 3°. ÁMBITO DE APLICACIÓN.	Se indica que la ley es aplicable a: (I) El desarrollo, construcción y rehabilitación de infraestructura perteneciente a la red férrea nacional y el material rodante, así como a su operación; y a todas aquellas actividades necesarias para su debida prestación y, b.- Las actividades y servicios ferroviarios sobre otras infraestructuras ferroviarias diferentes a la nacional, exclusivamente cuando se integren con la nacional.
ARTÍCULO 4°. DEFINICIONES.	Incluye las principales definiciones técnicas para aplicar esta ley.
TÍTULO II AUTORIDADES COMPETENTES.	Hace referencia a las autoridades competentes en materia ferroviaria a nivel nacional, así como aquella responsable del componente regulatorio para el modo ferroviario, especialmente para aquellas materias relacionadas con la planificación y ejecución de proyectos ferroviarios, regulación económica y técnica del sector y la construcción, mantenimiento y operación del transporte ferroviario de carga y de pasajeros, incluyendo las autoridades con competencia en materia de seguridad vial para el modo y la referencia a la encargada de la inspección, vigilancia y control. Dichas entidades ejercerán sus funciones con base en los criterios de colaboración y armonía propios de su pertenencia al orden estatal. Es pertinente señalar cómo este proyecto de ley plantea contenidos que deben ser adoptados como lineamientos generales por el Congreso de la República en el ejercicio de sus competencias y el señalamiento expreso de que, con base en ellas, las diferentes autoridades expedirán las reglamentaciones técnicas y de marco regulatorio y regulatorio económico que hagan eficiente, seguro, oportuno, accesible y sostenible la prestación del servicio, lo que incluye sus infraestructuras asociadas.
ARTÍCULO 5°. MINISTERIO DE TRANSPORTE.	Se indica que es la máxima autoridad de transporte ferroviario nacional, encargado, de la formulación de adopción de las políticas en la materia, incluida la regulación económica de los servicios de transporte férreo y de la infraestructura de este modo, hasta tanto entre en funcionamiento la Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte (CRIT).
ARTÍCULO 6°. AUTORIDAD DE SEGURIDAD FERROVIARIA.	Se establece cuál es el régimen de competencias en la materia y se le asigna a la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV).
ARTÍCULO 7°. COMISIÓN DE REGULACIÓN DE INFRAESTRUCTURA Y TRANSPORTE (CRIT).	Se indica y reitera cuál es la función de esta instancia.
ARTÍCULO 8°. UNIDAD DE PLANEACIÓN DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE (UPIT).	A partir de las competencias asignadas en su decreto de creación, se indica que es la entidad encargada de formular y evaluar planes, programas y los proyectos resultantes con un alcance máximo de prefactibilidad, y de realizar las recomendaciones de los requerimientos de infraestructura ferroviaria que integran la red férrea nacional, necesarios para garantizar la competitividad, conectividad y desarrollo en el territorio nacional.
ARTÍCULO 9°. INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS.	Se le asigna la titularidad de la red férrea nacional de conformidad con lo dispuesto en la Ley 105 de 1993, o la norma que la modifique, adicione o sustituya, así como del material rodante de la Nación, además de ser la encargada de conservar los predios de las vías férreas inactivas que tenga a su cargo.
ARTÍCULO 10. AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA.	Se prevé como la ejecutora y/o administradora de aquellos corredores de la red férrea nacional que sean priorizados por el Gobierno Nacional, estando facultada para celebrar contratos estatales, 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.
ARTÍCULO 11. INSPECCIÓN, VIGILANCIA Y CONTROL.	Se establece cuál es el régimen de competencias en la materia y se le asigna a la Superintendencia de Transporte.
TÍTULO III. INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA.	Contiene disposiciones relativas a la planificación y priorización de la infraestructura ferroviaria, así como las reglas para su autorización cuando ello sea absolutamente necesario; los lineamientos generales relacionados con la conexión de la Infraestructura ferroviaria entre dos o más corredores férreos u otras infraestructuras ferroviarias; y los criterios generales y obligantes que permitan una adecuada implementación.
ARTÍCULO 12. PASOS A NIVEL SOBRE LA RED FÉRREA NACIONAL.	Determina las directrices y criterios generales relacionados con la generación de pasos a nivel sobre la red férrea nacional.
ARTÍCULO 13. CONEXIÓN DE LA RED FÉRREA.	Indica que el Ministerio de Transporte, con los insumos de las entidades con competencias propias en la materia regulará el tema.
ARTÍCULO 14. ANCHO DE VÍA.	Indica que el Ministerio de Transporte en conjunto con la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte y las entidades titular y ejecutora de la infraestructura ferroviaria nacional, evaluarán los corredores férreos en operación o en estructuración, en términos de infraestructura, carga movilizadora, tecnología, seguridad e interoperabilidad, para así determinar el ancho de la vía férrea requerido.
ARTÍCULO 15. GÁLIBO FERROVIARIO.	Expresa que las entidades ejecutoras y/o gestoras o administradoras de la infraestructura ferroviaria nacional deberán planificar y ejecutar las obras para su desarrollo, validando y garantizando el gálibo ferroviario que estas mismas determinen para cada uno de los corredores.
ARTÍCULO 16. ZONAS DE SERVICIO FERROVIARIO.	Señala que los gestores o administradores de la infraestructura ferroviaria nacional en conjunto con la entidad ejecutora y a partir de los lineamientos realizados por la UPIT, se encargarán de definir y garantizar zonas de servicio ferroviario, zonas de talleres y/o zonas francas alrededor de las estaciones de pasajeros o terminales de carga.

ARTÍCULO 17. SERVICIOS SIT O DE SISTEMAS INTELIGENTES DE TRANSPORTE.	Indica que el Ministerio de Transporte, será el encargado de establecer los requisitos de los servicios asociados a los SIT y sus escenarios de interoperabilidad y multimodalidad incluida la articulación de los sistemas de gestión de tráfico ferroviario con el Sistema Inteligente Nacional para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte (SINITT).
ARTÍCULO 18. INCIDENCIA DE LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA SOBRE EL ORDENAMIENTO TERRITORIAL.	Señala que los planes de ordenamiento territorial municipales, distritales y/o departamentales que se desarrollen o pongan en ejecución deberán tener como determinante de superior jerarquía, la infraestructura actual y/o proyectada, incluidas ampliaciones, ajustes al trazado, etc., que formen parte de la red ferroviaria nacional.
ARTICULO 19. INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA NACIONAL OBJETO DE DECLARATORIAS COMO BIENES DE INTERES CULTURAL.	Establece las directrices generales de relacionamiento entre la infraestructura ferroviaria nacional y los elementos y condiciones patrimoniales de alguna de ellas cuando sean declaradas como bienes de interés cultural.
TÍTULO IV. TRANSPORTE FERROVIARIO DE CARGA, PASAJEROS Y MIXTO.	Aquí se definen los parámetros y requisitos del servicio público y privado del transporte ferroviario de carga y pasajeros.
CAPÍTULO I. PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO Y PRIVADO DE TRANSPORTE FERROVIARIO DE CARGA, PASAJEROS Y MIXTO	
ARTÍCULO 20. PROYECTOS PÚBLICOS O PRIVADOS DE INFRAESTRUCTURA FÉRREA.	Indica que los proyectos con los que se desarrolle infraestructura férrea pública nacional, territorial o privada de carga y pasajeros, deberán cumplir con la normatividad y estándares vigentes o que se establezcan por el Ministerio de Transporte.
CAPÍTULO II. POLÍTICA DE ACCESO	
ARTÍCULO 21. POLÍTICA DE ACCESO.	Asigna a los Gestores o Administradores de vías férreas públicas la obligación de expedir e implementar una política de acceso a las vías férreas públicas.
ARTÍCULO 22. PRINCIPIOS DE LA POLÍTICA DE ACCESO.	Determina los principios orientadores de la política de acceso a cargo de los gestores – administradores de las vías férreas públicas.
ARTÍCULO 23. ACCESO A LA RED FÉRREA NACIONAL.	Expresa los requisitos para el acceso a cualquiera de los tramos que componen la red férrea nacional, por parte de los usuarios que tengan dicho objetivo.
CAPÍTULO III. PRESTACIÓN DEL SERVICIO	
ARTÍCULO 24. PRESTACIÓN DEL SERVICIO.	Se establecen los criterios, directrices y requisitos generales para la prestación pública o privada del servicio público de transporte ferroviario de carga y pasajeros sobre la reserva nacional.
ARTÍCULO 25. DERECHOS DE LOS USUARIOS.	Se establece con claridad el derecho al uso de los servicios de transporte ferroviario en los términos establecidos en el Código de Comercio y demás normas de protección de los derechos de los usuarios.
ARTÍCULO 26. SISTEMA DE INFORMACIÓN PÚBLICA.	Se establece como de responsabilidad de los gestores o administradores de la infraestructura ferroviaria nacional en conjunto con la entidad ejecutora contar con un sistema adecuado de información para la comunidad en cada corredor ferroviario.
CAPÍTULO IV. MATERIAL RODANTE Y TRIPULANTES	
ARTÍCULO 27. ESPECIFICACIONES TÉCNICAS Y REGISTRO DE TRENES.	Establece como responsabilidad de los operadores públicos o privados del servicio de transporte ferroviario, que se haga con material rodante y equipos ferroviarios debidamente homologados.
ARTÍCULO 28. PROGRAMA DE FORMACIÓN PARA EL DESARROLLO DE COMPETENCIAS Y CUALIFICACIONES EN PROYECTOS FERROVIARIOS.	Prevé el deber de la formación basada en competencias para el personal estructurador, diseñador, administrador, operador o auxiliar de transporte ferroviario.
TÍTULO V. RÉGIMEN ECONÓMICO Y TARIFARIO.	Mantiene la existencia actual de un canon por uso de infraestructura; se asigna a la Comisión de Regulación de Infraestructura de Transporte o quien haga sus veces establecer la metodología para la fijación de las tasas por uso de Infraestructura Ferroviaria y el control de tráfico del Material Rodante; y se establece el principio de destinación de las contraprestaciones ferroviaria.
ARTÍCULO 29. TARIFA POR USO DE INFRAESTRUCTURA.	Define las reglas y elementos a tener en cuenta para fijar la tarifa por uso de infraestructura.
ARTÍCULO 30. RÉGIMEN TARIFARIO EN EL TRANSPORTE FÉRREO.	Señala la libertad regulada en la fijación de la tarifa que cobrarán a los usuarios de los servicios de transporte férreo de carga y de pasajeros.
TÍTULO VI. INCENTIVOS TRIBUTARIOS	Incluye disposiciones en materia de incentivos tributarios por beneficios ambientales que concreten el principio de sostenibilidad ambiental y que incentiven el modo.
ARTÍCULO 31. INCENTIVO TRIBUTARIO ASOCIADO AL IMPUESTO AL VALOR AGREGADO – IVA.	Expresa la exención de este tributo a los equipos, elementos, maquinaria, incluido el material rodante, de operación, de construcción y de verificación, y servicios nacionales o importados que se destinen a la preinversión e inversión de proyectos de transporte férreo de carga y pasajeros en Colombia.
ARTÍCULO 32. EXENCIÓN DE LA SOBRETASA A LA GASOLINA MOTOR Y AL ACPM.	Busca que se establezca como exención a la sobretasa a la gasolina motor y al ACPM los combustibles utilizados en actividades de transporte ferroviario de carga y pasajeros en el territorio nacional que cumplan con límites de emisión y consumo de combustible.
TÍTULO VII. CORREDORES Y VÍAS FERROVIARIAS DESHABILITADAS O EN DESUSO.	Prevé el concepto corredor verde e indica las obligaciones de la entidad titular de la infraestructura ferroviaria que quiera desarrollar estos.
ARTÍCULO 33. CORREDORES FERROVIARIOS PARA USOS ALTERNATIVOS.	Indica que la entidad titular de la infraestructura ferroviaria será la responsable de otorgar el permiso para utilizar los corredores ferroviarios nacionales que se encuentren en desuso o deshabilitados para otros tipos de actividad o servicio.
ARTÍCULO 34. OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO.	Señala que la entidad titular de la infraestructura ferroviaria que quiera desarrollar corredores para usos alternativos, además de lo establecido en el artículo anterior, deberá garantizar la operación y el mantenimiento adecuado, de acuerdo con el tipo de actividad que se pretenda realizar y que no requiera aportes de la Nación.
ARTÍCULO 35. EXPLOTACIÓN COMERCIAL.	Indica que dentro de los corredores ferroviarios para usos alternativos se podrán desarrollar infraestructuras de tipo comercial, siempre y cuando no afecten al desarrollo económico de la región y se promueva el empleo directo a las comunidades aledañas al corredor.
TÍTULO VIII. SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL.	Establece aspectos asociados a un régimen especial ambiental para el desarrollo y viabilidad de los proyectos ferroviarios de importancia estratégica.

ARTÍCULO 36. ESTRATEGIA AMBIENTAL.	Indica que los proyectos ferroviarios de importancia estratégica contarán con un régimen especial ambiental para el desarrollo y viabilidad del mismo.
ARTÍCULO 37. SISTEMA DE COMERCIO DE EMISIONES (BONOS VERDES).	Radica en cabeza del administrador de la infraestructura ferroviaria la priorización de los proyectos que a través de mecanismo de comercio de emisiones promuevan el desarrollo de infraestructuras y la utilización o adquisición de equipos y material rodante de bajas o cero emisiones.
TÍTULO IX. DISPOSICIONES FINALES.	Establece las normas de transición y de vigencia del proyecto de ley.
ARTÍCULO 38. NORMAS DE TRANSICIÓN	
ARTÍCULO 39. VIGENCIA.	

3. CONTEXTO, CONSIDERACIONES Y JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO DE LEY

3.1. Justificación del proyecto de ley

De lograr realizar todo el trámite legislativo para este proyecto de ley, y este proyecto fuera adoptado, ello permitiría:

- Dotar al sector transporte de las herramientas legales que permitan la reactivación definitiva y permanente del modo ferroviario en lo relacionado con la red férrea nacional; en la medida que el proyecto de ley establece disposiciones específicas en materia de infraestructura y transporte, acompañadas de un nuevo marco regulatorio, institucional y financiero que permitirá estructurar proyectos ferroviarios con unas bases sólidas que garanticen su sostenibilidad, rentabilidad y competitividad con otros modos de transporte en el largo plazo.
- La definición clara de funciones de las entidades rectoras del sector en términos de administración y gestión de la infraestructura, operación del servicio, regulación y fiscalización, que permita la entrada de nuevos operadores y facilite la inversión pública y privada.
- Este marco normativo facilitará y viabilizará, construir, mantener y operar una infraestructura férrea nacional de transporte férreo, moderna para el país, que conecte los centros de producción con los puertos y los centros de consumo, permita un adecuado transporte de pasajeros, y que actúe de manera interconectada - interoperable y complementaria con los demás modos⁴.

Siendo lo anterior la justificación genérica para avanzar en la discusión y eventual adopción del presente proyecto de ley, a continuación, se detallará el diagnóstico actual del modo ferroviario en el país, que evidencia la necesidad de una apuesta institucional y normativa que genere un marco jurídico actualizado del modo ferroviario. Y es que en materia de red férrea nacional y por ende del crecimiento y masificación del modo férreo en el país, se requiere generar las condiciones que garanticen un escenario atractivo para el desarrollo de transporte ferroviario de carga y de pasajeros eficiente y sostenible, que pasa por la actualización y optimización de una red de infraestructura articulada, a partir de bases normativas y de regulación, que definan, aspectos técnicos, operacionales e institucionales, que

⁴ Conclusiones derivadas del texto del proyecto de ley, así como de su exposición de motivos y el trabajo de mesas técnicas que una vez se asignaron ponentes, se solicitaron y desarrollaron con el Ministerio de Transporte.

además garanticen recursos e inversiones públicas para potenciar su revitalización y promuevan la participación de la totalidad de actores públicos y privados en el fortalecimiento del modo.

Así las cosas, se presenta a consideración del Congreso de la República el presente proyecto de ley con la finalidad de dotar al sector transporte de las herramientas legales que permitan la reactivación definitiva y permanente del modo ferroviario en lo relacionado con la red férrea nacional.

3.2. Rezago del sistema ferroviario en Colombia y sus implicaciones en la competitividad del país

No se debe perder de vista que históricamente Colombia destinó sus mayores esfuerzos en desarrollo de infraestructura del modo carretero, un modo que, ha predominado durante las últimas décadas y que hoy moviliza cerca del 77% del total de la carga en el país. No obstante, para lograr que Colombia sea un Estado competitivo, sus políticas y su marco jurídico deben incentivar la multimodalidad, siendo en consecuencia, una necesidad promover otros modos como el férreo, el fluvial y el marítimo.

En materia de transporte de carga, el tren fue el modo predominante a finales del siglo XIX en nuestro país; alternativa que a lo largo del siglo XX, fue perdiendo eficiencia, en tanto se evidenció ausencia de acciones públicas asociada a presupuesto (a niveles de inversión por debajo del 2%) y debilitamiento de la institucionalidad en materia férrea, lo que derivó respecto del tren un proceso de rezago dentro de la matriz de carga del país, hecho también evidente en el transporte de pasajeros.

Por ello, es imperante, que luego de un siglo, se dé comienzo a un necesario proceso de reactivación del transporte de carga por vía férrea, que amplíe la matriz de las modalidades de transporte de carga y pasajeros, que se complementen e integren⁵.

Y es que como señalan Chica, Estupiñán y Ponz⁶, entre el siglo XIX y XX Colombia desarrolló la mayoría de infraestructura férrea de la que goza actualmente. Sin embargo, por aspectos políticos, económicos, geográficos y tipológicos (ancho de trocha) este modo de transporte presentó un abandono estatal produciendo una inminente dependencia en el modo carretero. En el

⁵ Los datos de este apartado y los dos párrafos antecedentes obtenidos oficialmente del Ministerio de Transporte - Viceministerio de Infraestructura, en el marco de las sesiones técnicas que una vez se asignaron ponentes, se solicitaron y desarrollaron con esa Cartera.

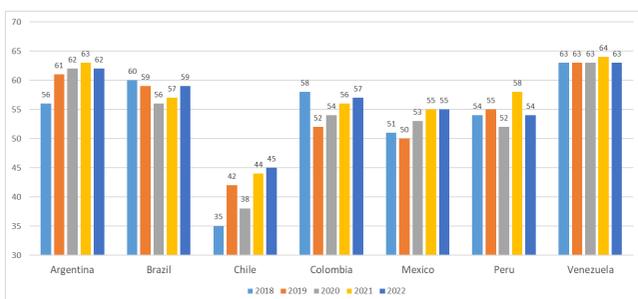
⁶ Análisis del sistema férreo en Colombia: Un potencial desaprovechado – Fabio Hernán Chica Bonilla, José Luis Cala Estupiñán, José Luis Ponz Tienda - <https://repositorio.uniandes.edu.co/bitstream/handle/1992/40524/u806707.pdf?sequence=1>.

siglo XIX Colombia alcanzó a construir 4017 kilómetros de carreteras, para antes de 1885 habían proyectado los 10 principales corredores: Panamá, Girardot, Sabana, Puerto Wilches, Antioquia, Pacífico, Dorada, Barranquilla, Santa Marta y Cúcuta. En el Gobierno de Rafael Núñez, por medio de reformas políticas, Colombia cambió el régimen federal por un gobierno centralizado y se restringió a los departamentos su capacidad fiscal afectando obras como las de Barranquilla, Norte, Santa Marta, Cúcuta, Antioquia, Sabana, Pacífico, Tolima.

Para el periodo de 1904 a 1922 la construcción tuvo poco desarrollo debido a la primera guerra mundial la cual afectó directamente en el material importado. La época de más auge fue entre 1922-1930 donde se alcanzó a construir 1.396 kilómetros debido a la situación financiera por la que estaba pasando el país, gracias a la indemnización americana por 25 millones de dólares por la pérdida de Panamá y un aumento significativo en las exportaciones de café. Sin embargo, a causa de la crisis económica de los años treinta, en la administración de Miguel Abadía Méndez se impulsó la construcción de carreteras como alternativa económica a las carrileras, debido a que las inversiones eran considerablemente inferiores por kilómetro, no requería de material importado y empleaban mano de obra no calificada; además, el problema técnico sobre el ancho de trocha definido en sus comienzos, 90 cm, hizo muy costosa la modernización del modo, al igual que ineficiente en términos de carga.

Y es que no se debe perder de vista, como la información objetiva que se puede consultar en las publicaciones del Ministerio de Transporte como: Transporte en Cifras 2021 (<https://plc.mintransporte.gov.co/Portals/0/Documentos/transporte%20en%20cifras/Transporte%20en%20Cifras%202021%20Version%2019%20julio.pdf?ver=2022-07-22-160700-850%20/>), es la fuente oficial de consulta en materia de transporte en el país y que fundamenta, junto con otras publicaciones, la exposición de motivos del proyecto de ley y por ende es justificación necesaria en la presente ponencia:

Año a año, el World Competitiveness Center evalúa el desempeño de diferentes países en términos de competitividad⁷. Para el año 2022, de 63 países considerados, Colombia ocupó el lugar 57. A la vez, ocupó la 4ª posición dentro de los países Latinoamericanos, superado por Chile, Perú y México.

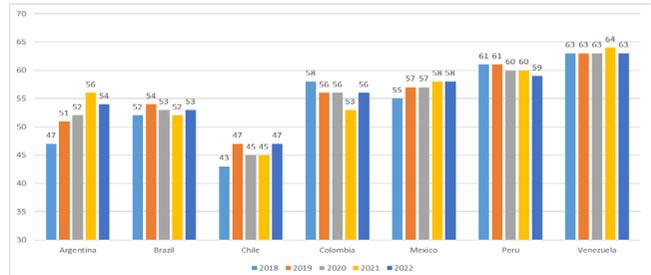


Gráfica 1. Posiciones de los países Latinoamericanos en Ranking de Competitividad Global.

⁷ <https://www.imd.org/centers/wcc/world-competitiveness-center/rankings/world-competitiveness-ranking/>.

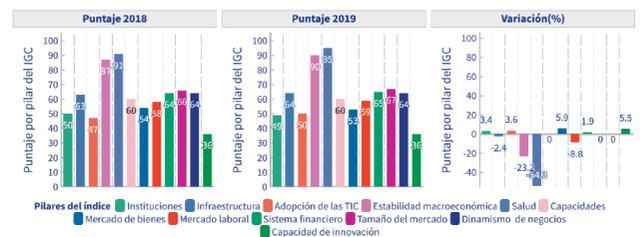
Al observar la posición de Colombia en el ranking, se observa que de 2019 a 2022 se ha presentado un descenso en este, pasando del Puesto 52 al 57 a nivel global. Lo anterior podría indicarnos que los esfuerzos que se han venido realizando han sido insuficientes para mejorar e incluso mantenerse en el escenario global de competitividad.

El ranking es elaborado con varios criterios y uno de ellos es la infraestructura, en la que para el año 2022, Colombia ocupa el puesto 56 a nivel global y el puesto número 4 entre los países Latinoamericanos comparados, como se observa en la Gráfica número 2.



Gráfica 2. Posiciones de los países Latinoamericanos en infraestructura.

Otro estudio que confirma el rezago en competitividad del país, es el Índice Global de Competitividad del Foro Económico Mundial⁸. Este detalla la competitividad a partir de 12 pilares, de los cuales el segundo pilar es el relacionado con infraestructura. En este índice entre el año 2018 y 2019, el puntaje del pilar infraestructura para Colombia pasó de 63 a 64 puntos.



Gráfica 3. Puntajes de Colombia en los 12 pilares de Índice de Competitividad Global de la OCDE. Fuente: Transporte en Cifras 2021⁹, datos de Foro Económico Mundial 2020.

Sin embargo, en cuanto a posición entre las 141 economías analizadas en 2019, Colombia ocupó el puesto 81 y en lo relacionado específicamente a infraestructura de transporte, Colombia ocupa el puesto 92, como se observa en la siguiente tabla.

Tabla 1. Desempeño de Colombia en Infraestructura de Transporte en el Índice de

Index Component	Value	Score *	Rank/141	Best Performer
2nd pillar: Infrastructure 0-100	-	64.3 +	81	Singapore
Transport infrastructure 0-100	-	43.8 +	92	Singapore
2.01 Road connectivity 0-100 (best)	65.4	65.4 +	97	Multiple (3)
2.02 Quality of road infrastructure 1-7 (best)	3.4	39.7 +	104	Singapore
2.03 Railroad density km/1,000 km2	1.9	4.8 +	89	Multiple (24)
2.04 Efficiency of train services 1-7 (best)	1.7	12.2 +	99	Japan
2.05 Airport connectivity score	144,423.4	68.7 =	31	Multiple (8)
2.06 Efficiency of air transport services 1-7 (best)	4.5	57.6 +	78	Singapore
2.07 Liner shipping connectivity 0-100 (best)	50.1	50.1 +	33	Multiple (5)
2.08 Efficiency of seaport services 1-7 (best)	4.1	51.5 +	72	Singapore

Tabla 1. Desempeño de Colombia en Infraestructura de Transporte en el Índice de

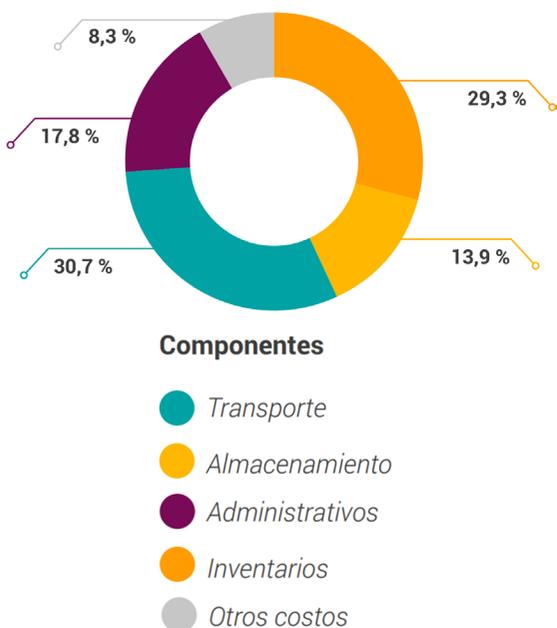
⁸ https://www3.weforum.org/docs/WEF_TheGlobalCompetitivenessReport2019.pdf.

⁹ <https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/9443/transporte-en-cifras/>.

Competitividad Global. Fuente: The Global Competitiveness Report 2019.

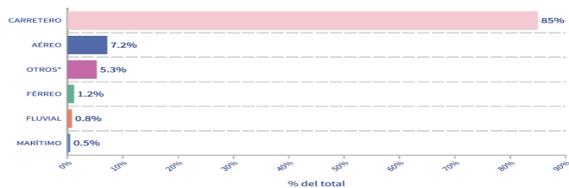
Si se observa con mayor detalle, los rankings relacionados con Calidad de Infraestructura de Carreteras (104) y la eficiencia de servicios de trenes (99), son en los que peor le va a Colombia.

Otro de los estudios que se puede tener en cuenta para contextualizar el problema de competitividad del país y su relación con la infraestructura es la Encuesta Nacional Logística (ENL), que es realizada cada 2 años por el DNP. En la encuesta realizada en 2020 se evidencia que de cada \$100 que facturan las empresas en Colombia estas destinan en promedio \$12,60 a financiar los costos logísticos involucrados en la producción y distribución de sus productos y servicios. Dentro de los diferentes factores que componen los costos logísticos, el rubro más alto de dichos costos fue la categoría de transporte, que ocupa el 30,7% de los costos totales logísticos¹⁰.



Gráfica 4. Componentes del Costo Logístico. Fuente: Encuesta Nacional Logística (2020).

De lo anterior se concluye que, de entre varias tareas pendientes del país para disminuir costos logísticos y mejorar su competitividad. La inversión en infraestructura de transporte es una de las prioridades y así está identificado desde hace varios años, en los que Colombia ha avanzado en consolidar inversión en este rubro, Sin embargo, la inversión se ha realizado primordialmente en el modo carretero, como se observa en la siguiente gráfica¹¹.



