

RESOLUCIÓN NÚMERO *RAD_S*
de *F_RAD_S*



“Por medio de la cual se establecen las tarifas correspondientes a los operadores y usuarios de transporte ferroviario de carga por el uso de la infraestructura férrea en el corredor férreo comprendido entre el municipio de La Dorada en el departamento de Caldas y Chiriquaná en el departamento del Cesar (526 km)”.

EL MINISTRO DE TRANSPORTE

En ejercicio de las facultades legales, en especial, las conferidas por el artículo 21 de la Ley 105 de 1993 y el numeral 15 del artículo 6 del Decreto 087 de 2011,

CONSIDERANDO:

Que el artículo 21 de la Ley 105 de 1993, modificado por el artículo 1º de la Ley 787 de 2002 consagra que: *“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 Presupuestos 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. (...)”.*

Que de acuerdo con lo establecido en el artículo 29 de la Ley 336 de 1996, al Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte le compete *“(...) formular la política y fijar los criterios a tener en cuenta para la directa, controlada o libre fijación de las tarifas en cada uno de los modos de transporte (...)”.*

Que el artículo 30 de la Ley 336 de 1996 establece que: *“(...) Las autoridades competentes, según el caso, elaborarán los estudios de costos que servirán de base para el establecimiento de las tarifas (...)”.*

Que el modo de transporte ferroviario es un servicio público esencial y por tanto de acceso universal en los términos del artículo 80 de la Ley 336 de 1996.

Que el numeral 15 del artículo 6 del Decreto 87 de 2011 establece que es una de las funciones del Despacho del Ministro de Transporte: *“Establecer los peajes, tarifas, tasas y derechos a cobrar por el uso de la infraestructura de los modos de transporte, excepto el aéreo”.*

Que los numerales 1 y 5 del artículo 4 del Decreto 4165 de 2011, establecen que le corresponde a la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI, identificar, evaluar la viabilidad, y proponer iniciativas de concesión u otras formas de Asociación Público Privada para el desarrollo de la infraestructura de transporte y de los servicios conexos y relacionados, así como elaborar los estudios para definir los peajes, tasas, tarifas, contribución de valorización y otras modalidades de retribución por el diseño, construcción, operación, explotación, mantenimiento o rehabilitación de la infraestructura relacionada con los proyectos de concesión u otras formas de Asociación Público Privada a su cargo.

Que conforme a lo establecido en el numeral 14 del artículo 11 del Decreto 4165 de 2011, le corresponde a la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI, proponer al Ministerio de Transporte o a las entidades competentes, las tarifas de peajes y tasas a cobrar por el uso de las áreas e infraestructura de transporte que haga parte de proyectos a cargo de dicha entidad, de acuerdo con las políticas del Ministerio de Transporte.

RESOLUCIÓN NÚMERO *RAD_S*
de *F_RAD_S*



“Por medio de la cual se establecen las tarifas correspondientes a los operadores y usuarios de transporte ferroviario de carga por el uso de la infraestructura férrea en el corredor férreo comprendido entre el municipio de La Dorada en el departamento de Caldas y Chiriguana en el departamento del Cesar (526 km)”.

Que de conformidad con los artículos 1 y 5 de la Ley 1508 de 2012, las Asociaciones Público Privadas son un instrumento de vinculación de capital privado, que se materializa en un contrato entre una entidad estatal y una persona natural o jurídica, en la cual se involucran mecanismos de pago relacionados con la disponibilidad, el nivel de servicio de la infraestructura y/o servicio; igualmente se contempla el derecho al recaudo de recursos de explotación económica del proyecto.

Que, el Ministerio de Transporte expidió la Resolución 184 de 2009 por la cual se establecen las tarifas correspondientes a los operadores y usuarios de transporte ferroviario de carga y pasajeros en el Corredor del Sistema Ferroviario Central, dentro del cual se incluye el Corredor Férreo comprendido entre el municipio de La Dorada en el departamento de Caldas y Chiriguana en el departamento del Cesar (526 km).

Que, la ANI gestionó la estructuración del proyecto de iniciativa pública bajo el esquema de Asociación Público Privada, para la ejecución del Proyecto para la Construcción, Rehabilitación, Mejoramiento, Operación, Mantenimiento y la Reversión de la Infraestructura Férrea y de la Infraestructura Logística correspondiente al Corredor comprendido entre los municipios de La Dorada en el departamento de Caldas y Chiriguana en el departamento del Cesar con sus respectivos ramales.

