REPÚBLICA DE COLOMBIA

GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXII - Nº 1021 | Bogotá, D. C., miércoles, 9 de agosto de 2023 | EDICIÓN DE 28 PÁGINAS

DIRECTORES: GREGORIO ELJACH PACHECO, SECRETARIO GENERAL DEL SENADO, www.secretariasenado.gov.co; JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA, SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA, www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PROYECTOS DE ACTO LEGISLATIVO

PROYECTO DE ACTO LEGISLATIVO NÚMERO 085 DE 2023 CÁMARA

por medio de la cual se le otorga la categoría de distrito turístico, ambiental, forestal, portuario, biodiverso y cultural a Leticia, en el departamento del Amazonas.

Bogotá, D. C., 2 de agosto de 2023

Doctor

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA

Secretario General Cámara de Representantes

República de Colombia

Ciudad

Referencia: Proyecto de Acto Legislativo número 085 de 2023 Cámara**,** *por medio de la cual se le otorga la categoría de distrito turístico, ambiental, forestal, portuario, biodiverso y cultural a Leticia, en el departamento del Amazonas.*

Respetado doctor:

En nuestra condición de Representantes a la Cámara, y en uso del derecho que consagra el artículo 150 de la Constitución Política, nos permitimos presentar a consideración del Honorable Congreso, el presente proyecto de ley, *por medio de la cual se le otorga la categoría de distrito turístico, ambiental, forestal, portuario, biodiverso y cultural a Leticia, en el departamento del Amazonas.*

y su respectiva exposición de motivos, con el fin de que se ordene el trámite correspondiente.

Cordialmente,

OSCAR SANCHEZ LEON
Representante a la Cámara

KARINA BOCANEGRA PANTOJA
Representante a la Cámara



PROYECTO DE ACTO LEGISLATIVO NÚMERO 085 DE 2023 CÁMARA

por medio de la cual se le otorga la categoría de distrito turístico, ambiental, forestal, portuario, biodiverso y cultural a Leticia, en el departamento del Amazonas.

El Congreso de la República de Colombia,

DECRETA:

Artículo 1°. El objeto del presente Acto Legislativo, es otorgar la categoría de Distrito turístico, ambiental, forestal, portuario, biodiverso y cultural a Leticia, en el departamento del Amazonas, al mismo tiempo que se contribuye al desarrollo sostenible, mejoramiento económico y de la calidad de vida de sus habitantes, mediante la creación de un régimen especial.

Artículo 2° Adiciónese el siguiente inciso al artículo 328 de la Constitución Política, el cual quedará de la siguiente manera:

(...) El municipio de Leticia se organiza como distrito especial turístico, ambiental, forestal, portuario, biodiverso y cultural. Sus autoridades junto con las autoridades nacionales podrán establecer estrategias

de articulación para el aprovechamiento del desarrollo sostenible.

Artículo 3°. Adiciónese un inciso y un parágrafo al artículo 356 de la Constitución Política, el cual quedará de la siguiente manera:

(...) El municipio de Leticia se organiza como distrito especial turístico, ambiental, forestal, portuario, biodiverso y cultural. Su régimen político, fiscal y administrativo serán los que determinen la Constitución y las leyes especiales que se dicten sobre la materia, y en lo no dispuesto en ellas, serán las normas vigentes para los municipios.

(...)

Parágrafo. El municipio de Leticia no estará obligado a efectuar ajustes administrativos que aumenten sus costos ni a dividir el territorio del distrito en localidades. La ley podrá crear mecanismos adicionales a los existentes para la promoción y el desarrollo del Distrito.

Artículo 4°. ***Vigencia***. El presente Acto Legislativo rige a partir de su promulgación.



INTRODUCCIÓN

El objeto del presente Acto Legislativo, es otorgar la categoría de Distrito turístico, ambiental, forestal, portuario, biodiverso y cultural a Leticia, en el departamento del Amazonas, al mismo tiempo que se contribuye al desarrollo sostenible, mejoramiento económico y de la calidad de vida de sus habitantes, mediante la creación de un régimen especial.