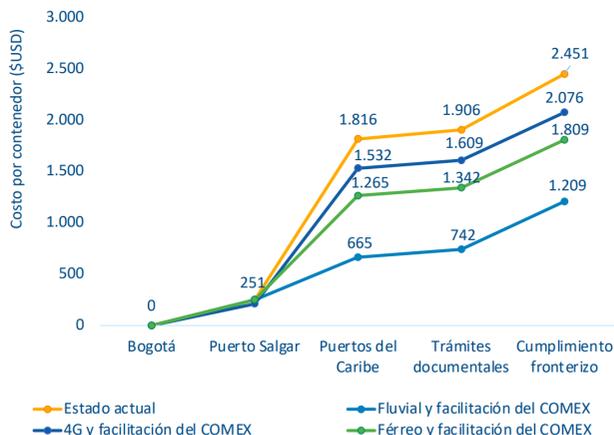
Gráfica 5. Distribución de recursos 2021 por modo de transporte.

¹⁰ <https://plc.mintransporte.gov.co/Portals/0/News/Encuesta%20Nacional%20Logi%CC%81stica%202020.pdf?ver=2021-09-24-211753-007>.

¹¹ <https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/9443/transporte-en-cifras/>.

Fuente: Transporte en Cifras 2021.

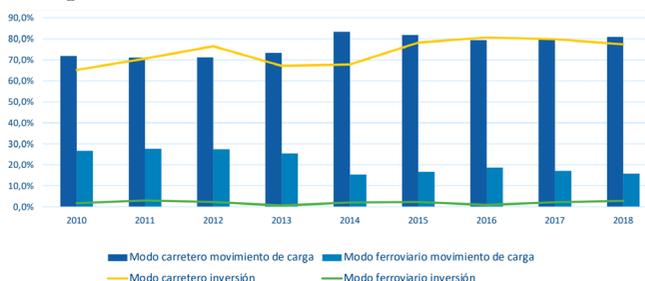
A continuación, se presentan datos del DNP sobre cómo un modo férreo eficiente y medidas de facilitación de comercio pueden generar reducciones de hasta el 26% en los costos de exportación¹².



Gráfica 6. Costo por contenedor comparado para diferentes modos de transporte.

Fuente: DNP-Comité Temático Eficiencia en Modos de Transporte e Intermodalidad.

Es clara la prevalencia de una política de inversión en el modo carretero frente a otros modos de transporte, lo que directamente ha influido en su rezago e impidiendo al país favorecerse con las ventajas competitivas de cada modo de transporte. La siguiente gráfica compara inversión y toneladas transportadas del modo carretero versus el férreo.



Gráfica 7. Carga movilizada vs. Inversión en modo férreo y modo carretero.

Fuente: Plan Maestro Ferroviario.

Se evidencia que, pese a la baja inversión en el modo férreo, alrededor del 1,5% del presupuesto del sector transporte, el movimiento de carga es en promedio del 20%, proporcionalmente muy superior a su inversión, si lo comparamos con el modo carretero.

3.3. Estado actual del modo férreo en Colombia

A continuación, se presentan algunos de los datos más importantes del estado del modo férreo en el país, de acuerdo con el documento Transporte en Cifras 2021, elaborado por el Ministerio de Transporte¹³.

¹² https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Transporte%20Vas%20Comunicaciones%20Energia%20Minera/Presentaci%C3%B3n%20comit%C3%A9_7ma_sesi%C3%B3n-comprimido.pdf.

¹³ <https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/9443/>



Ilustración 1. Mapa Red Férrea Nacional.
Fuente: Plan Maestro de Transporte Ferroviario.

Según el Plan Maestro Ferroviario¹⁴, la red ferroviaria de Colombia tiene una longitud total de 3.533 km caracterizada por su relación complementaria con el modo carretero y el modo férreo y dividida en los siguientes corredores de orden nacional:

Red Férrea del Pacífico:

La Red Férrea del Pacífico tiene el potencial de canalizar gran parte de la carga movilizada por el puerto de Buenaventura y de conectar los departamentos de Caldas, Quindío, Risaralda y Valle del Cauca.

Red Férrea del Atlántico:

Es la red con menor longitud, pero con el potencial de comunicar el centro del país con la costa Atlántica, comprende el tramo entre Chiriguaná y Santa Marta, el cual, a cargo de la Concesión Fenoco y de acuerdo con cifras del Ministerio de Transporte¹⁵ en el año 2019, movilizó 31,8 millones de toneladas de carbón.

Red Férrea Central:

Es la red más extensa, actualmente tiene en operación los tramos La Dorada-Chiriguaná y el corredor Bogotá-Belencito que movilizaron 12.228 toneladas y 29.888 toneladas en el año 2021. Sin embargo, comprende los corredores que unen a la Red Férrea del Pacífico, Bogotá y Antioquia con la costa Atlántica.

Es así como, de la totalidad de la red férrea, 1.610 km (46%) se encuentra a cargo de la ANI, el 49% (1.734 km) es administrada por el Inviás

transporte-en-cifras/.

¹⁴ <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Prensa/Plan-Maestro-Ferroviario.pdf>.

¹⁵ <https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/9443/transporte-en-cifras/>.

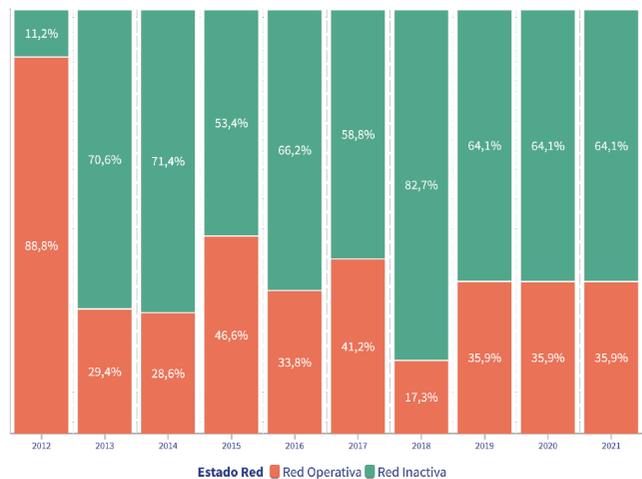
y 189 km (5%) corresponden a líneas de uso privado. Distribuidas así:

Red	Tramos	Km	Estado
	La Felisa-Envigado	183,00	Inactivo
	Cartago-Pereira	33,00	Inactivo
	La Tebaida-Armenia	17,00	Inactivo
	Armenia-Manizales	135,00	Inactivo
	Calli-Popayán	162,00	Inactivo
	Puerto Wilches (El Cruce)-Bucaramanga	118,00	Inactivo
	Lenguazaque-Barbosa	117,00	Inactivo
	Facativá-Espinal	150,00	Inactivo
	La Dorada-Buenos Aires	177,00	Inactivo
	Espinal-Neiva	160,00	Inactivo
	Espinal-Picafeña-Ibagué	55,00	Inactivo
	Bogotá-El Salto	32,00	Inactivo
	La Dorada-Facativá	166,00	Inactivo
	Envigado-Cisneros	93,00	Inactivo
	Cabañas-Cisneros	74,00	Inactivo
	Zipacquirá-Lenguazaque	57,00	Inactivo
	Bogotá (K0+000-k5+000)	5,00	Activo
TOTAL RED FÉRREA INVÍAS		1734,00	
	Bogotá-Talleres El Corzo	30,87	ANI-Administración
	Bogotá-Belencito	257,00	ANI-Administración
	La Caro-Zipacquirá	20,37	ANI-Administración
	La Dorada-Puerto Berrío	126,50	ANI-Administración
	Grecia-Cabañas	33,10	ANI-Administración
	Puerto Berrío-San Rafael	189,00	ANI-Administración
	San Rafael-Chiriguaná	205,68	ANI-Administración
	Ramal Capulco	4,48	ANI-Administración
	Red Férrea del Atlántico Chiriguaná-La Loma-Ciénega	207,00	Concesionario FENOCO
	Red Férrea del Atlántico Ciénega-Santa Marta	38,00	
	Red Férrea del Pacífico La Felisa-Buenaventura	459,00	ANI-Administración
	Red Férrea del Pacífico Zarczal-La Tebaida	39,00	ANI-Administración
TOTAL RED FÉRREA ANI		1610,00	
Red privada	Correjoén	150,00	Operación
	Paz de Río	39,00	Operación
TOTAL RED FÉRREA PRIVADA		189,00	
TOTAL RED FÉRREA PRIVADA		3533,00	



Tabla 2. Red Férrea Nacional.
Fuente: Plan Maestro Ferroviario.

Si se revisa la red férrea operativa, a lo largo de los últimos años ha habido una alta variabilidad, presentando una recuperación desde el año 2013. En los últimos años reportados por el Ministerio de Transporte, el 64% de la red férrea se ha mantenido operativa y el 36% inactiva, como se muestra en la siguiente gráfica.



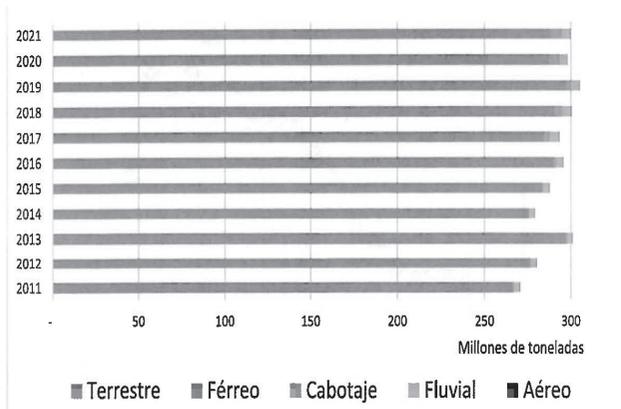
Gráfica 8. Estado red férrea últimos 10 años.
Fuente: Transporte en Cifras 2021.

De la red operativa e inactiva que se encuentra a cargo de las entidades públicas, la ANI tiene 533 km inactivos y 1.077 km en operación de los 1.610 km a su cargo y el Inviás tiene 5 km en operación de los 1.734 km a su cargo.

3.3.1. Transporte de carga

En cuanto al movimiento de carga en el modo férreo, en Colombia se movilizaron un total de 300 millones de toneladas en el año 2021. De estas, el modo carretero movilizó un 85,5%, seguido por el modo férreo con el 10,6%; el cabotaje con un 2,3%, el modo fluvial con el 1,6% y el modo aéreo con el 0,1%.

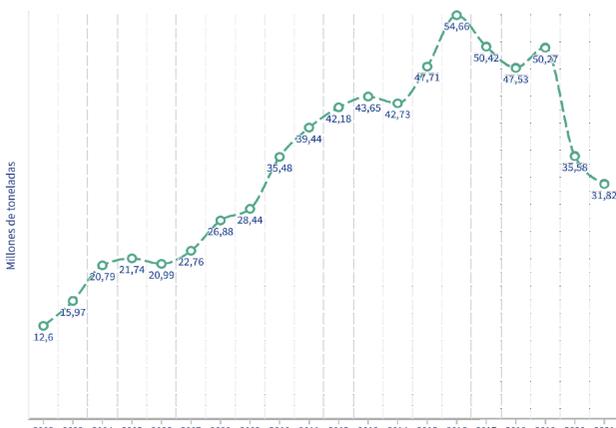
De acuerdo con datos del Ministerio de Transporte¹⁶, el modo carretero ha aumentado su participación en la movilización de carga del país en los últimos 10 años, pasando de 70,8% en 2011 a 85,5% en 2021, mientras que el modo férreo ha perdido participación, pasando de 27,5% en 2011 a 10,6% en 2021. La siguiente gráfica muestra el movimiento de carga por cada modo desde 2011 hasta 2021.



Gráfica 9. Millones de toneladas transportadas por modo de transporte de 2011 a 2021. Fuente: Elaboración propia con datos de Transporte en Cifras 2021.

El movimiento de carga en la red férrea nacional se concentra en el corredor férreo Chiriguaná-Santa Marta, que para el año 2021 movilizó 31,82 millones de toneladas, seguido muy de lejos por los corredores Bogotá-Belencito que movilizó 29.888 toneladas y el corredor La Dorada-Chiriguaná que movilizó 12.228 toneladas¹⁷. Es decir, el 99,87% de la carga que se mueve por modo férreo en vías nacionales es carbón, a cargo de la Concesión Fenoco, operadora del corredor Chiriguaná-Santa Marta. Esto demuestra la subutilización que se hace de los corredores férreos del país.

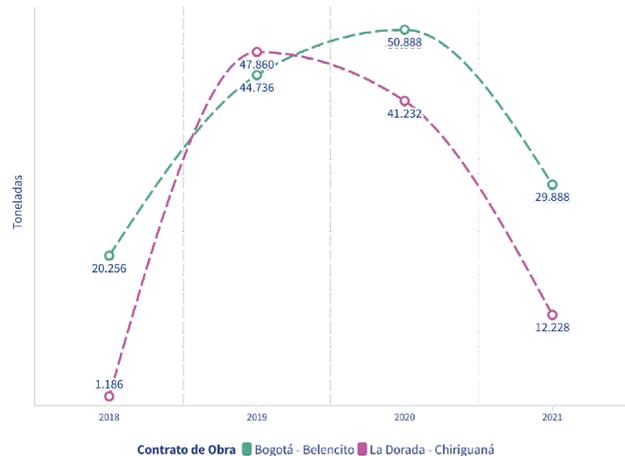
No obstante, el aparente éxito del corredor Chiriguaná-Santa Marta, el movimiento de carga en este corredor viene disminuyendo desde el año 2016, cuando se movilizaron 54,66 millones de toneladas, lo que representa una disminución del 42,8% entre el 2016 y el 2021. La siguiente gráfica muestra el comportamiento de carga movilizada en el corredor desde el año 2002.



Gráfica 10. Millones de toneladas transportadas corredor Chiriguaná-Santa Marta 2002-2021.

Fuente: Transporte en Cifras 2021.

Con respecto a los otros dos corredores férreos nacionales con movimiento de carga, también tiene una disminución para el año 2021, comparado con años anteriores, como se observa en la figura.



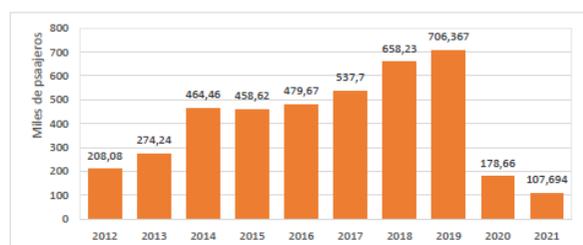
Gráfica 11. Toneladas transportadas corredores Bogotá-Belencito y La Dorada-Chiriguaná.

Fuente: Transporte en Cifras 2021.

El abandono de los corredores férreos y el cambio de tendencia de los últimos años, en que se ha perdido movilización de carga por modo férreo, perjudica al país. Como se mencionó anteriormente, Colombia presenta rezagos en competitividad ocasionados por la deficiente infraestructura de Transporte y se hace necesario fortalecer el modo férreo de carga, teniendo en cuenta que el costo por tonelada por kilómetro puede ser hasta 36% más barato que transportado por carretera, de acuerdo con cifras del DNP¹⁸, que estiman que el transporte de carga por carretera en Colombia cuesta en promedio 185,8 COP/ton-km y en el modo férreo podría costar entre 120 COP/ton-km y 167 COP/ton-km.

3.3.2. Transporte de pasajeros

La movilización de pasajeros en la red férrea nacional es prácticamente inexistente y se reduce a los servicios de transporte turístico y servicios a universidades que presta la Empresa Turistren en el corredor férreo central entre Bogotá y Zipaquirá, que para el 2019, mejor año de operación, fue de 706.367, viniendo de un crecimiento continuo desde 2012. Tal como se observa en la siguiente gráfica.



Gráfica 12. Miles de pasajeros movilizados en modo férreo 2012 a 2021. Fuente: Transporte en cifras 2021.

Aunado a la baja movilización de pasajeros, de acuerdo con cifras del Ministerio de Transporte, en el año 2021 se movilizaron 107.694 pasajeros, inferior a los 178.660 movilizados en 2020, lo que muestra que, contrario a otros sistemas de transporte de pasajeros, no existió recuperación posterior a la

¹⁶ <https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/9443/transporte-en-cifras/>.

¹⁷ <https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/9443/transporte-en-cifras/>.

¹⁸ Diagnóstico de la situación actual e identificación del potencial de desarrollo del sistema férreo en Colombia (DNP, 2016).

pandemia y en cambio hubo una caída de 39,72% respecto a las cifras del año 2020.

Pese al difícil escenario actual del transporte de pasajeros en corredores férreos nacionales, deben recalcarse las ventajas de los servicios ferroviarios de pasajeros y las externalidades positivas que justifican los esfuerzos que se realicen para la implementación de estos proyectos¹⁹, a seguir:

- Favorecen los desplazamientos de volúmenes masivos de pasajeros con el menor consumo de espacio en ciudades con alta densidad poblacional.
- Presentan velocidades comerciales superiores a las que ofrecen los sistemas de buses competitivos, y esto se traduce en menores tiempos de viaje, lo que implica menores costos.
- Poseen menores consumos energéticos por unidad de desplazamiento frente a las restantes alternativas públicas o privadas de desplazamiento.
- En los casos en que los servicios ferroviarios están electrificados, permiten utilizar fuentes de energía alternativas a los combustibles fósiles.
- Desincentivan el uso del vehículo particular, lo cual reduce la congestión vehicular, la contaminación y la accidentalidad.

No obstante, las ventajas que ofrece el servicio de pasajeros en modo férreo deben reconocerse las dificultades financieras que existen para la implementación de Sistemas de Pasajeros Férreos de larga distancia en Colombia, como son altos costos de infraestructura, material rodante y operación, lo que le resta competitividad respecto al modo carretero. Es por lo anterior que el Plan Maestro Ferroviario Nacional en su fase inicial se concentra en los corredores de carga y algunos proyectos urbanos y suburbanos, financiados a través de lo establecido en la Ley 310 de 1996.

3.4. Consideraciones sobre costo-eficiencia y sostenibilidad ambiental de los sistemas ferroviarios.

En el caso de transporte ferroviario de carga, es importante señalar que es el modo de transporte más eficiente en largas distancias, siendo capaz de movilizar grandes volúmenes de carga que con una red operativa, según estimaciones del Conpes 3982 de 2020 – Política Nacional Logística, reduciría al menos en un 26% los costos de transporte, conectaría centros de producción y consumo, y aportaría al desarrollo de un sistema intermodal de transporte, impactando las economías regionales y dinamizando la carga movilizadora por tren, que actualmente es del 11% pero mayoritariamente en carbón.

El impacto de la reactivación en la operación ferroviaria beneficiaría la competitividad de todas las

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

Por lo anterior, es importante que el país priorice la reactivación de la operación ferroviaria en tanto sus características operativas reduce costos logísticos y de transporte que favorecen la competitividad de Colombia. El país tiene la meta de reducir para el año 2030 el porcentaje del costo logístico asociado a las ventas que hoy está en 12,6% a 9,5% para llegar a nivel de países OCDE, y es ahí donde el desarrollo del modo férreo junto con el fluvial contribuirá a esta meta, que para el final de este cuatrienio (2026) este gobierno se trazó el objetivo de reducir a 11.5%. Así mismo, esta reactivación permitiría, además de las reducciones mencionadas en el costo de transporte, una reducción del 23,5% en el tiempo incluyendo las medidas de facilitación de comercio.

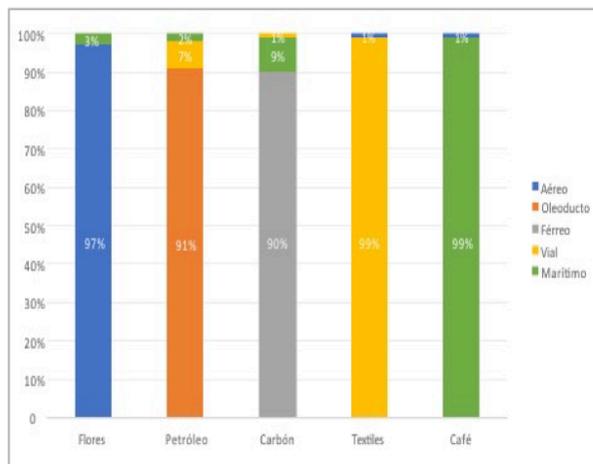
La operación ferroviaria aún con uso de combustibles fósiles, como se proyecta para la primera fase de reactivación de los corredores de carga, tiene el potencial de generar menores emisiones de CO2 frente al transporte de carga por carretera, concretamente y de acuerdo con los análisis de la Agencia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

Igualmente, la reactivación ferroviaria incluye una apuesta progresiva de ascenso tecnológico y transición energética de los equipos, sistemas y material rodante y modernización de la infraestructura ferroviaria de carga para el año

¹⁹ <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Prensa/Plan-Maestro-Ferroviario.pdf>.

2050, que consolide una movilidad de cero y bajas emisiones en los proyectos en estructuración para este modo de transporte²⁰.

Y es que regresando a Chica, Estupiñán y Ponz²¹, ellos evidencian cómo el Banco Mundial en su documento *Railway Reform: Toolkit for Improving Railway Performance* menciona que el transporte contribuye al desarrollo económico en cinco aspectos: Productividad, Seguridad, Conectividad, Rendimiento y Tamaño del Mercado de la siguiente manera: reduciendo costos y tiempo de transporte de pasajeros y carga, aumentando el valor y efectividad del mismo y, por último, creando mayor acceso a insumos y mercados para diversos productos. (The World Bank, 2011). El efecto del transporte en la economía colombiana se refleja en que el país alcanzó a exportar cuatro veces más de lo que importó para el año 2013, 132 Mton y 31 Mton. respectivamente. (Departamento Nacional de Planeación, 2013). Lo anterior refleja la magnitud de lo que representa esta actividad para la economía del país. La gráfica siguiente que los autores desarrollan en su estudio y que aquí se inserta, presenta los principales bienes producidos que aportan a este rubro y el respectivo modo por el cual se transportan.

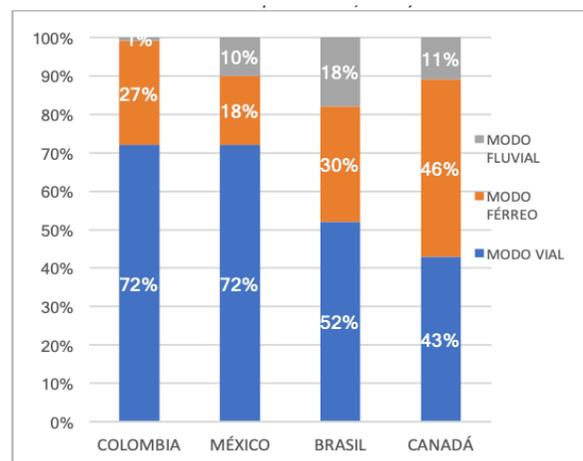


Gráfica 13. Porcentaje de participación por modo de cada bien.

Fuente: Agencia Nacional de Infraestructura 2014.

Se puede observar que para cada bien prevalece un modo específico que responde de acuerdo a la infraestructura existente y las características del producto, por ejemplo: las flores deben ser transportadas por avión por sus propiedades perecederas, el petróleo goza de una infraestructura eficiente para su transporte, el carbón se transporta en tren debido a que se vuelve económicamente más eficiente transportar grandes cantidades por largas

distancias. (The World Bank, 2011) Por consiguiente, se ha producido un monopolio en el transporte por la falta de un sistema intermodal de transporte en el país donde, el transporte repercute entre un 10%-35% en el gasto operativo. (Asociación Nacional de Instituciones Financieras, 2014) Precisamente, en la Gráfica 14 que los autores desarrollan en su estudio y que aquí se inserta, se realiza una comparación con países pertenecientes a la OCDE (Organización para la Cooperación y Desarrollo Económicos) y se reconoce que los demás países gozan de un porcentaje mayor de transporte para el modo férreo y fluvial, teniendo sistemas multimodales.



Gráfica 14. Carga Interna Transportada.

Fuente: Consejo Privado de Competitividad, 2016.

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

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

²⁰ Conclusiones derivadas del texto del proyecto de Ley, así como de su exposición de motivos y el trabajo de mesas técnicas que una vez se asignaron ponentes, se solicitaron y desarrollaron con el Ministerio de Transporte.

²¹ Análisis del sistema férreo en Colombia: Un potencial desaprovechado – Fabio Hernán Chica Bonilla, José Luis Cala Estupiñán, José Luis Ponz Tienda - <https://repositorio.uniandes.edu.co/bitstream/handle/1992/40524/u806707.pdf?sequence=1>.

del régimen ferroviario, sino tan solo el relacionado con la referida red nacional.

Y es que en materia de red férrea nacional y por ende del crecimiento y masificación del modo férreo en el país, se requiere generar las condiciones que garanticen un escenario atractivo para el desarrollo de transporte férreo de carga y de pasajeros eficiente y sostenible, que pasa por la actualización y optimización de una red de infraestructura articulada, a partir de bases normativas y de regulación, que definan, aspectos técnicos, operacionales e institucionales, que además garanticen recursos e inversiones públicas para potenciar su revitalización y promuevan la participación de la totalidad de actores públicos y privados en el fortalecimiento del modo.

4. Misión de la ley

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

Por lo señalado en los numerales antecedentes, se torna no solo relevante, sino necesario, la adopción por el Congreso de la República, de una norma que como lo señala con claridad la exposición de motivos con el que el Gobierno nacional soporta el proyecto de ley objeto de la presente ponencia:

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

mediante este modo en la red férrea nacional, lo que en la práctica, significa adoptar medidas que faciliten y viabilicen construir, mantener y operar una infraestructura férrea de transporte moderna para el país, que conecte los centros de producción con los puertos y los centros de consumo, permita un adecuado transporte de pasajeros, y que actúe de manera interconectada – interoperable y complementaria con los demás modos.