Que mediante oficio con número de radicado 20247020156231 del 14 de mayo de 2024, recibido en el Ministerio de Transporte con radicado 20243030799232 del 15 de mayo de 2024, la ANI solicitó la expedición de la presente Resolución y propuso la tarifa a cobrar a los operadores de transporte ferroviario de carga por el uso de la infraestructura férrea comprendido entre el municipio de La Dorada en el departamento de Caldas y Chiriguana en el departamento del Cesar (526 km), con fundamento en lo siguiente:

“(…)

1. Descripción del Proyecto

El Proyecto Corredor Férreo La Dorada - Chiriguana tiene como objetivo principal la rehabilitación, mejoramiento de la infraestructura férrea, construcción de la infraestructura logística necesaria para mejorar y consolidar la prestación del servicio de transporte de carga desde La Dorada (Caldas) hasta Chiriguana (Cesar) y conectar con el Tramo Norte concesionado a Ferrocarriles del Norte de Colombia - Fenoco S.A, así como realizar la puesta a punto del material rodante de propiedad de la Nación, y el mantenimiento y operación del material rodante del Proyecto.

El Corredor del Proyecto en su recorrido pasa por los siguientes municipios, tal y como se indica en la Tabla 1.

Tabla 1. Listado de municipios que hacen parte del Corredor del Proyecto

DEPARTAMENTO	MUNICIPIO	DESDE	HASTA
CALDAS	LA DORADA	PK 201+470	PK 237+800
ANTIOQUIA	SONSÓN	PK 237+800	PK 248+700
	FUERTO TRIUNFO	PK 248+700	PK 269+540
	FUERTO NARE	PK 269+540	PK 299+800
	FUERTO BERRÍO	PK 299+800	PK 332+500

RESOLUCIÓN NÚMERO *RAD_S*
de *F_RAD_S*



“Por medio de la cual se establecen las tarifas correspondientes a los operadores y usuarios de transporte ferroviario de carga por el uso de la infraestructura férrea en el corredor férreo comprendido entre el municipio de La Dorada en el departamento de Caldas y Chiriguana en el departamento del Cesar (526 km)”.

SANTANDER	CIMITARRA	PK 332+500	PK 375+750
	PUERTO PARRA	PK 375+750	PK 403+750
	SIMACOTA	PK 403+750	PK 423+400
	BARRANCABERMEJA	PK 423+400	PK 465+250
	PUERTO WILCHES	PK 465+250	PK 485+400
	SABANA DE TORRES	PK 485+400	PK 515+400
	RIONEGRO	PK 515+400	PK 524+500
NORTE DE SANTANDER	LA ESPERANZA	PK 524+500	PK 528+800

DEPARTAMENTO	MUNICIPIO	DESDE	HASTA
		PK	PK
CESAR	SAN ALBERTO	528+800	540+500
	SAN MARTÍN	540+500	572+700
	RÍO DE ORO	572+700	577+800
	AGUACHICA	577+800	588+300
	GAMARRA	588+300	617+000
	LA GLORIA	617+000	639+800
	PELAYA	639+800	642+000
	TAMALAMEQUE	642+000	652+900
	PAELITAS	652+900	662+800
	CHIMICHAGUA	662+800	696+500
	CURUMANÍ	696+500	712+800
	CHIRIGUANÁ	712+800	722+683

Asimismo, este corredor cuenta con dos ramales, a saber:

- a) En el PK 597+652 existe el comienzo de un ramal de 4.6 km que conduce a la Estación y Puerto de Capulco, en la orilla del Río Magdalena.
- b) En el PK 604+265 al sur de la Estación de Gamarra hay un desvío que lleva hasta las antiguas instalaciones donde anteriormente funcionaba el antiguo Instituto de Mercadeo Agropecuario -IDEMA.

La localización del proyecto se muestra en la Figura 1.

RESOLUCIÓN NÚMERO *RAD_S*
de *F_RAD_S*



“Por medio de la cual se establecen las tarifas correspondientes a los operadores y usuarios de transporte ferroviario de carga por el uso de la infraestructura férrea en el corredor férreo comprendido entre el municipio de La Dorada en el departamento de Caldas y Chiriguana en el departamento del Cesar (526 km)”.

Figura 1- Localización del Corredor del Proyecto



La vía férrea actual está constituida por una línea única con una separación interna entre los rieles (trocha) de 91,4 cm (914 mm). Los rieles existentes se apoyan por medio de fijaciones elásticas sobre traviesas o durmientes monobloque de hormigón pre-esforzado, instalados entre sí cada 60 cm sobre la vía en balasto; en los puentes existentes las traviesas son de madera separadas entre sí cada 50 cm. La vía férrea consta de tramos dobles en los sitios de desvío o apartaderos y de dos, tres o más líneas en los patios de las siguientes estaciones, a saber: México, en La Dorada, departamento de Caldas; Grecia en Puerto Berrío, departamento de Antioquia; Barrancabermeja en el departamento de Santander y Gamarra en el departamento de Cesar.