Amazonas	
Nombre del Departamento	Amazonas
Extensión Territorial	109,665 km²
Capital	Leticia
Referencia Geográfica	Está ubicado en el extremo sur del país, en gran parte al sur de la línea ecuatorial, en la región Amazonia. Con 110.000 km² es el departamento más extenso de Colombia.
Densidad Poblacional	85.056 habitantes en 20231
Lìmites	Al Norte con Caquetá y Vaupés, al Este con Brasil, al Oeste y Sur con Perú
Altitud sobre el Nivel del Mar	4.000 MTSM
Colombia	Clima cálido y húmedo

Fuente: Sitio oficial del departamento del Amazonas.

Leticia	
Superficie del municipio de Leticia	583 200 hectáreas 5832,00 km² (2251,75 Sq mi)
Altitud del municipio de Leticia	80 metros de altitud
Densidad Poblacional	46.753 habitantes en 2023
Coordenadas geográficas	Latitud: -4.2081 Longitud: -69.9432 Latitud: 4º 12’ 29” Sur Longitud: 69º 56’ 36” Oeste
Huso horario	UTC -5:00 (América/Bogotá) El horario de verano y el horario de invierno son los mismos que el horario estándar.

Fuente: Sitio oficial del municipio de Leticia.



El departamento del Amazonas hacia parte de los Territorios Nacionales, siendo un territorio de frontera, su administración había sido delegada a las misiones religiosas desde 1887, tras la firma del Concordato entre la Iglesia Católica y el Estado colombiano. Las bonanzas extractivas de Quina y Caucho suscitaron el interés por defender las fronteras, promover la colonización y extender la soberanía del Estado en la Amazonia, lo que dio lugar a la creación de las Intendencias y Comisarias en los “Territorios Nacionales”. Solo fue hasta la Constitución Política de 1991 que se constituyó el departamento del Amazonas y Leticia como su capital.

[1] DANE: Actualización Post Covid-19. Proyecciones de Población Departamental por Área. 2023. https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/demografia-y-poblacion/proyecciones-de-población.

La Constitución consagró la autonomía para las entidades territoriales (artículo 287 C. P.) y atribuyó a los departamentos funciones administrativas de coordinación, complementariedad, apoyo de la acción municipal e intermediación entre la esfera municipal y el nivel nacional (artículo 298 C. P.). Esa misma Carta Política también otorgó competencias para fortalecer las estructuras de poder existentes, legitimar a las autoridades locales y lograr mayor flexibilidad para atender sus necesidades. Dentro de los múltiples rasgos que caracterizan al Estado se encuentra el crecimiento y enorme diversificación del aparato estatal, por una parte, y la presencia de una dimensión territorial del Estado más o menos fuerte y diversa.

La cual ha hecho ineludible que desde la década de los 90 el país se encuentre realizando grandes esfuerzos para modernizar el Estado, atender de manera oportuna y eficiente las demandas de una población cultural y regionalmente heterogénea y dispersa. Si bien es cierto, que las reformas descentralizadoras - descentralización política- en Colombia, tuvieron su impulso importante en la Constitución de 1991, se hace necesario continuar contribuyendo en acciones que promuevan el desarrollo sostenible y económico del departamento del Amazonas, que representa menos del 1% de participación en el PIB Nacional, habitando en Leticia el 55% de la población total del departamento.

Leticia es una ciudad triple-fronteriza, geopolíticamente estratégica para la Nación, en donde el Estado debe de garantizar la soberanía y promover la prosperidad de la población, en un territorio estratégico para la humanidad, como lo es la Amazonia, siendo este la principal motivación del presente proyecto legislativo.

NECESIDAD E IMPORTANCIA.

El municipio de Leticia, departamento del Amazonas, ubicado en la región sur del país, posee una importancia estratégica para Colombia, tanto desde el punto de vista geográfico como cultural y ambiental. En el departamento del Amazonas habitan 27 pueblos indígenas, en 35 resguardos y existen 4 Parques Nacionales Naturales, representando así la rica diversidad ambiental y cultural de la Nación.

Es precisamente por su importancia ambiental y cultural que resulta imprescindible elevar la categoría del municipio de Leticia a Distrito Especial. Con ello, se busca proteger la zona de reserva forestal del Estado, garantizar la permanencia física y cultural de las comunidades indígenas y demás personas que habitan en el municipio. Mejorar la calidad de vida de sus habitantes, promover el desarrollo sostenible, y contribuir a la conservación de los recursos naturales del país.

