

Entidad originadora:	<i>Ministerio de Transporte</i>
Fecha (dd/mm/aa):	<i>15/05/2024</i>
Proyecto de Decreto/Resolución:	<i>"Por la cual se fijan los requisitos y se establece el procedimiento para asignar Surcos ferroviarios en la Red Férrea Nacional, y se dictan otras disposiciones"</i>

1. ANTECEDENTES Y RAZONES DE OPORTUNIDAD Y CONVENIENCIA QUE JUSTIFICAN SU EXPEDICIÓN.

El Estado colombiano ha venido, de forma sostenida, trabajando en la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas, para la adecuada prestación en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad, como mandato hoy previsto en la Ley 105 de 1993, y que frente al modo férreo permite señalar:

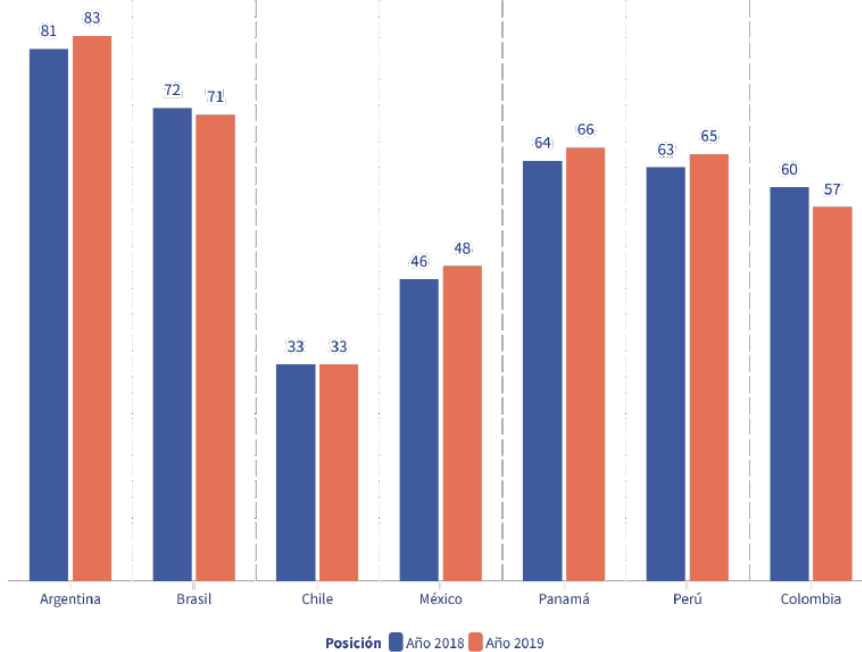
El modo ferroviario se caracteriza por su elevada competitividad económica en el transporte de mercancías en grandes volúmenes y en largas y medias distancias, sus bajos costos de operación, bajos índices de congestión y accidentalidad y la baja emisión de gases contaminantes.

Es así, que Colombia como la mayoría de los países latinoamericanos a lo largo de varias décadas, ha generado esfuerzos como los que se evidencian en Europa, Norteamérica y Asia, para que se entienda que el modo ferroviario se torna esencial en la sociedad, es actual, seguro y con escasa incidencia sobre el ambiente y el consumo energético. conviene, por ello, potenciarlo, favoreciendo su desarrollo y atribuyéndole una misión de mayor entidad en la sociedad y en la actividad económica, lo que implica una decida voluntad de los gobiernos en impulsar el ferrocarril como transporte rápido, moderno y seguro, capaz de competir con otros modos de transporte y de convertirse en elemento vertebrador del país y en instrumento para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos (BOE, 2003),

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

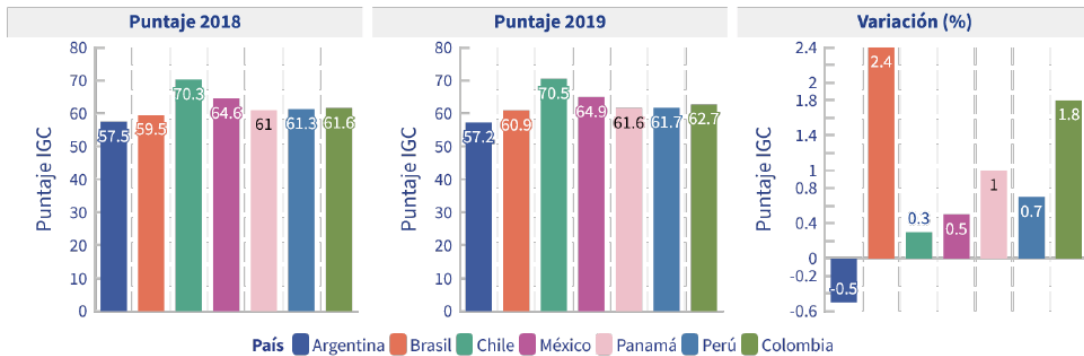
Al revisar las cifras del modo férreo en Colombia (Transporte en cifras, 2021) se debe indicar como aspectos a resaltar:

1.- Las estadísticas más recientes, relacionadas con el Índice de Competitividad Global – IGC que define las posiciones de los países a partir de 12 pilares, si bien permiten señalar que Colombia presentó la segunda mejor variación, entre 2018 y 2019, en el puntaje del IGC entre las principales economías de américa latina:



■ Gráfica 1.1. Posiciones de las principales economías de América Latina en el IGC 2018 – 2019. Fuente: elaboración propia con datos del Foro Económico Mundial (2020)

Ministerio de Transporte



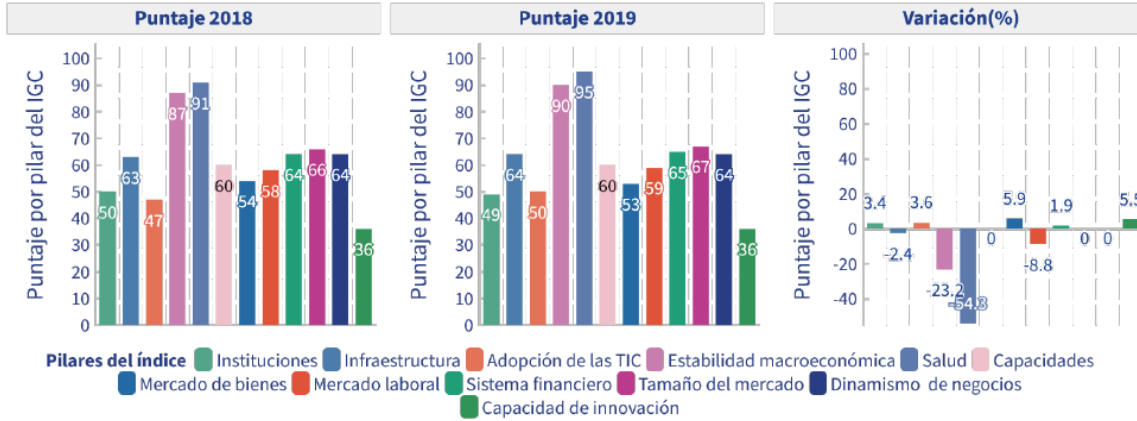
■ Gráfica 1.2. Puntaje y variación (%) entre 2018 y 2019 de las principales economías de América Latina en el IGC. Fuente: elaboración propia con datos del Foro Económico Mundial (2020).

Lo que, si bien implica, mejoría que es consecuencia del esfuerzo por mejorar la competitividad, también permite evidenciar que el país y la región se están quedando rezagados en comparación de otras economías medidas (este índice mide 141 economías), debido a que, por ejemplo, países de Asia, están realizando reformas a una mayor velocidad, lo que impacta en su posicionamiento y puntuación en el ranking.

El IGC, que se reitera, mide la competitividad a partir de 12 pilares, uno de los cuales es infraestructura asociada al transporte, permite señalar como, entre el año 2018 y 2019, el puntaje de este pilar aumentó 1,6 %, pasando de 63 a 64 puntos, en cuanto a posición entre las 141 economías analizadas en 2019, se



pasó del puesto 81 al 83. Con lo cual se refuerza lo que anteriormente se mencionó, aunque existen avances importantes, estos están ocurriendo a una menor velocidad en comparación con otros países:



■ Gráfica 1.3. Puntaje por pilar del IGC 2019. Fuente: elaboración propia con datos del Foro Económico Mundial (2020)

En materia férrea la siguiente tabla relacionada con el pilar infraestructura, evidencia como uno de los principales rezagos, lo relacionado con la densidad ferroviaria y la eficiencia de los servicios de trenes, que si bien han tenido una leve mejora en los puntajes al momento de su medición, son muestra de la necesidad de avanzar en medidas eficientes en materia férrea, en el país, sin perder de vista que estos esfuerzos no solo son en este modo, sino en el aéreo, carretero y marítimo – fluvial:

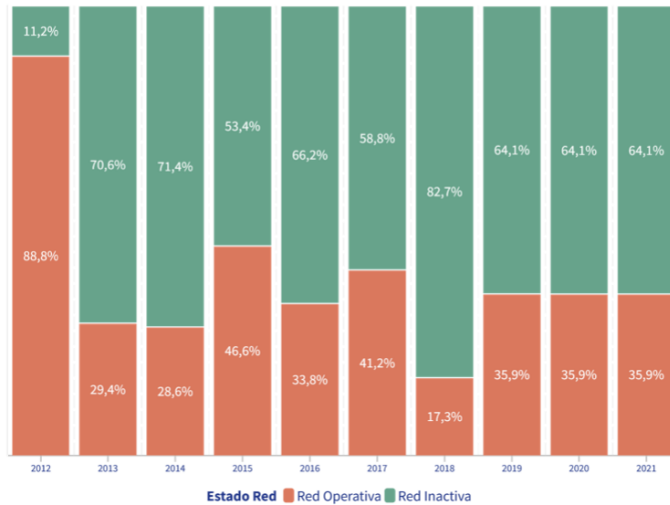
● Tabla 1.1. Puntaje Componentes del Pilar 2 IGC 2018-2019. Fuente: elaboración propia con datos del Foro Económico Mundial (2020).