El corredor La Dorada – Chiriguana cuenta con 98 puentes ferroviarios a lo largo de su recorrido sobre el cual se realizarán actividades de mantenimiento, y sobre 6 puentes se realizarán actividades de rehabilitación como actividades prioritarias del proyecto. El corredor cuenta también con 17 apartaderos que serán objeto de alargamiento para permitir la operación de los trenes de diseño, y con 28 estaciones que serán objeto de mantenimiento locativo, vigilancia y custodia.

En el proyecto se contempla la ejecución de 3 unidades funcionales que se muestran en la Tabla 2.

Tabla 2. Unidades funcionales del proyecto

UNIDAD FUNCIONAL	DESCRIPCIÓN
	Realizar las obras de mejoramiento y/o rehabilitación de la vía férrea. De conformidad con lo establecido en los artículos 2.2.2.1.13.1 y siguientes del decreto 1082 de 2015, esta unidad funcional se ha dividido en 53 unidades funcionales de vía férrea, desde el municipio de La Dorada (Caldas) hasta el municipio de Chiriguana (Cesar), con sus respectivos ramales. Al respecto, el Concesionario debe revisar, proponer y diseñar todas las actividades pertinentes para cumplir con



Transporte

RESOLUCIÓN NÚMERO *RAD_S*

de *F_RAD_S*



“Por medio de la cual se establecen las tarifas correspondientes a los operadores y usuarios de transporte ferroviario de carga por el uso de la infraestructura férrea en el corredor férreo comprendido entre el municipio de La Dorada en el departamento de Caldas y Chiriquaná en el departamento del Cesar (526 km)”.

UF 1	<p><i>los estándares y las especificaciones consignadas en el Apéndice Técnico 3 del Contrato de Concesión, incluyendo, pero sin limitarse a, la elaboración de los estudios de detalle, el trámite de licencias y permisos, gestión predial, gestión de redes, gestión social y ambiental.</i></p> <p><i>El Concesionario deberá asegurar, a lo largo de todo el Corredor del Proyecto, el mantenimiento y conservación de los diferentes componentes de su sección transversal, desde su nivel de plataforma hasta los rieles, para soportar una carga máxima de 20 ton/eje.</i></p> <p><i>El Concesionario deberá llevar a cabo también las intervenciones tendientes a lograr una operación confiable y segura, que evite potenciales accidentes y así dar cumplimiento a los indicadores previstos en el Apéndice Técnico 4 del Contrato de Concesión.</i></p>
UF 2	<p><i>Esta unidad funcional está compuesta por los siguientes elementos:</i></p> <ul style="list-style-type: none"><i>a) Edificio administrativo, centro de control de operaciones y taller pesado: Diseño, construcción y rehabilitación de las estructuras y sistemas necesarios para la operación del Corredor del Proyecto.</i><i>b) Taller liviano: diseño y construcción de portería, edificio de operación, oficinas y servicios y de áreas exteriores (patio de trenes) y dotación de equipos y mobiliario.</i><i>c) Sistema de Comunicación, Señalización y Control:</i><ul style="list-style-type: none"><i>o Definición y construcción de líneas férreas auxiliares para acceso a talleres, a bodegas, conexión entre vías principales y apartaderos y para cargue de materiales.</i><i>o Sistema de comunicación para la vía férrea.</i><i>o Definición de operatividad en las estaciones de la vía férrea, bien sea mediante enclavamiento electrónico o aplicación de desvíos libres o con dispositivo de autotalonamiento.</i><i>o Definición del sistema de control de bloques de trenes por radio y su funcionamiento en caso de degradación.</i><i>o Definición de los sistemas de energía y respaldo de las estaciones, así como sistemas de alimentación de energía eléctrica necesaria de manera específica para los sistemas de Señalización y alimentación de equipos de radio.</i><i>o Definición de los equipos embarcados a bordo de los trenes para su seguimiento, control y comunicaciones.</i><i>o Definición del puesto central de control, desde donde se coordinarán y dirigirán las operaciones ferroviarias, incluyendo la definición del número de</i>



Transporte

RESOLUCIÓN NÚMERO *RAD_S* de *F_RAD_S*



“Por medio de la cual se establecen las tarifas correspondientes a los operadores y usuarios de transporte ferroviario de carga por el uso de la infraestructura férrea en el corredor férreo comprendido entre el municipio de La Dorada en el departamento de Caldas y Chiriguana en el departamento del Cesar (526 km)”.

