



Bogotá D.C., agosto de 2024

101

Doctor
GREGORIO ELJACH PACHECO
Secretario General
Senado de la República
Ciudad

Asunto: Radicación del Proyecto de Ley "Por medio de la cual se moderniza y desarrolla el Sistema Ferroviario Nacional y se dictan otras disposiciones"

Reciba un cordial saludo, Dr. Gregorio,

En nuestra calidad de Congresistas de la República y en uso de las atribuciones que nos han sido conferidas constitucional y legalmente, respetuosamente nos permitimos radicar el siguiente Proyecto de Ley:

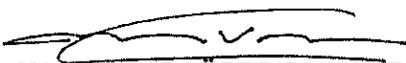
- Proyecto de Ley No. 211 de 2024 Senado, "por medio de la cual se moderniza y desarrolla el Sistema Ferroviario Nacional y se dictan otras disposiciones"

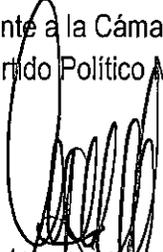
Cumpliendo con el pleno de los requisitos contenidos en la Ley 5 de 1992, le solicitamos se sirva dar inicio al trámite legislativo respectivo.

Cordialmente,


ANA PAOLA AGUIELO GARCÍA
Senadora de la República
Partido Político MIRA


IRMA LUZ HERRERA RODRÍGUEZ
Representante a la Cámara por Bogotá
Partido Político MIRA


MANUEL VIRGUEZ PIRAQUIVE
Senador de la República
Partido Político MIRA


CARLOS EDUARDO GUEVARA VILLABÓN
Senador de la República
Partido Político MIRA



Proyecto de Ley N° 211 de 2024 Senado

“Por medio de la cual se moderniza y desarrolla el Sistema Ferroviario Nacional y se dictan otras disposiciones”.

El Congreso de Colombia,

DECRETA:

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1. Objeto. La presente Ley tiene como objeto establecer la política de Estado ferroviaria en Colombia, buscando promover el transporte ferroviario como una opción eficiente, segura y sostenible y fomentando inversiones en infraestructura, tecnología, modernización y expansión de la red ferroviaria del país de acuerdo a las normas internacionales, para promover el transporte intermodal y el posicionamiento del país como un puerto de transferencia de carga internacional en la región.

Artículo 2. Ámbito de Aplicación. Esta ley se aplicará a todas las actividades relacionadas con la planificación, construcción, operación, mantenimiento y regulación de la infraestructura ferroviaria en Colombia.

CAPÍTULO II

AGENCIA NACIONAL DE FERROCARRILES

Artículo 3. Agencia Nacional de Ferrocarriles. El Gobierno Nacional podrá crear la Agencia Nacional de Ferrocarriles, la cual estará adscrita al Ministerio de Transporte y será la entidad encargada de la administración, operación, mantenimiento, modernización y estandarización de las vías férreas y el modo ferroviario, para interconectar las capitales, los centros de producción, consumo, y los puertos marítimos y fluviales, dinamizando y modernizando el transporte multimodal en Colombia.

Parágrafo 1. La Agencia Nacional de Ferrocarriles estará compuesta por un Director General, designado por el Presidente de la República, y contará con un equipo técnico y administrativo especializado en gestión ferroviaria, ingeniería, logística y planificación del transporte.



Parágrafo 2. La financiación de la Agencia Nacional de Ferrocarriles provendrá de asignaciones del presupuesto nacional, recursos obtenidos de la cooperación internacional, ingresos generados por servicios prestados y otros mecanismos de financiación que establezca el Gobierno Nacional.