El Distrito podrá orientar acciones de crecimiento económico sostenible, que beneficie a la población (indígena y no indígenas) a través de la generación de empleos por medio de cadenas de valor resilientes, tales como en el sector turístico, artesanal, prestación de servicios ambientales, usos sostenible de los recursos forestales y aprovechando la localización estratégica de la ciudad sobre el río Amazonas principal arteria de comunicación en sur América, con un gran potencial portuario, que además de generará beneficios económicos, mejorará los costos y el acceso de la población a alimentos y bienes de consumo intermedio, en un departamento que solo suple sus necesidades en un 27%.

Este Acto Legislativo se convierte en una herramienta importante para apoyar los grandes retos que enfrenta la ciudad que resultó fuertemente impactada por la COVID-19, generando un aumentando en las brechas de pobreza multinivel de su población, en donde un número significativo de familias perdieron sus medios de vida. Por otro lado, buscará mejorar las condiciones de la población del municipio que ha resultado afectado desde el 2017 por el incremento de actividades ilícitas en toda la Amazonia (tráfico de estupefacientes, minería ilegal, ganadería extensiva, entre otros). En donde se han materializado riesgos señalados por la Defensoría del Pueblo para el departamento del Amazonas, tras el incremento de los hechos de violencia, aumentando la deforestación y daños ambientales, al igual que se pone en riesgo la pervivencia de los pueblos indígenas, siendo la población más afectada, "el 52% de las víctimas registradas por la UARIV desde 1985 en el departamento del Amazonas pertenecen a pueblos indígenas" (ONU-OCHA, 2022), siendo la pobreza uno de los motores de estos hechos.

Este Acto Legislativo se enmarca en el cumplimiento de los Objetivos del Desarrollo Sostenible (ODS) y contribuirá con los indicadores de cumplimiento del país. La Amazonia y el municipio de Leticia son lugares de importancia en un contexto global en el que el cambio climático y la depredación de los ecosistemas naturales están generando impactos negativos en el medio ambiente y las comunidades que habitan en ellos. En este sentido, un régimen especial para el municipio de Leticia permitirá la garantía de protección de los recursos naturales y culturales, y se convertirá en un modelo de desarrollo sostenible y protección para otras áreas de interés ambiental y cultural de la Nación.

Las características de la riqueza biológica de la Amazonia, implican una perspectiva diferente de desarrollo, en el marco de los compromisos ambientales internacionales que ha firmado el Estado. En la Amazonia se encuentra uno de los mayores patrimonios naturales y culturales de la Nación. Colombia es un país de relevancia mundial en cuento a la diversidad, y cuenta con un total de 114.174.800 hectáreas y una cobertura en bosques naturales que representan el 52% de la superficie continental (Ideam, 2018). La biodiversidad amazónica cumple un papel crucial como parte de los sistemas mundiales, teniendo influencia en el ciclo mundial del carbono y, por consiguiente, del cambio climático, así como de los sistemas hidrológicos hemisféricos, sirviendo como un importante pilar del clima y las precipitaciones en América del Sur.

Al ser Leticia la capital del departamento con un gran potencial turístico, permitirá consolidar al Amazonas como uno de los principales destinos turísticos del país, en donde también resultará de manera directa beneficiado el municipio de Puerto Nariño, como segundo destino turístico más importante del departamento. Por lo tanto, resulta fundamental que se avance en este proceso y se otorgue al municipio de Leticia, la categoría de Distrito Especial.