	<p><i>puestos de control acordes con la partición o seccionamiento de la línea férrea (ya sea por grupos de unidades funcionales, por grupos de estaciones o por apartaderos).</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ <i>Definición de estaciones satélite, y su equipamiento.</i> ○ <i>Definición de la protección a aplicar en los pasos a nivel.</i> ○ <i>Sistemas de ubicación satelital para trenes.</i> ○ <i>Construcción, instalación, implementación, pruebas y puesta en marcha de estos sistemas.</i>
UF 3	<p><i>La unidad funcional 3 se compone de los Centros de Transferencia de Carga - CTC: Construcción de la infraestructura logística donde se pueda ofrecer un manejo eficiente, confiable y seguro de la carga transportada, enfocado a la transferencia bimodal de ella, del camión al tren, o del tren al camión, previendo el buffer (almacenamiento temporal) entre ellos.</i></p>

En cuanto al material rodante, el Concesionario tiene la obligación de realizar la puesta a punto a todo el material rodante propiedad de la Nación. Dichas actuaciones corresponden a todas aquellas actividades que incluyen, sin limitarse, al completo desmontaje, limpieza, inspección, diagnóstico, reacondicionamiento, reparación o reemplazo de sistemas, subsistemas o piezas que se encuentren averiadas, desgastadas o por fuera de tolerancias de servicio, así como las respectivas pruebas para garantizar el funcionamiento de acuerdo con los datos de fábrica y de conformidad con las especificaciones establecidas por los administradores de vía para el corredor La Dorada - Chiriguana y Chiriguana - Santa Marta. La puesta a punto contempla la implementación de todos los sistemas y equipos a bordo en el material rodante, requerido por los diferentes administradores de vía entre Chiriguana y Santa Marta, para poder operar en sus respectivos tramos concesionados, relacionados, pero sin limitarse a equipos de comunicaciones, señales, instrumentación, entre otros.

El concesionario debe realizar la puesta a punto del siguiente material:

- *Dos (2) locomotoras GR12*
- *Dos (2) locomotoras U10*
- *Cuarenta (40) plataformas operativas*
- *Once (11) Plataformas no operativas*
- *Ocho (8) Carromotores*
- *Dos (2) bateadoras (BP008 - BP011)*
- *Tres (3) Retroexcavadoras*
- *Una (1) Retrocargadora*
- *Una (1) Perfiladora (RP-019)*
- *Un (1) Pórtico Ameca*

Dependiendo de la tipología de carga a transportarse se debe realizar la puesta a punto de tres (3) plataformas canadienses o realizar la conversión de tres (3) góndolas a plataformas. Sobre el resto de material rodante de la nación, el Concesionario debe realizar el mantenimiento y de ser necesario su reparación dependiendo la necesidad que se tenga en el desarrollo de las obras de rehabilitación y el mantenimiento del Corredor.

El resumen de las principales intervenciones en el marco de la APP para el corredor férreo La Dorada - Chiriguana es el siguiente:



Transporte

RESOLUCIÓN NÚMERO *RAD_S* de *F_RAD_S*



“Por medio de la cual se establecen las tarifas correspondientes a los operadores y usuarios de transporte ferroviario de carga por el uso de la infraestructura férrea en el corredor férreo comprendido entre el municipio de La Dorada en el departamento de Caldas y Chiriquaná en el departamento del Cesar (526 km)”.

- *Mantenimiento y rehabilitación de 525 Km de vía férrea.*
- *Suministro e implementación de riel de 115 lb/yarda en 200 Km de vía férrea.*
- *Suministro e implementación de traviesas de concreto y madera.*
- *Mejoramiento de balasto en todo el corredor.*
- *Puesta a punto y mantenimiento de material rodante de la nación y del equipo de mantenimiento de vía.*
- *Adquisición de nuevo equipo de mantenimiento de vía.*
- *Implementación de un sistema de señalización y control ITCS*
- *Compatible con el corredor del norte administrado por el concesionario FENOCO.*
- *Reforzamiento de 22 puentes y el mantenimiento de los otros 76 puentes, cifras que se actualizarán con el diagnóstico que realice el concesionario adjudicatario.*
- *Aproximadamente 346 obras nuevas, para un total de 1.480 obras hidráulicas, cifras que se actualizarán con el diagnóstico que realice el concesionario adjudicatario.*
- *Implementación y construcción del centro de transferencia de carga con capacidad de hasta 800.000 toneladas.*
- *Implementación y construcción del edificio administrativo.*
- *Construcción de un taller pesado en Barrancabermeja y un taller liviano en Chiriquaná.*

Entre los distintos beneficios que aportará el Proyecto para la operación ferroviaria de este corredor y el país se encuentran los siguientes:

- *Reducción del 26% de costos logísticos.*
- *Generación de aproximadamente 15.000 empleos durante la etapa de construcción.*
- *Reducción de accidentalidad en un 2%, por la automatización del control de tráfico.*
- *Aumento de dinámicas económicas y comerciales en el nodo logístico.*
- *Reducción de 37.000 toneladas año de CO2.*
- *Construcción de puente vehicular sobre el río Sogamoso.*
- *Reubicación de dos (2) instituciones educativas con mayor cobertura e infraestructuras mejoradas.*

2. Antecedentes

En el año 2015 el Gobierno Nacional de turno dio a conocer el Plan Maestro de Transporte Intermodal (PMTI), el cual corresponde a una visión estratégica sobre las necesidades en infraestructura y transporte, por lo que se erige como un compromiso de Estado a largo plazo que contempla una hoja de ruta de los proyectos de infraestructura intermodal más importantes para el país, a partir de lo cual definió la Red Básica como los corredores multimodales entre las aglomeraciones de las ciudades, los puertos marítimos y los pasos de frontera. El PMTI señala que el objetivo de esta Red Básica es fortalecer el comercio exterior y el desarrollo regional, para lo cual priorizó, en materia de transporte ferroviario, los siguientes proyectos a implementar en la primera década: i) Tren del Pacífico, ii) Tren Bogotá- Belencito (con variantes) y iii) Tren La Dorada- Chiriguana (con variantes).

Para la implementación y ejecución del PMTI, la ANI suscribió con la FINANCIERA DE DESARROLLO NACIONAL S.A.- FDN el Convenio Interadministrativo 24 del 22 de

RESOLUCIÓN NÚMERO *RAD_S*
de *F_RAD_S*



“Por medio de la cual se establecen las tarifas correspondientes a los operadores y usuarios de transporte ferroviario de carga por el uso de la infraestructura férrea en el corredor férreo comprendido entre el municipio de La Dorada en el departamento de Caldas y Chiriguana en el departamento del Cesar (526 km)”.

diciembre de 2017, cuyo objeto es "Aunar los esfuerzos de LA FINANCIERA y de LA AGENCIA para desarrollar (I) análisis de demanda y de viabilidad de los proyectos férreos de interés de la Nación que fueron identificados como prioritarios en el Plan Maestro de Transporte Intermodal (PMTI), utilizando información primaria y secundaria y, de acuerdo con los resultados obtenidos en esta etapa y el grado de viabilidad de los proyectos estudiados, (II) desarrollar la estructuración técnica, legal y financiera a nivel de factibilidad de los corredores identificados y priorizados en la primera etapa”.

El convenio se estructuró a partir de tres etapas, así:

- *Etapa 1, cuyo objeto fue realizar el análisis de demanda con el fin de determinar la viabilidad de efectuar la estructuración de proyectos férreos del país. En esta etapa se realizó, a nivel de prefactibilidad, una evaluación de los tres corredores identificados en el PMTI, para lo cual se estructuró una matriz multicriterio que arrojó como resultado la priorización del corredor La Dorada-Chiriguana.*
- *Etapa 2, consistente en la estructuración técnica, legal y financiera a nivel de factibilidad del corredor férreo priorizado en la Etapa anterior, es decir, el corredor de La Dorada – Chiriguana. Esta Etapa se encuentra en fase final de aprobación de valoración de obligaciones contingentes y no objeción de condiciones financieras ante la Dirección de Crédito Público y del Tesoro Nacional del Ministerio de Hacienda y Crédito Público y aprobaciones ante otras entidades del gobierno nacional, como requisito previo al inicio del proceso de selección.*
- *Etapa 3, la cual consiste en el acompañamiento del estructurador al proceso de selección.*

En el marco desde desarrollo de la Etapa 2, la FDN adelantó la selección del contratista para la estructuración técnica del corredor Dorada-Chiriguana, luego de lo cual resultó como adjudicatario el Consorcio GCA-SETEC COLOMBIA y, por consiguiente, el 2 de julio de 2019 se suscribió el Contrato N° 35/2019. Asimismo, la FDN celebró el Contrato N° 39/2019, el 22 de julio de 2019, con IDOM, CONSULTING, ENGINEERING, ARCHITECTURE, S.A.U., sucursal de la sociedad extranjera del mismo nombre, para la interventoría de este contrato.

Durante el mes de septiembre de 2019 la FDN logró la asignación de recursos de cooperación internacional para adelantar la estructuración financiera y legal del corredor Dorada - Chiriguana. Con los recursos obtenidos de la referida cooperación internacional, la FDN realizó un proceso de selección para contratar a un equipo consultor que adelantara la estructuración financiera y legal. Como consecuencia de lo anterior, el día 25 de febrero de 2020, la FDN suscribió con la UNIÓN TEMPORAL BBVA - DELOITTE - DURÁN & OSORIO el Contrato 05 de 2020, cuyo objeto consiste en llevar a cabo la "Estructuración financiera y legal, del corredor férreo comprendido entre los municipios de La Dorada en el departamento de Caldas y Chiriguana en el departamento del Cesar, con sus respectivos ramales incluyendo interoperabilidad con el tramo Chiriguana – Santa Marta actualmente concesionado a FENOCO, y (ii) prestar la asesoría financiera y legal especializada para la consecución del financiamiento de la rehabilitación del corredor férreo objeto de estructuración”.