Artículo 4. Funciones de la Agencia Nacional de Ferrocarriles. Las funciones de la Agencia Nacional de Ferrocarriles incluirán, pero no se limitarán a:

1. Gestionar y operar la red ferroviaria nacional, asegurando su eficiencia y seguridad.
2. Realizar el mantenimiento preventivo y correctivo de las infraestructuras ferroviarias para garantizar su buen estado y funcionamiento continuo.
3. Promover y ejecutar proyectos de modernización y expansión de la red ferroviaria, adoptando tecnologías avanzadas y prácticas innovadoras.
4. Establecer y supervisar el cumplimiento de estándares y normativas técnicas para la infraestructura y operación ferroviaria, alineados con los estándares internacionales.
5. Fomentar la interconexión del sistema ferroviario con otros modos de transporte (carretero, marítimo, aéreo) para mejorar la conectividad y la eficiencia logística.
6. Desarrollar planes estratégicos y programas de desarrollo ferroviario a corto, mediano y largo plazo, en coordinación con el Plan Nacional Ferroviario (PNF).
7. Coordinar con el Ministerio de Educación, el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, el Ministerio del Trabajo y el SENA la formación y capacitación del personal del sector ferroviario, asegurando la actualización continua de sus competencias.
8. Facilitar la participación de la sociedad civil y las comunidades en los procesos de planificación y desarrollo de proyectos ferroviarios, asegurando procesos de consulta y concertación.

Parágrafo. La Agencia Nacional de Ferrocarriles presentará informes anuales al Congreso de la República sobre su gestión, el estado de la infraestructura y superestructura ferroviaria y los avances en los proyectos de modernización y expansión.



CAPÍTULO III

PLANIFICACIÓN Y DESARROLLO

Artículo 5. Plan Maestro Ferroviario (PMF). El Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte, actualizará el Plan Maestro Ferroviario (PMF), en el cual establecerán los siguientes lineamientos que deberán ser desarrollados en un corto y mediano plazo:

1. Evaluación y diagnóstico del estado actual de la infraestructura ferroviaria, la demanda de transporte, y los desafíos y oportunidades del sector.
2. Establecimiento de metas específicas y medibles para la expansión, modernización y mejora de la red ferroviaria.
3. Identificación de las fuentes de financiamiento, incluyendo recursos del presupuesto nacional, cooperación internacional, inversiones privadas y otros mecanismos de financiación que establezca el Gobierno Nacional.
4. Integración del sistema ferroviario con otros modos de transporte (carretero, marítimo, aéreo) para mejorar la conectividad y eficiencia logística a nivel nacional e internacional.
5. Promoción de la participación de la sociedad civil y las comunidades en la planificación y desarrollo de proyectos ferroviarios, asegurando procesos de consulta y concertación.

Parágrafo. El Ministerio de Transporte en coordinación con las entidades competentes, realizará la supervisión y control de las actividades ferroviarias establecidas en el presente artículo.

CAPÍTULO IV

EDUCACIÓN Y FORMACIÓN

Artículo 6. Formación y Capacitación.. El Ministerio de Educación, el Ministerio del Trabajo y el Sistema Nacional de Aprendizaje SENA, articulará el desarrollo de programas de formación orientados a actualizar los conocimientos de los diferentes actores del sector ferroviario del país.

Parágrafo. Las instituciones de educación superior, en el marco de su autonomía académica, adelantarán la actualización así como líneas de profundización en temas ferroviarios, en los programas académicos que así lo permitan; a fin de avanzar en un mayor conocimiento del sector e interdisciplinariedad



CAPÍTULO V

FINANCIACIÓN Y SOSTENIBILIDAD

Artículo 7. Financiamiento y Cooperación de Proyectos Ferroviarios. El desarrollo del sistema ferroviario podrá ser financiado mediante recursos del presupuesto nacional, cooperación internacional, inversiones privadas y otros mecanismos de financiación que establezca el Gobierno Nacional.

Artículo 8. Tarifas Ferroviarias. El Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), establecerá un marco regulatorio para las tarifas ferroviarias que refleje los costos operativos, de mantenimiento, desarrollo de infraestructura e inversiones. Las tarifas deberán contar con participación de los usuarios, además deben ser equitativas, transparentes, competitivas y comparadas a nivel internacional. Serán revisadas y ajustadas periódicamente, con la participación de los usuarios, para asegurar la sostenibilidad financiera del sistema ferroviario y mantener su competitividad.