BENEFICIOS

1. Tendrá mayor presupuesto debido a que partición para de forma directa en el Sistema General de Participaciones y el Sistema General de Regalías, que le permitirá llevar a cabo proyectos de inversión con mayor autonomía.
2. Para cada vigencia fiscal el Gobierno nacional por medio del Presupuesto General de la Nación tendrá la obligación de invertir en vías y/o rutas de acceso que permitan una mayor conectividad a Leticia y el resto del departamento de Amazonas.
3. Tendrá su propia Autoridad Ambiental, que le permita recibir los bienes que tengan las corporaciones autónomas, junto con los rendimientos financieros que estos generen.
4. Una parte de los Recursos del Sistema General de Regalías destinados para Ciencia y Tecnología deberán invertirse en el Distrito.
5. El Presidente será quien designe al Alcalde en caso de una vacancia y no el Gobernador.
6. La conversión de Leticia en un Distrito Especial otorgaría mayor autonomía y recursos económicos al municipio para desarrollar políticas y proyectos acordes con su diversidad cultural, natural y turística sin que sea necesario la intervención o mediación de la Gobernación Departamental.
7. Se podrá realizar un nuevo ordenamiento territorial que comprenda localidades, con descentralización administrativa y fiscal. La ley señala que mínimo el 10% del Presupuesto del Distrito deberá ser destinado a las localidades.
8. Administrativamente el Distrito tendrá que organizarse con Alcaldes Locales y las Juntas de Administradoras Locales (JAL).
9. Le permitiría al municipio fomentar su enorme potencial en ecoturismo, turismo de naturaleza y turismo cultural. Esto se traduciría en una mayor afluencia de turistas y un mayor impacto económico para la región.
10. Se tendrá mayor participación y fomento en cultura a través de Planes de Desarrollo sectoriales en esta materia.
11. Al ser una zona forestal y ambiental preservada, el municipio de Leticia tiene la capacidad de desarrollar un modelo económico sostenible basado en el aprovechamiento de sus recursos naturales, protección del medio ambiente y desarrollo de proyectos ecoamigables.
12. El recaudo por concepto de tributos deberá destinarse primordialmente al distrito.
13. Siendo una zona geográfica cercana al río Amazonas, Leticia como Distrito Especial Portuario puede desarrollar un centro de logística y transporte para recibir y exportar productos desde y hacia la región.

INFORMACIÓN GENERAL DEL MUNICIPIO.

Leticia se ha consolidado como un punto de referencia de la Amazonia colombiana. Al ser una ciudad trifronteriza que conecta el sur de Colombia con países como Brasil y Perú, su importancia no solo se debe centrar en la soberanía de la Nación, sino como un punto estratégico para impulsar el comercio fronterizo, el desarrollo sostenible y conservación de los recursos naturales y culturales. El 55% de la población total del departamento habita en la ciudad, con una predominante población indígena, de las etnias, Ticuna, Cocama, Yaguas, Uitotos, Tanimukas, Yucunas, entre otros. Colinda con el municipio brasileño de Tabatinga, en donde ambas ciudades presentan un proceso de conurbación, frente a la ciudad sobre el río Amazonas, está ubicado el centro poblado de Santa Rosa (Perú).

Geografía / Topografía.

Leticia se encuentra ubicada en el margen izquierdo del río Amazonas, ofreciendo a los visitantes una gran variedad de sitios turísticos, la mayoría de ellos de orden natural, ideales para la práctica de actividades de ecoturismo y turismo de aventura. En sus alrededores se encuentra la Isla de los micos, reconocida por ser hábitat de estos primates, quienes viven en completa libertad y comparten con los turistas que visitan este lugar; y poblaciones indígenas como Huitotos, Ticunas, Yaguas, etc.

A través de los numerosos afluentes del río Amazonas, se realizan desplazamientos para recorrer las diversas poblaciones indígenas, resguardos, reservas y parques de la región. Entre los ecosistemas que se destacan en Amazonas, se encuentra la selva inundable, las ciénagas y los pantanos.

Fauna y Flora.

Este paraíso congrega una de las más variadas ofertas de flora y fauna del mundo, consolidándose como uno de los sitios más biodiversos de la tierra, en donde gracias a su ecosistema de selva húmeda tropical y bosque inundable, es posible encontrar especies como el delfín rosado, el puma, el oso hormiguero, la huangana, el venado, el sajino, guacamayas, monos, caimanes, insectos, ofidios, peces, etc.

En cuanto a especies florísticas, destacan caobas, quinilla, pomas, cedros, caoba y victoria regia, que

son lotos de aproximadamente 3m de diámetro, que soportan pesos de 40 kg aproximadamente.