RESOLUCIÓN NÚMERO *RAD_S*
de *F_RAD_S*



“Por medio de la cual se establecen las tarifas correspondientes a los operadores y usuarios de transporte ferroviario de carga por el uso de la infraestructura férrea en el corredor férreo comprendido entre el municipio de La Dorada en el departamento de Caldas y Chiriguana en el departamento del Cesar (526 km)”.

A raíz de los estudios y recomendaciones presentadas por el consultor legal y financiero, se evidenció que la financiación pública del proyecto no era una alternativa viable, lo que conllevó a ajustar y modificar los documentos requeridos para la obtención de las aprobaciones del proyecto ante las autoridades correspondientes, así como los documentos de la transacción y los contratos derivados del Convenio, con base en lo cual se suscribió el Otrosí No. 3 del 22 de julio de 2021. Teniendo en cuenta lo anterior, BBVA Valores Colombia S.A. Comisionista de Bolsa, quien era el encargado de ejecutar este entregable, salió de la unión temporal conformada por parte del estructurador legal y financiera, quedando compuesta únicamente por Deloitte y Durán & Osorio, tal y como consta en el otrosí No. 1 de fecha 20 de diciembre de 2021 suscrito entre la FDN y el consultor.

Por otro lado, en el año 2020, el gobierno de turno publicó el Plan Maestro Ferroviario (PMF), en donde, en línea con lo desarrollado por el PMTI, se organizan los proyectos priorizados en tres grupos, de los cuales se encuentran en estructuración o ejecución aquellos pertenecientes a los Grupos I y II, considerados de relevancia nacional (Grupo I) y que permitirán la conexión interoceánica (Grupo II). Los proyectos del Grupo I corresponden, precisamente, a aquellos priorizados por el PMTI para la primera década, incluyendo el corredor de La Dorada-Chiriguana.

El PMF estableció que la inversión deberá considerar el análisis Costo-Beneficio que tenga en cuenta las variables competitivas del modo férreo, como ahorro en tiempos de viaje, beneficios ambientales y otras externalidades positivas, como la reducción de la congestión, la seguridad de la carga y la probabilidad de menor accidentalidad. A su vez, identificó como acción clave determinar tarifas de transporte en condiciones competitivas frente a otros modos de transporte (carretero, fluvial) para proyectos férreos de carga, ya que será determinante para la viabilidad financiera del proyecto.

Igualmente, el PMF identificó la necesidad de hacer un estudio que revise, actualice y defina un marco normativo para la regulación económica del modo férreo en Colombia, con el objetivo de expedir la reglamentación y la regulación económica en materia de transporte ferroviario de carga y pasajeros. Asimismo, señaló que, en lo que respecta a las tarifas que los distintos operadores aplicarán a sus generadores de carga, serán de libre negociación entre cargadores y operadores ferroviarios, siempre y cuando esté de acuerdo con la normativa de regulación tarifaria que se defina.

Para incentivar el modo férreo es necesario generar distintos tipos de actuaciones tendientes a dar competitividad al mismo, sin entrar a intervenir negociaciones que son de libre competencia de los actores involucrados. Para ello, uno de los elementos conducentes a esto es la regulación del costo que se cobra por la utilización de las vías férreas, siendo esto competencia exclusiva de la nación y teniendo un impacto general en la prestación del servicio que beneficia por igual a todos los usuarios del servicio de transporte sobre los corredores ferroviarios.

Teniendo en cuenta lo anterior, se hace necesario expedir una resolución de tarifa por el uso de la infraestructura férrea para el transporte ferroviario de carga en el corredor La Dorada-Chiriguana (526 km).

3. Solicitud

Con base en las anteriores consideraciones, y teniendo en cuenta lo establecido en el numeral 14 del artículo 11 del Decreto 4165 de 2011, que establece que es función de la ANI “Proponer al Ministerio de Transporte o a las entidades competentes, las

RESOLUCIÓN NÚMERO *RAD_S*
de *F_RAD_S*



"Por medio de la cual se establecen las tarifas correspondientes a los operadores y usuarios de transporte ferroviario de carga por el uso de la infraestructura férrea en el corredor férreo comprendido entre el municipio de La Dorada en el departamento de Caldas y Chiriguaná en el departamento del Cesar (526 km)".

tarifas de peajes y tasas a cobrar por el uso de las áreas e infraestructura de transporte que haga parte de proyectos a cargo de la Agencia, de acuerdo con las políticas del Ministerio de Transporte", se solicita al Ministerio de Transporte la expedición de la Resolución de Tarifa con el objeto de regular la tarifa por uso de la infraestructura férrea para el transporte ferroviario de carga en el corredor La Dorada-Chiriguaná (526km), (...)"