Parágrafo 1°. La Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte (CRIT) supervisará y controlará la aplicación de las tarifas, asegurando la transparencia de la información.

Parágrafo 2°. El Gobierno Nacional establecerá incentivos fiscales y económicos, incluyendo exenciones tributarias y acceso a créditos preferenciales, para atraer inversiones privadas en el sector ferroviario.

CAPÍTULO VI

FORTALECIMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA

Artículo 9. Corredores férreos. El Ministerio de Transporte, en coordinación con el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS y la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI, establecerán los corredores férreos activos, inactivos e invadidos, ejerciendo acciones para recuperar y reconstruir aquellas vías que permitan la interconexión de los puertos, aeropuertos, capitales y centros de producción y consumo en el territorio nacional.

Parágrafo 1°. El Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte priorizará la modernización, inversión y ejecución eficientes y puesta en funcionamiento de los siguientes corredores ferroviarios estratégicos: Bogotá - La Dorada - Santa Marta, Medellín - Cali - Buenaventura, Cali - Popayán; la interconexión Belencito - Bogotá.



Parágrafo 2°. El Gobierno Nacional impulsará la rehabilitación del corredor ferroviario interoceánico que une los puertos de Santa Marta, Barranquilla, Cartagena, Bogotá y Buenaventura; logrando fortalecer la transferencia de carga internacional proveniente de Europa y Asia.

Artículo 10. Compatibilidad de trochas en los proyectos Ferroviarios: Para los proyectos ferroviarios que contemplen realizar una restauración de la infraestructura y utilicen una trocha diferente a la angosta que actualmente esta en operación en el país, se deberá garantizar la compatibilidad mediante la implementación de trochas polivalentes que permitan el uso tanto de la trocha angosta como de la trocha estándar de 1.435 mm, asegurando la estandarización a nivel mundial y manteniendo la continuidad del corredor ferroviario existente.

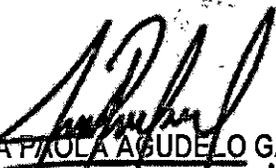
CAPÍTULO VII

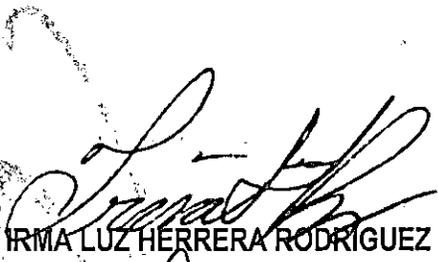
DISPOSICIONES FINALES

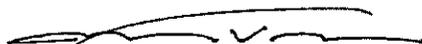
Artículo 11. Reglamentación. El Gobierno Nacional reglamentará los aspectos necesarios para la implementación de la presente ley en un plazo no mayor a doce (12) meses a partir de su promulgación.

Artículo 12. Vigencia. La presente ley rige a partir de su publicación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

De los Honorables Congresistas,


ANA PAOLA AGUDELO GARCÍA
Senadora de la República
Partido Político MIRA


IRMA LUZ HERRERA RODRIGUEZ
Representante a la Cámara por Bogotá
Partido Político MIRA


MANUEL VIRGUEZ PIRAQUIVE
Senador de la República
Partido Político MIRA


CARLOS EDUARDO GUEVARA VILLABÓN
Senador de la República
Partido Político MIRA

SENADO DE LA REPUBLICA

Secretaría General (Art. 139 y ss Ley 5ª de 1.992)

El día 30 del mes Agosto del año 2024

se radicó en este despacho el proyecto de ley

Nº 211 (Acto Legislativo Nº _____), con todos y

cada uno de los requisitos constitucionales y legales

por: H.S. Ana Paola Aguado, Manuel Virgilio Piracine,

Carlos Eduardo Guzmán; H.R. Irma Láz Henen

SECRETARIO GENERAL



Proyecto de Ley N° ____ de 2024 Senado

“Por medio de la cual se moderniza y desarrolla el Sistema Ferroviario Nacional y se dictan otras disposiciones”.