Pero además este proyecto de ley y su adopción finaliza un proceso, en el que los últimos gobiernos nacionales han desarrollado un trabajo ininterrumpido y conjunto con organismos multilaterales como el BID, y han trabajado interdisciplinaria e interinstitucionalmente, para, a partir del análisis de la situación actual del modo ferroviario y previa verificación de buenas prácticas internacionales, llevarán a definir y trazar una hoja de ruta que desde documentos de política y normativos, implican la expedición de el Plan Maestro Ferroviario²² presentado en el mes de noviembre de 2020 y este proyecto de ley, los cuales tienen entre otros antecedentes como:

- El estudio contratado por el Ministerio de Transporte para “... la elaboración del marco normativo férreo colombiano enfocado en factores técnicos de diseño, construcción, mantenimiento, operación, control y aspectos de seguridad” realizado en el año 2013, (<https://www.mintransporte.gov.co/loader.php?lServicio=Tools2&lTipo=descargas&lFuncion=descargar&idFile=10192>).
- El “Estudio del sector transporte colombiano”, realizado por Findeter en septiembre de 2021 ([https://repositorio.findeter.gov.co/bitstream/handle/123456789/9708/\(6\)%20EST%20UDIO%20SECTOR%20TRANSPORTE.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://repositorio.findeter.gov.co/bitstream/handle/123456789/9708/(6)%20EST%20UDIO%20SECTOR%20TRANSPORTE.pdf?sequence=1&isAllowed=y))
- El estudio contratado por el Ministerio de Transporte de “... Viabilidad y Conveniencia del cambio de trocha yárdica a trocha estándar y sus impactos en el Transporte de Carga y Pasajeros (<https://www.mintransporte.gov.co/loader.php?lServicio=Tools2&lTipo=descargas&lFuncion=descargar&idFile=10105>)

5. MARCO NORMATIVO

5.1. Normograma

El marco jurídico en materia férrea, se resume en la siguiente tabla relacionada en la exposición de motivos y revisada conjuntamente con el Ministerio de Transporte de cara a la emisión de la presente ponencia:

²² Plan Maestro Ferroviario (PMF) (Colombia, Vicepresidencia de la República – Ministerio de Transporte – Departamento Nacional de Planeación – Instituto Nacional de Vías – Agencia Nacional de Infraestructura (2020). (<https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Prensa/Plan-Maestro-Ferroviano.pdf>)

Tipo documento	Fecha de emisión	Ente generador	Epígrafe y/o descripción del documento	Modo de transporte
Documento Conpes 3410	20 de febrero de 2006	Departamento Nacional de Planeación	Política de estado para mejorar las condiciones de vida de la población de Buenaventura - Capitulo Infraestructura para el desarrollo	Portuario, Carretero, Férreo y Aéreo
Ley 129	13 de diciembre de 1913	Congreso de la República	Por la cual se ordena empalmar el actual ferrocarril del Tolima con el de Buenaventura. "Ferrocarril del Pacífico"	Férreo
Ley 76	15 de noviembre de 1920	Congreso de la República	Sobre policía de ferrocarriles (sanciones a las personas que violen la vía férrea)	Férreo
Decreto 1075	1º de abril de 1954	Presidencia de la República	Por el cual se dictan algunas disposiciones relacionadas con el ramo de ferrocarriles	Férreo
Ley 146	31 de diciembre de 1963	Congreso de la República	Por la cual se ordena a la nación departamentos y ferrocarriles nacionales, la construcción de unas obras y se reglamenta la futura construcción de carreteras y líneas férreas	Carretero y Férreo
Ley 21	1º de febrero de 1988	Congreso de la República	Por la cual se adopta el programa de recuperación del servicio público de transporte ferroviario nacional, se provee a su financiación y se dictan otras disposiciones	Férreo
Resolución 353	18 de enero de 1996	Ministerio de Transporte	Por la cual se fijan tarifas de peajes para el transporte de carga en el modo férreo durante el tiempo de rehabilitación de la vía férrea	Férreo
Decreto 1586	18 de julio de 1989	Presidencia de la República	Por el cual se ordena liquidar la empresa Ferrocarriles Nacionales de Colombia, se adoptan normas para su liquidación y se dictan otras disposiciones	Férreo
Decreto 1587	18 de Julio de 1989	Presidencia de la República	Por el cual se dictan normas generales para la organización y operación del Sistema de Transporte Público Ferroviario Nacional.	Férreo
Decreto 1588	18 de julio de 1989	Presidencia de la República	Por la cual se crea la empresa colombiana de vías férreas "Ferrovías" y se dictan normas para su organización y funcionamiento.	Férreo
Documento Conpes 2776	26 de abril de 1995	Departamento Nacional de Planeación, Ministerio de Hacienda y Crédito Público, Ministerio de Transporte	Estrategia para modernización de la red férrea.	Férreo
Decreto 3109	30 de diciembre de 1997	Presidencia de la República	Por el cual se reglamenta la habilitación, prestación del servicio público de transporte masivo de pasajeros y la utilización de los recursos de la Nación	
Decreto 3110	30 de diciembre de 1997	Presidencia de la República	Por el cual se reglamenta la habilitación, y la prestación del servicio público de transporte ferroviario	Férreo
Resolución 693	15 de septiembre de 1998	Empresa Colombiana de Vías Férreas Ferrovías	Por la cual se reglamenta la autorización para los permisos de cruce "Ferrovías"	Férreo
Resolución 1070	27 de marzo de 2006	Ministerio de Transporte	Por medio de la cual se establecen las tarifas correspondientes a los usuarios de transporte ferroviario de carga y pasajeros del corredor férreo Chiriguaná - Santa Marta	Férreo
Decreto 1791	26 de junio de 2003	Presidencia de la República	Por medio del cual el Gobierno suprime la empresa colombiana de vías férreas (Ferrovías) y ordena su liquidación	Férreo
Decreto 1072	13 de abril de 2004	Ministerio de Transporte	Por el cual se reglamenta el servicio público de transporte por cable de pasajeros y carga	Aéreo y Férreo
Resolución 075	10 de febrero de 2005	Ministerio de Transporte	Por la cual se autoriza provisionalmente la composición de trenes para la operación férrea en el tramo La Loma - Puerto Drummond para la firma Drummond Ltda. y se adoptan otras disposiciones	Férreo
Decreto 2089	21 de junio de 2005	Ministerio de Transporte	Por el cual se amplía el plazo para la liquidación de la empresa colombiana de vías férreas Ferrovías en liquidación	Férreo
Resolución 1070	27 de marzo de 2006.	Ministerio de Transporte	Por la cual se establecen las tarifas correspondientes a los usuarios de transporte ferroviario de carga y pasajeros del corredor férreo Chiriguaná-Santa Marta.	Férreo
Decreto 888	21 de marzo de 2006	Ministerio de Transporte	Por el cual se establecen los criterios para la fijación de las tarifas correspondientes a los usuarios de transporte ferroviario de carga y pasajeros por el corredor férreo Chiriguaná - Santa Marta	Férreo
Documento Conpes 3512	7 de abril de 2008	Departamento Nacional de Planeación, Ministerio de Hacienda y Crédito Público	Importancia estratégica del proyecto de concesión sistema ferroviario central	Férreo
Resolución 184	6 de enero de 2009	Ministerio de Transporte	Por la cual se establecen las tarifas correspondientes a los operadores y usuarios de transporte ferroviario de carga y pasajeros en el corredor del sistema férreo central.	Férreo

Tipo documento	Fecha de emisión	Ente generador	Epígrafe y/o descripción del documento	Modo de transporte
Resolución 000453	12 de febrero de 2009	Ministerio de Transporte	Por la cual se adopta el factor de ajuste de la tarifa a cobrar por el uso de la red férrea en el corredor Chiriguana - Santa Marta	Férreo
Documento Conpes 3535	18 de julio de 2008	Departamento Nacional de Planeación, Ministerio de Hacienda y Crédito Público, Ministerio de Transporte e Instituto Nacional de Concesiones.	Concepto previo favorable para la prórroga o adición de los contratos de concesión vial y férrea	Férreo
Resolución 241	24 de mayo de 2011	INCO	Por la cual se fija el procedimiento para el otorgamiento de los permisos para el uso, la ocupación y la interventoría de la infraestructura férrea nacional concesionada	Férreo
Decreto 1008	15 de mayo de 2015	Ministerio de Transporte	Por el cual se reglamenta el servicio público de transporte masivo de pasajeros por metro ligero, tren ligero, tranvía y tren-tram	Férreo

5.2. Fundamentos constitucionales

Como antecedente constitucional, la Carta Magna de 1886 estableció la libre empresa como principio fundamental de la economía colombiana y permitió la construcción y explotación de ferrocarriles por parte de empresas tanto de naturaleza pública como privada.

Dados los esfuerzos de los sectores públicos y privados con el fin de impulsar el modo ferroviario, se materializó la Ley 76 de 1020 sobre Policía de Ferrocarriles y a posteriori las Leyes 146 de 1963, “Por la cual se ordena a la Nación, Departamentos y Ferrocarriles Nacionales, la construcción de unas obras, y se reglamenta la futura construcción de carreteras y líneas férreas”, 21 de 1998 “Por la cual se adopta el programa de recuperación del servicio público de transporte ferroviario nacional, se provee a su financiación y se dictan otras disposiciones” y 86 de 1989 “por la cual se dictan normas sobre sistemas de servicio público urbano de transporte masivo de pasajeros y se proveen recursos para su financiamiento.”, normas aún vigentes.

Con la expedición de la Constitución de 1991 se reconoció en Colombia el derecho a la movilidad como un derecho fundamental:

“Artículo 24. Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia”.

En este sentido, se estableció la obligación del Estado de garantizar la accesibilidad a los servicios de transporte público, incluyendo el modo ferroviario. De la misma manera la Constitución de 1991 estableció la descentralización del poder en la organización política en el país, lo que permitió a los Gobiernos locales y regionales tener un mayor protagonismo e incidencia en la planificación y gestión del transporte ferroviario en sus territorios.

A su vez, mediante el artículo 334 de la Constitución Política, se establece que el Estado debe promover el desarrollo equilibrado de las diferentes regiones del país y garantizar la disponibilidad de los medios adecuados de transporte, a saber:

(...) Artículo 334. <Artículo modificado por el artículo 1º del Acto Legislativo 3 de 2011. El nuevo texto es el siguiente:> La Dirección General

de la Economía estará a cargo del Estado. Este intervendrá, por mandato de la ley, en la explotación de los recursos naturales, en el uso del suelo, en la producción, distribución, utilización y consumo de los bienes, y en los servicios públicos y privados, para racionalizar la economía con el fin de conseguir en el plano nacional y territorial, en un marco de sostenibilidad fiscal, el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, la distribución equitativa de las oportunidades y los beneficios del desarrollo y la preservación de un ambiente sano. Dicho marco de sostenibilidad fiscal deberá fungir como instrumento para alcanzar de manera progresiva los objetivos del Estado social de derecho. En cualquier caso, el gasto público social será prioritario.

El Estado, de manera especial, intervendrá para dar pleno empleo a los recursos humanos y asegurar, de manera progresiva, que todas las personas, en particular las de menores ingresos, tengan acceso efectivo al conjunto de los bienes y servicios básicos. También para promover la productividad y competitividad y el desarrollo armónico de las regiones. (...)

(Subrayado y negrita fuera de texto).

En esta misma vía, a través de los artículos 365 y 366, la Constitución de 1991 establece que “los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado” y a su vez “es deber del Estado asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional”. En dichos apartes constitucionales se mencionan expresamente los servicios de transporte y de vías de comunicación como servicios públicos esenciales que deben ser prestados por el Estado.

(...) Artículo 365. Los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado. Es deber del Estado asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional

(...)

Ahora bien, tal como lo ha expresado la doctrina constitucional en reiteradas ocasiones, si bien la norma superior no trata expresamente el ámbito ferroviario, el mismo adquiere relevancia constitucional dada su amplia regulación e importancia para el desarrollo económico del país:

(...) **TRANSPORTE FÉRREO-Relevancia constitucional**

La Constitución Nacional de 1991 no enuncia, a diferencia de su antecesora, el tema del ferrocarril. Sin embargo, este medio de transporte sí tiene relevancia constitucional. Aunque la Carta calle sobre el tema, existe en nuestro ordenamiento una profusa y dispersa normativa en la materia. Un reciente informe del Ministerio de Transporte hace un recuento de las disposiciones que la regulan directa e indirectamente y enlista diez leyes, siete decretos y seis resoluciones vigentes en temas como construcción, operación, seguridad y, especialmente, organización del sector (...)

(Sentencia T-672 /14 - Corte Constitucional).

En adición y en concordancia con los principios constitucionales, se ha demostrado que el transporte ferroviario se considera una alternativa más sostenible que el transporte por carretera (que ocupa el primer lugar en los modos de transporte que más se utilizan en Colombia actualmente) ya que genera menos emisiones de gases de efecto invernadero y reduce la congestión vehicular en las ciudades.

Lo anterior como consecuencia de que el medio ambiente es patrimonio común de la humanidad y que el Estado tiene la obligación de protegerlo, tal y como lo ha establecido la Honorable Corte Constitucional.

(...) **PRESERVACION DEL MEDIO AMBIENTE SANO-Objetivo de principio y punto de partida de una política universal a través de la cual se busca lograr un desarrollo sostenible**

La conservación del ambiente no solo es considerada como un asunto de interés general, sino principalmente como un derecho internacional y local de rango constitucional, del cual son titulares todos los seres humanos, “en conexidad con el ineludible deber del Estado de garantizar la vida de las personas en condiciones dignas, precaviendo cualquier injerencia nociva que atente contra su salud”. Al efecto, la Constitución de 1991 impuso al Estado colombiano la obligación de asegurar las condiciones que permitan a las personas gozar de un ambiente sano, y dispuso el deber de todos de contribuir a tal fin, mediante la participación en la toma de decisiones ambientales y el ejercicio de acciones públicas y otras garantías individuales, entre otros (...)

(Sentencia T-154 /13 - Corte Constitucional).

En consecuencia, y dadas sus fundamentaciones constitucionales, se puede concluir que el modo ferroviario en Colombia se basa en la promoción del desarrollo equilibrado de las diferentes regiones del país y su aporte al desarrollo de la competitividad y el crecimiento económico, pero también ostenta la garantía de disponibilidad de los medios adecuados de transporte en términos de eficiencia y eficacia, la importancia del transporte ferroviario en la movilidad sostenible y la protección del medio ambiente como patrimonio común de la humanidad.

De esta manera, la Constitución de 1991 sentó las bases para que el Estado asumiera un papel activo en

la construcción, operación y mantenimiento de las vías férreas y la prestación del servicio público de transporte ferroviario, con el fin de garantizar su eficiente y efectiva prestación a todos los habitantes del país.

5.3. Bloque de Constitucionalidad

Los tratados internacionales han tenido una importancia significativa en el desarrollo del modo ferroviario en Colombia, pues han permitido la cooperación y la integración entre los diferentes países y empresas ferroviarias.

Ahora bien, a nivel internacional no existe un tratado específico que trate exclusivamente sobre el modo ferroviario, que haya sido ratificado por Colombia. Sin embargo, existen tratados que contienen disposiciones relacionadas con el transporte ferroviario, como son los Tratados de Libre Comercio con los Estados Unidos y la Unión Europea, que incluyen compromisos en materia de transporte ferroviario, como la promoción de la interoperabilidad y la eliminación de barreras técnicas y administrativas para el comercio de servicios ferroviarios.

Dentro de los tratados o acuerdos internacionales relevantes en la materia, se encuentran:

- Tratado de Montevideo de 1889 - Este tratado estableció la Unión Internacional de Ferrocarriles (UIC), con el objetivo de promover la cooperación y el desarrollo del transporte ferroviario a nivel mundial. Colombia es miembro de la UIC desde 1957.
- Tratado de Libre Comercio con los Estados Unidos - Este tratado, vigente desde 2012, incluye disposiciones relacionadas con el transporte ferroviario, como la promoción de la interoperabilidad y la eliminación de barreras técnicas y administrativas para el comercio de servicios ferroviarios entre ambos países.
- Tratado de Libre Comercio con la Unión Europea - Este tratado, vigente desde 2013, establece disposiciones similares a las del tratado con los Estados Unidos en lo que respecta al transporte ferroviario, y también incluye compromisos en materia de seguridad y protección ambiental en el transporte ferroviario.
- Acuerdo Marco de la Alianza del Pacífico - Colombia es miembro de la Alianza del Pacífico, junto con Chile, México y Perú, y este acuerdo establece la cooperación en materia de transporte ferroviario entre los países miembros, incluyendo la promoción de la interoperabilidad y la modernización de la infraestructura ferroviaria.

6. PLIEGO DE MODIFICACIONES

Una vez revisado el proyecto de ley radicado en la Cámara de Representantes, celebradas diferentes mesas de trabajo con el Ministerio de Transporte, la revisión de los conceptos emitidos por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público y la Presidencia de la República, (los cuales se pueden consultar oficialmente en: <https://www.camara.gov.co/infraestructura-ferroviaria-nacional>), a continuación, se presentan las modificaciones al texto:

Texto aprobado en primer debate	Modificación	Justificación
<p>Título:</p> <p>“Por medio de la cual se definen y establecen las condiciones para el desarrollo de infraestructura ferroviaria nacional, se regula la prestación del servicio público de transporte ferroviario y se dictan otras disposiciones”.</p>		
<p>TÍTULO I</p> <p>DISPOSICIONES GENERALES</p>	<p>TÍTULO I</p> <p>DISPOSICIONES GENERALES</p>	<p>Sin modificación</p>
<p>Artículo 1°. <i>Objeto.</i> La presente ley tiene por objeto regular las actividades asociadas a la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga, pasajeros y mixto en la red férrea nacional, establecer las condiciones para el desarrollo de su infraestructura, su ordenamiento institucional, el régimen económico y los mecanismos de gestión y financiación de este modo de transporte, así como la definición de lineamientos que promuevan la intermodalidad.</p>		
<p>Artículo 2°. <i>Principios.</i> Además de los principios generales contenidos en la Constitución Política, las Leyes 105 de 1993, 336 de 1996 y 1682 de 2013, el Código de Comercio o las normas que las modifiquen, adicionen o sustituyan, son principios específicos para el desarrollo de la presente ley y de la reglamentación que se derive de la misma, los siguientes:</p> <p>a) <i>Articulación Territorial.</i> Las autoridades territoriales deberán conocer y contribuir, en el ámbito de sus competencias, con aquellas acciones que favorezcan y garanticen el desarrollo ferroviario del país, la articulación entre la red ferroviaria nacional y sus servicios asociados con otras redes que permitan su interoperabilidad. Por lo que las autoridades y entidades de orden nacional, regional y local de manera coordinada desarrollarán las herramientas de articulación necesarias para tal fin.</p> <p>b) <i>Libertad de acceso y competencia:</i> El acceso a la red férrea nacional será, teniendo en cuenta los requisitos definidos en esta ley y en la normativa que se expida para su regulación, libre y abierto, para garantizar la libre competencia, la sostenibilidad, la seguridad, la objetividad, la transparencia y la no discriminación en la prestación del servicio público de transporte ferroviario y su condición de servicio esencial.</p> <p>El modelo de negocio que se adopte en cada red o línea es particular a las necesidades de cada proyecto y debe cumplir los criterios mínimos definidos para garantizar los valores de la libre competencia.</p> <p>c) <i>Planeación e integración.</i> La planeación del transporte ferroviario a cargo de las autoridades y entidades públicas competentes implica que actúen de forma coordinada, atendiendo los principios de la función administrativa y orientada por una planificación, ejecución y operación de redes sistemática, armónica, técnica y coordinada, conducente a la integración e interoperabilidad de la Red Férrea Nacional en escenarios de intermodalidad y de mejora en la eficiencia y calidad en la prestación del servicio.</p> <p>d) <i>Prioridad de la Red Ferroviaria.</i> Los corredores ferroviarios y las vías de la Red Ferroviaria Nacional gozarán de prelación ante cualquier tipo de cruce operacional o cuando se presenten cruces con otras vías de transporte ferroviario.</p> <p>e) <i>Seguridad en la operación.</i> Todos los actores que intervengan en la prestación del servicio de transporte ferroviario en cualquiera de sus etapas deberán, en el marco de sus funciones y en cumplimiento de la normativa que se expida en materia de seguridad de la operación y de la infraestructura, garantizar los elementos que brinden condiciones de seguridad en la operación del modo.</p>		

Texto aprobado en primer debate	Modificación	Justificación
<p>f) Sostenibilidad Ambiental. Los proyectos de infraestructura de transporte ferroviario y su operación, deberán desarrollarse por medio de acciones innovadoras de eficiencia energética y tecnologías limpias, reconociendo las ventajas actuales del modo ferroviario frente a otros modos y promoviendo el ascenso tecnológico y transición progresiva hacia formas de movilidad de cero y bajas emisiones, que coadyuven a la reducción de emisiones contaminantes de efecto invernadero, a fin de garantizar la protección ambiental, el crecimiento económico, el bienestar social y la competitividad empresarial.</p> <p>g) Sostenibilidad en la inversión. Con el fin de consolidar el desarrollo del transporte ferroviario, las autoridades y entidades públicas deberán propender por generar las condiciones requeridas para garantizar las inversiones tanto públicas como privadas, para la infraestructura y la operación del transporte ferroviario. Cuando corresponda a inversión de recursos del Presupuesto General de la Nación (PGN) estará sujeta a las disponibilidades presupuestales y al Marco Fiscal de Mediano Plazo del sector transporte.</p>		
<p>Artículo 3°. <i>Ámbito de Aplicación.</i> Las disposiciones contenidas en la presente ley son aplicables a la planeación, desarrollo, diseño, construcción, mantenimiento, mejoramiento y rehabilitación de infraestructura perteneciente a la red férrea nacional, así como a su operación y la del material rodante; lo que incluye su gestión administrativa e institucional, la expedición de disposiciones y lineamientos tarifarios, económicos, de seguridad y regulatorios para el transporte ferroviario; y a todas aquellas actividades necesarias para su debida prestación, en concordancia con lo dispuesto en la normativa nacional y supranacional vigente para el sector ferroviario.</p> <p>Las disposiciones contenidas en la presente ley regirán en el desarrollo de aquellas actividades relacionadas con este modo y los servicios ferroviarios que se realicen sobre la red férrea nacional o cuando se integren y conecten con la red férrea nacional, incluida la operación ferroviaria de carga, pasajeros y operación mixta de carácter urbano, interurbano y/o nacional que hagan uso de dicha infraestructura ferroviaria.</p> <p>Parágrafo. En las materias no reguladas en la presente ley se deberá dar aplicación a lo establecido en la Ley 105 de 1993, la Ley 336 de 1996, Ley 1682 de 2013 el Código de Comercio o las normas que las modifiquen, adicionen o sustituyan, y demás normas legales y reglamentarias sobre la materia, así como también las que establezca el Ministerio de Transporte para reglamentarla.</p>	<p>Artículo 3°. <i>Ámbito de Aplicación.</i> Las disposiciones contenidas en la presente ley son aplicables a la planeación, desarrollo, diseño, construcción, mantenimiento, mejoramiento y rehabilitación de infraestructura perteneciente a la red férrea nacional, así como a su operación y la del material rodante; lo que incluye su gestión administrativa e institucional, la expedición de disposiciones y lineamientos tarifarios, económicos, de seguridad y regulatorios para el transporte ferroviario; y a todas aquellas actividades necesarias para su debida prestación, en concordancia con lo dispuesto en la normativa nacional y supranacional vigente para el sector ferroviario.</p> <p>Las disposiciones contenidas en la presente ley regirán en el desarrollo de aquellas actividades relacionadas con este modo y los servicios ferroviarios que se realicen sobre la red férrea nacional o cuando se integren y conecten con la red férrea nacional, incluida la operación ferroviaria de carga, pasajeros y operación mixta de carácter urbano, interurbano y/o nacional que hagan uso de dicha infraestructura ferroviaria.</p> <p>Parágrafo 1°. En las materias no reguladas en la presente ley se deberá dar aplicación a lo establecido en la Ley 105 de 1993, la Ley 336 de 1996, Ley 1682 de 2013 el Código de Comercio o las normas que las modifiquen, adicionen o sustituyan, y demás normas legales y reglamentarias sobre la materia, así como también las que establezca el Ministerio de Transporte para reglamentarla.</p> <p>Parágrafo 2°. En los sistemas de transporte público de pasajeros que usen, se integren o conecten con uno o varios tramos de la infraestructura perteneciente a la red férrea nacional, la autoridad de transporte seguirá siendo la del sistema de transporte público de pasajeros. Lo anterior, sin perjuicio de que se apliquen las disposiciones contenidas en esta norma para garantizar la interoperabilidad e intermodalidad y la operación segura y eficiente en dichos corredores, de acuerdo con las normas técnicas y de seguridad.</p>	
<p>Artículo 4°. <i>Definiciones.</i> Para interpretar y aplicar esta ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:</p> <p>a. Capacidad Ferroviaria. La capacidad ferroviaria está determinada por el número máximo de trenes que pueden circular por un tramo del corredor ferroviario en condiciones de seguridad, en un período dado y depende de factores como la cantidad de vías de cruzamiento de trenes y su longitud, la geometría de la línea, el emplazamiento de las estaciones, el sistema de tracción, los sistemas de señalización y de control de tráfico, los períodos de mantenimiento, el plan de transportes adoptado y las características del material rodante, como la cantidad y el tipo de vagones, y definirá el potencial de la infraestructura ferroviaria para asignar y programar los surcos ferroviarios solicitados.</p>		

Texto aprobado en primer debate	Modificación	Justificación
<p>b. Centro de Control de Tráfico (CCT): Corresponde al puesto centralizado con un sistema unificado de comunicaciones, que dirige y gestiona la ocupación de la vía ferroviaria, la programación, prelación y circulación del tráfico, los servicios ferroviarios y toma las decisiones correspondientes, tanto en la circulación normal como en los casos de novedades y situaciones anormales, en un corredor delimitado de la red férrea nacional, a cargo de la entidad ejecutora de la infraestructura ferroviaria nacional o del gestor o administrador de la infraestructura ferroviaria nacional, según corresponda.</p> <p>c. Corredor Ferroviario. Es la franja de terreno de propiedad de la Nación entre un par origen destino, en el que se encuentra el conjunto de infraestructura ferroviaria.</p> <p>d. Entidad ejecutora de la infraestructura Ferroviaria Nacional. Entidad pública responsable de la estructuración y/o rehabilitación y/o construcción y/o mantenimiento y/o mejoramiento y/o administración y/o operación y/o explotación de la infraestructura ferroviaria nacional, que conforma la red férrea nacional. Para este fin, esta entidad posee la competencia para realizar las actividades de las que es responsable, directamente o mediante la estructuración, adjudicación 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.</p> <p>e. 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 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 (Invias), es la entidad titular de la infraestructura pública ferroviaria nacional.</p> <p>f. Estación Ferroviaria: Es el conjunto de elementos compuesto por: patios, cocheras, talleres, bodegas, depósitos, playas, apartaderos, muelles de carga, zonas de maniobras, edificios administrativos, andenes, taquillas, plataformas, parqueaderos, predios anexos, entre otros; los cuales son utilizados para la prestación del servicio y la operación ferroviaria. Las estaciones ferroviarias se constituyen en un punto esencial para la coordinación, armonización, integración, la intermodalidad y la oferta de servicios del transporte ferroviario de carga y pasajeros.</p> <p>g. Franja de seguridad y protección obligatoria. Constituye una zona de reserva delimitada por una distancia medida a cada costado del eje de la vía férrea, en donde se prohíbe levantar cualquier tipo de construcción o intervención de infraestructura que pueda afectar la operación ferroviaria.</p> <p>h. Gálbo ferroviario libre de obstáculos. Contorno poligonal o área que debe quedar libre de obstáculos por encima de la vía ferroviaria para la circulación de material rodante, en un corredor determinado.</p> <p>i. Gestor o administrador de la infraestructura Ferroviaria Nacional. Persona jurídica de derecho público o privado o estructuras plurales conformadas por personas jurídicas responsables de llevar a cabo las labores de administración y/o operación y/o vigilancia y/o control de tráfico y/o construcción y/o rehabilitación y/o mejoramiento y/o mantenimiento, de una(s) vía(s), corredor(es) férreo(s) y/o nodo(s) de transferencia, junto con sus anexidades, bien en su calidad de entidad titular o ejecutora de la infraestructura ferroviaria nacional o en virtud de un contrato, entre otros, de concesión y/o de obra y/o de administración.</p> <p>j. Habilitación: Es la autorización que expide el Ministerio de Transporte 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.</p>		

Texto aprobado en primer debate	Modificación	Justificación
<p>k. Infraestructura Ferroviaria Nacional. 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.</p> <p>l. Interoperabilidad Ferroviaria: Conjunto de mecanismos jurídicos y requisitos técnicos y de seguridad de la infraestructura ferroviaria, el sistema de señalización, telecomunicaciones y de control de tráfico, el material rodante, entre otros, que permitan el funcionamiento conjunto y la compatibilidad técnica y operativa entre los diferentes tramos, corredores u otras infraestructuras ferroviarias que conforman la Red Férrea Nacional o se conecten con ella, y garanticen la capacidad de operación ferroviaria de manera coordinada, segura, eficiente e ininterrumpida.</p> <p>m. Material rodante. Vehículos tractivos y remolcados, diseñados y fabricados para circular sobre vías férreas incluyendo los vehículos ferroviarios habilitados para las tareas de supervisión, reconocimiento, construcción y mantenimiento de la vía férrea y de sus instalaciones fijas.</p> <p>n. Operación ferroviaria: Conjunto de actividades que deben adelantarse de forma coordinada y planificada para la optimización y seguridad del movimiento de material rodante sobre la red ferroviaria nacional, conforme al Reglamento de Operación de Trenes (ROT) establecido para el tramo o sector o corredor ferroviario.</p> <p>o. Operador mixto del servicio público de transporte ferroviario. Persona jurídica integrada por capital público y privado, que presta el servicio público de transporte ferroviario de carga y/o pasajeros, sobre la red férrea nacional, que debe estar habilitada, con permiso de operación vigente otorgado por el Ministerio de Transporte, y contar con autorización de un surco ferroviario, de acuerdo con los criterios mínimos establecidos por la autoridad competente para el efecto.</p> <p>p. Operador privado del servicio público de transporte ferroviario. Persona jurídica de naturaleza privada o estructuras plurales conformadas por personas jurídicas legalmente constituidas, que presta un servicio público de transporte ferroviario de carga y/o pasajeros sobre la red férrea nacional, que debe estar habilitada, con permiso de operación vigente otorgado por el Ministerio de Transporte, y contar con autorización de un surco ferroviario, de acuerdo con los criterios mínimos establecidos por la autoridad competente para el efecto.</p> <p>q. Operador público del servicio público de transporte ferroviario. Persona jurídica de naturaleza pública o estructuras plurales conformadas por personas jurídicas, nacional o territorial, que presta el servicio público de transporte ferroviario de carga y/o pasajeros, sobre la red férrea nacional, que debe estar habilitada, con permiso de operación vigente otorgado por el Ministerio de Transporte, y contar con autorización de un surco ferroviario, de acuerdo con los criterios mínimos establecidos por la autoridad competente para el efecto.</p> <p>r. Permiso de operación: Autorización otorgada por la autoridad de transporte ferroviario competente para la prestación del servicio de transporte público ferroviario, a una empresa ferroviaria habilitada para que esta pueda desarrollar las actividades objeto de tal autorización.</p>		