Algunas especies de flora y fauna se pueden observar con mayor facilidad dado el número de miembros de la misma especie, aun cuando la regla general de Amazonas es tener numerosas especies, pero con poca población. Una manera ideal para observar la flora y fauna de Amazonas es desde el dosel, donde se encuentra aproximadamente el 50% de la fauna de la selva.

Reseña Histórica.

Leticia fue fundada el 25 de abril de 1867, en tiempos de la bonanza del caucho, como un puerto fluvial, inicialmente conocida como San Antonio por el entonces gobernador de Loreto (Perú) el señor Benigno Bustamante. A finales de este mismo año, la ciudad cambió de nombre, en honor a Leticia Smith, una joven residente de la ciudad peruana de Iquitos, gracias al ingeniero Manuel Charón. El puerto de Leticia crece sustancialmente para el siglo XX, facilitando el comercio fluvial en la región.

Con el Tratado Salomón-Lozano, Leticia es entregada oficialmente a Colombia, gracias a una nueva definición de la frontera. Sin embargo, en el año 1933 fue invadida por insurgentes peruanos y devuelta a Colombia un año después.

Hidrografía del Amazonas colombiano.

Por la Amazonia corre el segundo río más largo y caudaloso del planeta, el **Río Amazonas**. El cual, contiene más agua que el Nilo, el Yangtsé y el Misisipi juntos. Este río también tiene la cuenca hidrográfica más grande en el mundo, alrededor de 7.05 millones de kilómetros cuadrados, siendo la quinta parte del caudal fluvial del planeta. Las cuencas ubicadas en Colombia que drenan hacia el río Amazonas, son los ríos Caquetá y Putumayo. Además, dentro de los ríos más importantes se encuentra el Guaviare, el Apaporis y el Vaupés.

Actividad Económica.

Las principales actividades económicas de la Amazonia son la extracción y comercialización de caucho y maderas, pesca artesanal, turismo, comercio y agricultura.

Grupos Étnicos.

En la zona sur de Colombia se encuentran varias comunidades indígenas entre las que se destacan:

Los Ticunas, Cocamas, Yaguas, los Uitotos, Yucunas, Macunas, Tanimukas, entre otros.

Folklore.

Si bien en Leticia se encuentran arraigadas las costumbres del trapecio amazónico, con la llegada de los colonos y viajeros, en la ciudad se han mezclado estas tradiciones autóctonas con las foráneas; generando, así una mezcla de conocimientos, creencias, tradiciones, hábitos, gastronomía, música, celebraciones, etc.

Gastronomía.

Leticia cuenta con una variada oferta gastronómica, influenciada por diversos pescados obtenidos del río Amazonas y sus afluentes. Platos como bolitas de pirarucú, gamitana rellena, el tucunaré, el dorado, la patarasca (pescado preparado en hojas de plátano) el pescado ahumado, el mojojoy, gusano que se obtiene de las palmas y se consume frito, crudo o relleno, etc. El casabe, especie de arepa elaborada con yuca brava es otra de las preparaciones típicas de la región. En cuanto a frutas exóticas, en Leticia se consume el anón amazónico, el arazá, la piña, el copoazú, entre otras.

En Leticia se encuentran restaurantes que ofrecen platos de la cocina típica de la región, comidas rápidas y restaurantes de comida brasilera y peruana.

Artesanía.

Las artesanías son hechas en su mayoría por los indígenas de las diferentes etnias que se encuentran presentes en la región: Yaguas, Huitoto y Ticuna, usando materiales naturales como tinturas vegetales, cortezas, arcilla, fibras, cortezas, semillas, plumas y maderas, conservando las tradiciones y modos de elaboración ancestrales. En los últimos años, se han constituido en una fuente de ingresos para estas comunidades.

Se destacan artesanías elaboradas con palo de sangre, o madera balso como tallas y esculturas, vasijas y tinajas hechas en cerámica, trajes típicos elaborados con yanchama o tela de corteza, así como abanicos, manillas, pulseras, aretes, collares, esteras, máscaras, entre otros. En cuanto a los textiles, se destacan las hamacas, brazaletes, sonajeros, mochilas, bolsos, etc. La mayoría de estos elementos y accesorios cuentan con un gran contenido simbólico para los indígenas.