Que mediante memorando con número de radicado 20241400078443 del 26 de junio de 2024, dirigido a la Oficina Asesora de Jurídica del Ministerio de Transporte, el jefe de la Oficina de Regulación Económica de esta cartera ministerial se pronunció en los siguientes términos:

"(...)

Respecto al comunicado radicado MT No. 20243030799232 del 15 de mayo de 2024, mediante el cual, la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI solicitó al Ministerio de Transporte "la expedición de la Resolución de Tarifa con el objeto de regular la tarifa por uso de la infraestructura férrea para el transporte ferroviario de carga en el corredor La Dorada-Chiriguaná (526km)", con la cual, se busca modificar la Resolución 184 de 2009 por concepto de la tarifa por uso de la infraestructura férrea para el Proyecto "Corredor Dorada - Chiriguaná", es preciso indicar, que tal como se había referido en el memorando 20241400075213 del 20 de junio de 2024, se han venido sosteniendo mesas de trabajo con la entidad solicitante, estructuradora y concedente del proyecto (ANI), a fin de contar con los insumos técnicos suficientes para emitir el pronunciamiento de esta Oficina.

(...)

Concepto Oficina de Regulación Económica:

Como consecuencia de los análisis realizados por la ANI, remitidos a este Ministerio y evaluados en el marco de las competencias de esta Oficina de Regulación Económica, nos permitimos precisar lo siguiente:

*El proyecto "Corredor Dorada - Chiriguaná" constituye uno de los proyectos prioritarios en la agenda de desarrollo de infraestructura de transporte y un eje habilitador para la promoción de la intermodalidad del país mejorando las condiciones de competitividad y desempeño económico del mismo. Dicho proyecto, es citado en documentos de política pública como el **Plan Maestro de Transporte Intermodal**, en las Bases del **Plan Nacional de Desarrollo** (2022-2026), y en el **Plan Maestro Ferroviario - PMF** -, en donde particularmente para este corredor, se ha clasificado como un corredor de máxima prioridad: "**(...) dado su impacto sobre la reducción de costos generalizados de transporte y el crecimiento económico del país.**" (Plan Maestro Ferroviario, 2020, Pág. 31). En este sentido, **señala el PMF**, que las tarifas para el modo ferroviario se deberán determinar: ... "en condiciones competitivas frente a otros modos de transporte (carretero, fluvial) para proyectos férreos de carga, ya que será determinante para la viabilidad financiera del proyecto." ... (Pág. 57). Y respecto a la tarifa por uso de vía, estableció que: ... "las condiciones de acceso a la infraestructura ferroviaria serán definidas durante la estructuración de los proyectos y serán reguladas y revisadas periódicamente por la autoridad competente, según corresponda y aplique, las cuales, deberán propender a mantener las condiciones de competitividad del sector férreo, para garantizar un*



Transporte

RESOLUCIÓN NÚMERO *RAD_S*

de *F_RAD_S*



"Por medio de la cual se establecen las tarifas correspondientes a los operadores y usuarios de transporte ferroviario de carga por el uso de la infraestructura férrea en el corredor férreo comprendido entre el municipio de La Dorada en el departamento de Caldas y Chiriquaná en el departamento del Cesar (526 km)".

acceso a la infraestructura férrea en los términos acordados y su utilización neutral, sin generar un trato diferencial entre operadores."... (Pág. 58).

Ahora bien, de lo manifestado por la ANI respecto al proceso de estructuración, se entiende que la presente modificación de tarifa será de conocimiento de los oferentes o posibles interesados en el proceso contractual, y que, por ende, estos oferentes contemplarán la aplicación de la tarifa por su cuenta y riesgo.