Exposición de Motivos

1. Objeto

El transporte ferroviario ha demostrado ser un medio eficiente, seguro y sostenible para el movimiento de personas y mercancías a nivel global. Sin embargo, en Colombia, este medio de transporte ha sido históricamente subutilizado y ha enfrentado numerosos desafíos en cuanto a infraestructura y modernización.

El objeto del presente proyecto de ley es definir los lineamientos y principios fundamentales que guiarán la política pública en materia ferroviaria en Colombia, estableciendo la promoción del transporte ferroviario como medio eficiente, seguro y sostenible para el movimiento de personas y mercancías; el fomento de la inversión en infraestructura y superestructura ferroviaria y tecnologías asociadas; la integración del sistema ferroviario con otros modos de transporte para fomentar la intermodalidad y la eficiencia logística a nivel nacional e internacional; la creación de mecanismos de financiamiento y cooperación público-privada para el desarrollo de proyectos ferroviarios; y la incentivación de la participación del sector privado en la modernización y expansión de la red ferroviaria del país conforme a normas y estándares internacionales.

2. Antecedentes Legislativos

2.1. Proyectos de Ley

Proyecto de Ley	Comisión	Autores	Resumen	Estado
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.	Comisión Sexta o de Transportes y Comunicaciones	Ministro de Transporte - Guillermo Francisco Reyes González	La presente 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	ARCHIVADO ARTICULO 190 LEY 5ta DE 1992

			y financiación de este modo de transporte, así como la definición de lineamientos que promuevan la intermodalidad.	
Por medio de la cual se toman medidas para la conservación y protección de la red férrea inactiva y en desuso, promoviendo su uso para fines cultural, deportivo, turístico y ambiental que permitan la restitución, apropiación, resignificación y disfrute de este patrimonio público	Comisión Sexta	H.R.Santiago Osorio Marín	La presente Ley tiene por objeto establecer medidas para la conservación y protección de la red férrea inactiva y en desuso que permitan la restitución, apropiación, resignificación y disfrute de este patrimonio público	Archivado
"Por medio de la cual se modifica parcialmente el artículo 21 de la Ley 105 de diciembre 30 de 1993 y se dictan otras disposiciones"	Comisión Sexta	H.S.Miguel Amín Escaf", "H.R.Juan Fernando Reyes Kuri", "H.R.Carlos Adolfo Ardila Espinosa", "H.R.John Jairo Berrio López", "H.R.Oscar Tulio Lizcano Gonzalez", "H.R.John Arley Murillo Benítez", "H.R.Álvaro Henry Monedero Rivera", "H.R.Ángel María Gaitán Pulido", "H.R.Christian Munir Garcés Aljure", "H.R.Harry Giovanni González García", "H.R.Julián Peinado Ramírez", "H.R.Adriana Gómez Millán", "H.R.Alfredo Rafael Deluque Zuleta	El proyecto de ley presentado a consideración del honorable Congreso de la República busca modificar el artículo 21 de la Ley 105 de 1993, con la finalidad de crear instrumentos de financiación que permitan apalancar la implementación y operación sostenible de sistemas de transporte ferroviario de pasajeros y multimodales que incluyan pasajeros, en el ámbito urbano-metropolitano, subregional y regional.	Archivado

3. Justificación del Proyecto

El transporte ferroviario es mundialmente reconocido por su eficiencia energética y su capacidad para movilizar grandes volúmenes de carga a menores costos y con un impacto ambiental significativamente menor en comparación con otros medios de transporte, como el carretero. En un contexto de creciente preocupación por el cambio climático y la sostenibilidad ambiental, consideramos importante que Colombia adopte medidas que fomenten el uso del ferrocarril como una alternativa viable y sostenible. Este enfoque contribuirá tanto a la reducción de emisiones de carbono como a ofrecer una solución a largo plazo para la movilidad de mercancías y personas en el país.