Rutas Fluviales.

El resultado de los operativos de inspección llevados a cabo por la Dirección de Promoción y Prevención de la Delegatura de Puertos en los municipios del departamento de Amazonas entre octubre de 2020 y abril de 2022, en materia de infraestructura y transporte fluvial.

A nivel nacional fueron realizados 189 operativos de inspección en municipios ubicados en 30 departamentos del país, los cuales tuvieron como principal objetivo *"Levantar información relacionada con las condiciones de la infraestructura y la prestación del servicio de transporte fluvial de pasajeros, turístico, escolar y de carga en el municipio"*.

Para la programación de los operativos de inspección y levantamiento de información se tuvo como base el listado inicial de muelles y embarcaderos levantado por la Dirección de Promoción y Prevención de la Delegatura de Puertos de manera documental, esto es, con la solicitud de información a las entidades del sector y la búsqueda realizada a través de la web.

La realización de los operativos contó con tres momentos:

- Georreferenciación de los muelles y embarcaderos identificados.
- Caracterización de muelles y embarcaderos.
- Levantamiento de información de la operación portuaria y la operación fluvial en el municipio.

El ejercicio de georreferenciación y caracterización de muelles y embarcaderos han sido consolidados en el visor marítimo y fluvial, para el que se ha utilizado la plataforma de información geográfica ArcGis y se ha dispuesto para consulta en la página web de la Superintendencia de Transporte[2], información que espera servir como insumo para que de manera conjunta con las entidades del sector transporte, las empresas, los gremios, los usuarios y la comunidad en general se establezcan los planes que permitan trascender en las condiciones de seguridad y calidad con las que se viene prestando el servicio de transporte fluvial en Colombia.

El levantamiento de información de la operación portuaria y la operación fluvial se realizó a través de diario de campo, en el que los profesionales relacionaron la información obtenida de las reuniones realizadas con autoridades municipales, transportadoras y usuarios, y a través del ejercicio de observación en los puntos de operación identificados.

El ejercicio de caracterización fluvial se consolidó en 30 documentos por departamento, a continuación, nos permitimos presentar la información obtenida del departamento de Amazonas:

Municipio de Leticia.

Tabla 1 Características Municipio de Leticia

Tabla de Resumen	
Nombre de los ríos o cuerpos acuáticos identificados:	Río Amazonas
No. de Muelles identificados. y/o embarcaderos	2
¿Se evidenció prestación informal del servicio de Transporte Fluvial?	Sí
¿Se evidenció prestación del servicio de Transporte Fluvial por parte de empresas debidamente habilitadas por el Ministerio de Transporte?	Sí
¿Se evidenció la realización de operaciones portuarias en el municipio?	Sí
¿Las operaciones portuarias identificadas, se realizan en condiciones de seguridad?	No
Promedio de pasajeros movilizados en un día en el municipio.	Sin información
Promedio de carga movilizada en un día en el municipio.	Sin información
¿Se implementan protocolos de bioseguridad (COVID 19) para la operación y/o prestación del servicio?	No
Autoridades acompañamiento: que realizaron	Ninguna

Fuente: Delegatura de Puertos Dirección de Promoción y Prevención 2022 - Ministerio de Transporte.

Empresas de transporte fluvial registradas en el Sistema Nacional de Supervisión al Transporte (VIGIA).

Las empresas de transporte fluvial registradas en la base de datos de vigilados activos del Sistema Nacional de Supervisión al Transporte (VIGIA), son las siguientes:

Tabla 2. Empresas de Leticia registradas en VIGIA[3]

NIT	Denominación y Razón Social
71675798	ÁLVARO BETANCUR.
846003451	SERVICIOS Y SUMINISTROS S.A.S.
838000104	TRANSPORTE ANDINO MULTIMODAL DE LA AMAZONIA TRANSAMAZONICA LTDA.
838000243	COOPERATIVA DE MOTORISTAS AL TURISMO DEL AMAZONAS COOMOTURAM.
838000252	LÍNEAS AMAZONAS S.A.$.
838000392	TRANSPORTES AMAZÓNICOS S.A.S.
838000450	EXPRESOS UNIDOS TRES FRONTERAS S.A.S.
900321308	RAPIEXPRESS DEL AMAZONAS S.A.S.
900666759	AGENCIA DE VIAJE SELVATOUR S.A.S.