Componentes del Pilar 2 Infraestructura	2018		2019	
	Posición	Puntaje	Posición	Puntaje
Índice de conectividad de carreteras (0-100)	97	47,9	97	65,4
Calidad de las carreteras (1-7)	102	3,3	104	3,4
Densidad de la red ferroviaria (km /1000 km)	92	1,5	89	1,9
Eficiencia de los servicios de trenes (1-7)	125	1,8	99	1,7
Conectividad aeroportuaria (puntaje)	31	144,4	31	144,4
Eficiencia de servicios de transporte aéreo (1-7)	80	4,4	78	4,5
Índice de conectividad de envío de línea (0-100)	34	45,0	33	50,1
Eficiencia de los servicios portuarios (1-7)	72	4,0	72	4,1

2.- Frente a las cifras de detalle de la infraestructura férrea, se debe indicar que:

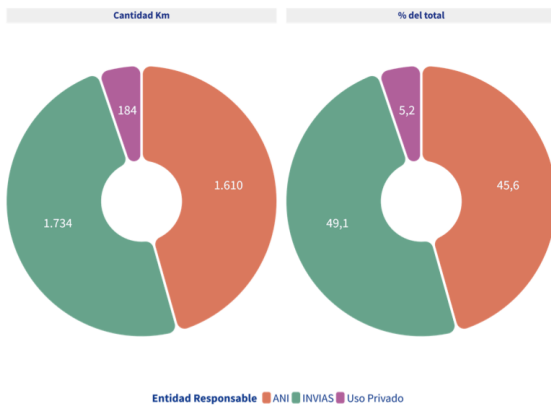


2.1.- La red ferroviaria de Colombia tiene una longitud total de 3.528 km de los cuales el 37 % (1.266 Km) se encuentran en operación y el 63 % (2.262 km) están inactivos:

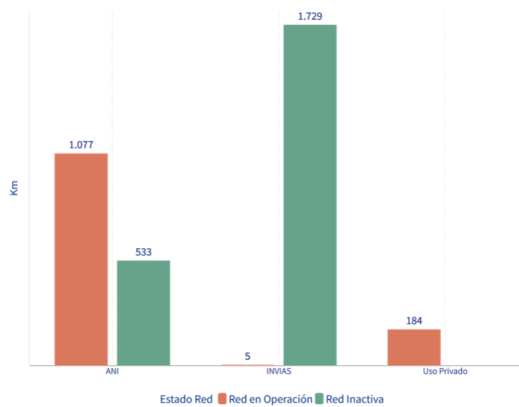


Gráfica 2.15. Red Férrea Nacional. Fuente: elaboración propia con datos del Inviás y ANI.

Así mismo, de la totalidad de la red férrea, el 46 % (1.610 km) se encuentra a cargo de la ANI, el 49 % (1.734 km) es administrada por el Inviás y un 5 % corresponden a líneas de uso privado. Adicionalmente se aprecian los kilómetros de red activa e inactiva que se encuentra a cargo de las entidades públicas y las de uso privado. De los 1610 km de red a cargo de la ANI, 1077 km se encuentran en operación y 533 km están inactivos.



Gráfica 2.16. Administración de la red férrea. Fuente: elaboración propia con datos del Inviás y ANI.

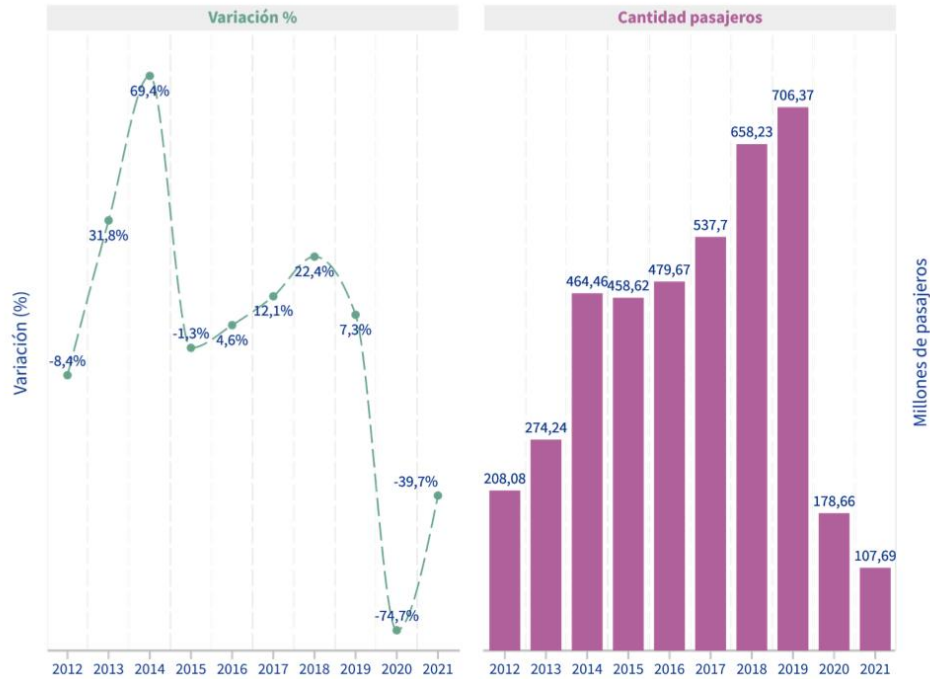


Gráfica 2.17. Kilómetros de red activa e inactiva. Fuente: elaboración propia con datos del Inviás y ANI.