Texto aprobado en primer debate	Modificación	Justificación
<p>s. Prestación privada del servicio público de transporte ferroviario de carga y/o pasajeros en la red férrea nacional. Es aquel que se presta por un operador privado o mixto del servicio de transporte ferroviario, en virtud de un contrato celebrado entre este y uno o varios usuarios para la movilización de pasajeros y/o carga para recorrer total o parcialmente una o más rutas definidas en la red férrea nacional, a cambio, usualmente, del pago de una tarifa o cobro económico por la prestación del servicio.</p> <p>t. Prestación pública del servicio público de transporte ferroviario de carga y/o pasajeros en la red férrea nacional. Es aquel que presta un operador público del servicio de transporte ferroviario, para satisfacer necesidades de transporte de pasajeros y/o carga a un demandante del servicio de transporte férreo que requiera usar la red férrea nacional para el efecto, a cambio, usualmente, del pago de una tarifa o cobro económico por la prestación del servicio.</p> <p>u. Red férrea nacional. Conjunto de vías, corredores férreos y nodos de transferencia, junto con sus anexas, 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 público ferroviario de carga y/o pasajeros en todo el territorio nacional, y que puede tener conectividad intermodal con otras infraestructuras de transporte, redes de carácter regional, departamental o municipal y/o con redes externas (aquellas de carácter internacional).</p> <p>v. Reglamento de Operación de Trenes (ROT): Es el conjunto de normas y procedimientos que debe seguirse para movilizar los trenes y demás vehículos que circulan por las vías ferroviarias, el cual se definirá por la Entidad Ejecutora o el Gestor o Administrador de la infraestructura ferroviaria según corresponda, de conformidad con la regulación técnica en materia de infraestructura, transporte y tránsito que para tal efecto emita el Ministerio de Transporte.</p> <p>w. Servicios ferroviarios: Son aquellas actividades y acciones necesarias y orientadas a la movilización de carga y/o pasajeros sobre la infraestructura ferroviaria nacional, incluyendo las actividades logísticas y de transferencia en los nodos, estaciones, terminales, entre otros, las relacionadas con la construcción, mantenimiento, mejoramiento, control u otras intervenciones de la infraestructura, así como las asociadas a componentes no tangibles que garanticen el acceso y uso de la infraestructura ferroviaria nacional como lo son el recaudo, integración del recaudo, tecnología, comunicaciones, entre otros.</p> <p>x. Sistemas de comercio de emisiones (bonos verdes): Es un instrumento de mercado que le permite a los Gobiernos reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI). Los SCE han sido adoptados por distintos países, con el fin de avanzar en el cumplimiento de las metas de cambio climático y transformar sus economías hacia un desarrollo sostenible.</p> <p>y. Sistema de señalización, telecomunicaciones y de control de tráfico: Es un conjunto de señales especiales, destinadas a informar y regular el tránsito de peatones y de vehículos de todo tipo en inmediaciones de las instalaciones del corredor ferroviario. Realiza la coordinación y sincronización automática - unificada en un mismo equipo y de forma segura, de todos los aspectos de las señales que se encuentran en cada intersección para los dos tráficos cruzados, tanto para los semáforos convencionales, como para las señales luminosas correspondientes.</p> <p>z. Surco ferroviario: Capacidad ferroviaria habilitada en un periodo dado, para realizar un trayecto específico (origen-destino) dentro de la red férrea nacional, otorgada por la entidad ejecutora de la infraestructura ferroviaria en conjunto con el gestor o administrador de la infraestructura ferroviaria según corresponda, para el ingreso y operación de un operador ferroviario público o privado, de acuerdo con lo definido por la normativa del Ministerio de Transporte expedida para tal efecto.</p> <p>aa. Tarifa por uso de infraestructura ferroviaria. Corresponde a aquella definida por el Ministerio de Transporte, hasta tanto entre en operación la Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte (CRIT), mediante acto administrativo, en el cual la entidad ejecutora de la infraestructura ferroviaria, a través del gestor o administrador de ella, podrá cobrar a los operadores públicos o privados del servicio público de transporte ferroviario con el objeto de cubrir los costos asociados al uso de dicha infraestructura.</p>		

Texto aprobado en primer debate	Modificación	Justificación
TÍTULO II AUTORIDADES COMPETENTES	TÍTULO II AUTORIDADES COMPETENTES	Sin modificación
<p>Artículo 5°. Ministerio de Transporte. El Ministerio de Transporte es la autoridad de transporte ferroviario nacional y el encargado de la formulación y adopción de las políticas de transporte ferroviario, su infraestructura y su regulación técnica en materia de infraestructura, transporte y tránsito del modo férreo, incluidas las políticas en materia de fuentes de financiación. Hasta tanto entre en funcionamiento la Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte (CRIT), será el encargado, además de la expedición de la regulación económica de los servicios de transporte férreo y de la infraestructura de este modo.</p> <p>Como cabeza del sector transporte, tiene dentro de sus funciones el seguimiento a los proyectos de ampliación de la cobertura, a partir de un análisis que con las demás entidades públicas del sector permita la priorización de este tipo de proyectos, con base en criterios de superación de brechas territoriales, superación de los problemas de conectividad, integración multimodal, además de los aspectos técnicos sobre movimientos origen – destino de las personas y la carga en el territorio; siendo los proyectos así priorizados incorporados en los diversos instrumentos de planeación como los planes de desarrollo nacional, e instrumentos como los planes maestros ferroviario o de transporte intermodal o los que hagan sus veces, que permitan su continuidad en el tiempo, a propósito de su necesaria inclusión y priorización.</p> <p>Además, será el encargado de expedir la regulación técnica relacionada con la construcción, rehabilitación, mantenimiento y mejoramiento de vías y en general infraestructura ferroviaria, así como del procedimiento y las condiciones para el trámite de asignación de surcos ferroviarios que otorga la entidad ejecutora de la infraestructura ferroviaria, así como de los requisitos para los procesos de adquisición, homologación, habilitación y especificaciones técnicas de material rodante, las condiciones de seguridad ferroviaria, los reglamentos de operación, y demás regulación técnica en materia de infraestructura, transporte y tránsito del modo férreo que se requiera.</p> <p>Asimismo, estará encargado de regular y determinar los lineamientos técnicos necesarios para que la entidad ejecutora de la infraestructura ferroviaria defina las gestiones para garantizar las condiciones de seguridad y protección de la franja de seguridad obligatoria de la red férrea que se vaya a desarrollar.</p>		
<p>Artículo 6°. Autoridad de Seguridad Ferroviaria. En materia de infraestructura y servicios ferroviarios, la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) o quien haga sus veces, tendrá a su cargo, las funciones de generar lineamientos de seguridad vial ferroviaria, y de gestionar e investigar siniestros sobre los corredores férreos, de conformidad con la normativa vigente.</p>		Sin modificación
<p>Artículo 7°. Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte (CRIT). De conformidad con el artículo 66 de la Ley 1682 de 2013 y el Decreto número 947 de 2014 o las normas que los modifiquen, adicionen o sustituyan, en materia de infraestructura y servicios ferroviarios, el objeto de la Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte (CRIT), es el encargado del diseño y definición del marco de regulación económica de los servicios de transporte férreo y de la infraestructura de este modo tal como lo señala el artículo 2° del decreto en cita, el cual se desarrollará mediante la ejecución de las funciones señaladas en el artículo 6° <i>ibidem</i>.</p> <p>Parágrafo. Hasta tanto entre en operación la Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte (CRIT), su objeto y funciones en lo relacionado con el modo ferroviario serán ejercidas por el Ministerio de Transporte y/o quien este determine.</p>		Sin modificación

Texto aprobado en primer debate	Modificación	Justificación
<p>Artículo 8°. Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte (UPIT). De conformidad con el artículo 68 de la Ley 1682 de 2013 y el Decreto número 946 de 2014 o las normas que los modifiquen, adicionen o sustituyan, en materia de infraestructura y servicios ferroviarios la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte (UPIT), será la entidad competente para formular y evaluar planes, programas y los proyectos resultantes con un alcance máximo de prefactibilidad, y de realizar las recomendaciones de los requerimientos de infraestructura ferroviaria que integran la red férrea nacional, necesarios para garantizar la competitividad, conectividad y desarrollo en el territorio nacional.</p> <p>Todo lo anterior, desde una perspectiva intermodal e interoperable para garantizar la optimización de los recursos invertidos y su asignación eficiente entre modos de transporte, en coordinación con los lineamientos de política vigentes expedidos por el Ministerio de Transporte, el Departamento Nacional de Planeación y el Consejo Nacional de Política Económica y Social (CONPES), y con el objetivo de planear nuevos desarrollos que configuren la red férrea de transporte y que garantice la conectividad y complementariedad del modo con la red de transporte existente a cargo de la Nación, los departamentos y/o municipios, directamente o a través de nodos.</p> <p>Además, podrá evaluar y dar concepto sobre propuestas o iniciativas de proyectos regionales o locales sobre la Red Férrea Nacional para su viabilidad, adecuada articulación con la planeación nacional, interoperabilidad, y priorización de proyectos.</p> <p>Lo anterior, sin perjuicio de las demás funciones que legal y reglamentariamente le correspondan a la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte (UPIT) en relación con el modo de transporte férreo.</p>		
<p>Artículo 9°. Instituto nacional de vías. El Instituto Nacional de Vías (Invías) conservará la titularidad de la red férrea nacional de conformidad con lo dispuesto en la Ley 105 de 1993, o la norma que la modifique, adicione o sustituya, así como del material rodante de la Nación. Adicionalmente, la entidad será la encargada de conservar los predios de las vías férreas inactivas que tenga a su cargo.</p>		
<p>Artículo 10. Agencia Nacional de Infraestructura. La Agencia Nacional de Infraestructura o quien haga sus veces, será la ejecutora y/o administradora de aquellos corredores de la red férrea nacional que sean priorizados por el Gobierno nacional como Entidad Ejecutora de la infraestructura ferroviaria nacional, estando facultada para celebrar contratos estatales, 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.</p>		
<p>Artículo 11. Inspección, vigilancia y control Las funciones de inspección, vigilancia y control en materia de transporte, tránsito e infraestructura estarán a cargo de la Superintendencia de Transporte, de conformidad con la normativa vigente.</p>		
<p>TÍTULO III INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA</p>	Sin modificación	Sin modificación
<p>Artículo 12. Inventario predial y diagnóstico de la red férrea nacional. La Entidad Titular de la Infraestructura Ferroviaria deberá adelantar el inventario predial de la red férrea nacional y anexidades a su cargo, que incluya un diagnóstico de sus características y condiciones, y que sirva como instrumento para la definición de las normatividades técnicas pertinentes y decisiones de política pública de las autoridades competentes para el desarrollo del modo ferroviario.</p>		

Texto aprobado en primer debate	Modificación	Justificación
<p>Artículo 13. Pasos a nivel sobre la red Férrea Nacional. La entidad ejecutora de la infraestructura ferroviaria nacional deberá planificar y ejecutar las obras para su desarrollo, evitando la conformación de pasos al mismo nivel sobre las vías férreas con otras vías férreas, vías vehiculares y/o vías peatonales. Cuando ello no sea posible, los interesados en el paso a nivel deberán realizar los estudios y diseños que permitan demostrar la necesidad de estos, y su procedencia desde la perspectiva técnica y de seguridad, entre otras, que permitan su evaluación y eventual autorización por la entidad ejecutora o en su defecto por la entidad titular de la infraestructura ferroviaria nacional, de acuerdo con lo definido por la normativa del Ministerio de Transporte expedida para tal efecto.</p> <p>El gestor o administrador de la infraestructura ferroviaria nacional controlará la prestación del servicio de monitoreo, control de tráfico y operación de los pasos a nivel que cuenten con autorización de uso por parte de la entidad ejecutora de la infraestructura ferroviaria nacional.</p> <p>En todo caso y como regla general, las infraestructuras que prevean el tránsito de vehículos motorizados y no motorizados del orden nacional, departamental, distrital, municipal, o privada que o bien hayan sido construidas en fecha posterior a la construcción de la vía ferroviaria o que pretendan ser construidas en el futuro y que la crucen en su recorrido, deberán contar con pasos inferiores o superiores, según estudio técnico que lo soporte.</p> <p>En el caso que el titular de dicha vía demuestre que no cuenta con los recursos para la construcción del paso a desnivel, deberá solicitar al gestor o administrador de la infraestructura ferroviaria la autorización del mantenimiento o construcción de un paso a nivel que se entenderá para todos los efectos, como provisional, hasta tanto se construya la solución definitiva a desnivel.</p> <p>En todo caso, el paso a nivel provisional deberá cumplir las normas técnicas y de seguridad para todos los actores viales, incluyendo las disposiciones para el espacio público; dispuestas por la autoridad de transporte competente, sin que este afecte la operación ferroviaria; los costos de construcción y operación de dichas soluciones temporales serán asumidos por el titular de dicha vía de orden nacional, departamental, distrital, municipal, o privada que cruce las vías y corredores férreos de la red férrea nacional.</p>		
<p>Artículo 14. Conexión de la red férrea. Cuando se requiera la conexión entre la infraestructura de corredores ferroviarios u otras infraestructuras ferroviarias con la Red Férrea Nacional, en la etapa de preinversión o estructuración del proyecto a conectarse deberán definirse los mecanismos jurídicos y las condiciones técnicas y operativas que permitan una coordinación eficiente, armónica, técnica y concertada, con el fin de garantizar condiciones de interoperabilidad e intermodalidad y la operación segura y eficiente en dichos corredores, de acuerdo con las normas técnicas y de seguridad aplicables.</p>		
<p>Artículo 15. Ancho de vía. El Ministerio de Transporte, en conjunto con la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte (UPIT), las entidades titular y ejecutora de la infraestructura ferroviaria nacional, evaluarán cada uno de los corredores férreos de la Red Férrea Nacional, en términos de infraestructura, carga movilizada, tecnología, seguridad e interoperabilidad, para así determinar el ancho de la vía férrea requerido.</p>		

Texto aprobado en primer debate	Modificación	Justificación
<p>Con los resultados de esta evaluación, estas entidades determinarán la priorización, condiciones y fases de la implementación en la infraestructura ferroviaria nacional, las temporalidades para la migración de trocha yárdica (914mm), cuando ello aplique, a alguno de los anchos dispuestos en la normativa internacional en los corredores que haya lugar; y el desarrollo de la infraestructura de servicio para garantizar la interoperabilidad de los corredores férreos, infraestructuras logísticas, estaciones de pasajeros, puertos y/o aeropuertos, etc. En caso de que el corredor en evaluación se encuentre en operación, se debe garantizar que dicha operación no se vea restringida con la migración de la trocha.</p> <p>Los contratos que se presenten en estructuración para prefactibilidad, deberán considerar desde el inicio los aspectos técnicos y financieros necesarios para que el diseño de la nueva vía o la rehabilitación de la vía existente que se propone estructurar, sea concebido a alguno de los anchos dispuestos en la normativa internacional, para efectos de migración gradual y progresiva, podrá con el sustento técnico respectivo, solicitar la construcción en trocha yárdica (914mm) o dual, pero el diseño altimétrico, planimétrico, de gálilos de paso y aparatos de vía, como cambiavías, deben ser diseñados a alguno de los anchos dispuestos en la normativa internacional.</p>		
<p>Artículo 16. Franja de seguridad y protección obligatoria. Los criterios y metodología para definir dicha franja que permita la operación ferroviaria segura y eficiente, y preserve la integridad de los corredores ferroviarios que conformen la Red Férrea Nacional, serán establecidos por medio de los lineamientos o reglamentaciones técnicas adoptados por el Ministerio de Transporte con apoyo técnico de la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte, la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la Agencia Nacional de Infraestructura en el marco de sus respectivas competencias, que en todo caso implicará tener en cuenta particularidades de la infraestructura ferroviaria y/o operación de cada corredor y deberá ser adoptado para cada uno de ellos y/o sus segmentos, de forma individual.</p>		
<p>Artículo 17. Capacidad Ferroviaria. La Entidad Ejecutora de la Infraestructura Ferroviaria Nacional deberá determinar y mantener actualizada y pública la información de capacidad ferroviaria disponible de todos los corredores o tramos que cuenten con operación ferroviaria en la Red Férrea Nacional, teniendo en cuenta las políticas, reglamentaciones y recomendaciones técnicas que las autoridades con competencia para el efecto emitan.</p>		
<p>Artículo 18. Gálilo ferroviario libre de obstáculos. Las entidades ejecutoras y/o gestoras o administradoras de la infraestructura ferroviaria nacional deberán planificar y ejecutar las obras para su desarrollo, validando y garantizando el gálilo ferroviario libre de obstáculos que estas mismas determinen para cada uno de los corredores, teniendo en cuenta dimensiones de material rodante, las características geométricas de la vía férrea y, demás, requerimientos de la normativa internacional que aplique.</p>		
<p>Artículo 19. Zonas de servicios ferroviarios. Los gestores o administradores de la infraestructura ferroviaria nacional en conjunto con la entidad ejecutora se encargarán de definir, delimitar y garantizar las zonas donde se prestarán los servicios ferroviarios definidos en los términos del artículo 4º literal w) de la presente ley; así como las zonas francas, agotando para el efecto los procedimientos y trámites previstos para ellas en el marco jurídico nacional vigente, que se definan en la estructuración o planeación de cada corredor para garantizar alrededor de la infraestructura ferroviaria nacional la realización de actividades complementarias de la operación del corredor y/o actividades logísticas de carga y pasajeros que faciliten la intermodalidad.</p> <p>Esto debe ser articulado con los instrumentos de ordenamiento territorial del municipio, departamento y/o área metropolitana, y con los lineamientos y recomendaciones realizadas por la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte (UPIT).</p>		

Texto aprobado en primer debate	Modificación	Justificación
<p>Parágrafo 1°. Dentro de estas zonas de servicio, se debe garantizar la interoperabilidad ferroviaria e intermodalidad, debiéndose articular para el efecto los actores asociados a la prestación del servicio.</p> <p>Parágrafo 2°. Sin perjuicio de las actividades a que se refiere el presente artículo, dentro de la zona de servicio ferroviario podrán realizarse otras de carácter industrial, comercial y de servicios que promuevan el crecimiento del tráfico ferroviario de conformidad con lo que determine el proyecto de delimitación y utilización de espacios ferroviarios y el ordenamiento territorial correspondiente.</p> <p>Parágrafo 3°. Para las zonas de servicio ferroviario y zonas francas de iniciativa y beneficio privado, los originadores deberán articularse con la entidad ejecutora de la infraestructura ferroviaria nacional, teniendo en cuenta los documentos de ordenamiento territorial que aplique en la zona de intervención, de acuerdo con la normativa que se expida para las conexiones con la red férrea nacional, como se referencia en el artículo 5° de la presente ley.</p>		
<p>Artículo 20. Servicios SIT o de Sistemas Inteligentes de Transporte. El Ministerio de Transporte será el encargado de establecer los requisitos mínimos de los servicios asociados a los Sistemas Inteligentes de Transporte (SIT) y sus escenarios de interoperabilidad e intermodalidad incluida la articulación de los sistemas de señalización, telecomunicaciones y de control de tráfico ferroviario con el Sistema Inteligente Nacional para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte (SINITT), para ello, se deberán tener en cuenta los escenarios de comunicaciones que requieren este tipo de sistemas, en conjunto con el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones para promover, desarrollar y garantizar la cobertura de redes en la longitud total de los corredores férreos para mejorar el servicio que se preste.</p>		
<p>Artículo 21. Incidencia de la infraestructura ferroviaria sobre el Ordenamiento Territorial. Los planes de ordenamiento territorial municipales, distritales y/o departamentales que se desarrollen o pongan en ejecución deberán tener como determinante de superior jerarquía, la infraestructura actual y/o proyectada, incluidas ampliaciones, ajustes al trazado, etc., que formen parte de la red ferroviaria nacional, debiéndose prever para los suelos objeto de su implantación actual o futura el régimen de usos referente a dicha operación, así como el establecimiento de un régimen de usos para las áreas aferentes que impidan o perturben la prestación del servicio público de transporte férreo.</p>		
<p>Artículo 22. Infraestructura ferroviaria nacional objeto de declaratorias como Bienes de Interés Cultural. Todos aquellos elementos o componentes que siendo parte de la infraestructura ferroviaria nacional que lleguen a ser objeto de declaratorias actuales o futuras como Bienes de Interés Cultural (BIC), del orden nacional departamental, municipal o distrital, no podrán impedir que sean objeto, de modificaciones, ajustes, ampliaciones, adecuaciones o reemplazos, siempre que se sigan manteniendo operativos y/o en todo caso hagan parte del Plan de Expansión de la Red Ferroviaria y que se demuestre la necesidad de la intervención.</p>	<p>Artículo 22. Infraestructura ferroviaria nacional objeto de declaratorias como Bienes de Interés Cultural. Todos aquellos elementos o componentes que siendo parte de la infraestructura ferroviaria nacional que lleguen a ser objeto de declaratorias actuales o futuras como Bienes de Interés Cultural (BIC), del orden nacional Departamental, Municipal o Distrital, no podrán impedirán que la infraestructura sean objeto de modificaciones, ajustes, ampliaciones, adecuaciones o reemplazos, siempre y cuando se respete y proteja su patrimonio arquitectónico y se sigan manteniéndose operativos. y/o e En todo caso, para ser intervenidos, deben hacer hagan parte del Plan de Expansión de la Red Ferroviaria y debe demostrarse que se demuestre la necesidad de la intervención.</p>	<p>Se mejora la redacción y se ajusta de acuerdo a la nueva numeración de los artículos.</p>

Texto aprobado en primer debate	Modificación	Justificación
<p>En el evento en que uno o alguno de los elementos o componentes de la infraestructura ferroviaria nacional, sean excluidos del Plan de Expansión de la Red Ferroviaria y tengan declaratoria como BIC, estos podrán ser transferidos por la entidad titular de la infraestructura ferroviaria a las entidades del orden nacional o territorial que tengan la competencia de administración del BIC, previa solicitud de las mismas, donde se indicará la destinación que les darán a dichos corredores y deberán acompañarla de una demostración de capacidad presupuestal para asumir su mantenimiento en el corto y mediano plazo. Lo anterior de conformidad con el procedimiento previsto en los artículos 38 y 39 de la presente ley.</p>	<p>En el evento en que uno o alguno de los elementos o componentes de la infraestructura ferroviaria nacional, sean excluidos del Plan de Expansión de la Red Ferroviaria y tengan declaratoria como BIC, estos podrán ser transferidos por la entidad titular de la infraestructura ferroviaria a las entidades del orden nacional o territorial que tengan la competencia de administración del BIC, previa solicitud de las mismas, donde se indicará la destinación que les darán a dichos corredores y deberán acompañarla de una demostración de capacidad presupuestal para asumir su mantenimiento en el corto y mediano plazo. Lo anterior de conformidad con el procedimiento previsto en los artículos 38 40 y 39 41 de la presente ley.</p>	
<p>TÍTULO IV TRANSPORTE FERROVIARIO DE CARGA, PASAJEROS Y MIXTO</p>	<p>TÍTULO IV TRANSPORTE FERROVIARIO DE CARGA, PASAJEROS Y MIXTO</p>	<p>Sin modificación</p>
<p>CAPÍTULO I PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO Y PRIVADO DE TRANSPORTE FERROVIARIO DE CARGA, PASAJEROS Y MIXTO</p>	<p>CAPÍTULO I PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO Y PRIVADO DE TRANSPORTE FERROVIARIO DE CARGA, PASAJEROS Y MIXTO</p>	<p>Sin modificación</p>
<p>Artículo 23. <i>Proyectos públicos o privados de infraestructura ferroviaria.</i> Los proyectos con los que se desarrolle infraestructura ferroviaria pública nacional, territorial o privada de carga y pasajeros, deberán cumplir con la normativa y estándares vigentes o que se establezcan por el Ministerio de Transporte en cuanto a seguridad, operaciones, especificaciones técnicas de diseño, construcción, rehabilitación y mantenimiento y por la Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte o quien haga sus veces, respecto de los aspectos tarifarios. Cuando estos no estén regulados, deberán desarrollarse bajo los estándares y normas técnicas ferroviarias internacionales vigentes.</p>		
<p>Artículo 24. <i>Entidades Territoriales.</i> Las entidades territoriales podrán solicitar ante el Ministerio de Transporte y la Entidad Titular de la infraestructura ferroviaria correspondiente, con previo concepto de la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte (UPIT), ser Entidades Ejecutoras de la Infraestructura Ferroviaria Nacional o Entidades Titulares de la Infraestructura Ferroviaria Nacional para estructurar y ejecutar proyectos ferroviarios de carga y/o pasajeros regionales o locales sobre la Red Férrea Nacional. En el caso que se solicite ser Entidad Titular, se requerirá de un proceso de entrega y cesión del tramo o corredor de la Red Férrea Nacional sobre el que se realizó la solicitud por parte de la Entidad Titular a la Entidad Solicitante.</p>		
<p>CAPÍTULO II POLÍTICA DE ACCESO</p>	<p>CAPÍTULO II POLÍTICA DE ACCESO</p>	<p>Sin modificación</p>
<p>Artículo 25. <i>Política de Acceso.</i> La Entidad Ejecutora de la Infraestructura Ferroviaria Nacional expedirá e implementará en articulación con los Gestores o Administradores de la Infraestructura Ferroviaria Nacional cuando sea procedente, a partir de la entrada en vigor de esta ley, la política de acceso a cada uno de los corredores ferroviarios en operación de la Red Férrea Nacional. Esta política deberá estar articulada con la reglamentación de asignación de surcos ferroviarios que expida el Ministerio de Transporte.</p> <p>La política de acceso de un corredor ferroviario de la Red Férrea Nacional será de carácter vinculante para el Gestor o Administrador, los operadores ferroviarios y los solicitantes de acceso a dicha infraestructura ferroviaria nacional.</p>		