Fuente: Delegatura de Puertos Dirección de Promoción y Prevención 2022 - Ministerio de Transporte.

Rutas fluviales autorizadas.

De acuerdo con la información de los actos administrativos de permisos de operación emitidos por el Ministerio de Transporte a empresas de transporte fluvial, las rutas autorizadas desde el municipio de Leticia son las siguientes:

Tabla 3. Rutas Fluviales Municipio de Leticia[4]

Ruta Autorizada		Embarcaciones	Zonas de Operación
Modo 1	Modo 2		
Leticia	Isla de los Micos	Chalupas	Río Amazonas y afluentes entre puertos colombianos
Leticia	Lago de Tarapoto	Chalupas	Río Amazonas y afluentes entre puertos colombianos
Leticia	Lagos de Boiauazu	Chalupas	Río Amazonas y afluentes entre puertos colombianos
Leticia	Puerto Nariño	Chalupas	Río Amazonas
Leticia	Lago de Tarapoto Puerto Nariño	Chalupas	Río Amazonas
Leticia	Lagos de Yahuarcaca	Chalupas	Río Amazonas
Leticia	Victoria Regia	Chalupas	Río Amazonas en puertos colombianos
Leticia	Isla Santa Rosa	Chalupas	Río Amazonas en Puertos Colombianos
Leticia	Lago Yagahuarca-San Antonio de los Lagos	Chalupas	Río Amazonas en Puertos Colombianos

[2] https://www.supertransporte.gov.co/index.php/superintendencia-delegada-de-puertos/visor-del-mapa-de-infraestructura-no-concesionada/

[3] Tomado de la base de datos de vigilados activos de la Superintendencia de Transporte, descargada el 9 de mayo de 2022.

[4] Tomado de los actos administrativos de permisos de operación emitidos por el Ministerio de Transporte a empresas de transporte fluvial de pasajeros a diciembre de 2021.

Ruta Autorizada		Embarcaciones	Zonas de Operación
Modo 1	Modo 2		
Leticia	Lagos de Boiauazu-CI San Juan de Atacuarí	Chalupas	Río Amazonas en puertos colombianos
Leticia	Lago de Boiauazu-San Juan de Atacuarí	Chalupas	Río Amazonas y sus afluentes en territorio colombiano
Leticia	Sacambu	Chalupas	Río Amazonas en Puertos Colombianos
Leticia	Puerto Nariño	Chalupas	Río Amazonas y sus afluentes en territorio colombiano
Leticia	Isla de los Micos	Chalupas	Río Amazonas y sus afluentes en territorio colombiano
Leticia	Lagos de Tarapoto	Chalupas	Río Amazonas y sus afluentes en territorio colombiano
Leticia	San Antonio de los Lagos	Chalupas	Río Amazonas y sus afluentes en territorio colombiano
Leticia	Lagos de Boiauazu	Chalupas	Río Amazonas y sus afluentes en territorio colombiano

Fuente: Delegatura de Puertos Dirección de Promoción y Prevención 2022 - Ministerio de Transporte.

Operación fluvial del municipio.

Durante el ejercicio de caracterización fluvial adelantado por la Superintendencia de Transporte en el municipio de Leticia, se identificaron dos (2) muelles y/o embarcaderos en los cuales se desarrollan actividades de transporte fluvial en diferentes modalidades.

Es necesario precisar que debido a la ubicación de los municipios de Leticia y Puerto Nariño, estos no cuentan con vías terrestres de acceso desde otros municipios, por tanto, el ingreso de mercancías a estos municipios depende en gran medida del transporte fluvial, el cual es de suma importancia para los pobladores de los municipios mencionados.