3.- En cuanto al movimiento de pasajeros en el modo férreo.

En 2021, el número pasajeros movilizados por modo férreo fue de 107.694 pasajeros, correspondiente a una disminución del 39,7 respecto al año 2020, sin presentar recuperación.

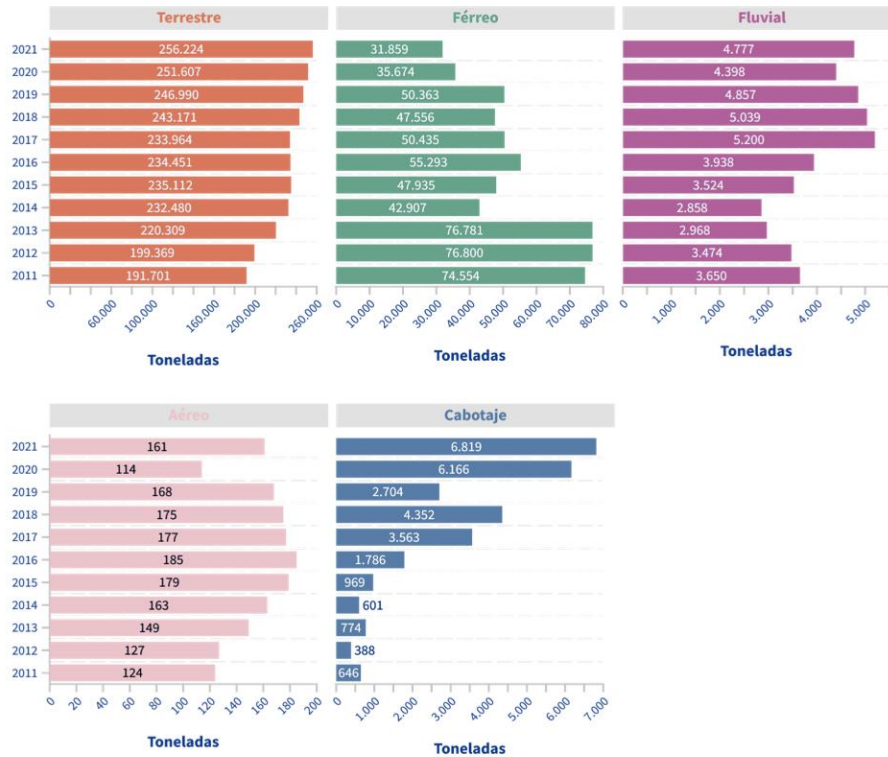
En la siguiente gráfica se observa que del año 2015 al 2019 la tendencia fue de crecimiento alcanzando en el año 2019, 706.367 pasajeros movilizados. De igual forma, se observa que la principal variación positiva se encuentra en el año 2014, en el cual, por modo férreo se transportaron algo más de 190.000 pasajeros adicionales que los transportados en 2013:



■ Gráfica 3.4. Evolución de la demanda de pasajeros en modo férreo. Fuente: elaboración propia a partir de datos ANI.

4.- En cuanto al movimiento de carga en el modo férreo.

En Colombia se movilizaron un total de 299,840 toneladas en el año 2021, lo que implicó un aumento del 3 % con respecto al 2020, en donde se había movilizado 297 millones de toneladas. El transporte terrestre carretero es el más representativo dentro del total de movilización de carga, con un 85 % de participación; seguido por el modo férreo, con el 11 %; el modo fluvial con el 2 %; el cabotaje con un 2 %, y el modo aéreo con menos del 1%:

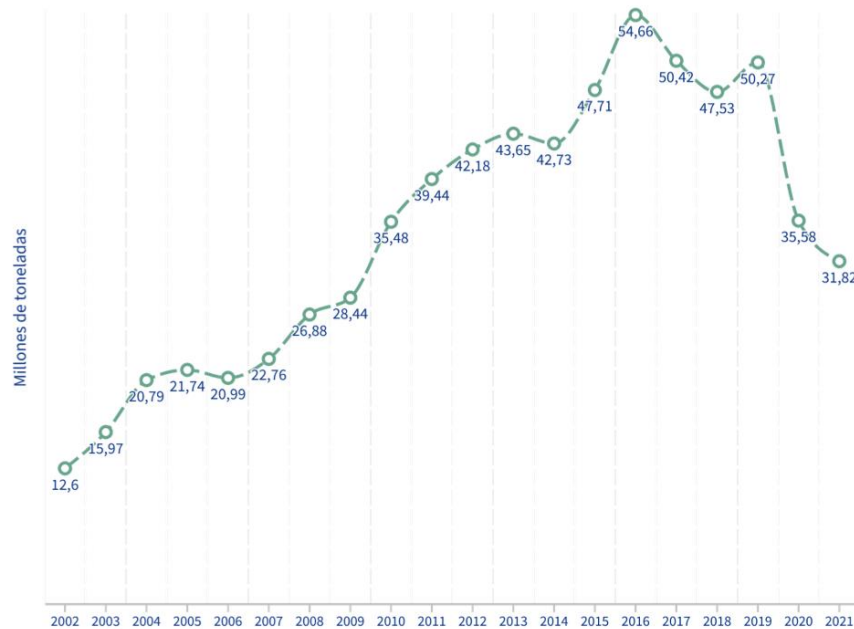


■ Gráfica 3.7. Matriz de reparto de transporte de carga por modo de transporte. Fuente: elaboración propia con datos del Aerocivil, ANI, Cormagdalena y Supertransporte (2021).

La cifra porcentual de transporte de carga reportada (se reitera es la información oficial: Transporte en cifras, 2021), evidencia una notoria disminución de la participación del transporte férreo en materia de carga, del total nacional, comparado contra los años 2016 a 2018 (PMF, 2020 - Colombia, Ministerio de Transporte, 2019, elaborado a partir de información de Transporte en cifras y del Informe de Sostenibilidad Cerrejón 2018), que informan, que el promedio movilizado por este modo, en esos años, se encontraba entre el 21 y el 23% de la carga total.

En efecto, en el año 2021 se movilizaron más de 31,8 millones de toneladas de carga por los tres corredores férreos que actualmente se encuentran en operación y que le reportan información a la ANI (Bogotá-Belencito; La Dorada-Chiriguana; Chiriguana-Santa Marta).

Con respecto al año 2021 la movilización de carga por la línea férrea de Chiquinquirá – Santa Marta presentó una caída de 10,6 %, es decir, en 2020 se movilizaron 3 millones de toneladas más.



■ Gráfica 3.13. Movilización de carga por la línea férrea de Chiriguana – Santa Marta Fuente: elaboración propia con base en información de la ANI (2021).

18 Se excluye del conteo el transporte de carga que realiza la empresa Cerrejón, al operar en su propia línea férrea.

Los anteriores antecedentes estadísticos, evidencian la necesidad de una apuesta institucional, y normativa que genere un marco jurídico actualizado del modo férreo, y que en lo referente al asunto objeto del presente proyecto de Resolución que refiere a establecer los requisitos y el procedimiento para asignar Surcos Ferroviarios a los Solicitantes interesados en prestar el servicio de transporte ferroviario de carga, pasajeros y/o mixto en la Red Férrea Nacional, tiene como referentes concretos, un desarrollo normativo específicamente ligado a regular el acceso de los futuros operadores ferroviarios que pretendan ingresar a la Red Férrea Nacional, con el fin de garantizar el acceso libre e incentivar este modo de transporte para lograr generar una mayor competitividad al país y una explotación eficiente del sistema ferroviario:

1.- El Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte, específicamente:

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

1.2.- El artículo 2.2.4.2.13. del Decreto 1079 de 2015 que expresa: “...Asignación de Surcos ferroviarios. La asignación de surcos ferroviarios, entendidos como la capacidad ferroviaria habilitada en un período dado para realizar un trayecto específico dentro de la red férrea nacional, es un procedimiento a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y/o el Instituto Nacional de Vías (Invías), de acuerdo con la



reglamentación que para tal efecto expida el Ministerio de Transporte como organismo rector del sector transporte.

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

2.- El Plan Maestro Ferroviario - Una estrategia para la reactivación y consolidación de la operación ferroviaria en el país -, que señala: *"el sistema ferroviario de Colombia deberá privilegiar la operación bajo acuerdos de acceso libre sin exclusividad comercial, en los cuales cualquier operador debidamente autorizado que cumpla las exigencias regulatorias y que cuente con el material rodante en las condiciones técnicas óptimas que se establezcan, pueda prestar servicios de transporte ferroviario".*

3.- El artículo 281 de la Ley 2294 de 2023 "por el cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2022- 2026 "Colombia Potencia Mundial de la Vida", establece que *"La Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) podrá administrar aquellos corredores de la Red Férrea Nacional que sean priorizados por el Ministerio de Transporte en coordinación con la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte (UPIT), de acuerdo con los documentos de planeación del Sector. Para tal efecto, la ANI podrá suscribir cualquier tipo de contrato estatal conforme a lo dispuesto en el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública o la norma que la modifique, adicione o sustituya con el fin de garantizar, entre otras, la debida administración, operación, mantenimiento, vigilancia y las condiciones de seguridad de la Infraestructura Ferroviaria y/o la prestación del Servicio Público de Transporte Ferroviario".*

2. ÁMBITO DE APLICACIÓN Y SUJETOS A QUIENES VA DIRIGIDO

La presente Resolución tiene por objetivo establecer los requisitos y el procedimiento para asignar Surcos Ferroviarios a los Solicitantes interesados en prestar el servicio de transporte ferroviario de carga, pasajeros y/o mixto en la Red Férrea Nacional y es aplicable a los Solicitantes que estén interesados en la asignación de Capacidad Ferroviaria para el servicio de transporte ferroviario de carga, pasajeros y/o mixto en la Red Férrea Nacional.