En línea con todo lo anterior, y considerando que el proyecto, según lo descrito por la ANI, cuenta entre otros con los siguientes conceptos favorables:

Adecuación del Proyecto a la política de riesgos contractuales del Estado dada por el Ministerio de Transporte,

No objeción de condiciones financieras y aprobación de la valoración de obligaciones contingentes y plan de aportes al Fondo de Contingencias de las Entidades Estatales del Proyecto otorgada por la Dirección General de Crédito Público y Tesoro Nacional del Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

Y, teniendo en cuenta además los siguientes principios, antecedentes y criterios:

*En cumplimiento de los principios establecidos en el Artículo 3° de la Ley 105 de 1993, respecto al acceso del transporte (libre elección del tomador de decisión del servicio "a través del medio y modo que escoja en buenas condiciones de acceso, comodidad, calidad y seguridad", es decir, el que más le convenga...), libertad de empresa (... "El Gobierno establecerá los lineamientos para que el transporte de carga se lleve a cabo bajo condiciones de seguridad y eficiencia."...), y de transporte intermodal (... "Las autoridades competentes promoverán el mejor comportamiento intermodal, favoreciendo la sana competencia entre modos de transporte, así como su adecuada complementación."...); una vez revisados los análisis con referencia a la **Tarifa de Uso de Infraestructura** elaborados por parte de la ANI como ente responsable, estructurador y cedente del proyecto en el marco de un proceso competitivo, así como validada la información del estudio de mercado y las estimaciones técnicas del equipo de estructuración de Setec (Estructurador Técnico) para determinar cuál sería la tarifa a utilizar en el corredor para generar un atractivo comparado con el modo carretero conservando la protección de la competencia;*

Con base en el concepto de No Objeción de condiciones financieras emitida por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, este último, mencionando además que: ... "se verificó que la modelación financiera se encuentra ajustada con las condiciones de mercado y ésta fundamenta el valor y plazo del proyecto"...

Considerando a su vez, que la Constitución Política de 1991 en su artículo 333 estableció: ... "un modelo de "economía social de mercado" sustentado en la libertad que le asiste a quienes participan en el sistema económico en lo referente a la realización de su actividad económica y a la legitimación de la iniciativa privada, como parte de las libertades consagradas en nuestra sociedad, calificando a la libre competencia como un derecho de interés colectivo frente al cual se obliga al Estado a impedir cualquier conducta con la capacidad de obstruir o restringir la libertad económica"...

Y contemplando además, los conceptos de eficiencia, competencia, flexibilidad, integración, productividad, y conectividad en la cadena de transporte de carga, para efectos del trámite del acto administrativo solicitado por la ANI a este Ministerio, esta

RESOLUCIÓN NÚMERO *RAD_S*
de *F_RAD_S*



“Por medio de la cual se establecen las tarifas correspondientes a los operadores y usuarios de transporte ferroviario de carga por el uso de la infraestructura férrea en el corredor férreo comprendido entre el municipio de La Dorada en el departamento de Caldas y Chiriguaná en el departamento del Cesar (526 km)”.

*Oficina se permite dar **concepto positivo** sobre la necesidad de adoptar la Tarifa de Uso de Infraestructura (TUI) propuesta por la ANI, en donde se busca entre otras cosas, la reactivación estratégica del modo, e impulsar la participación del modo férreo de manera competitiva en el transporte de carga en el país, y sobre la propuesta de la ANI de acuerdo con el radicado MT No. 20243030799232 del 15 de mayo de 2024 y el memorando descriptivo en donde se indica que como resultado de su estructuración y análisis de sensibilidad **“el valor definido como nueva tarifa máxima es de \$28,33 pesos por tonelada kilómetro para el corredor Dorada Chiriguaná (526 Km)”**. (...)2*

Que el contenido de la presente resolución fue publicado del [*] de [*] al [*] de [*] de 2024, en la página web del Ministerio de Transporte, en cumplimiento de lo establecido en el numeral 8 del artículo 8º de la Ley 1437 de 2011, artículo 2.1.2.1.14 del Decreto 1081 de 2015 sustituido por el Decreto 270 de 2017.

En mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

Artículo 1. Objeto. *Fijación de la tarifa máxima por el uso de la infraestructura férrea en el corredor La Dorada-Chiriguana (526km).* La tarifa máxima que podrá cobrar el concesionario o cualquier administrador de la infraestructura férrea en el corredor férreo de la Dorada-Chiriguana (526km), fijada por tonelada métrica, será de 28,33 pesos/ton-Km constantes de diciembre de 2023. La repartición que se haga de los ingresos que reciba el concesionario o cualquier administrador de la infraestructura férrea por concepto de tarifas por el uso de la infraestructura férrea para el transporte de carga en este corredor se establecerá en el respectivo contrato de concesión, obra o cualquier otro contrato de administración que se celebre sobre el mismo, de ser el caso.

Artículo 2º. Vigencia. Las disposiciones de esta Resolución sólo regulan la tarifa por el uso de la infraestructura férrea para el transporte de carga en el corredor férreo La Dorada-Chiriguaná y su repartición, de ser el caso. Por lo tanto, las disposiciones de la Resolución 184 de 2009 que no lo sean contrarias mantendrán su vigencia.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE,

{{firma}}

WILLIAM FERNANDO CAMARGO TRIANA
Ministro de Transporte