Texto aprobado en primer debate	Modificación	Justificación
<p>Artículo 26. Principios de la política de acceso. La política de acceso a los corredores ferroviarios de la Red Férrea Nacional se regirá por los principios constitucionales y legales en materia de libre competencia, acceso universal, prestación eficiente del servicio, cobertura para atender la totalidad de la demanda y, particularmente a los siguientes:</p> <p>a. Buena fe: Los gestores o administradores, terceros solicitantes y usuarios deberán actuar de buena fe en la aplicación y cumplimiento de la ley y la Política de Acceso.</p> <p>b. Celeridad: De acuerdo con la política de acceso que se establezca, los gestores o administradores de la infraestructura ferroviaria deberán implementarla con premura para facilitar el acceso a los corredores ferroviarios que le sean otorgadas.</p> <p>c. Eficiencia: Los gestores o administradores de la infraestructura ferroviaria administrarán los corredores ferroviarios de manera técnica, segura y eficiente. Por lo tanto, se podrán adoptar las decisiones técnicas y administrativas que se consideren necesarias, con el fin de optimizar el uso eficiente de los corredores ferroviarios que le sean otorgados.</p> <p>d. Libre competencia: Asegurarse de que las disposiciones de libre competencia se cumplan.</p> <p>e. Neutralidad: Cada operador ferroviario tendrá derecho, tal y como sea regulado por las autoridades respectivas, al mismo tratamiento tarifario que cualquier otro usuario en condiciones objetivas equivalentes.</p> <p>f. No discriminación: Las políticas de acceso se aplicarán de manera no discriminatoria a todos los terceros solicitantes en condiciones objetivas y equivalentes según su situación.</p> <p>g. Primero en el Tiempo Primero en el Derecho: Se asignará capacidad disponible a las solicitudes de acceso por parte de terceros en el mismo orden en que fueron presentadas, siempre y cuando estas cumplan con los requisitos establecidos en la política de acceso.</p> <p>h. Transparencia: Las políticas de acceso es explícita y en su totalidad de carácter público para todos los solicitantes, operadores ferroviarios y terceros.</p>		
<p>Artículo 27. Acceso a la red Férrea Nacional. Podrán acceder para su operación a los tramos o corredores de la Red Férrea Nacional que le sean asignados, los operadores que cumplan con los requisitos definidos en esta ley para la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga, pasajeros o mixto sobre la red férrea nacional.</p> <p>Para acceder a la Red Férrea Nacional los operadores deberán cumplir con lo establecido en la respectiva Política de Acceso del corredor ferroviario asignado y se deberá suscribir como requisito previo para acceder un Contrato de Usuario con la Entidad Ejecutora o el Gestor o Administrador de la Infraestructura Ferroviaria, según corresponda. Las Entidades Ejecutoras y Gestores o Administradores de la Infraestructura Ferroviaria Nacional, según corresponda, permitirán el ingreso de los operadores ferroviarios sin más requisitos que los establecidos en esta ley y en la normativa que se expida para su regulación, en la Política de Acceso de cada corredor ferroviario y cuando proceda, con los requisitos señalados en los contratos de concesión y/o de obra y/o de administración del corredor ferroviario celebrados con la Entidad Ejecutora de la infraestructura ferroviaria nacional.</p>		
<p>CAPÍTULO III PRESTACIÓN DEL SERVICIO</p>	<p>CAPÍTULO III PRESTACIÓN DEL SERVICIO</p>	<p>Sin modificación</p>
<p>Artículo 28. Prestación del Servicio. Para la prestación pública o privada del servicio público de transporte ferroviario de carga, pasajeros y mixto sobre la red férrea nacional será necesario obtener previamente la correspondiente habilitación como operador de transporte público ferroviario, el permiso de operación, y la adjudicación de capacidad ferroviaria a través de la asignación de surcos ferroviarios otorgados por la autoridad competente, de conformidad con lo señalado en la presente ley y con las condiciones establecidas para estos procedimientos por el Ministerio de Transporte.</p>		

Texto aprobado en primer debate	Modificación	Justificación
<p>El permiso de operación será otorgado por el Ministerio de Transporte de acuerdo con el procedimiento y las condiciones que para el efecto éste establezca, previa solicitud del interesado; este permiso es revocable e intransferible y obliga al beneficiario a cumplir lo autorizado de manera permanente bajo las condiciones en él establecidas.</p> <p>El permiso de operación para prestar el servicio público de transporte ferroviario de carga y pasajeros obliga al beneficiario a cumplir lo autorizado de manera permanente bajo las condiciones en él establecidas y, por lo tanto, es susceptible de ser suspendido y/o revocado por el Ministerio de Transporte cuando la Superintendencia de Transporte, previo el cumplimiento del debido proceso, le notifique sobre el incumplimiento grave de las obligaciones legales o reglamentarias del operador público o privado del servicio de transporte ferroviario y que afecten la debida prestación del servicio, basada en actuaciones autónomas o verificaciones de cumplimiento realizadas a través de información aportadas por la entidad titular, ejecutora o el gestor o administrador de la infraestructura ferroviaria nacional, según corresponda.</p> <p>Parágrafo 1°. Cuando para dicho permiso se requiera el otorgamiento de alguna garantía según las condiciones establecidas en la normativa vigente, la misma podrá otorgarse de acuerdo con las condiciones previstas en el reglamento que expida, para ello, el Ministerio de Transporte o sus entidades adscritas o vinculadas.</p> <p>Parágrafo 2°. El Ministerio de Transporte establecerá las condiciones para la habilitación de los operadores públicos o privados del servicio de transporte ferroviario. Hasta tanto el Ministerio de Transporte expida la nueva reglamentación a que haya lugar, para la expedición de las habilitaciones de los operadores se deberá acreditar el cumplimiento de los requisitos establecidos en la normativa vigente al momento de la expedición de la presente ley.</p> <p>Parágrafo 3°. Los requisitos y procedimientos para la solicitud y asignación de surcos ferroviarios en la red férrea nacional serán definidos a través de la normativa expedida, para ello, por el Ministerio de Transporte.</p> <p>Parágrafo 4°. Será prohibido obstaculizar o afectar de cualquier manera el tránsito o circulación ferroviaria, en particular con acciones o elementos que pongan en riesgo la operación, la seguridad o la continuidad de la prestación del servicio público de transporte ferroviario. En caso de que se presenten obstaculizaciones en vía férrea, la autoridad competente establecerá las medidas legales para la recuperación de la prestación del servicio.</p> <p>Parágrafo 5°. El Ministerio de Transporte definirá los lineamientos para que los operadores de transporte ferroviario y los gestores o administradores ferroviarios cuenten con un Sistema de Gestión de la Seguridad Ferroviaria, como requisito para la expedición del permiso de operación.</p>		
<p>Artículo 29. Derechos de los Usuarios. Los usuarios tendrán derecho al uso de los servicios de transporte ferroviario en los términos establecidos en el Código de Comercio y, demás, normas de protección de los derechos de los usuarios y, en cada caso, en los contratos que celebren con las empresas ferroviarias. Lo anterior, sin perjuicio de que estos derechos puedan ser detallados y adicionados en el reglamento, en la habilitación y en los permisos de operación.</p>		
<p>Artículo 30. Sistema de información pública. Los gestores o administradores de la infraestructura ferroviaria nacional y los operadores ferroviarios, en conjunto con la entidad ejecutora, se encargarán de diseñar, operar y sostener un sistema adecuado de información para la comunidad para cada corredor ferroviario en operación, que cubra los diversos aspectos operativos, de prevención y seguridad, de manejo de riesgos, de derechos y deberes, entre otros.</p>		
<p>CAPÍTULO IV MATERIAL RODANTE Y TRIPULANTES</p>	<p>CAPÍTULO IV MATERIAL RODANTE Y TRIPULANTES</p>	<p>Sin modificación</p>
<p>Artículo 31. Especificaciones técnicas y registro de trenes. Los operadores públicos o privados del servicio de transporte ferroviario deberán prestarlo con material rodante y equipos ferroviarios debidamente homologados y que cumplan con las especificaciones, requisitos técnicos y compatibilidad con la</p>		

Texto aprobado en primer debate	Modificación	Justificación
<p>infraestructura ferroviaria sobre la que se opere, así como con el debido registro conforme a la reglamentación que para tal efecto expida el Ministerio de Transporte.</p> <p>Parágrafo 1°. Las especificaciones técnicas del material rodante para el transporte ferroviario serán validadas por la Agencia Nacional de Infraestructura y el Instituto Nacional de Vías en conjunto con el Ministerio de Transporte.</p> <p>Parágrafo 2°. Las especificaciones técnicas del material rodante deben contemplar la vida útil y posibles repotenciaciones de este y la progresiva transición a tecnologías limpias, de cero y bajas emisiones como gas, hidrógeno renovable, electricidad u otros.</p> <p>Parágrafo 3°. Todos los equipos ferroviarios que circulen en el territorio nacional sobre la Red Férrea de la Nación o que se conecten a ellas, contarán con una licencia de matrícula y número consecutivo. El anterior procedimiento será regulado por el Ministerio de Transporte, de manera tal que la expedición de garantías y aseguramientos para la operación del material rodante, sean verificables de manera individual, así como su propietario, especificaciones, edad y homologación o certificación del equipo.</p> <p>Parágrafo 4°. Todos los equipos ferroviarios y/o material rodante debe contar con un sistema para atención temprana de emergencias y un sistema de coordinación con organismos de emergencia territoriales y nacionales.</p>		
<p>Artículo 32. Programa de formación para el desarrollo de competencias y cualificaciones en proyectos ferroviarios. El Ministerio de Transporte, el Ministerio de Educación y el Ministerio de Trabajo, en coordinación con las distintas instituciones públicas o privadas debidamente avaladas o a través de organismos de cooperación internacional, diseñará, desarrollará y promoverá la formación basada en competencias para el personal estructurador, diseñador, administrador, operador o auxiliar de transporte ferroviario o servicios conexos, a nivel de educación superior y educación para el trabajo y desarrollo humano, con el fin de promover la cualificación profesional del sector ferroviario y que este servicio se brinde con los principios de enfoque diferencial y equidad de género y los mejores estándares de calidad y seguridad.</p>		
<p>TÍTULO V</p> <p>RÉGIMEN ECONÓMICO Y TARIFARIO</p>	<p>TÍTULO V</p> <p>RÉGIMEN ECONÓMICO Y TARIFARIO</p>	<p>Sin modificación</p>
<p>Artículo 33. Tarifa por uso de infraestructura. Para la fijación de la tarifa por uso de infraestructura de la Red Férrea Nacional se observarán las siguientes reglas:</p> <p>a. Para la determinación del valor de la tarifa por uso de infraestructura, el Ministerio de Transporte, hasta tanto la Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte (CRIT) entre en funcionamiento; atenderá criterios asociados a los costos y demanda de la carga y/o pasajeros a movilizar por el corredor ferroviario a su cargo, entre otros, y será cobrada por la entidad ejecutora de la infraestructura ferroviaria a través del gestor o administrador de la infraestructura. Este cobro se aplicará al operador público o privado del servicio de transporte ferroviario respectivo. Además, se tendrán en cuenta los criterios de equidad fiscal, solidaridad, igualdad y eficiencia en el servicio. Así mismo, deben considerar aspectos como el tiempo de uso de la infraestructura y zonas de servicio ferroviario y los costos de operación, considerando la complementariedad y rentabilidad frente a otros modos de transporte.</p> <p>b. Su pago remunerará el uso de la infraestructura ferroviaria, y el control de tráfico del material rodante. Ningún gestor o administrador de la infraestructura ferroviaria podrá hacer cobros diferentes a la tarifa por estos conceptos.</p> <p>Estas reglas deben interpretarse en concordancia con lo dispuesto en el artículo 21 de la Ley 105 de 1993 o en las normas que la modifiquen o sustituyan, complementen o deroguen.</p>		

Texto aprobado en primer debate	Modificación	Justificación
<p>De acuerdo con los lineamientos de esta ley, la Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte (CRIT), o quien haga sus veces, establecerá la metodología para la fijación de las tarifas por uso de infraestructura ferroviaria y el control de tráfico del material rodante en la Red Férrea Nacional, con base en la cual, la Entidad Ejecutora de la infraestructura ferroviaria nacional cobrarán a los operadores públicos o privados del servicio ferroviario una tarifa por el uso de las infraestructuras a su cargo, de forma directa o por intermedio de los gestores o administradores de la infraestructura ferroviaria.</p> <p>Parágrafo. El cobro de la tarifa por uso de infraestructura en la Red Férrea Nacional se hará sin perjuicio de los cobros que podrán realizar los gestores o administradores de la infraestructura ferroviaria por conceptos diferentes a los acá indicados, como servicios conexos en los términos de la Ley 105 de 1993.</p>		
<p>Artículo 34. Destinación de las contraprestaciones derivadas del uso de la infraestructura ferroviaria nacional. En ningún caso las contraprestaciones recibidas por la utilización de la infraestructura férrea de la Red Férrea Nacional, sus anexidades y alquiler de equipos, podrán destinarse por las Entidades Ejecutoras de la infraestructura ferroviaria nacional, a modos diferentes de este tipo de transporte, ni a finalidades distintas a la estructuración, construcción, mantenimiento, mejoramiento, rehabilitación, operación y administración del transporte, infraestructura o zonas de servicio ferroviario que permita la intermodalidad del modo, o para el funcionamiento de la Entidad Ejecutora de la infraestructura ferroviaria y la Agencia Nacional de Seguridad Vial en lo que tiene que ver con el modo ferroviario, y nunca en una proporción mayor al 20% del recaudo, para este último propósito; la distribución de este porcentaje se realizará de acuerdo con las disposiciones que emita el Ministerio de Transporte.</p> <p>Con fundamento en los requerimientos de la Infraestructura Ferroviaria definidos por la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte (UPIT) y de los lineamientos de política vigentes que emita el Ministerio de Transporte, la Entidad Titular y la Ejecutora de la Infraestructura Ferroviaria de la Red Férrea Nacional, priorizarán las diferentes intervenciones y actividades sobre las infraestructuras e instalaciones de servicio que administrarán, así como los recursos del Presupuesto General de la Nación asignados al sector transporte y previstos para esta finalidad.</p> <p>Un % de las contraprestaciones recibidas por la utilización de la infraestructura férrea de la Red Férrea Nacional, deberán destinarse a la mitigación del impacto ambiental generado por el modo en territorios de comunidades étnicas (afrocolombianos e indígenas).</p>	<p>Artículo 34. Destinación de las contraprestaciones derivadas del uso de la infraestructura ferroviaria nacional. En ningún caso las contraprestaciones recibidas por la utilización de la infraestructura férrea de la Red Férrea Nacional, sus anexidades y alquiler de equipos, podrán destinarse por las Entidades Ejecutoras de la infraestructura ferroviaria nacional, a modos diferentes de este tipo de transporte, ni a finalidades distintas a la estructuración, construcción, mantenimiento, mejoramiento, rehabilitación, operación y administración del transporte, infraestructura o zonas de servicio ferroviario que permita la intermodalidad del modo, o para el funcionamiento de la Entidad Ejecutora de la infraestructura ferroviaria y la Agencia Nacional de Seguridad Vial en lo que tiene que ver con el modo ferroviario, y nunca en una proporción mayor al 20% del recaudo, para este último propósito; la distribución de este porcentaje se realizará de acuerdo con las disposiciones que emita el Ministerio de Transporte.</p> <p>Con fundamento en los requerimientos de la Infraestructura Ferroviaria definidos por la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte (UPIT) y de los lineamientos de política vigentes que emita el Ministerio de Transporte, la Entidad Titular y la Ejecutora de la Infraestructura Ferroviaria de la Red Férrea Nacional, priorizarán las diferentes intervenciones y actividades sobre las infraestructuras e instalaciones de servicio que administrarán, así como los recursos del Presupuesto General de la Nación asignados al sector transporte y previstos para esta finalidad.</p> <p>Un % porcentaje de las contraprestaciones recibidas por la utilización de la infraestructura férrea de la Red Férrea Nacional, deberán destinarse a la mitigación del impacto ambiental generado por el modo en territorios de comunidades étnicas (afrocolombianos e indígenas). El Ministerio de Transporte, en coordinación con el Ministerio de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible, en un plazo de máximo 6 meses, reglamentará y definirá el porcentaje de las contraprestaciones a destinarse para esta mitigación.</p>	
<p>Artículo 35. Régimen tarifario en el transporte férreo. Los operadores públicos o privados del servicio público de transporte ferroviario tendrán el siguiente régimen de libertad en la fijación de la tarifa que cobrarán a los usuarios de los servicios de transporte férreo de carga y de pasajeros:</p> <p>a. Desde el momento mismo de la expedición de la presente ley y como regla general, la libertad en la fijación de la tarifa será vigilada, esto es, los operadores públicos o privados deberán reportar como mínimo semestralmente a la Superintendencia de Transporte y al Ministerio de Transporte como regulador de la tarifa o a quien haga sus veces, las tarifas que imponen de conformidad con lo establecido en la legislación vigente, especialmente para evitar abusos de posición dominante y que cada entidad en el ejercicio de sus competencias pueda tomar las medidas a que haya lugar.</p>	<p>Artículo 35. Régimen tarifario en el transporte férreo. Los operadores públicos o privados del servicio público de transporte ferroviario tendrán el siguiente régimen de libertad en la fijación de la tarifa que cobrarán a los usuarios de los servicios de transporte férreo de carga y de pasajeros:</p> <p>a. Desde el momento mismo de la expedición de la presente ley y como regla general, la libertad en la fijación de la tarifa será vigilada, esto es, los operadores públicos o privados deberán reportar como mínimo semestralmente a la Superintendencia de Transporte y al Ministerio de Transporte como regulador de la tarifa o a quien haga sus veces, las tarifas que imponen de conformidad con lo establecido en la legislación vigente, especialmente para evitar abusos de posición dominante y que cada entidad en el ejercicio de sus competencias pueda tomar las medidas a que haya lugar.</p>	

Texto aprobado en primer debate	Modificación	Justificación
<p>b. En todo caso le corresponderá a la Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte (CRIT), o quien haga sus veces, proceder a la regulación de la tarifa, solo en caso de requerirse, a partir de la evaluación de los reportes periódicos de los operadores, aunados a estudios de mercado, que lleven a dicha regulación, siempre que con ello se busque generar condiciones de competencia y acceso efectivo a estos servicios por parte de los usuarios.</p>	<p>b. En todo caso le corresponderá a la Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte (CRIT), o quien haga sus veces, proceder a la regulación de la tarifa, solo en caso de requerirse, a partir de la evaluación de los reportes periódicos de los operadores, aunados a estudios de mercado, que lleven a dicha regulación, siempre que con ello se busque generar condiciones de competencia y acceso efectivo a estos servicios por parte de los usuarios.</p> <p>Parágrafo. En los sistemas de transporte público de pasajeros que usen, se integren o conecten con uno o varios tramos de la infraestructura perteneciente a la red férrea nacional, la tarifa a los usuarios será fijada por la autoridad del sistema de transporte público de pasajeros.</p>	
<p>TÍTULO VI INCENTIVOS TRIBUTARIOS</p>	<p>TÍTULO VI INCENTIVOS TRIBUTARIOS</p>	<p>Sin modificación</p>
<p>Artículo 36. Exención de la sobretasa al ACPM. Adiciónese un inciso al parágrafo del artículo 118 de la Ley 488 de 1998, el cual quedará así:</p> <p><i>“Artículo 118. Hecho generador. Está constituido por el consumo de gasolina motor extra y corriente nacional o importada, en la jurisdicción de cada municipio, distrito y departamento.</i></p> <p><i>Para la sobretasa al ACPM, el hecho generador está constituido por el consumo de ACPM nacional o importado, en la jurisdicción de cada departamento o en el Distrito Capital de Santafé de Bogotá.</i></p> <p><i>No generan la sobretasa las exportaciones de gasolina motor extra y corriente o de ACPM.</i></p> <p><i>Parágrafo. Para todos los efectos de la presente ley se entiende por ACPM, el aceite combustible para motor, el Diesel marino o fluvial, el marine Diésel, el gas oil, intersol, Diesel número 2, electrocombustible o cualquier destilado medio y/o aceites vinculantes, que por sus propiedades físico químicas al igual que por sus desempeños en motores de altas revoluciones, puedan ser usados como combustible automotor. Se exceptúan aquellos utilizados para generación eléctrica en Zonas No interconectadas, el turbocombustible de aviación y las mezclas del tipo IFO utilizadas para el funcionamiento de grandes naves marítimas.</i></p> <p><i>Los combustibles utilizados en actividades de pesca y/o cabotaje en las costas colombianas y en las actividades marítimas desarrolladas por la Armada Nacional, propias del cuerpo de guardacostas, contempladas en el Decreto número 1874 de 1979, estarán exentos de sobretasa. Para el control de esta operación, se establecerán cupos estrictos de consumo y su manejo será objeto de reglamentación por el Gobierno.</i></p> <p><i>Igualmente, para todos los efectos de la presente ley, se entiende por gasolina, la gasolina corriente, la gasolina extra, la nafta o cualquier otro combustible o líquido derivado del petróleo, que se pueda utilizar como carburante en motores de combustión interna diseñados para ser utilizados con gasolina. Se exceptúan las gasolinas del tipo 100/130 utilizadas en aeronaves.</i></p> <p><i>El ACPM utilizado en actividades de transporte ferroviario de carga y pasajeros en el territorio nacional que cumplan con los límites de emisión y consumo de combustible que establezca la reglamentación, que al efecto elabore el Gobierno nacional – Ministerio de Hacienda y Crédito Público, Ministerio de Minas y Energía y Ministerio de Transporte, estará exento de sobretasa. Para el control de esta operación, se establecerán cupos estrictos de consumo y su manejo será objeto de la reglamentación a la que aquí se hace referencia”.</i></p>		

Texto aprobado en primer debate	Modificación	Justificación
<p>Artículo 37. Incentivos Tributarios y contables existentes, aplicables a la Operación Férrea. En el marco de las actividades asociadas a la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga y de pasajeros en la red férrea nacional, la búsqueda de optimizar las condiciones para el desarrollo de su infraestructura, y la promoción de la intermodalidad, interoperabilidad y ascenso tecnológico se podrán usar todos los incentivos tributarios previstos en el marco jurídico vigente, en especial los previstos en el Decreto número 624 de 1989 “Por el cual se expide el Estatuto Tributario de los impuestos administrados por la Dirección General de Impuestos Nacionales.” y sus modificaciones o adiciones en los estrictos términos allí consignados, siendo entre otros incentivos, los siguientes:</p> <p>a. El descuento para inversiones realizadas en control, conservación y mejoramiento del medio ambiente, siempre que se pueda demostrar que las actividades férreas se encuentran en el supuesto fáctico previsto en el artículo 255 del estatuto tributario y sus modificaciones, y se cumpla integralmente con la reglamentación para acceder a dicho descuento.</p> <p>b. El descuento del impuesto sobre la renta, del IVA pagado por la adquisición, construcción o formación e importación de activos fijos reales productivos, incluyendo el asociado a los servicios necesarios para ponerlos en condiciones de utilización, respecto de los operadores férreos responsables de impuesto sobre las ventas, siempre que se pueda demostrar que las actividades férreas se encuentran en el supuesto fáctico previsto en el artículo 258-1 del estatuto tributario y se cumpla integralmente con la reglamentación para acceder a dicho descuento.</p> <p>Parágrafo. Siempre que en el estricto marco de la prestación del servicio férreo de carga o de pasajeros en la red férrea nacional, las actividades desarrolladas por los operadores puedan considerarse hacen parte del objeto y campo de aplicación de la Ley 1715 de 2014 “por medio de la cual se regula la integración de las energías renovables no convencionales al Sistema Energético Nacional”, previstos en los artículos 1º y 3º, respectivamente, se podrá solicitar el acceso al régimen de incentivos tributarios y contables previstos en los artículos 11 a 14-1 de dicha ley y sus modificaciones, siempre que se dé estricto cumplimiento a los supuestos fácticos para acceder a dichos beneficios en los artículos citados y su reglamentación.</p>		
	<p>Artículo 44-38: Incentivo Tributario Asociado al Impuesto al Valor Agregado (IVA). Los servicios, equipos, elementos y maquinaria, incluido el material rodante, que se destinen a la de operación, de construcción, y de verificación, servicios así como los sistemas de control y operación de trenes, la infraestructura complementaria de construcción (puentes grúa, puertas de andén, sistemas de gestión de flota), Incluido la adquisición de bienes y servicios nacionales o importados que se destinen a la pre inversión e inversión de proyectos de transporte férreo de carga, y de pasajeros y/o mixto en Colombia, estarán excluidos del IVA; además se evaluará, en conjunto con el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, y la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, la viabilidad de establecer beneficios arancelarios a los equipos, elementos, maquinaria, incluido el material rodante, de operación, de construcción y de verificación, relativos a la pre inversión, inversión, mantenimiento, tecnología y bienes relacionados con proyectos ferroviarios.</p> <p>La anterior exclusión también se aplicará a los sistemas férreos de transporte público de pasajeros que se integren o no con la red férrea nacional, al igual que para la adquisición, ensamble o instalación de material rodante.</p>	

Texto aprobado en primer debate	Modificación	Justificación
	<p>El Ministerio de Hacienda y Crédito Público reglamentará el mecanismo de exclusión de estos gravámenes. Para tal efecto, el Ministerio de Transporte certificará los equipos y servicios excluidos del gravamen, con base en una lista expedida por la Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte (CRIT): o quien haga sus veces de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 7º de la presente ley.</p>	
	<p>Artículo 39. Régimen aplicable a las zonas francas férreas. Los proyectos y actividades desarrollados con base en la infraestructura ferroviaria podrán ser declaradas zona franca si cumplen los requisitos para el efecto y, además, podrán actuar y complementarse con las actividades portuarias e infraestructuras logísticas, y con las actividades desarrolladas en áreas declaradas como zona franca de cualquier naturaleza, de acuerdo con las reglamentaciones generales sobre el tema.</p> <p>Los trámites relacionados con la solicitud de zonas francas que integren los puertos marítimos y las estaciones de transferencia en un mismo corredor férreo serán priorizados e integrados, de forma tal que se le otorgue turno preferente de revisión y análisis y se pueda hacer extensiva la declaratoria de una zona franca permanente o permanente especial a áreas, colindantes o no, que se constituyan como zonas de soporte logístico del proyecto multimodal. Así mismo, los tiempos máximos de decisión corresponderán a la mitad de los términos previstos en el procedimiento según las normas vigentes al momento de la expedición de la presente ley.</p>	
<p>TÍTULO VII CORREDORES Y VÍAS FERROVIARIAS DESHABILITADAS O EN DESUSO</p>	<p>TÍTULO VII CORREDORES Y VÍAS FERROVIARIAS DESHABILITADAS O EN DESUSO</p>	<p>Sin modificación</p>
<p>Artículo 38. Corredores ferroviarios para usos alternativos. Conforme a planes de expansión de la red ferroviaria nacional la entidad titular de la infraestructura ferroviaria será la responsable de otorgar el permiso para utilizar los corredores ferroviarios nacionales que se encuentren en desuso o deshabilitados para otros tipos de actividad o servicio recreativo, cultural, deportivo, turístico o ambiental; en los cuales, se podrá realizar adecuación, mejoramiento y mantenimiento, siempre y cuando se cuente con estudios, debidamente avalados por el Ministerio de Transporte, que garanticen que el corredor de interés no está contemplado como corredor ferroviario a activarse y de importancia para la Nación en un horizonte de al menos 10 años.</p> <p>En todo caso el Ministerio de Transporte declarará por medio de una comunicación oficial, que el corredor al que se ha otorgado permiso para usos alternativos, no se contemplará dentro del plan de expansión de la infraestructura ferroviaria nacional en el horizonte de tiempo mínimo previsto en este artículo.</p> <p>Parágrafo. El Ministerio de Transporte definirá los criterios mínimos para determinar los tramos férreos de la Red Ferroviaria Nacional que puedan ser destinados como corredores para usos alternativos y las condiciones para ello, en todo caso, se debe garantizar que no se realizarán intervenciones que sean irreversibles y afecten la integridad de la infraestructura ferroviaria del corredor destinado para este fin, de cara a una eventual reactivación del corredor para fines de servicio de transporte ferroviario.</p>	<p>Cambio de numeración</p>	
<p>Artículo 39. Operación y Mantenimiento. La entidad titular de la infraestructura ferroviaria que quiera desarrollar corredores para usos alternativos, además de lo establecido en el artículo 28 de la presente ley, deberá garantizar la operación y el mantenimiento adecuado, de acuerdo con el tipo de actividad o servicio recreativo, cultural, deportivo, turístico y ambiental que se pretenda realizar y que no requiera aportes de la Nación.</p> <p>Las obras necesarias para tomar en cuenta son: rehabilitación y acondicionamiento de la vía ferroviaria, verificación de la geometría y pendientes, acondicionamiento del derecho de vía, señalización vertical y horizontal, construcción y remodelaciones en general.</p>	<p>Cambio de numeración</p>	