Por otra parte, es necesario precisar que, antes de la expedición de la presente resolución, la facultad de otorgar capacidad en los corredores férreos para su uso por parte de terceros operadores ferroviarios ha estado asignada contractualmente a los concesionarios que administran los corredores férreos de la Nación.

En este sentido, para la implementación de estas actividades contractuales, hasta ahora en cabeza de los mencionados administradores, se han dispuesto, mediante los respectivos contratos, reglas y obligaciones por parte tanto de los concesionarios, como de los usuarios de la red férrea nacional, mediante las que definen las condiciones de acceso a los corredores férreos administrados por ellos.

Así, en virtud del principio de confianza legítima, y para respetar los compromisos adquiridos contractualmente a través de los instrumentos jurídicos hasta la fecha vigentes para acceder a la



capacidad de los corredores férreos administrados a través de contratos de concesión, se ha dispuesto que la presente resolución no aplique respecto de los corredores de la red férrea nacional con contratos de concesión vigentes a la fecha de expedición.

3. VIABILIDAD JURÍDICA

3.1. Análisis de las normas que otorgan la competencia para la expedición del proyecto normativo

El literal b) del artículo 2 y el numeral 2 del artículo 3 de la Ley 105 de 1993 "Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones" establecen que le corresponde al Estado la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas, para la adecuada prestación en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad; señalando el numeral 4 del artículo 12 de la Ley en cita, que la infraestructura de transporte a cargo de la Nación está integrada por "Las líneas férreas de propiedad de la Nación que incluye su zona, señalización e infraestructura para el control del tránsito."

Por su parte el artículo 21 de la Ley 105 de 1993 modificado parcialmente por el artículo 1 de la Ley 787 de 2002 señala lo siguiente:

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

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

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

De igual manera, el artículo 1 de la Ley 336 de 1996 "Por la cual se adopta el Estatuto Nacional de Transporte" dispone que el sector transporte lo integran el Ministerio de Transporte y sus organismos adscritos o vinculados; mientras que el artículo 4 de la misma Ley, prescribe que el transporte gozará de especial protección estatal y estará sometido a las condiciones y beneficios establecidos por las disposiciones reguladoras de la materia y, como servicio público, continuará bajo la dirección, regulación y control del Estado, sin perjuicio de que su prestación pueda serle encomendada a los particulares y el artículo 5 expresa que el carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado que la ley le otorga a la operación de las empresas de transporte público, implicará la prelación del interés general sobre el particular, especialmente, en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el reglamento para cada modo, indicándose en el artículo 8 ibidem que bajo la suprema dirección y Tutela administrativa del Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte, las autoridades que conforman el sector y el sistema de transporte serán las encargadas de la organización, vigilancia y control de la actividad transportadora



dentro de su jurisdicción y ejercerán sus funciones con base en los criterios de colaboración y armonía propios de su pertenencia al orden estatal.

Por su parte los artículo 22, 26, 80 y 16 de la multicitada Ley 336 de 1996, establecen que: a.- de conformidad con cada modo de transporte Toda empresa del servicio público de transporte contará con la capacidad transportadora autorizada para atender la prestación de los servicios otorgados, b.- todo equipo destinado al transporte público deberá contar con los documentos exigidos por las disposiciones correspondientes para prestar el servicio de que se trate, c.- el Modo de Transporte Ferroviario, además de ser un servicio público esencial, se regula por las normas estipuladas en esta Ley y las normas especiales sobre la materia y d.- la prestación del servicio público de transporte estará sujeta a la habilitación y a la expedición de un permiso.

Siendo todas las justificaciones legales antecedentes que llevaron a que el Gobierno nacional:

1.- Expidiera el Decreto 3110 de 1997 "Por el cual se reglamenta la habilitación y prestación del servicio público de transporte ferroviario".

2.- Que el Ministerio de Transporte expidiera la Resolución 184 de 2009 "Por la cual se establecen las tarifas correspondientes a los operadores y usuarios de transporte ferroviario de carga y pasajeros en el Corredor del Sistema Ferroviario Central"

3.- Que en el numeral 6.3, artículo 6 del Decreto 087 de 2011 se estableciera que dentro de las funciones del Ministerio de Transporte está la de "formular la regulación técnica en materia de transporte, tránsito e infraestructura de todos los modos", en el numeral 6.4 del mismo artículo se señalara que es función del Ministerio de Transporte "Formular la política de regulación económica en materia de tránsito, transporte e infraestructura en todos los modos de transporte", y que a su vez, en el numeral 6.15 del artículo 6 del mismo Decreto, se exprese que será función del Ministerio de Transporte "Establecer los peajes, tarifas, tasas y derechos a cobrar por el uso de la infraestructura de los modos de transportes, excepto el aéreo".