Asimismo, la integración del sistema ferroviario con otros modos de transporte es crucial para mejorar la eficiencia logística y la conectividad tanto nacional como internacional. Una red ferroviaria moderna y bien interconectada permitirá a Colombia mejorar su competitividad en el comercio internacional, facilitando el movimiento ágil y económico de mercancías desde y hacia los puertos marítimos y otros centros de producción y consumo. Esto optimiza los costos logísticos y abre nuevas oportunidades para el desarrollo económico de las regiones menos conectadas del país.

El presente proyecto de ley establece un marco jurídico claro y estable para la planificación, construcción, operación y mantenimiento de la infraestructura ferroviaria. Además, proponemos fomentar la inversión privada y la cooperación público-privada, esenciales para la modernización y expansión de la red ferroviaria en Colombia. La creación de mecanismos de financiamiento y la incentivación de la participación del sector privado son aspectos fundamentales de este proyecto. La participación privada no sólo aporta capital, sino también experiencia y eficiencia en la gestión de proyectos ferroviarios, lo que puede acelerar el desarrollo del sector.

El Plan Maestro Ferroviario (PMF) proporciona una base sólida para justificar la creación de este proyecto de ley. Desde finales del siglo XX, las políticas de transporte globales han promovido la intermodalidad como una estrategia para articular una red de transporte eficiente y sostenible. En este contexto, el uso del ferrocarril es fundamental para reducir los impactos ambientales y los costos de las externalidades negativas del transporte, contribuyendo a una cadena logística más eficiente y menos contaminante.

La pandemia de COVID-19 resaltó las ventajas del transporte ferroviario para el movimiento de insumos y bienes de consumo. Durante 2020, se observó un aumento en la movilización de carga por ferrocarril en comparación con 2019, lo que demostró su importancia en la reactivación económica. La reactivación del ferrocarril facilitará la movilización de carga pesada y de alto volumen desde los centros de producción hacia los puertos, contribuyendo significativamente a la economía nacional y reduciendo los costos logísticos.

Además, el transporte ferroviario no solo es eficiente en términos de costos, sino que también aporta a la economía mediante la reducción de costos logísticos, lo que se traduce en menores precios de los bienes transportados y aumenta los niveles de competitividad del país. La reactivación de los principales



corredores ferroviarios podría reducir los costos logísticos en hasta un 26% para el año 2030, según proyecciones del PMF.

No obstante, para alcanzar estos objetivos, es necesario contar con un marco institucional, normativo y regulatorio que permita la estructuración y ejecución de proyectos ferroviarios con bases sólidas. Este marco debe garantizar la sostenibilidad, rentabilidad y competitividad del modo férreo a largo plazo. La definición clara de las funciones de las entidades del sector es esencial para facilitar la entrada de nuevos operadores y evitar conflictos de interés. Este proyecto de ley aborda esta necesidad al establecer una regulación técnica y económica adecuada, asegurando la interoperabilidad y la articulación de la red ferroviaria.

Por otro lado, el financiamiento del desarrollo ferroviario ha sido un desafío en Colombia. Desde 2010, la inversión en el modo ferroviario no ha superado el 1.8% del total de la inversión pública en infraestructura de transporte, limitando su crecimiento. Es crucial replantear y diversificar las fuentes de financiación existentes, incentivando tanto la inversión pública como privada. Modelos de negocio exitosos en otros países latinoamericanos demuestran que la gestión privada del transporte ferroviario de carga puede ser efectiva y beneficiosa para el desarrollo del sector.

Asimismo, el desarrollo del modo férreo también contribuye a la consolidación de mercados descentralizados, bajo normas claras y con características tecnológicas modernas. Esto promueve la competitividad regional y la integración intermodal, aspectos esenciales para el desarrollo equitativo de todas las regiones del país. El PMF prioriza la reactivación de las operaciones comerciales ferroviarias, diversificando el tipo de carga y asegurando una operación sostenible.