Texto aprobado en primer debate	Modificación	Justificación
<p>Artículo 40. Explotación Comercial. Dentro de los corredores ferroviarios para usos alternativos se podrán desarrollar infraestructuras de tipo comercial como; servicios relacionados con turismo sostenible, restaurantes, hoteles, comercio, arrendamiento de bicicletas, centros de acondicionamiento, museos, siempre y cuando no afecten al desarrollo económico de la Región y se promueva el empleo directo a las comunidades aledañas al corredor.</p>	<p>Cambio de numeración</p>	
<p>TÍTULO VIII SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL</p>	<p>TÍTULO VIII SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL</p>	
<p>Artículo 41. Estrategia Ambiental. Los proyectos con los que se desarrolle infraestructura ferroviaria pública o privada de carga y pasajeros deberán estructurarse, ejecutarse y operarse, a partir de la definición de las acciones que, de conformidad con el marco jurídico ambiental vigente, deben ejecutarse en las diferentes fases de cada proyecto.</p> <p>En todo caso, le corresponderá al Ministerio de Transporte y al Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, definir un marco normativo ambiental para la viabilidad, desarrollo y operación de los proyectos de infraestructura ferroviaria pública o privada que permita contar con un modo ferroviario sostenible, seguro y eficiente.</p> <p>Este marco normativo ambiental deberá de establecer, entre otras cosas, un procedimiento que garantice la participación de las poblaciones a afectar, sin perjuicio de la consulta previa a los grupos étnicamente diferenciados.</p> <p>El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible deberá reglamentar la medición de contaminación generada por ruido y vibración en las áreas de influencia de las vías férreas y que podrían llegar a generar afectaciones en la salud de los habitantes y de estabilidad en la infraestructura de las edificaciones aledañas, estableciendo los niveles máximos permitidos para la contaminación generada por ruido y vibración durante la operación ferroviaria. Adicionalmente, se deben prever las acciones que se implementaran para mitigar y/o solucionar las posibles afectaciones que se lleguen a presentar en la infraestructura aledaña a los corredores ferroviarios.</p>	<p>Cambio de numeración</p>	
<p>Artículo 42. Sistema de comercio de emisiones (bonos verdes). El administrador de la infraestructura ferroviaria priorizará aquellos proyectos que a través de mecanismo de comercio de emisiones promuevan el desarrollo de infraestructuras, así como aquellos que, prevean la utilización o adquisición de equipos y material rodante de bajas o cero emisiones, que garanticen la seguridad y una adecuada operación del servicio de transporte ferroviario.</p>	<p>Cambio de numeración</p>	
	<p>TÍTULO IX – PROYECTOS DE IMPORTANCIA ESTRATÉGICA NACIONAL</p>	
	<p>Artículo 45. Utilidad Pública e Interés Social: Declárese de utilidad pública e interés social los proyectos y obras que conforman la infraestructura ferroviaria nacional.</p>	<p>Artículo nuevo</p>
	<p>Artículo 46. Priorización de corredores Ferroviarios. El Ministerio de Transporte, en el marco del Plan Maestro Ferroviario, realizará en un plazo menor a 2 años los estudios necesarios que permitan priorizar los corredores férreos a implementar en el corto, mediano y largo plazo. Los estudios deben contemplar todos los corredores férreos nacionales, activos e inactivos y las regiones con mayores índices de pobreza que se encuentren priorizadas con proyectos turísticos, agrícolas e industriales dentro del Pan Nacional de Desarrollo.</p> <p>Parágrafo. El resultado de esta priorización será presentado a las comisiones sextas de senado y cámara y tendrán especial seguimiento por parte del Congreso de la República.</p>	

Texto aprobado en primer debate	Modificación	Justificación
	<p>Artículo 47. Declaratoria de importancia estratégica. Los proyectos de infraestructura multimodal con conexión a los corredores férreos, indistintamente si son de iniciativa pública o privada, se declararán de importancia estratégica. Los proyectos con declaratoria de importancia estratégica tendrán prioridad para su autorización y ejecución con respecto a los trámites de carácter ambiental, tributario, predial, territoriales, de consulta previa y de redes de servicios públicos que deban adelantar, garantizando los derechos de acceso a la información y la participación de las comunidades locales.</p>	
	<p>Artículo 48. Transporte público de pasajeros. Adiciónese un párrafo al artículo 2 de la Ley 310 de 1996.</p> <p>Parágrafo. Todos los proyectos férreos de transporte público de pasajeros, previo cumplimiento de los requisitos establecidos en el presente artículo, podrán ser cofinanciados por el Gobierno nacional en un porcentaje mayor al 70%. El Ministerio de Transporte y el Ministerio de Hacienda y Crédito Público tendrán un plazo de 6 meses a partir de la expedición de esta ley para reglamentar los requisitos y mecanismos objetivos que permitan definir la priorización y el porcentaje de cofinanciación de la Nación a los proyectos férreos de transporte público de pasajeros.</p>	<p>El artículo 173 de la Ley 2294 de 2023 dice:</p> <p>“Para proyectos férreos en todo el territorio nacional de sistemas de transporte público masivo de pasajeros, <u>que cuenten con convenio de cofinanciación</u>, la Nación podrá cofinanciar dentro del Marco Fiscal de Mediano Plazo un monto superior al setenta por ciento (70%). El Gobierno nacional realizará los trámites presupuestales a que haya lugar a fin ajustar los aportes de la Nación en los convenios de cofinanciación correspondientes”.</p> <p>La frase subrayada limita los proyectos de transporte férreo porque se entiende que solo los que ya cuentan con convenio de cofinanciación pueden tener financiación mayor del 70%. A hoy solo los proyectos Regiotram de occidente y las líneas 1 y 2 del metro de Bogotá cuentan con convenio de cofinanciación, por lo que el artículo del PND como está escrito solo beneficiaría a esos 3 proyectos.</p> <p>Por lo anterior se hace necesario aclarar en la ley 310 de 1996, que todos los proyectos férreos de transporte público de pasajeros podrían obtener cofinanciación mayor al límite actual del 70%, lo que materializaría las intenciones del Gobierno Nacional de impulsar los modos férreos en el país.</p>
TÍTULO IX X	TÍTULO IX X	
DISPOSICIONES FINALES	DISPOSICIONES FINALES	
<p>Artículo 43. Normas de transición. Los trámites iniciados con anterioridad a la publicación y entrada en vigencia de la presente ley, incluyendo los proyectos que ya iniciaron su etapa de estructuración, podrán continuar desarrollándose conforme con las normas que las sustentaron en su momento.</p>	<p>Artículo 4349. Normas de transición. Los trámites iniciados con anterioridad a la publicación y entrada en vigencia de la presente ley, incluyendo los proyectos que ya iniciaron su etapa de estructuración, podrán continuar desarrollándose conforme con las normas que las sustentaron en su momento.</p>	
<p>Artículo 44. Incentivo tributario asociado al Impuesto al Valor Agregado (IVA). Los equipos, elementos, maquinaria, incluido el material rodante, de operación, de construcción y de verificación, servicios, así como los sistemas de control y operación de trenes, infraestructura complementaria de construcción (puentes Grúa, puertas de andén, sistemas de gestión de flota). Includo la adquisición de bienes y servicios nacionales o importados que se destinen a la pre inversión e inversión de proyectos de transporte férreo de carga y pasajeros en Colombia, estarán excluidos del IVA; además se evaluará, en conjunto con el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, y la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, la viabilidad de establecer beneficios arancelarios a los equipos, elementos, maquinaria, incluido el material rodante, de operación, de construcción y de verificación, relativos a la preinversión, inversión, mantenimiento, tecnología y bienes relacionados con proyectos ferroviarios.</p> <p>El Ministerio de Hacienda y Crédito Público reglamentará el mecanismo de exclusión de estos gravámenes.</p>	<p>Artículo 44. Incentivo tributario asociado al Impuesto al Valor Agregado (IVA). Los equipos, elementos, maquinaria, incluido el material rodante, de operación, de construcción y de verificación, servicios, así como los sistemas de control y operación de trenes, infraestructura complementaria de construcción (puentes Grúa, puertas de andén, sistemas de gestión de flota). Includo la adquisición de bienes y servicios nacionales o importados que se destinen a la pre inversión e inversión de proyectos de transporte férreo de carga y pasajeros en Colombia, estarán excluidos del IVA; además se evaluará, en conjunto con el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, y la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, la viabilidad de establecer beneficios arancelarios a los equipos, elementos, maquinaria, incluido el material rodante, de operación, de construcción y de verificación, relativos a la preinversión, inversión, mantenimiento, tecnología y bienes relacionados con proyectos ferroviarios</p> <p>El Ministerio de Hacienda y Crédito Público reglamentará el mecanismo de exclusión de estos gravámenes.</p>	<p>Para hacer del texto del Proyecto de ley más ajustado y coherente, se pasa este artículo al Título de Incentivos tributarios, se cambia numeración y se hacen algunas aclaraciones.</p>

Texto aprobado en primer debate	Modificación	Justificación
<p>Para tal efecto, el Ministerio de Transporte certificará los equipos y servicios excluidos del gravamen, con base en una lista expedida por la Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte (CRIT).</p>	<p>Para tal efecto, el Ministerio de Transporte certificará los equipos y servicios excluidos del gravamen, con base en una lista expedida por la Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte (CRIT):</p>	
<p>Artículo 45. Régimen aplicable a las zonas francas Férrreas. Los proyectos y actividades desarrollados con base en la infraestructura ferroviaria podrán ser declaradas zona franca si cumplen los requisitos para el efecto y, además, podrán actuar y complementarse con las actividades portuarias e infraestructuras logísticas, y con las actividades desarrolladas en áreas declaradas como zona franca de cualquier naturaleza, de acuerdo con las reglamentaciones generales sobre el tema.</p> <p>Los trámites relacionados con la solicitud de zonas francas que integren los puertos marítimos y las estaciones de transferencia en un mismo corredor férreo serán priorizados e integrados, de forma tal que se le otorgue turno preferente de revisión y análisis y se pueda hacer extensiva la declaratoria de una zona franca permanente o permanente especial a áreas, colindantes o no, que se constituyan como zonas de soporte logístico del proyecto multimodal. Así mismo, los tiempos máximos de decisión corresponderán a la mitad de los términos previstos en el procedimiento según las normas vigentes al momento de la expedición de la presente ley.</p>	<p>Artículo 45. Régimen aplicable a las zonas francas Férrreas. Los proyectos y actividades desarrollados con base en la infraestructura ferroviaria podrán ser declaradas zona franca si cumplen los requisitos para el efecto y, además, podrán actuar y complementarse con las actividades portuarias e infraestructuras logísticas, y con las actividades desarrolladas en áreas declaradas como zona franca de cualquier naturaleza, de acuerdo con las reglamentaciones generales sobre el tema.</p> <p>Los trámites relacionados con la solicitud de zonas francas que integren los puertos marítimos y las estaciones de transferencia en un mismo corredor férreo serán priorizados e integrados; de forma tal que se le otorgue turno preferente de revisión y análisis y se pueda hacer extensiva la declaratoria de una zona franca permanente o permanente especial a áreas, colindantes o no, que se constituyan como zonas de soporte logístico del proyecto multimodal. Así mismo, los tiempos máximos de decisión corresponderán a la mitad de los términos previstos en el procedimiento según las normas vigentes al momento de la expedición de la presente ley.</p>	<p>Para hacer del texto del proyecto de ley más ajustado y coherente, se pasa este artículo al Título de Incentivos tributarios y se cambia numeración.</p>
<p>Artículo 46. Priorización de corredores Ferroviarios. El Ministerio de Transporte, en el marco del Plan Maestro Ferroviario, realizará en un plazo menor a 2 años los estudios necesarios que permitan priorizar los corredores férreos a implementar en el corto, mediano y largo plazo. Los estudios deben contemplar todos los corredores férreos nacionales, activos e inactivos y las regiones con mayores índices de pobreza que se encuentren priorizadas con proyectos turísticos, agrícolas e industriales dentro del Plan Nacional de Desarrollo.</p> <p>Parágrafo. El resultado de esta priorización será presentado a las comisiones sextas de senado y cámara y tendrán especial seguimiento por parte del Congreso de la República.</p>	<p>Artículo 46. Priorización de corredores Ferroviarios. El Ministerio de Transporte, en el marco del Plan Maestro Ferroviario, realizará en un plazo menor a 2 años los estudios necesarios que permitan priorizar los corredores férreos a implementar en el corto, mediano y largo plazo. Los estudios deben contemplar todos los corredores férreos nacionales, activos e inactivos y las regiones con mayores índices de pobreza que se encuentren priorizadas con proyectos turísticos, agrícolas e industriales dentro del Plan Nacional de Desarrollo.</p> <p>Parágrafo. El resultado de esta priorización será presentado a las comisiones sextas de senado y cámara y tendrán especial seguimiento por parte del Congreso de la República.</p>	<p>Para hacer del texto del proyecto de ley más ajustado y coherente, se pasa este artículo al TÍTULO IX – PROYECTOS DE IMPORTANCIA ESTRATÉGICA NACIONAL.</p>
<p>Artículo 47. Declaratoria de importancia estratégica. Los proyectos de infraestructura multimodal con conexión a los corredores férreos, indistintamente si son de iniciativa pública o privada, se declararán de importancia estratégica. Los proyectos con declaratoria de importancia estratégica tendrán prioridad para su autorización y ejecución con respecto a los trámites de carácter ambiental, tributario, predial, territoriales, de consulta previa y de redes de servicios públicos que deban adelantarse, garantizando los derechos de acceso a la información y la participación de las comunidades locales.</p>	<p>Artículo 47. Declaratoria de importancia estratégica. Los proyectos de infraestructura multimodal con conexión a los corredores férreos, indistintamente si son de iniciativa pública o privada, se declararán de importancia estratégica. Los proyectos con declaratoria de importancia estratégica tendrán prioridad para su autorización y ejecución con respecto a los trámites de carácter ambiental, tributario, predial, territoriales, de consulta previa y de redes de servicios públicos que deban adelantarse, garantizando los derechos de acceso a la información y la participación de las comunidades locales.</p>	<p>Para hacer del texto del proyecto de ley más ajustado y coherente, se pasa este artículo al TÍTULO IX – PROYECTOS DE IMPORTANCIA ESTRATÉGICA NACIONAL.</p>
<p>Artículo 48. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.</p>	<p>Cambio de numeración</p>	

7. CAUSALES DE IMPEDIMENTOS

Con base en el artículo 3º de la Ley 2003 de 2019, según el cual “El autor del proyecto y el ponente presentarán en el cuerpo de la exposición de motivos un acápite que describa las circunstancias o eventos que podrían generar un conflicto de interés para la discusión y votación del proyecto, de acuerdo con el artículo 286. Estos serán criterios guías para que los otros congresistas tomen una decisión en torno a si se encuentran en una causal de impedimento, no obstante, otras causales que el Congresista pueda encontrar”.

A continuación, se pondrán de presente los criterios que la Ley 2003 de 2019 contempla para hacer el análisis frente a los posibles impedimentos que se puedan presentar en razón a un conflicto de interés en el ejercicio de la función congresual, entre ellas la legislativa.

“Artículo 1º. El artículo 286 de la Ley 5ª de 1992 quedará así:

(...)

- a) Beneficio particular: aquel que otorga un privilegio o genera ganancias o crea indemnizaciones económicas o elimina

obligaciones a favor del congresista de las que no gozan el resto de los ciudadanos. Modifique normas que afecten investigaciones penales, disciplinarias, fiscales o administrativas a las que se encuentre formalmente vinculado;

- b) Beneficio actual: aquel que efectivamente se configura en las circunstancias presentes y existentes al momento en el que el congresista participa de la decisión;
- c) Beneficio directo: aquel que se produzca de forma específica respecto del congresista, de su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil.

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

- a) Cuando el congresista participe, discuta, vote un proyecto de ley o de acto legislativo que otorgue beneficios o cargos de carácter general, es decir cuando el interés del congresista coincide o se fusione con los intereses de los electores;
- b) Cuando el beneficio podría o no configurarse para el congresista en el futuro;
- c) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que establezcan sanciones o disminuyan beneficios, en el cual, el congresista tiene un interés particular, actual y directo. El voto negativo no constituirá conflicto de interés cuando mantiene la normatividad vigente;
- d) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que regula un sector económico en el cual el congresista tiene un interés particular, actual y directo, siempre y cuando no genere beneficio particular, directo y actual;
- e) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo que tratan sobre los sectores económicos de quienes fueron financiadores de su campaña siempre y cuando no genere beneficio particular, directo y actual para el congresista. El congresista deberá hacer saber por escrito que el artículo o proyecto beneficia a financiadores de su campaña. Dicha manifestación no requerirá discusión ni votación;
- f) Cuando el congresista participa en la elección de otros servidores públicos mediante el voto secreto. Se exceptúan los casos en que se presenten inhabilidades referidas al parentesco con los candidatos (...). (Subrayado y negrilla fuera de texto).

Así las cosas, y de forma orientativa, consideramos que para la discusión y aprobación de este proyecto de ley no existen circunstancias que pudieran dar

lugar a un eventual conflicto de interés por parte de los Representantes, pues es una iniciativa de carácter general, impersonal y abstracta, con lo cual no se materializa una situación concreta que permita enmarcar un beneficio particular, directo ni actual.

Finalmente, sobre los conflictos de interés resulta importante recordar lo señalado por el Consejo de Estado (2019): “No cualquier interés configura la causal de desinvestidura en comento, pues se sabe que sólo lo será aquél del que se pueda predicar que es directo, esto es, que per ser el alegado beneficio, provecho o utilidad encuentre su fuente en el asunto que fue conocido por el legislador; particular, que el mismo sea específico o personal, bien para el congresista o quienes se encuentren relacionados con él; y actual o inmediato, que concurra para el momento en que ocurrió la participación o votación del congresista, lo que excluye sucesos contingentes, futuros o imprevisibles”.

En suma, se considera que este proyecto se enmarca en lo dispuesto por el literal a del artículo primero de la Ley 2003 de 2019 sobre las hipótesis de cuando se entiende que no hay conflicto de interés. Sin embargo, la decisión es meramente personal en cuanto a la consideración de hallarse inmerso en un conflicto de interés, por lo que dejamos a criterio de los representantes basado en la normatividad existente y a juicio de una sana lógica.

Se recuerda que la descripción de los posibles conflictos de interés que se puedan presentar frente al trámite de la presente iniciativa, conforme a lo dispuesto en el artículo 291 de la Ley 5ª de 1992, no exime del deber del Congresista de identificar otras causales adicionales.

8. PROPOSICIÓN

Con fundamento en las anteriores consideraciones, en cumplimiento de los requisitos establecidos en la Ley 5ª de 1992, presentamos ponencia favorable y en consecuencia solicitamos respetuosamente a los miembros de la plenaria de la Cámara de Representantes dar debate al Proyecto de Ley número 337 de 2023 Cámara, *por medio de la cual se definen y establecen las condiciones para el desarrollo de infraestructura ferroviaria nacional, se regula la prestación del servicio público de transporte ferroviario y se dictan otras disposiciones.*

De los y las Congresistas,


DIEGO FERNANDO CAICEDO NAVAS
Representante a la Cámara
Departamento de Cundinamarca
Coordinador Ponente


CIRO ANTONIO RODRÍGUEZ PINZÓN
Representante a la Cámara
Departamento de Norte de Santander
Ponente


LUIS CARLOS OCHOA TOBÓN
Representante a la Cámara
Departamento de Antioquia
Ponente


HAIVER RINCÓN GUTIÉRREZ
Representante a la Cámara
CITREP
Ponente


INGRID MARLEN SOGAMOSO ALFONSO
Representante a la Cámara
Departamento de Boyacá
Ponente


DORINA HERNÁNDEZ PALOMINO
Representante a la Cámara
Departamento de Bolívar
Ponente


GERSON LISIMACO MONTAÑO ARIZALA
Representante a la Cámara
CITREP 10 - Nariño
Ponente

9. TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE

PROYECTO DE LEY NÚMERO 337 DE 2023 – CÁMARA

por medio de la cual se definen y establecen las condiciones para el desarrollo de infraestructura ferroviaria nacional, se regula la prestación del servicio público de transporte ferroviario y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de la República de Colombia

DECRETA:

TÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1º. Objeto. La presente ley tiene por objeto regular las actividades asociadas a la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga, pasajeros y mixto en la red férrea nacional, establecer las condiciones para el desarrollo de su infraestructura, su ordenamiento institucional, el régimen económico y los mecanismos de gestión y financiación de este modo de transporte, así como la definición de lineamientos que promuevan la intermodalidad.

Artículo 2º. Principios. Artículo 2º. *Principios.* Además de los principios generales contenidos en la Constitución Política, las Leyes 105 de 1993, 336 de 1996 y 1682 de 2013, el Código de Comercio o las normas que las modifiquen, adicionen o sustituyan, son principios específicos para el desarrollo de la presente ley y de la reglamentación que se derive de la misma, los siguientes:

- a) **Articulación Territorial.** Las autoridades territoriales deberán conocer y contribuir, en el ámbito de sus competencias, con aquellas acciones que favorezcan y garanticen el desarrollo ferroviario del país, la articulación entre la red ferroviaria nacional y sus servicios asociados con otras redes que permitan su interoperabilidad. Por lo que las autoridades y entidades de orden nacional, regional y local de manera coordinada desarrollarán las herramientas de articulación necesarias para tal fin;
- b) **Libertad de acceso y competencia:** El acceso a la red férrea nacional será, teniendo en cuenta los requisitos definidos en esta ley y en la normativa que se expida para su regulación, libre y abierto, para garantizar la libre competencia, la sostenibilidad, la seguridad, la objetividad, la transparencia y la no discriminación en la prestación del servicio público de transporte ferroviario y su condición de servicio esencial.

El modelo de negocio que se adopte en cada red o línea es particular a las necesidades de cada proyecto y debe cumplir los criterios mínimos definidos para garantizar los valores de la libre competencia;

- c) **Planeación e integración.** La planeación del transporte ferroviario a cargo de las autoridades y entidades públicas competentes implica que actúen de forma coordinada, atendiendo los principios de la función administrativa y orientada por una planificación, ejecución y operación de redes sistemática, armónica, técnica y coordinada, conducente a la integración e interoperabilidad de la Red Férrea Nacional en escenarios de intermodalidad y de mejora en la eficiencia y calidad en la prestación del servicio.
- d) **Prioridad de la Red Ferroviaria.** Los corredores ferroviarios y las vías de la Red Ferroviaria Nacional gozarán de prelación ante cualquier tipo de cruce operacional o cuando se presenten cruces con otras vías de transporte ferroviario;
- e) **Seguridad en la operación.** Todos los actores que intervengan en la prestación del servicio de transporte ferroviario en cualquiera de sus etapas deberán, en el marco de sus funciones y en cumplimiento de la normativa que se expida en materia de seguridad de la operación y de la infraestructura, garantizar los elementos que brinden condiciones de seguridad en la operación del modo;
- f) **Sostenibilidad Ambiental.** Los proyectos de infraestructura de transporte ferroviario y su operación, deberán desarrollarse por medio de acciones innovadoras de eficiencia energética y tecnologías limpias, reconociendo las ventajas actuales del modo ferroviario frente a otros modos y promoviendo el ascenso tecnológico y transición progresiva hacia formas de movilidad de cero y bajas emisiones, que coadyuven a la reducción de emisiones contaminantes de efecto invernadero, a fin de garantizar la protección ambiental, el crecimiento económico, el bienestar social y la competitividad empresarial;
- g) **Sostenibilidad en la inversión.** Con el fin de consolidar el desarrollo del transporte ferroviario, las autoridades y entidades públicas deberán propender por generar las condiciones requeridas para garantizar las inversiones tanto públicas como privadas, para la infraestructura y la operación del transporte ferroviario. Cuando corresponda a inversión de recursos del Presupuesto General de la Nación (PGN) estará sujeta a las disponibilidades presupuestales y al Marco Fiscal de Mediano Plazo del sector transporte.

Artículo 3º. Ámbito de aplicación. Las disposiciones contenidas en la presente ley son aplicables a la planeación, desarrollo, diseño, construcción, mantenimiento, mejoramiento y rehabilitación de infraestructura perteneciente a

la red férrea nacional, así como a su operación y la del material rodante; lo que incluye su gestión administrativa e institucional, la expedición de disposiciones y lineamientos tarifarios, económicos, de seguridad y regulatorios para el transporte ferroviario; y a todas aquellas actividades necesarias para su debida prestación, en concordancia con lo dispuesto en la normativa nacional y supranacional vigente para el sector ferroviario.

Las disposiciones contenidas en la presente ley regirán en el desarrollo de aquellas actividades relacionadas con este modo y los servicios ferroviarios que se realicen sobre la red férrea nacional o cuando se integren y conecten con la red férrea nacional, incluida la operación ferroviaria de carga, pasajeros y operación mixta de carácter urbano, interurbano y/o nacional que hagan uso de dicha infraestructura ferroviaria.

Parágrafo 1º. En las materias no reguladas en la presente ley se deberá dar aplicación a lo establecido en la Ley 105 de 1993, la Ley 336 de 1996, Ley 1682 de 2013 el Código de Comercio o las normas que las modifiquen, adicionen o sustituyan, y demás normas legales y reglamentarias sobre la materia, así como también las que establezca el Ministerio de Transporte para reglamentarla.

Parágrafo 2º. En los sistemas de transporte público de pasajeros que usen, se integren o conecten con uno o varios tramos de la infraestructura perteneciente a la red férrea nacional, la autoridad de transporte seguirá siendo la del sistema de transporte público de pasajeros. Lo anterior, sin perjuicio de que se apliquen las disposiciones contenidas en esta norma para garantizar la interoperabilidad e intermodalidad y la operación segura y eficiente en dichos corredores, de acuerdo con las normas técnicas y de seguridad.