4.- Que en el numeral 15.5 del artículo 15 del Decreto 087 de 2011 se indicara que son funciones de la Subdirección de Transporte del Ministerio de Transporte "Expedir los actos administrativos necesarios para las autorizaciones y demás requerimientos relacionados con el transporte (...) férreo", y en el numeral 15.7, se expresara que es función de la Subdirección de Transporte del Ministerio de Transporte la expedición de "(...) los actos administrativos en relación con los procesos de homologaciones, habilitación, permiso de operación, adjudicación, negación, modificación, reestructuración, revocatoria de rutas y horarios; capacidad transportadora; declaratoria de vacancia o abandono de rutas y horarios; de las empresas de transporte terrestre automotor de pasajeros y mixto por carretera y de los demás modos de su competencia", dentro de los cuales se encuentra el transporte ferroviario, de conformidad con el Artículo 1 de la Ley 336 de 1996.

5.- Que en el Decreto 1079 de 2015, se expidió el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte con la finalidad de compilar las normas de carácter reglamentario que rigen este sector, se incluyeran las siguientes disposiciones contenidas en el Decreto 3110 de 1997 ,en el Título 4 de la Parte 2 del Libro 2 del citado decreto:

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

5.2.- El artículo 2.2.4.2.13. que señala:



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

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

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

El artículo 281 de la Ley 2294 de 2023 "por el cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2022- 2026 "Colombia Potencia Mundial de la Vida", establece que "La Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) podrá administrar aquellos corredores de la Red Férrea Nacional que sean priorizados por el Ministerio de Transporte en coordinación con la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte (UPIT), de acuerdo con los documentos de planeación del Sector. Para tal efecto, la ANI podrá suscribir cualquier tipo de contrato estatal conforme a lo dispuesto en el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública o la norma que la modifique, adicione o sustituya con el fin de garantizar, entre otras, la debida administración, operación, mantenimiento, vigilancia y las condiciones de seguridad de la Infraestructura Ferroviaria y/o la prestación del Servicio Público de Transporte Ferroviario".

Siendo las anteriores consideraciones las que generan el soporte normativo que permiten y hacen necesario regular el acceso de los futuros operadores ferroviarios que pretendan ingresar a la Red Férrea Nacional, con el fin de garantizar el acceso libre e incentivar este modo de transporte para lograr generar una mayor competitividad al país y una explotación eficiente del sistema ferroviario.

3.2. Vigencia de la ley o norma reglamentada o desarrollada

Las normas señaladas en el anterior numeral se encuentran vigentes.

3.3. Disposiciones derogadas, subrogadas, modificadas, adicionadas o sustituidas

La presente resolución deroga la Resolución 457 del 2009 del Ministerio de Transporte.

3.4 Revisión y análisis de la jurisprudencia que tenga impacto o sea relevante para la expedición del proyecto normativo (órganos de cierre de cada jurisdicción)

No se conoce ninguna jurisprudencia relevante a establecer los requisitos y el procedimiento para asignar Surcos Ferroviarios a los Solicitantes interesados en prestar el servicio de transporte ferroviario de carga, pasajeros y/o mixto en la Red Férrea Nacional.

4. IMPACTO ECONÓMICO



La expedición de la Resolución no tendrá impacto económico alguno para el Estado, en la medida en que no tiene por objeto, ni como efecto, que los procesos que en esta propuesta normativa se surtan ante las autoridades competentes, le impliquen a estas erogaciones

De esta manera, no se generará erogación económica y todas las actividades previstas en la regulación se seguirán desarrollando en el marco de la estructura administrativa y financiera con la cual funcionan las autoridades competentes en esta materia.

5. VIABILIDAD O DISPONIBILIDAD PRESUPUESTAL

No se requiere viabilidad o disponibilidad presupuestal, en tanto no se necesitará erogación económica adicional alguna. Así, todas las actividades que deban realizarse al interior de cada una de las entidades a las que se les otorga competencia, tendrán en cuenta los insumos ya existentes para el ejercicio de las funciones a su cargo, de acuerdo con la estructura administrativa y financiera que cada una tiene actualmente.

6. IMPACTO MEDIOAMBIENTAL O SOBRE EL PATRIMONIO CULTURAL DE LA NACIÓN

La norma para expedir no genera impacto medioambiental o sobre el patrimonio cultural de la Nación.

7. ESTUDIOS TÉCNICOS QUE SUSTENTEN EL PROYECTO NORMATIVO

El proyecto de Resolución se trabajó de forma conjunta entre los equipos técnicos del Viceministerio de Infraestructura del Ministerio de Transporte y de la Agencia Nacional de Infraestructura a partir de lo señalado en el marco jurídico vigente, su propio régimen de competencias y la experticia que se tiene en dichas entidades relacionadas con el modo ferroviario y su puesta en operación.