Además, la actualización de la regulación técnica, económica y ambiental es fundamental para garantizar una operación segura y eficiente del modo ferroviario. Una regulación adecuada permitirá asegurar la interoperabilidad, la articulación de la red y el cumplimiento de los requisitos técnicos, ambientales y de seguridad necesarios para el desarrollo del ferrocarril en Colombia.

En este sentido, el proyecto de ley no sólo busca establecer un marco normativo para el desarrollo del sector ferroviario, sino también incentivar una transición hacia fuentes de energía más limpias. La promoción de la transición energética en el sector ferroviario es crucial para reducir las emisiones de carbono y cumplir con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) y las obligaciones ambientales de Colombia.

De igual forma, la inclusión de la sociedad civil y las comunidades en la planificación y desarrollo de proyectos ferroviarios es otro aspecto clave del proyecto de ley. Asegurar procesos transparentes y participativos no solo mejora la aceptación social de los proyectos, sino que también contribuye a su sostenibilidad a largo plazo.

En el articulado del proyecto de ley, se menciona el término "superestructura" para referirse a los componentes fundamentales de la vía férrea, como el balasto, los durmientes, los rieles y los sistemas de sujeción. Estos elementos son esenciales para garantizar la estabilidad y seguridad del sistema ferroviario y se encuentran definidos en el Manual de Normatividad Férrea del Ministerio de Transporte.

Este enfoque técnico es crucial para establecer las bases sólidas del desarrollo ferroviario en el país. La correcta implementación de estos componentes permite que las infraestructuras cumplan con los estándares internacionales, asegurando la durabilidad y eficacia de las inversiones en el sector.

Finalmente, la actualización del Plan Maestro Ferroviario (PMF) se presenta como una prioridad estatal, no solo para reactivar el transporte férreo en Colombia, sino también para asegurar su sostenibilidad a largo plazo. Incluir este plan en los futuros planes de desarrollo garantiza su continuidad más allá de los cambios de administración, asegurando un compromiso constante con el avance del sector ferroviario en el país.

4. Marco Normativo y Jurisprudencial

4.1. Tratados internacionales ratificados por la República de Colombia

- **Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías de 1980.** El Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, adoptado el 24 de mayo de 1980, busca establecer un marco jurídico uniforme para el transporte de mercancías utilizando múltiples modos de transporte bajo un solo contrato. Este convenio reconoce la importancia del transporte multimodal para el comercio mundial y promueve servicios de transporte adecuados, económicos y eficientes.

4.2. Constitución Política de Colombia

ARTÍCULO 1o. Colombia es un Estado social de derecho, organizado en forma de República unitaria, descentralizada, con autonomía de sus entidades territoriales, democrática, participativa y pluralista, fundada en el respeto de la dignidad humana, en el trabajo y la solidaridad de las personas que la integran y en la prevalencia del interés general.

ARTÍCULO 2o. Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo.



Las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias, y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares.

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.

Los servicios públicos estarán sometidos al régimen jurídico que fije la ley, podrán ser prestados por el Estado, directa o indirectamente, por comunidades organizadas, o por particulares. En todo caso, el Estado mantendrá la regulación, el control y la vigilancia de dichos servicios. Si por razones de soberanía o de interés social, el Estado, mediante ley aprobada por la mayoría de los miembros de una y otra cámara, por iniciativa del Gobierno decide reservarse determinadas actividades estratégicas o servicios públicos, deberá indemnizar previa y plenamente a las personas que en virtud de dicha ley, queden privadas del ejercicio de una actividad lícita.