Artículo 4º. Definiciones. Para interpretar y aplicar esta ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

- a. **Capacidad Ferroviaria.** La capacidad ferroviaria está determinada por el número máximo de trenes que pueden circular por un tramo del corredor ferroviario en condiciones de seguridad, en un período dado y depende de factores como la cantidad de vías de cruzamiento de trenes y su longitud, la geometría de la línea, el emplazamiento de las estaciones, el sistema de tracción, los sistemas de señalización y de control de tráfico, los períodos de mantenimiento, el plan de transportes adoptado y las características del material rodante, como la cantidad y el tipo de vagones, y definirá el potencial de la infraestructura ferroviaria para asignar y programar los surcos ferroviarios solicitados;
- b. **Centro de Control de Tráfico (CCT):** Corresponde al puesto centralizado con un sistema unificado de comunicaciones, que dirige y gestiona la ocupación de la vía ferroviaria, la programación, prelación y circulación del tráfico, los servicios ferroviarios y toma las decisiones correspondientes, tanto en la circulación normal como en los casos de novedades y situaciones anormales, en un corredor delimitado de la red férrea nacional, a cargo de la entidad ejecutora de la infraestructura ferroviaria nacional o del gestor o administrador de la infraestructura ferroviaria nacional, según corresponda;
- c. **Corredor Ferroviario.** Es la franja de terreno de propiedad de la Nación entre un par origen destino, en el que se encuentra el conjunto de infraestructura ferroviaria;
- d. **Entidad ejecutora de la infraestructura Ferroviaria Nacional.** Entidad pública responsable de la estructuración y/o rehabilitación y/o construcción y/o mantenimiento y/o mejoramiento y/o administración y/o operación y/o explotación de la infraestructura ferroviaria nacional, que conforma la red férrea nacional. Para este fin, esta entidad posee la competencia para realizar las actividades de las que es responsable, directamente o mediante la estructuración, adjudicación 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;
- e. **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 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 pública ferroviaria nacional;
- f. **Estación Ferroviaria:** Es el conjunto de elementos compuesto por: patios, cocheras, talleres, bodegas, depósitos, playas, apartaderos, muelles de carga, zonas de maniobras, edificios administrativos, andenes, taquillas, plataformas, parqueaderos, predios anexos, entre otros; los cuales son utilizados para la prestación del servicio y la operación ferroviaria. Las estaciones ferroviarias se constituyen en un punto esencial para la coordinación, armonización, integración, la intermodalidad y la oferta de servicios del transporte ferroviario de carga y pasajeros;
- g. **Franja de seguridad y protección obligatoria.** Constituye una zona de reserva delimitada por una distancia medida a cada costado del eje de la vía férrea, en donde se prohíbe levantar cualquier tipo de construcción o intervención de infraestructura que pueda afectar la operación ferroviaria;

- h. **Gálibo ferroviario libre de obstáculos.** Contorno poligonal o área que debe quedar libre de obstáculos por encima de la vía ferroviaria para la circulación de material rodante, en un corredor determinado;
- i. **Gestor o administrador de la infraestructura Ferroviaria Nacional.** Persona jurídica de derecho público o privado o estructuras plurales conformadas por personas jurídicas responsables de llevar a cabo las labores de administración y/o operación y/o vigilancia y/o control de tráfico y/o construcción y/o rehabilitación y/o mejoramiento y/o mantenimiento, de una(s) vía(s), corredor(es) férreo(s) y/o nodo(s) de transferencia, junto con sus anexidades, bien en su calidad de entidad titular o ejecutora de la infraestructura ferroviaria nacional o en virtud de un contrato, entre otros, de concesión y/o de obra y/o de administración;
- j. **Habilitación:** Es la autorización que expide el Ministerio de Transporte 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;
- k. **Infraestructura Ferroviaria Nacional.** 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;
- l. **Interoperabilidad Ferroviaria:** Conjunto de mecanismos jurídicos y requisitos técnicos y de seguridad de la infraestructura ferroviaria, el sistema de señalización, telecomunicaciones y de control de tráfico, el material rodante, entre otros, que permitan el funcionamiento conjunto y la compatibilidad técnica y operativa entre los diferentes tramos, corredores u otras infraestructuras ferroviarias que conforman la Red Férrea Nacional o se conecten con ella, y garanticen la capacidad de operación ferroviaria de manera coordinada, segura, eficiente e ininterrumpida;
- m. **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;
- n. **Operación Ferroviaria:** Conjunto de actividades que deben adelantarse de forma coordinada y planificada para la optimización y seguridad del movimiento de material rodante sobre la red ferroviaria nacional, conforme al Reglamento de Operación de Trenes (ROT) establecido para el tramo o sector o corredor ferroviario;
- o. **Operador mixto del servicio público de transporte Ferroviario.** Persona jurídica integrada por capital público y privado, que presta el servicio público de transporte ferroviario de carga y/o pasajeros, sobre la red férrea nacional, que debe estar habilitada, con permiso de operación vigente otorgado por el Ministerio de Transporte, y contar con autorización de un surco ferroviario, de acuerdo con los criterios mínimos establecidos por la autoridad competente para el efecto;
- p. **Operador privado del servicio público de transporte Ferroviario.** Persona jurídica de naturaleza privada o estructuras plurales conformadas por personas jurídicas legalmente constituidas, que presta un servicio público de transporte ferroviario de carga y/o pasajeros sobre la red férrea nacional, que debe estar habilitada, con permiso de operación vigente otorgado por el Ministerio de Transporte, y contar con autorización de un surco ferroviario, de acuerdo con los criterios mínimos establecidos por la autoridad competente para el efecto;
- q. **Operador público del servicio público de transporte Ferroviario.** Persona jurídica de naturaleza pública o estructuras plurales conformadas por personas jurídicas, nacional o territorial, que presta el servicio público de transporte ferroviario de carga y/o pasajeros, sobre la red férrea nacional, que debe estar habilitada, con permiso de operación vigente otorgado por el Ministerio de Transporte, y contar con autorización de un surco ferroviario, de acuerdo con los criterios mínimos establecidos por la autoridad competente para el efecto;
- r. **Permiso de operación:** Autorización otorgada por la autoridad de transporte ferroviario competente para la prestación del servicio de transporte público ferroviario, a una empresa ferroviaria habilitada para que esta pueda desarrollar las actividades objeto de tal autorización;

- s. **Prestación privada del servicio público de transporte ferroviario de carga y/o pasajeros en la red Férrea Nacional.** Es aquel que se presta por un operador privado o mixto del servicio de transporte ferroviario, en virtud de un contrato celebrado entre este y uno o varios usuarios para la movilización de pasajeros y/o carga para recorrer total o parcialmente una o más rutas definidas en la red férrea nacional, a cambio, usualmente, del pago de una tarifa o cobro económico por la prestación del servicio;
- t. **Prestación pública del servicio público de transporte ferroviario de carga y/o pasajeros en la red Férrea Nacional.** Es aquel que presta un operador público del servicio de transporte ferroviario, para satisfacer necesidades de transporte de pasajeros y/o carga a un demandante del servicio de transporte férreo que requiera usar la red férrea nacional para el efecto, a cambio, usualmente, del pago de una tarifa o cobro económico por la prestación del servicio;
- u. **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 público ferroviario de carga y/o pasajeros 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);
- v. **Reglamento de Operación de Trenes (ROT):** Es el conjunto de normas y procedimientos que debe seguirse para movilizar los trenes y demás vehículos que circulan por las vías ferroviarias, el cual se definirá por la Entidad Ejecutora o el Gestor o Administrador de la infraestructura ferroviaria según corresponda, de conformidad con la regulación técnica en materia de infraestructura, transporte y tránsito que para tal efecto emita el Ministerio de Transporte;
- w. **Servicios Ferroviarios:** Son aquellas actividades y acciones necesarias y orientadas a la movilización de carga y/o pasajeros sobre la Infraestructura Ferroviaria Nacional, incluyendo las actividades logísticas y de transferencia en los nodos, estaciones, terminales, entre otros, las relacionadas con la construcción, mantenimiento, mejoramiento, control u otras intervenciones de la infraestructura, así como las asociadas a componentes no tangibles que garanticen el acceso y uso de la Infraestructura Ferroviaria Nacional como lo son el recaudo, integración del recaudo, tecnología, comunicaciones, entre otros;
- x. **Sistemas de comercio de emisiones (bonos verdes):** Es un instrumento de mercado que le permite a los gobiernos reducir las emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI). Los SCE han sido adoptados por distintos países, con el fin de avanzar en el cumplimiento de las metas de cambio climático y transformar sus economías hacia un desarrollo sostenible;
- y. **Sistema de señalización, telecomunicaciones y de control de tráfico:** Es un conjunto de señales especiales, destinadas a informar y regular el tránsito de peatones y de vehículos de todo tipo en inmediaciones de las instalaciones del corredor ferroviario. Realiza la coordinación y sincronización automática - unificada en un mismo equipo y de forma segura, de todos los aspectos de las señales que se encuentran en cada intersección para los dos tráficos cruzados, tanto para los semáforos convencionales, como para las señales luminosas correspondientes;
- z. **Surco Ferroviario:** Capacidad ferroviaria habilitada en un periodo dado, para realizar un trayecto específico (origen-destino) dentro de la red férrea nacional, otorgada por la entidad ejecutora de la infraestructura ferroviaria en conjunto con el gestor o administrador de la infraestructura ferroviaria según corresponda, para el ingreso y operación de un operador ferroviario público o privado, de acuerdo con lo definido por la normativa del Ministerio de Transporte expedida para tal efecto;
- aa. **Tarifa por uso de Infraestructura Ferroviaria.** Corresponde a aquella definida por el Ministerio de Transporte, hasta tanto entre en operación la Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte (CRIT), mediante acto administrativo, en el cual la entidad ejecutora de la infraestructura ferroviaria, a través del gestor o administrador de ella, podrá cobrar a los operadores públicos o privados del servicio público de transporte ferroviario con el objeto de cubrir los costos asociados al uso de dicha infraestructura.

TÍTULO II

AUTORIDADES COMPETENTES

Artículo 5°. Ministerio de Transporte. El Ministerio de Transporte es la autoridad de transporte ferroviario nacional y el encargado de la formulación y adopción de las políticas de transporte ferroviario, su infraestructura y su regulación técnica en materia de infraestructura, transporte y tránsito del modo férreo, incluidas las políticas en materia de fuentes de financiación. Hasta tanto entre en funcionamiento la Comisión de Regulación de Infraestructura y

Transporte (CRIT), será el encargado, además de la expedición de la regulación económica de los servicios de transporte férreo y de la infraestructura de este modo.

Como cabeza del sector transporte, tiene dentro de sus funciones el seguimiento a los proyectos de ampliación de la cobertura, a partir de un análisis que con las demás entidades públicas del sector permita la priorización de este tipo de proyectos, con base en criterios de superación de brechas territoriales, superación de los problemas de conectividad, integración multimodal, además de los aspectos técnicos sobre movimientos origen – destino de las personas y la carga en el territorio; siendo los proyectos así priorizados incorporados en los diversos instrumentos de planeación como los planes de desarrollo nacional, e instrumentos como los planes maestros ferroviario o de transporte intermodal o los que hagan sus veces, que permitan su continuidad en el tiempo, a propósito de su necesaria inclusión y priorización.

Además, será el encargado de expedir la regulación técnica relacionada con la construcción, rehabilitación, mantenimiento y mejoramiento de vías y en general infraestructura ferroviaria, así como del procedimiento y las condiciones para el trámite de asignación de surcos ferroviarios que otorga la entidad ejecutora de la infraestructura ferroviaria, así como de los requisitos para los procesos de adquisición, homologación, habilitación y especificaciones técnicas de material rodante, las condiciones de seguridad ferroviaria, los reglamentos de operación, y demás regulación técnica en materia de infraestructura, transporte y tránsito del modo férreo que se requiera.

Asimismo, estará encargado de regular y determinar los lineamientos técnicos necesarios para que la entidad ejecutora de la infraestructura ferroviaria defina las gestiones para garantizar las condiciones de seguridad y protección de la franja de seguridad obligatoria de la red férrea que se vaya a desarrollar.

Artículo 6°. *Autoridad de Seguridad Ferroviaria.* En materia de infraestructura y servicios ferroviarios, la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) o quien haga sus veces, tendrá a su cargo, las funciones de generar lineamientos de seguridad vial ferroviaria, y de gestionar e investigar siniestros sobre los corredores férreos, de conformidad con la normativa vigente.

Artículo 7°. *Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte (CRIT).* De conformidad con el artículo 66 de la Ley 1682 de 2013 y el Decreto número 947 de 2014 o las normas que los modifiquen, adicionen o sustituyan, en materia de infraestructura y servicios ferroviarios, el objeto de la Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte (CRIT), es el encargado del diseño y definición del marco de regulación económica de los servicios de transporte férreo y de la infraestructura de este modo tal como lo señala el artículo 2° del

decreto en cita, el cual se desarrollará mediante la ejecución de las funciones señaladas en el artículo 6° ibídem.

Parágrafo. Hasta tanto entre en operación la Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte (CRIT), su objeto y funciones en lo relacionado con el modo ferroviario serán ejercidas por el Ministerio de Transporte y/o quien este determine.

Artículo 8°. *Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte (UPIT).* De conformidad con el artículo 68 de la Ley 1682 de 2013 y el Decreto número 946 de 2014 o las normas que los modifiquen, adicionen o sustituyan, en materia de infraestructura y servicios ferroviarios la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte (UPIT), será la entidad competente para formular y evaluar planes, programas y los proyectos resultantes con un alcance máximo de prefactibilidad, y de realizar las recomendaciones de los requerimientos de infraestructura ferroviaria que integran la red férrea nacional, necesarios para garantizar la competitividad, conectividad y desarrollo en el territorio nacional.

Todo lo anterior, desde una perspectiva intermodal e interoperable para garantizar la optimización de los recursos invertidos y su asignación eficiente entre modos de transporte, en coordinación con los lineamientos de política vigentes expedidos por el Ministerio de Transporte, el Departamento Nacional de Planeación y el Consejo Nacional de Política Económica y Social (Conpes), y con el objetivo de planear nuevos desarrollos que configuren la red férrea de transporte y que garantice la conectividad y complementariedad del modo con la red de transporte existente a cargo de la Nación, los departamentos y/o municipios, directamente o a través de nodos.

Además, podrá evaluar y dar concepto sobre propuestas o iniciativas de proyectos regionales o locales sobre la Red Férrea Nacional para su viabilidad, adecuada articulación con la planeación nacional, interoperabilidad, y priorización de proyectos.

Lo anterior, sin perjuicio de las demás funciones que legal y reglamentariamente le correspondan a la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte (UPIT) en relación con el modo de transporte férreo.

Artículo 9°. *Instituto Nacional de Vías.* El Instituto Nacional de Vías (Invías) conservará la titularidad de la red férrea nacional de conformidad con lo dispuesto en la Ley 105 de 1993, o la norma que la modifique, adicione o sustituya, así como del material rodante de la Nación. Adicionalmente, la entidad será la encargada de conservar los predios de las vías férreas inactivas que tenga a su cargo.

Artículo 10. *Agencia Nacional de Infraestructura.* La Agencia Nacional de Infraestructura o quien haga sus veces, será la ejecutora y/o administradora de aquellos corredores de la red férrea nacional que sean priorizados por

el Gobierno nacional como Entidad Ejecutora de la infraestructura ferroviaria nacional, estando facultada para celebrar contratos estatales, 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.

Artículo 11. *Inspección, vigilancia y control.* Las funciones de inspección, vigilancia y control en materia de transporte, tránsito e infraestructura estarán a cargo de la Superintendencia de Transporte, de conformidad con la normativa vigente.

TÍTULO III

INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA

Artículo 12. *Inventario predial y diagnóstico de la red Férrea Nacional.* La Entidad Titular de la Infraestructura Ferroviaria deberá adelantar el inventario predial de la red férrea nacional y anexidades a su cargo, que incluya un diagnóstico de sus características y condiciones, y que sirva como instrumento para la definición de las normatividades técnicas pertinentes y decisiones de política pública de las autoridades competentes para el desarrollo del modo ferroviario.

Artículo 13. *Pasos a nivel sobre la red Férrea Nacional.* La entidad ejecutora de la infraestructura ferroviaria nacional deberá planificar y ejecutar las obras para su desarrollo, evitando la conformación de pasos al mismo nivel sobre las vías férreas con otras vías férreas, vías vehiculares y/o vías peatonales. Cuando ello no sea posible, los interesados en el paso a nivel deberán realizar los estudios y diseños que permitan demostrar la necesidad de estos, y su procedencia desde la perspectiva técnica y de seguridad, entre otras, que permitan su evaluación y eventual autorización por la entidad ejecutora o en su defecto por la entidad titular de la infraestructura ferroviaria nacional, de acuerdo con lo definido por la normativa del Ministerio de Transporte expedida para tal efecto.

El gestor o administrador de la infraestructura ferroviaria nacional controlará la prestación del servicio de monitoreo, control de tráfico y operación de los pasos a nivel que cuenten con autorización de uso por parte de la entidad ejecutora de la infraestructura ferroviaria nacional.

En todo caso y como regla general, las infraestructuras que prevean el tránsito de vehículos motorizados y no motorizados del orden nacional, departamental, distrital, municipal, o privada que o bien hayan sido construidas en fecha posterior a la construcción de la vía ferroviaria o que pretendan ser construidas en el futuro y que la crucen en su recorrido, deberán contar con pasos inferiores o superiores, según estudio técnico que lo soporte.

En el caso de que el titular de dicha vía demuestre que no cuenta con los recursos para la construcción del paso a desnivel, deberá solicitar al gestor o administrador de la infraestructura ferroviaria la autorización del mantenimiento o construcción

de un paso a nivel que se entenderá para todos los efectos, como provisional, hasta tanto se construya la solución definitiva a desnivel.

En todo caso, el paso a nivel provisional deberá cumplir las normas técnicas y de seguridad para todos los actores viales, incluyendo las disposiciones para el espacio público; dispuestas por la autoridad de transporte competente, sin que este afecte la operación ferroviaria; los costos de construcción y operación de dichas soluciones temporales serán asumidos por el titular de dicha vía de orden nacional, departamental, distrital, municipal, o privada que cruce las vías y corredores férreos de la red férrea nacional.

Artículo 14. *Conexión de la red férrea.* Cuando se requiera la conexión entre la infraestructura de corredores ferroviarios u otras infraestructuras ferroviarias con la Red Férrea Nacional, en la etapa de preinversión o estructuración del proyecto a conectarse deberán definirse los mecanismos jurídicos y las condiciones técnicas y operativas que permitan una coordinación eficiente, armónica, técnica y concertada, con el fin de garantizar condiciones de interoperabilidad e intermodalidad y la operación segura y eficiente en dichos corredores, de acuerdo con las normas técnicas y de seguridad aplicables.

Artículo 15. *Ancho de vía.* El Ministerio de Transporte, en conjunto con la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte (UPIT), las entidades titular y ejecutora de la infraestructura ferroviaria nacional, evaluarán cada uno de los corredores férreos de la Red Férrea Nacional, en términos de infraestructura, carga movilizada, tecnología, seguridad e interoperabilidad, para así determinar el ancho de la vía férrea requerido.

Con los resultados de esta evaluación, estas entidades determinarán la priorización, condiciones y fases de la implementación en la infraestructura ferroviaria nacional, las temporalidades para la migración de trocha yárdica (914 mm), cuando ello aplique, a alguno de los anchos dispuestos en la normativa internacional en los corredores que haya lugar; y el desarrollo de la infraestructura de servicio para garantizar la interoperabilidad de los corredores férreos, infraestructuras logísticas, estaciones de pasajeros, puertos y/o aeropuertos, etc. En caso de que el corredor en evaluación se encuentre en operación, se debe garantizar que dicha operación no se vea restringida con la migración de la trocha.

Los contratos que se presenten en estructuración para prefactibilidad, deberán considerar desde el inicio los aspectos técnicos y financieros necesarios para que el diseño de la nueva vía o la rehabilitación de la vía existente que se propone estructurar, sea concebido a alguno de los anchos dispuestos en la normativa internacional, para efectos de migración gradual y progresiva, podrá con el sustento técnico respectivo, solicitar la construcción en trocha yárdica (914 mm) o dual, pero el diseño altimétrico, planimétrico, de gálibos de paso y aparatos de vía,

como cambiavías, deben ser diseñados a alguno de los anchos dispuestos en la normativa internacional.

Artículo 16. Franja de seguridad y protección obligatoria. Los criterios y metodología para definir dicha franja que permita la operación ferroviaria segura y eficiente, y preserve la integridad de los corredores ferroviarios que conformen la Red Férrea Nacional, serán establecidos por medio de los lineamientos o reglamentaciones técnicas adoptados por el Ministerio de Transporte con apoyo técnico de la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte, la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la Agencia Nacional de Infraestructura en el marco de sus respectivas competencias, que en todo caso implicará tener en cuenta particularidades de la infraestructura ferroviaria y/o operación de cada corredor y deberá ser adoptado para cada uno de ellos y/o sus segmentos, de forma individual.

Artículo 17. Capacidad Ferroviaria. La Entidad Ejecutora de la Infraestructura Ferroviaria Nacional deberá determinar y mantener actualizada y pública la información de capacidad ferroviaria disponible de todos los corredores o tramos que cuenten con operación ferroviaria en la Red Férrea Nacional, teniendo en cuenta las políticas, reglamentaciones y recomendaciones técnicas que las autoridades con competencia para el efecto emitan.

Artículo 18. Gálibo ferroviario libre de obstáculos. Las entidades ejecutoras y/o gestoras o administradoras de la infraestructura ferroviaria nacional deberán planificar y ejecutar las obras para su desarrollo, validando y garantizando el gálibo ferroviario libre de obstáculos que estas mismas determinen para cada uno de los corredores, teniendo en cuenta dimensiones de material rodante, las características geométricas de la vía férrea y, demás, requerimientos de la normativa internacional que aplique.

Artículo 19. Zonas de servicios ferroviarios. Los gestores o administradores de la infraestructura ferroviaria nacional en conjunto con la entidad ejecutora se encargarán de definir, delimitar y garantizar las zonas donde se prestarán los servicios ferroviarios definidos en los términos del artículo 4° literal w) de la presente ley; así como las zonas francas, agotando para el efecto los procedimientos y trámites previstos para ellas en el marco jurídico nacional vigente, que se definan en la estructuración o planeación de cada corredor para garantizar alrededor de la infraestructura ferroviaria nacional la realización de actividades complementarias de la operación del corredor y/o actividades logísticas de carga y pasajeros que faciliten la intermodalidad.

Esto debe ser articulado con los instrumentos de ordenamiento territorial del municipio, departamento y/o área metropolitana, y con los lineamientos y recomendaciones realizadas por la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte (UPIT).

Parágrafo 1°. Dentro de estas zonas de servicio, se debe garantizar la interoperabilidad ferroviaria e

intermodalidad, debiéndose articular para el efecto los actores asociados a la prestación del servicio.

Parágrafo 2°. Sin perjuicio de las actividades a que se refiere el presente artículo, dentro de la zona de servicio ferroviario podrán realizarse otras de carácter industrial, comercial y de servicios que promuevan el crecimiento del tráfico ferroviario de conformidad con lo que determine el proyecto de delimitación y utilización de espacios ferroviarios y el ordenamiento territorial correspondiente.

Parágrafo 3°. Para las zonas de servicio ferroviario y zonas francas de iniciativa y beneficio privado, los originadores deberán articularse con la entidad ejecutora de la infraestructura ferroviaria nacional, teniendo en cuenta los documentos de ordenamiento territorial que aplique en la zona de intervención, de acuerdo con la normativa que se expida para las conexiones con la red férrea nacional, como se referencia en el artículo 5° de la presente ley.

Artículo 20. Servicios SIT o de Sistemas Inteligentes de Transporte. El Ministerio de Transporte será el encargado de establecer los requisitos mínimos de los servicios asociados a los Sistemas Inteligentes de Transporte (SIT) y sus escenarios de interoperabilidad e intermodalidad incluida la articulación de los sistemas de señalización, telecomunicaciones y de control de tráfico ferroviario con el Sistema Inteligente Nacional para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte (SINITT), para ello, se deberán tener en cuenta los escenarios de comunicaciones que requieren este tipo de sistemas, en conjunto con el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones para promover, desarrollar y garantizar la cobertura de redes en la longitud total de los corredores férreos para mejorar el servicio que se preste.

Artículo 21. Incidencia de la Infraestructura Ferroviaria sobre el Ordenamiento Territorial. Los planes de ordenamiento territorial municipales, distritales y/o departamentales que se desarrollen o pongan en ejecución deberán tener como determinante de superior jerarquía, la infraestructura actual y/o proyectada, incluidas ampliaciones, ajustes al trazado, etc., que formen parte de la red ferroviaria nacional, debiéndose prever para los suelos objeto de su implantación actual o futura el régimen de usos referente a dicha operación, así como el establecimiento de un régimen de usos para las áreas aferentes que impidan o perturben la prestación del servicio público de transporte férreo.

Artículo 22. Infraestructura ferroviaria nacional objeto de declaratorias como bienes de interés cultural. Todos aquellos elementos o componentes que siendo parte de la infraestructura ferroviaria nacional lleguen a ser objeto de declaratorias actuales o futuras como Bienes de Interés Cultural (BIC), del orden Nacional, Departamental, Municipal o Distrital, no impedirán que la infraestructura sea objeto de modificaciones,

ajustes, ampliaciones, adecuaciones o reemplazos, siempre y cuando se respete y proteja su patrimonio arquitectónico y sigan manteniéndose operativos. En todo caso, para ser intervenidos, deben hacer parte del Plan de Expansión de la Red Ferroviaria y debe demostrarse la necesidad de la intervención.

En el evento en que uno o alguno de los elementos o componentes de la infraestructura ferroviaria nacional, sean excluidos del Plan de Expansión de la Red Ferroviaria y tengan declaratoria como BIC, estos podrán ser transferidos por la entidad titular de la infraestructura ferroviaria a las entidades del orden nacional o territorial que tengan la competencia de administración del BIC, previa solicitud de las mismas, donde se indicará la destinación que les darán a dichos corredores y deberán acompañarla de una demostración de capacidad presupuestal para asumir su mantenimiento en el corto y mediano plazo. Lo anterior de conformidad con el procedimiento previsto en los artículos 40 y 41 de la presente ley.

TÍTULO IV

TRANSPORTE FERROVIARIO DE CARGA, PASAJEROS Y MIXTO

CAPÍTULO I

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

Artículo 23. *Proyectos públicos o privados de infraestructura ferroviaria.* Los proyectos con los que se desarrolle infraestructura ferroviaria pública nacional, territorial o privada de carga y pasajeros, deberán cumplir con la normativa y estándares vigentes o que se establezcan por el Ministerio de Transporte en cuanto a seguridad, operaciones, especificaciones técnicas de diseño, construcción, rehabilitación y mantenimiento y por la Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte o quien haga sus veces, respecto de los aspectos tarifarios. Cuando estos no estén regulados, deberán desarrollarse bajo los estándares y normas técnicas ferroviarias internacionales vigentes.

Artículo 24. *Entidades Territoriales.* Las entidades territoriales podrán solicitar ante el Ministerio de Transporte y la Entidad Titular de la infraestructura ferroviaria correspondiente, con previo concepto de la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte (UPIT), ser Entidades Ejecutoras de la Infraestructura Ferroviaria Nacional o Entidades Titulares de la Infraestructura Ferroviaria Nacional para estructurar y ejecutar proyectos ferroviarios de carga y/o pasajeros regionales o locales sobre la Red Férrea Nacional. En el caso de que se solicite ser Entidad Titular, se requerirá de un proceso de entrega y cesión del tramo o corredor de la Red Férrea Nacional sobre el que se realizó la solicitud por parte de la Entidad Titular a la Entidad Solicitante.

CAPÍTULO II

Política de acceso

Artículo 25. *Política de Acceso.* La Entidad Ejecutora de la Infraestructura Ferroviaria Nacional expedirá e implementará en articulación con los Gestores o Administradores de la Infraestructura Ferroviaria Nacional cuando sea procedente, a partir de la entrada en vigor de esta ley, la política de acceso a cada uno de los corredores ferroviarios en operación de la Red Férrea Nacional. Esta política deberá estar articulada con la reglamentación de asignación de surcos ferroviarios que expida el Ministerio de Transporte.

La política de acceso de un corredor ferroviario de la Red Férrea Nacional será de carácter vinculante para el Gestor o Administrador, los operadores ferroviarios y los solicitantes de acceso a dicha infraestructura ferroviaria nacional.

Artículo 26. *Principios de la política de acceso.* La política de acceso a los corredores ferroviarios de la Red Férrea Nacional se regirá por los principios constitucionales y legales en materia de libre competencia, acceso universal, prestación eficiente del servicio, cobertura para atender la totalidad de la demanda y, particularmente a los siguientes:

- a. Buena fe: Los gestores o administradores, terceros solicitantes y usuarios deberán actuar de buena fe en la aplicación y cumplimiento de la ley y la Política de Acceso;
- b. Celeridad: De acuerdo con la política de acceso que se establezca, los gestores o administradores de la infraestructura ferroviaria deberán implementarla con premura para facilitar el acceso a los corredores ferroviarios que le sean otorgadas;
- c. Eficiencia: Los gestores o administradores de la infraestructura ferroviaria administrarán los corredores ferroviarios de manera técnica, segura y eficiente. Por lo tanto, se podrán adoptar las decisiones técnicas y administrativas que se consideren necesarias, con el fin de optimizar el uso eficiente de los corredores ferroviarios que le sean otorgados;
- d. Libre Competencia: Asegurarse de que las disposiciones de libre competencia se cumplan;
- e. Neutralidad: Cada operador ferroviario tendrá derecho, tal y como sea regulado por las autoridades respectivas, al mismo tratamiento tarifario que cualquier otro usuario en condiciones objetivas equivalentes;
- f. No discriminación: Las políticas de acceso se aplicarán de manera no discriminatoria a todos los terceros solicitantes en condiciones objetivas y equivalentes según su situación;
- g. Primero en el Tiempo Primero en el Derecho: Se asignará capacidad disponible a las solicitudes de acceso por parte de terceros en el mismo orden en que fueron presentadas, siempre y cuando estas cumplan con los

requisitos establecidos en la política de acceso;

- h. **Transparencia:** Las políticas de acceso es explícita y en su totalidad de carácter público para todos los solicitantes, operadores ferroviarios y terceros.

Artículo 27. Acceso a la Red Férrea Nacional.

Podrán acceder para su operación a los tramos o corredores de la Red Férrea Nacional que le sean asignados, los operadores que cumplan con los requisitos definidos en esta ley para la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga, pasajeros o mixto sobre la red férrea nacional.