Debe indicarse que todos los análisis y proyectos de norma, incluida la prevista en la presente resolución tiene como fundamentos entre otros:

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

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

b.- El actual normograma en materia férrea vigente que se resume en:



Tipo documento	Fecha de emisión	Ente generador	Epígrafe y/o descripción del documento	Modo de transporte
Documento Conpes 3410	20 de febrero de 2006	Departamento Nacional de Planeación	Política de estado para mejorar las condiciones de vida de la población de Buenaventura - Capitulo Infraestructura para el desarrollo	Portuario, Carretero, Férreo y Aéreo
Ley 129	13 de diciembre de 1913	Congreso de la República	Por la cual se ordena empalmar el actual ferrocarril del Tolima con el de Buenaventura. "Ferrocarril del Pacífico"	Férreo
Ley 76	15 de noviembre de 1920	Congreso de la República	Sobre policía de ferrocarriles (sanciones a las personas que violen la vía férrea)	Férreo
Decreto 1075	1 de abril de 1954	Presidencia de la República	Por el cual se dictan algunas disposiciones relacionadas con el ramo de ferrocarriles	Férreo
Ley 146	31 de diciembre de 1963	Congreso de la República	Por la cual se ordena a la nación departamentos y ferrocarriles nacionales, la construcción de unas obras y se reglamenta la futura construcción de carreteras y líneas férreas	Carretero y Férreo
Ley 21	1 de febrero de 1988	Congreso de la República	"Por la cual se adopta el programa de recuperación del servicio público de transporte ferroviario nacional, se provee a su financiación y se dictan otras disposiciones	Férreo
Resolución 353	18 de enero de 1996	Ministerio de Transporte	Por la cual se fijan tarifas de peajes para el transporte de carga en el modo férreo durante el tiempo de rehabilitación de la vía férrea	Férreo
Decreto 1586	18 de julio de 1989	Presidencia de la República	Por el cual se ordena liquidar la empresa ferrocarriles nacionales de Colombia, se adoptan normas para su liquidación y se dictan otras disposiciones	Férreo
Decreto 1587	18 de Julio de 1989	Presidencia de la República	Por el cual se dictan normas generales para la organización y operación del sistema de transporte público ferroviario nacional.	Férreo
Decreto 1588	18 de julio de 1989	Presidencia de la República	Por la cual se crea la empresa colombiana de vías férreas "ferrovías" y se dictan normas para su organización y funcionamiento.	Férreo
Documento Conpes 2776	26 de abril de 1995	Departamento Nacional de Planeación, Ministerio de Hacienda y	Estrategia para modernización de la red férrea.	Férreo



		Crédito Público, Ministerio de Transporte		
Decreto 3109	30 diciembre de 1997	Presidencia de la República	Por el cual se reglamenta la habilitación, prestación del servicio público de transporte masivo de pasajeros y la utilización de los recursos de la Nación	
Decreto 3110	30 de diciembre de 1997	Presidencia de la República	Por el cual se reglamenta la habilitación, y la prestación del servicio público de transporte ferroviario	Férreo
Resolución 693	15 de septiembre de 1998	Empresa Colombiana de Vías Férreas Ferrovías	Por la cual se reglamenta la autorización para los permisos de cruce "ferrovías"	Férreo
Resolución 1070	27 de Marzo de 2006	Ministerio de Transporte	Por medio de la cual se establecen las tarifas correspondientes a los usuarios de Transporte Ferroviario de carga y pasajeros del corredor férreo Chiriguana - Santa Martha	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 Chiriguana-Santa Marta.	Férreo
Decreto 888	21 de marzo de 2006	Ministerio de Transporte	Por el cual se establecen los criterios para la fijación de las tarifas correspondientes a los usuarios de transporte ferroviario de carga y pasajeros por el corredor férreo Chiriguana - Santa Marta	Férreo



Documento 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
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
Resolución 000457	12 de febrero de 2009	Ministerio de Transporte	Por la cual se fijan las condiciones de trenes y vehículos férreos por la Red Férrea Nacional	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 prorroga 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

ANEXOS:

Certificación de cumplimiento de requisitos de consulta, publicidad y de incorporación en la agenda regulatoria
(Firmada por el servidor público competente –entidad originadora)

X



Concepto(s) de Ministerio de Comercio, Industria y Turismo <i>(Cuando se trate de un proyecto de reglamento técnico o de procedimientos de evaluación de conformidad)</i>	
Informe de observaciones y respuestas <i>(Análisis del informe con la evaluación de las observaciones de los ciudadanos y grupos de interés sobre el proyecto normativo)</i>	X
Concepto de Abogacía de la Competencia de la Superintendencia de Industria y Comercio <i>(Cuando los proyectos normativos tengan incidencia en la libre competencia de los mercados)</i>	X
Concepto de aprobación nuevos trámites del Departamento Administrativo de la Función Pública <i>(Cuando el proyecto normativo adopte o modifique un trámite)</i>	X
Otro <i>(Cualquier otro aspecto que la entidad originadora de la norma considere relevante o de importancia)</i>	

Aprobó:

MARÍA CONSTANZA GARCÍA ALICASTRO
Viceministra de Infraestructura

FERNEY CAMACHO
Director de Infraestructura

FLAVIO MAURICIO MARIÑO MOLINA
Viceministra de Infraestructura

Elaboraron y revisaron:

Juan David Virgüez - Contratista Viceministerio de Infraestructura
Jorge Ramírez - Contratista Viceministerio de Infraestructura
Giovanni Paez - Asesor Viceministerio de Infraestructura
_____ - Contratista Oficina Asesora Jurídica