4.3. Leyes

- **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."
- **Ley 336 de 1996.** "Estatuto Nacional de Transporte"
- **Ley 1682 de 2013.** "Por la cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte y se dictan otras disposiciones."
- **Ley 1753 de 2015.** "Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018"
- **Ley 1955 de 2019.** "Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022"

4.4. Otras normatividades

- **Decreto 1079 de 2015.** "Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte"
- **Decreto 2685 de 1999** "Por el cual se modifica el régimen de aduanas en Colombia y se dictan otras disposiciones."
- **CONPES 3982 de 2020.** Política Nacional Logística.

Este documento establece una política integral para mejorar la logística nacional, destacando la importancia de desarrollar el modo ferroviario y su interacción con otros modos de transporte para mejorar la eficiencia y reducir costos logísticos. La Política Nacional Logística propone estrategias para la modernización de la infraestructura ferroviaria y su integración en una red de transporte multimodal, resaltando la importancia de reactivar los principales corredores ferroviarios para el transporte de carga y su impacto positivo en la competitividad del país.



- **CONPES 3489 de 2007.** Política de Transporte de Carga

Este documento define una política específica para el transporte de carga en Colombia, promoviendo la intermodalidad y el uso eficiente de los diferentes modos de transporte, incluyendo el ferroviario. La Política de Transporte de Carga propone medidas para mejorar la infraestructura ferroviaria y fomentar el uso del tren como un medio eficiente y sostenible para el transporte de mercancías. Además, se mencionan las inversiones necesarias y estrategias para el desarrollo del sector, con el objetivo de aumentar la competitividad y reducir los costos logísticos.

- **CONPES 3547 de 2008.** Política Nacional de Transporte

Este documento establece una política integral de transporte que incluye todos los modos, con un enfoque particular en mejorar la infraestructura y servicios ferroviarios. La Política Nacional de Transporte detalla planes y proyectos para mejorar la conectividad ferroviaria, reducir los costos de transporte y aumentar la eficiencia logística en el país. Resalta la importancia de una red ferroviaria moderna y funcional para el desarrollo económico y la competitividad de Colombia.

- El Plan Maestro Ferroviario (PMF) de Colombia

Es una estrategia integral diseñada para modernizar y expandir la infraestructura ferroviaria del país, promoviendo su integración en una red de transporte multimodal. Este plan enfatiza la importancia de reactivar y mejorar los corredores ferroviarios clave, con el objetivo de aumentar la eficiencia logística y reducir los costos de transporte. Además, el PMF busca disminuir los impactos ambientales asociados al transporte, fomentando el uso de modos de transporte más sostenibles. La financiación y ejecución de proyectos nacionales y regionales forman parte central de este plan, asegurando que las inversiones se alineen con las necesidades estratégicas del país y contribuyan al desarrollo económico regional y nacional. La regulación técnica y económica, así como la institucionalidad del sector ferroviario, también son componentes esenciales del PMF, garantizando una implementación eficiente y sostenible de las políticas ferroviarias en Colombia.

4.5. Jurisprudencia

La Corte Constitucional de Colombia ha abordado el tema de los servicios de transporte público en varias sentencias, destacando la importancia de este sector para la vida en sociedad y las relaciones económicas. En la Sentencia C-033 de 2014, la Corte afirma que "el transporte es una actividad indispensable para la vida en sociedad y en particular para las relaciones económicas, que conlleva movilizar personas o cosas de un lugar a otro, mediante diferentes medios". Esta sentencia destaca que los traslados pueden efectuarse dentro del marco de las relaciones privadas, bajo la libertad de locomoción, o ejerciendo actividades económicas dirigidas a obtener beneficios por la prestación del servicio.



La Corte también señala que "el transporte público es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas mediante vehículos apropiados a cada tipo de infraestructura disponible, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios y sujeta a una contraprestación económica". En esta línea, la Ley 336 de 1996 buscó unificar la normatividad relacionada con los principios y criterios que regulan el transporte público en sus diversas modalidades, insistiendo en que la seguridad de los usuarios constituye una prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte.