Para acceder a la Red Férrea Nacional los operadores deberán cumplir con lo establecido en la respectiva Política de Acceso del corredor ferroviario asignado y se deberá suscribir como requisito previo para acceder un Contrato de Usuario con la Entidad Ejecutora o el Gestor o Administrador de la Infraestructura Ferroviaria, según corresponda. Las Entidades Ejecutoras y Gestores o Administradores de la Infraestructura Ferroviaria Nacional, según corresponda, permitirán el ingreso de los operadores ferroviarios sin más requisitos que los establecidos en esta ley y en la normativa que se expida para su regulación, en la Política de Acceso de cada corredor ferroviario y cuando proceda, con los requisitos señalados en los contratos de concesión y/o de obra y/o de administración del corredor ferroviario celebrados con la Entidad Ejecutora de la infraestructura ferroviaria nacional.

CAPÍTULO III

Prestación del servicio

Artículo 28. Prestación del servicio. Para la prestación pública o privada del servicio público de transporte ferroviario de carga, pasajeros y mixto sobre la red férrea nacional será necesario obtener previamente la correspondiente habilitación como operador de transporte público ferroviario, el permiso de operación, y la adjudicación de capacidad ferroviaria a través de la asignación de surcos ferroviarios otorgados por la autoridad competente, de conformidad con lo señalado en la presente ley y con las condiciones establecidas para estos procedimientos por el Ministerio de Transporte.

El permiso de operación será otorgado por el Ministerio de Transporte de acuerdo con el procedimiento y las condiciones que para el efecto este establezca, previa solicitud del interesado; este permiso es revocable e intransferible y obliga al beneficiario a cumplir lo autorizado de manera permanente bajo las condiciones en el establecidas.

El permiso de operación para prestar el servicio público de transporte ferroviario de carga y pasajeros obliga al beneficiario a cumplir lo autorizado de manera permanente bajo las condiciones en el establecidas y, por lo tanto, es susceptible de ser suspendido y/o revocado por el Ministerio de Transporte cuando la Superintendencia de Transporte, previo el cumplimiento del debido proceso, le notifique sobre el incumplimiento

grave de las obligaciones legales o reglamentarias del operador público o privado del servicio de transporte ferroviario y que afecten la debida prestación del servicio, basada en actuaciones autónomas o verificaciones de cumplimiento realizadas a través de información aportadas por la entidad titular, ejecutora o el gestor o administrador de la infraestructura ferroviaria nacional, según corresponda.

Parágrafo 1º. Cuando para dicho permiso se requiera el otorgamiento de alguna garantía según las condiciones establecidas en la normativa vigente, la misma podrá otorgarse de acuerdo con las condiciones previstas en el reglamento que expida, para ello, el Ministerio de Transporte o sus entidades adscritas o vinculadas.

Parágrafo 2º. El Ministerio de Transporte establecerá las condiciones para la habilitación de los operadores públicos o privados del servicio de transporte ferroviario. Hasta tanto el Ministerio de Transporte expida la nueva reglamentación a que haya lugar, para la expedición de las habilitaciones de los operadores se deberá acreditar el cumplimiento de los requisitos establecidos en la normativa vigente al momento de la expedición de la presente ley.

Parágrafo 3º. Los requisitos y procedimientos para la solicitud y asignación de surcos ferroviarios en la red férrea nacional serán definidos a través de la normativa expedida, para ello, por el Ministerio de Transporte.

Parágrafo 4º. Será prohibido obstaculizar o afectar de cualquier manera el tránsito o circulación ferroviaria, en particular con acciones o elementos que pongan en riesgo la operación, la seguridad o la continuidad de la prestación del servicio público de transporte ferroviario. En caso de que se presenten obstaculizaciones en vía férrea, la autoridad competente establecerá las medidas legales para la recuperación de la prestación del servicio.

Parágrafo 5º. El Ministerio de Transporte definirá los lineamientos para que los operadores de transporte ferroviario y los gestores o administradores ferroviarios cuenten con un Sistema de Gestión de la Seguridad Ferroviaria, como requisito para la expedición del permiso de operación.

Artículo 29. Derechos de los usuarios. Los usuarios tendrán derecho al uso de los servicios de transporte ferroviario en los términos establecidos en el Código de Comercio y, demás, normas de protección de los derechos de los usuarios y, en cada caso, en los contratos que celebren con las empresas ferroviarias. Lo anterior, sin perjuicio de que estos derechos puedan ser detallados y adicionados en el reglamento, en la habilitación y en los permisos de operación.

Artículo 30. Sistema de información pública. Los gestores o administradores de la infraestructura ferroviaria nacional y los operadores ferroviarios, en conjunto con la entidad ejecutora, se encargarán de diseñar, operar y sostener un sistema adecuado de información para la comunidad para cada corredor

ferroviario en operación, que cubra los diversos aspectos operativos, de prevención y seguridad, de manejo de riesgos, de derechos y deberes, entre otros.

CAPÍTULO IV

Material rodante y tripulantes

Artículo 31. Especificaciones técnicas y registro de trenes. Los operadores públicos o privados del servicio de transporte ferroviario deberán prestarlo con material rodante y equipos ferroviarios debidamente homologados y que cumplan con las especificaciones, requisitos técnicos y compatibilidad con la infraestructura ferroviaria sobre la que se opere, así como con el debido registro conforme a la reglamentación que para tal efecto expida el Ministerio de Transporte.

Parágrafo 1º. Las especificaciones técnicas del material rodante para el transporte ferroviario serán validadas por la Agencia Nacional de Infraestructura y el Instituto Nacional de Vías en conjunto con el Ministerio de Transporte.

Parágrafo 2º. Las especificaciones técnicas del material rodante deben contemplar la vida útil y posibles repotenciones de este y la progresiva transición a tecnologías limpias, de cero y bajas emisiones como gas, hidrógeno renovable, electricidad u otros.

Parágrafo 3º. Todos los equipos ferroviarios que circulen en el territorio nacional sobre la Red Férrea de la Nación o que se conecten a ellas, contarán con una licencia de matrícula y número consecutivo. El anterior procedimiento será regulado por el Ministerio de Transporte, de manera tal que la expedición de garantías y aseguramientos para la operación del material rodante, sean verificables de manera individual, así como su propietario, especificaciones, edad y homologación o certificación del equipo.

Parágrafo 4º. Todos los equipos ferroviarios y/o material rodante debe contar con un sistema para atención temprana de emergencias y un sistema de coordinación con organismos de emergencia territoriales y nacionales.

Artículo 32. Programa de Formación para el Desarrollo de Competencias y Cualificaciones en Proyectos Ferroviarios. El Ministerio de Transporte, el Ministerio de Educación y el Ministerio de Trabajo, en coordinación con las distintas instituciones públicas o privadas debidamente avaladas o a través de organismos de cooperación internacional, diseñará, desarrollará y promoverá la formación basada en competencias para el personal estructurador, diseñador, administrador, operador o auxiliar de transporte ferroviario o servicios conexos, a nivel de educación superior y educación para el trabajo y desarrollo humano, con el fin de promover la cualificación profesional del sector ferroviario y que este servicio se brinde con los principios de enfoque diferencial y equidad de género y los mejores estándares de calidad y seguridad.

TÍTULO V

RÉGIMEN ECONÓMICO Y TARIFARIO

Artículo 33. Tarifa por uso de infraestructura. Para la fijación de la tarifa por uso de infraestructura de la Red Férrea Nacional se observarán las siguientes reglas:

a. Para la determinación del valor de la tarifa por uso de infraestructura, el Ministerio de Transporte, hasta tanto la Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte (CRIT) entre en funcionamiento; atenderá criterios asociados a los costos y demanda de la carga y/o pasajeros a movilizar por el corredor ferroviario a su cargo, entre otros, y será cobrada por la entidad ejecutora de la infraestructura ferroviaria a través del gestor o administrador de la infraestructura.

Este cobro se aplicará al operador público o privado del servicio de transporte ferroviario respectivo. Además, se tendrán en cuenta los criterios de equidad fiscal, solidaridad, igualdad y eficiencia en el servicio. Así mismo, deben considerar aspectos como el tiempo de uso de la infraestructura y zonas de servicio ferroviario y los costos de operación, considerando la complementariedad y rentabilidad frente a otros modos de transporte.

b. Su pago remunerará el uso de la infraestructura ferroviaria, y el control de tráfico del material rodante. Ningún gestor o administrador de la infraestructura ferroviaria podrá hacer cobros diferentes a la tarifa por estos conceptos.

Estas reglas deben interpretarse en concordancia con lo dispuesto en el artículo 21 de la Ley 105 de 1993 o en las normas que la modifiquen o sustituyan, complementen o deroguen.

De acuerdo con los lineamientos de esta ley, la Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte (CRIT), o quien haga sus veces, establecerá la metodología para la fijación de las tarifas por uso de infraestructura ferroviaria y el control de tráfico del material rodante en la Red Férrea Nacional, con base en la cual, la Entidad Ejecutora de la infraestructura ferroviaria nacional cobrarán a los operadores públicos o privados del servicio ferroviario una tarifa por el uso de las infraestructuras a su cargo, de forma directa o por intermedio de los gestores o administradores de la infraestructura ferroviaria.

Parágrafo. El cobro de la tarifa por uso de infraestructura en la Red Férrea Nacional se hará sin perjuicio de los cobros que podrán realizar los gestores o administradores de la infraestructura ferroviaria por conceptos diferentes a los acá indicados, como servicios conexos en los términos de la Ley 105 de 1993.

Artículo 34. Destinación de las contraprestaciones derivadas del uso de la infraestructura ferroviaria nacional. En ningún caso las contraprestaciones recibidas por la utilización de la infraestructura férrea de la Red Férrea Nacional, sus anexidades y alquiler de

equipos, podrán destinarse por las Entidades Ejecutoras de la infraestructura ferroviaria nacional, a modos diferentes de este tipo de transporte, ni a finalidades distintas a la estructuración, construcción, mantenimiento, mejoramiento, rehabilitación, operación y administración del transporte, infraestructura o zonas de servicio ferroviario que permita la intermodalidad del modo, o para el funcionamiento de la Entidad Ejecutora de la infraestructura ferroviaria y la Agencia Nacional de Seguridad Vial en lo que tiene que ver con el modo ferroviario, y nunca en una proporción mayor al 20% del recaudo, para este último propósito; la distribución de este porcentaje se realizará de acuerdo con las disposiciones que emita el Ministerio de Transporte.

Con fundamento en los requerimientos de la Infraestructura Ferroviaria definidos por la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte (UPIT) y de los lineamientos de política vigentes que emita el Ministerio de Transporte, la Entidad Titular y la Ejecutora de la Infraestructura Ferroviaria de la Red Férrea Nacional, priorizarán las diferentes intervenciones y actividades sobre las infraestructuras e instalaciones de servicio que administrarán, así como los recursos del Presupuesto General de la Nación asignados al sector transporte y previstos para esta finalidad.

Un porcentaje de las contraprestaciones recibidas por la utilización de la infraestructura férrea de la Red Férrea Nacional, deberán destinarse a la mitigación del impacto ambiental generado por el modo en territorios de comunidades étnicas (afrocolombianos e indígenas). El Ministerio de Transporte, en coordinación con el Ministerio de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible, en un plazo de máximo 6 meses, reglamentará y definirá el porcentaje de las contraprestaciones a destinarse para esta mitigación.

Artículo 35. Régimen tarifario en el transporte férreo. Los operadores públicos o privados del servicio público de transporte ferroviario tendrán el siguiente régimen de libertad en la fijación de la tarifa que cobrarán a los usuarios de los servicios de transporte férreo de carga y de pasajeros:

- a. Desde el momento mismo de la expedición de la presente ley y como regla general, la libertad en la fijación de la tarifa será vigilada, esto es, los operadores públicos o privados deberán reportar como mínimo semestralmente a la Superintendencia de Transporte y al Ministerio de Transporte como regulador de la tarifa o a quien haga sus veces, las tarifas que imponen de conformidad con lo establecido en la legislación vigente, especialmente para evitar abusos de posición dominante y que cada entidad en el ejercicio de sus competencias pueda tomar las medidas a que haya lugar.
- b. En todo caso le corresponderá a la Comisión de Regulación de Infraestructura y

Transporte (CRIT), o quien haga sus veces, proceder a la regulación de la tarifa, solo en caso de requerirse, a partir de la evaluación de los reportes periódicos de los operadores, aunados a estudios de mercado, que lleven a dicha regulación, siempre que con ello se busque generar condiciones de competencia y acceso efectivo a estos servicios por parte de los usuarios.

Parágrafo. En los sistemas de transporte público de pasajeros que usen, se integren o conecten con uno o varios tramos de la infraestructura perteneciente a la red férrea nacional, la tarifa a los usuarios será fijada por la autoridad del sistema de transporte público de pasajeros.

Artículo 36. Exención de la sobretasa al ACPM. Adiciónese un inciso al parágrafo del artículo 118 de la Ley 488 de 1998, el cual quedará así:

“Artículo 118. Hecho generador. Está constituido por el consumo de gasolina motor extra y corriente nacional o importada, en la jurisdicción de cada municipio, distrito y departamento.

Para la sobretasa al ACPM, el hecho generador está constituido por el consumo de ACPM nacional o importado, en la jurisdicción de cada departamento o en el Distrito Capital de Santa fe de Bogotá.

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

Parágrafo. Para todos los efectos de la presente ley se entiende por ACPM, el aceite combustible para motor; el Diésel marino o fluvial, el marine Diesel, el gas oil, intersol, Diesel número 2, electrocombustible o cualquier destilado medio y/o aceites vinculantes, que por sus propiedades físico químicas al igual que por sus desempeños en motores de altas revoluciones, puedan ser usados como combustible automotor. Se exceptúan aquellos utilizados para generación eléctrica en Zonas No interconectadas, el turbocombustible de aviación y las mezclas del tipo IFO utilizadas para el funcionamiento de grandes naves marítimas.

Los combustibles utilizados en actividades de pesca y/o cabotaje en las costas colombianas y en las actividades marítimas desarrolladas por la Armada Nacional, propias del cuerpo de guardacostas, contempladas en el Decreto número 1874 de 1979, estarán exentos de sobretasa. Para el control de esta operación, se establecerán cupos estrictos de consumo y su manejo será objeto de reglamentación por el Gobierno.

Igualmente, para todos los efectos de la presente ley, se entiende por gasolina, la gasolina corriente, la gasolina extra, la nafta o cualquier otro combustible o líquido derivado del petróleo, que se pueda utilizar como carburante en motores de combustión interna diseñados para ser utilizados con gasolina. Se exceptúan las gasolinas del tipo 100/130 utilizadas en aeronaves.

El ACPM utilizado en actividades de transporte ferroviario de carga y pasajeros en el territorio nacional que cumplan con los límites de emisión y consumo de combustible que establezca la reglamentación, que al efecto elabore el Gobierno nacional – Ministerio de Hacienda y Crédito Público, Ministerio de Minas y Energía y Ministerio de Transporte, estará exento de sobretasa. Para el control de esta operación, se establecerán cupos estrictos de consumo y su manejo será objeto de la reglamentación a la que aquí se hace referencia”.

Artículo 37. Incentivos tributarios y contables existentes, aplicables a la operación férrea. En el marco de las actividades asociadas a la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga y de pasajeros en la red férrea nacional, la búsqueda de optimizar las condiciones para el desarrollo de su infraestructura, y la promoción de la intermodalidad, interoperabilidad y ascenso tecnológico se podrán usar todos los incentivos tributarios previstos en el marco jurídico vigente, en especial los previstos en el Decreto número 624 de 1989 “*Por el cual se expide el Estatuto Tributario de los impuestos administrados por la Dirección General de Impuestos Nacionales.*” y sus modificaciones o adiciones en los estrictos términos allí consignados, siendo entre otros incentivos, los siguientes:

a. El descuento para inversiones realizadas en control, conservación y mejoramiento del medio ambiente, siempre que se pueda demostrar que las actividades férreas se encuentran en el supuesto fáctico previsto en el artículo 255 del estatuto tributario y sus modificaciones, y se cumpla integralmente con la reglamentación para acceder a dicho descuento;

b. El descuento del impuesto sobre la renta, del IVA pagado por la adquisición, construcción o formación e importación de activos fijos reales productivos, incluyendo el asociado a los servicios necesarios para ponerlos en condiciones de utilización, respecto de los operadores férreos responsables de impuesto sobre las ventas, siempre que se pueda demostrar que las actividades férreas se encuentran en el supuesto fáctico previsto en el artículo 258-1 del estatuto tributario y se cumpla integralmente con la reglamentación para acceder a dicho descuento.

Parágrafo. Siempre que en el estricto marco de la prestación del servicio férreo de carga o de pasajeros en la red férrea nacional, las actividades desarrolladas por los operadores puedan considerarse hacen parte del objeto y campo de aplicación de la Ley 1715 de 2014 “*por medio de la cual se regula la integración de las energías renovables no convencionales al Sistema Energético Nacional.*”, previstos en los artículos 1º y 3º, respectivamente, se podrá solicitar el acceso al régimen de incentivos tributarios y contables previstos en los artículos 11 a 14-1 de dicha ley y sus modificaciones, siempre que se dé estricto cumplimiento a los supuestos fácticos

para acceder a dichos beneficios en los artículos citados y su reglamentación.

Artículo 38. Incentivo tributario asociado al Impuesto al Valor Agregado (IVA). Los servicios, equipos, elementos y maquinaria, incluido el material rodante, que se destinen a la operación, construcción, y verificación, así como los sistemas de control y operación de trenes, la infraestructura complementaria de construcción (puentes grúa, puertas de andén, sistemas de gestión de flota), la adquisición de bienes y servicios nacionales o importados que se destinen a la preinversión e inversión de proyectos de transporte férreo de carga, de pasajeros y/o mixto en Colombia, estarán excluidos del IVA; además se evaluará, en conjunto con el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, y la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, la viabilidad de establecer beneficios arancelarios a los equipos, elementos, maquinaria, incluido el material rodante, de operación, de construcción y de verificación, relativos a la preinversión, inversión, mantenimiento, tecnología y bienes relacionados con proyectos ferroviarios.

La anterior exclusión también se aplicará a los sistemas férreos de transporte público de pasajeros que se integren o no con la red férrea nacional, al igual que para la adquisición, ensamble o instalación de material rodante.

El Ministerio de Hacienda y Crédito Público reglamentará el mecanismo de exclusión de estos gravámenes. Para tal efecto, el Ministerio de Transporte certificará los equipos y servicios excluidos del gravamen,—con base en una lista expedida por la Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte (CRIT) o quien haga sus veces de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 7º de la presente ley.

Artículo 39: Régimen aplicable a las zonas francas férreas. Los proyectos y actividades desarrollados con base en la infraestructura ferroviaria podrán ser declaradas zona franca si cumplen los requisitos para el efecto y, además, podrán actuar y complementarse con las actividades portuarias e infraestructuras logísticas, y con las actividades desarrolladas en áreas declaradas como zona franca de cualquier naturaleza, de acuerdo con las reglamentaciones generales sobre el tema.

Los trámites relacionados con la solicitud de zonas francas que integren los puertos marítimos y las estaciones de transferencia en un mismo corredor férreo serán priorizados e integrados, de forma tal que se le otorgue turno preferente de revisión y análisis y se pueda hacer extensiva la declaratoria de una zona franca permanente o permanente especial a áreas, colindantes o no, que se constituyan como zonas de soporte logístico del proyecto multimodal. Así mismo, los tiempos máximos de decisión corresponderán a la mitad de los términos previstos en el procedimiento según las normas vigentes al momento de la expedición de la presente ley.

TÍTULO VII

CORREDORES Y VÍAS FERROVIARIAS
DESHABILITADAS O EN DESUSO

Artículo 40. Corredores ferroviarios para usos alternativos. Conforme a planes de expansión de la red ferroviaria nacional la entidad titular de la infraestructura ferroviaria será la responsable de otorgar el permiso para utilizar los corredores ferroviarios nacionales que se encuentren en desuso o deshabilitados para otros tipos de actividad o servicio recreativo, cultural, deportivo, turístico o ambiental; en los cuales, se podrá realizar adecuación, mejoramiento y mantenimiento, siempre y cuando se cuente con estudios, debidamente avalados por el Ministerio de Transporte, que garanticen que el corredor de interés no está contemplado como corredor ferroviario a activarse y de importancia para la Nación en un horizonte de al menos 10 años.

En todo caso el Ministerio de Transporte declarará por medio de una comunicación oficial, que el corredor al que se ha otorgado permiso para usos alternativos, no se contemplará dentro del plan de expansión de la infraestructura ferroviaria nacional en el horizonte de tiempo mínimo previsto en este artículo.

Parágrafo. El Ministerio de Transporte definirá los criterios mínimos para determinar los tramos férreos de la Red Ferroviaria Nacional que puedan ser destinados como corredores para usos alternativos y las condiciones para ello, en todo caso, se debe garantizar que no se realizarán intervenciones que sean irreversibles y afecten la integridad de la infraestructura ferroviaria del corredor destinado para este fin, de cara a una eventual reactivación del corredor para fines de servicio de transporte ferroviario.

Artículo 41. Operación y mantenimiento. La entidad titular de la infraestructura ferroviaria que quiera desarrollar corredores para usos alternativos, además de lo establecido en el artículo 28 de la presente ley, deberá garantizar la operación y el mantenimiento adecuado, de acuerdo con el tipo de actividad o servicio recreativo, cultural, deportivo, turístico y ambiental que se pretenda realizar y que no requiera aportes de la Nación.

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

Artículo 42. Explotación comercial. Dentro de los corredores ferroviarios para usos alternativos se podrán desarrollar infraestructuras de tipo comercial como; servicios relacionados con turismo sostenible, restaurantes, hoteles, comercio, arrendamiento de bicicletas, centros de acondicionamiento, museos, siempre y cuando no afecten al desarrollo económico de la región y se promueva el empleo directo a las comunidades aledañas al corredor.

Artículo 43. Estrategia ambiental. Los proyectos con los que se desarrolle infraestructura ferroviaria pública o privada de carga y pasajeros deberán

estructurarse, ejecutarse y operarse, a partir de la definición de las acciones que, de conformidad con el marco jurídico ambiental vigente, deben ejecutarse en las diferentes fases de cada proyecto.

En todo caso, le corresponderá al Ministerio de Transporte y al Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, definir un marco normativo ambiental para la viabilidad, desarrollo y operación de los proyectos de infraestructura ferroviaria pública o privada que permita contar con un modo ferroviario sostenible, seguro y eficiente.

Este marco normativo ambiental deberá de establecer, entre otras cosas, un procedimiento que garantice la participación de las poblaciones a afectar, sin perjuicio de la consulta previa a los grupos étnicamente diferenciados.

El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible deberá reglamentar la medición de contaminación generada por ruido y vibración en las áreas de influencia de las vías férreas y que podrían llegar a generar afectaciones en la salud de los habitantes y de estabilidad en la infraestructura de las edificaciones aledañas, estableciendo los niveles máximos permitidos para la contaminación generada por ruido y vibración durante la operación ferroviaria. Adicionalmente, se deben prever las acciones que se implementaran para mitigar y/o solucionar las posibles afectaciones que se lleguen a presentar en la infraestructura aledaña a los corredores ferroviarios.

Artículo 44. Sistema de comercio de emisiones (bonos verdes). El administrador de la infraestructura ferroviaria priorizará aquellos proyectos que a través de mecanismo de comercio de emisiones promuevan el desarrollo de infraestructuras, así como aquellos que, prevean la utilización o adquisición de equipos y material rodante de bajas o cero emisiones, que garanticen la seguridad y una adecuada operación del servicio de transporte ferroviario.

TÍTULO IX

PROYECTOS DE IMPORTANCIA
ESTRATÉGICA NACIONAL

Artículo 45. Utilidad pública e interés social. Declárese de utilidad pública e interés social los proyectos y obras que conforman la infraestructura ferroviaria nacional.

Artículo 46. Priorización de corredores ferroviarios. El Ministerio de Transporte, en el marco del Plan Maestro Ferroviario, realizará en un plazo menor a 2 años los estudios necesarios que permitan priorizar los corredores férreos a implementar en el corto, mediano y largo plazo. Los estudios deben contemplar todos los corredores férreos nacionales, activos e inactivos y las regiones con mayores índices de pobreza que se encuentren priorizadas con proyectos turísticos, agrícolas e industriales dentro del Plan Nacional de Desarrollo.

Parágrafo. El resultado de esta priorización será presentado a las Comisiones Sextas de Senado y Cámara y tendrán especial seguimiento por parte del Congreso de la República.

Artículo 47. Declaratoria de importancia estratégica. Los proyectos de infraestructura multimodal con conexión a los corredores férreos,

indistintamente si son de iniciativa pública o privada, se declararán de importancia estratégica. Los proyectos con declaratoria de importancia estratégica tendrán prioridad para su autorización y ejecución con respecto a los trámites de carácter ambiental, tributario, predial, territoriales, de consulta previa y de redes de servicios públicos que deban adelantar, garantizando los derechos de acceso a la información y la participación de las comunidades locales.

Artículo 48. Transporte público de pasajeros. Adiciónese un párrafo al artículo 2° de la Ley 310 de 1996.

Parágrafo. Todos los proyectos férreos de transporte público de pasajeros, previo cumplimiento de los requisitos establecidos en el presente artículo, podrán ser cofinanciados por el Gobierno nacional en un porcentaje mayor al 70%. El Ministerio de Transporte y el Ministerio de Hacienda y Crédito

Público tendrán un plazo de 6 meses a partir de la expedición de esta ley para reglamentar los requisitos y mecanismos objetivos que permitan definir la priorización y el porcentaje de cofinanciación de la Nación a los proyectos férreos de transporte público de pasajeros.

TÍTULO X DISPOSICIONES FINALES

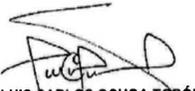
Artículo 49. Normas de transición. Los trámites iniciados con anterioridad a la publicación y entrada en vigencia de la presente ley, incluyendo los proyectos que ya iniciaron su etapa de estructuración, podrán continuar desarrollándose conforme con las normas que las sustentaron en su momento.

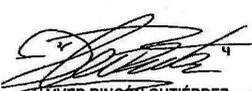
Artículo 50. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

De los y las congresistas,


DIEGO FERNANDO CAICEDO NAVAS
Representante a la Cámara
Departamento de Cundinamarca
Coordinador Ponente


CIRO ANTONIO RODRÍGUEZ PINZÓN
Representante a la Cámara
Departamento de Norte de Santander
Ponente


LUIS CARLOS OCHOA TOBÓN
Representante a la Cámara
Departamento de Antioquia
Ponente


HAIVER RINCÓN GUTIÉRREZ
Representante a la Cámara
CITREP
Ponente


INGRID MARLEN SOGAMOSO ALFONSO
Representante a la Cámara
Departamento de Boyacá
Ponente


DORINA HERNÁNDEZ PALOMINO
Representante a la Cámara
Departamento de Bolívar
Ponente.


GERSON LISÍMACO MONTAÑA ARIZALA
Representante a la Cámara
CITREP 10 - Nariño
Ponente.

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

Bogotá, D.C., 25 de abril de 2024

Autorizo la publicación del presente informe de ponencia para segundo debate, el pliego de modificaciones y el texto que se propone para segundo debate del Proyecto de Ley No. 337 de 2023 Cámara "POR MEDIO DE LA CUAL SE DEFINEN Y ESTABLECEN LAS CONDICIONES PARA EL DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA NACIONAL, SE REGULA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE FERROVIARIO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES".

La ponencia para segundo debate fue firmada por los Honorables Representantes **DIEGO CAICEDO NAVAS (COORDINADOR PONENTE), INGRID SOGAMOSO, CIRO RODRÍGUEZ, HAIVER RINCÓN, LUIS CARLOS OCHOA, DORINA HERNÁNDEZ, GERSON LISÍMACO MONTAÑO.**

Mediante Nota Interna No. C.S.C.P. 3.6 – 290 / 25 de abril de 2024, se solicita la publicación en la Gaceta del Congreso de la República.


RAÚL FERNANDO RODRÍGUEZ RINCÓN
Secretario