Por otro lado, en la Sentencia C-568 de 2003, la Corte aborda la destinación de carriles exclusivos para el tránsito de vehículos de transporte masivo, afirmando que esta medida no desvirtúa la destinación al uso común de las vías públicas. La Corte subraya que "la destinación de determinados carriles para el tránsito exclusivo de vehículos de transporte masivo asegura la racionalización del uso de las vías públicas y la eficiente y segura prestación del servicio de transporte masivo de pasajeros, al tiempo que asegura el acceso de todos los ciudadanos al uso común de dichos bienes colectivos".

5. Impacto fiscal

De conformidad con el artículo 7° de la Ley 819 de 2003, los gastos que genere la presente iniciativa se entenderán incluidos en los presupuestos y en el Plan Operativo Anual de Inversión de la entidad competente. Es relevante mencionar, para el caso en concreto, que, no obstante, lo anterior tenemos como sustento un pronunciamiento de la Corte Constitucional, en la Sentencia C-911 de 2007, en la cual se puntualizó que el impacto fiscal de las normas no puede convertirse en óbice, para que las corporaciones públicas ejerzan su función legislativa y normativa.

6. Circunstancias o eventos que podrían generar conflictos de interés

De acuerdo con el artículo 3 de la Ley 2003 de 2019, atentamente nos disponemos a señalar algunos criterios guías en los que se podría configurar conflictos de intereses, para que los congresistas tomen una decisión en torno a si se encuentran inmersos en alguna de estas causales, sin embargo, pueden existir otras causales en las que se pueda encontrar cada congresista, las cuales deberán ser determinadas para cada caso en particular por su titular, siendo estos criterios meramente informativos y que deben ser analizados teniendo en cuenta lo expresado en el artículo 1 de la Ley 2003 de 2019.

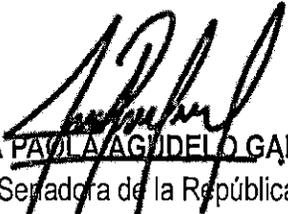
Entre las situaciones que señala el artículo 1 antes mencionado, se encuentran:

- 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; y

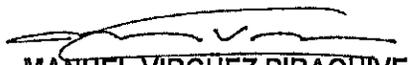


- c) Beneficio directo: aquel que se produzca de forma específica respecto del congresista, de su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil."

De los Honorables Congresistas,


ANA PAULA AGUDELO GARCÍA
Senadora de la República
Partido Político MIRA


IRMA LUZ HERRERA RODRÍGUEZ
Representante a la Cámara por Bogotá
Partido Político MIRA


MANUEL VIRGUEZ PIRAQUIVE
Senador de la República
Partido Político MIRA


CARLOS EDUARDO GUEVARA VILLABÓN
Senador de la República
Partido Político MIRA

SENADO DE LA REPÚBLICA

Secretaría General (Art. 139 y ss Ley 5ª de 1.992)

El día 30 del mes Ago del año 2024

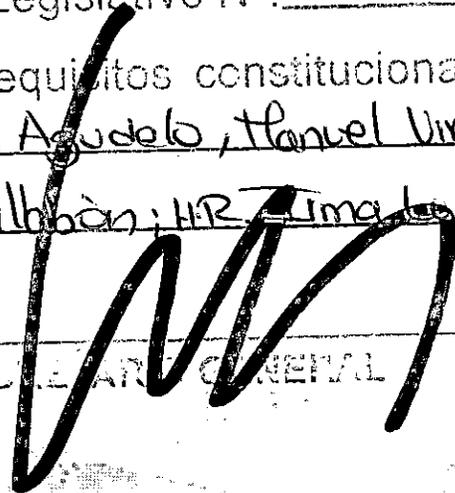
se radicó en este despacho el proyecto de ley

Nº. 201 Acto Legislativo N° _____, con todos y

cada uno de los requisitos constitucionales y legales

por: HS. Ana Paula Agudelo, Manuel Virguez Piraquive,

Carlos Guevara Villabón; IR. Irma Luz Herrera


SECRETARÍA GENERAL