De acuerdo con el diagnóstico del muelle internacional Victoria Regia y Malecón Turístico de Leticia, adelantado por la capitanía de puerto de la Dirección General Marítima (DIMAR), "En la actualidad la ciudad de Leticia en el Amazonas cuenta con el Muelle Internacional "Victoria Regia" donde llegan las embarcaciones tanto nacionales, provenientes de Puerto Asís, como internacionales provenientes principalmente de Brasil y Perú; este se encuentra localizado en Latitud (4º 13' 25.10"S) Longitud: (69º 56' 44.24"0), y está compuesto por un puente fijo de 60 metros de longitud, dos puentes móviles de 60 metros de longitud cada uno, una cubierta superior de 474 metros cuadrados y una cubierta principal de 960 metros cuadrados y presta los servicios de recepción de embarcaciones que transportan carga general (víveres, materiales de construcción, maquinaria pesada etc.) y descargue de hidrocarburos (Gasolina, Dieses y Fuel Oil) para el sostenimiento de la región Amazónica. Y el Malecón Turístico de Leticia que es lugar de embarque y desembarque de pasajeros locales o turistas visitantes, que se desplazan en embarcaciones menores generalmente a las comunidades aledañas a los municipios de Leticia o Puerto Nariño u otros sitios turísticos de la región del Amazonas, incluyendo destinos internacionales en Brasil y Perú; el Malecón Turístico de Leticia se encuentra localizado entre las coordenadas Latitud (4º 12' 55.40"S) Longitud: (69º 56' 42.56"0) y Latitud (4º13'0.94"S) Longitud (69º56'41.48"0) y consta de una estructura de 179,80 metros de largo y 19 metros de ancho construidos en cemento, barandas de Hierro y 36 escalones de concreto para el acceso al Caño de Yahuarkaka".

Debido al bajo nivel del caudal, durante una temporada del año las embarcaciones no alcanzan a llegar a las zonas seguras para realizar el descenso de mercancías y de los usuarios que utilizan este servicio, razón por la cual, algunas personas se desplazan con canoas o como la llaman los locales "peque peque", para llegar a las embarcaciones que están autorizadas para su transporte. De igual manera, los usuarios para llegar a la embarcación se deben trasladar por una isla llamada la isla de la fantasía, la cual aparece cuando el caudal del río está bajando.

Conclusiones de las actividades de campo desarrolladas.

- Debido a la ubicación de los municipios de Leticia y Puerto Nariño, los cuales se encuentran situados sobre la ribera del río Amazonas, los mismos no cuentan con vías terrestres de acceso desde otros municipios, por tanto, el ingreso a estos municipios de las mercancías depende en gran medida del transporte fluvial, el cual es de suma importancia para los pobladores de los municipios mencionados.
- En el municipio de Leticia no se evidenció presencia de autoridades en ninguno de los muelles, ni policía de vigilancia o multimodal que controle la operación fluvial del municipio.
- Se evidenció el transporte de pasajeros en las canoas con motor denominadas "peque peque", se observa como estas embarcaciones no cuentan con los permisos y se mueven de un lado al otro de la ribera del río, sin ninguna protección, los canoeros no miden el peligro y las consecuencias para los usuarios que utilizan este medio de transporte.
- El municipio no cuenta con un astillero para que los barqueros realicen mantenimiento a las embarcaciones, estas actividades se

realizan en los puertos, entorpeciendo la adecuada operación de estos.

• Referente a las obras de infraestructura que se proyecten en el lugar, se debe prever el movimiento natural del río.

Respecto a lo anterior, los puertos y rutas fluviales son de gran importancia para el desarrollo económico y social del departamento de Amazonas. Gracias a la conectividad que brindan, se facilita el transporte de mercancías y personas, lo que beneficia a las comunidades aisladas de la región. Asimismo, estos medios de transporte son esenciales para la conservación del medio ambiente, ya que permiten la utilización del río como vía de transporte en lugar del uso de carreteras que implican la tala de árboles y la erosión del suelo.

Además, los puertos y rutas fluviales son una fuente de empleo para la población local, ya que se necesitan trabajadores en diferentes áreas, desde los capitanes de barcos y tripulaciones, hasta los encargados de la carga y descarga de los productos. De esta manera, se promueve el crecimiento económico de la zona y se fomenta la generación de ingresos para las familias amazónicas.

Desarrollar y mantener infraestructura fluvial en el departamento de Amazonas es una prioridad para la promoción de la inclusión social y económica de las comunidades que viven en la región. La inversión en estos medios de transporte no solo contribuirá al desarrollo de la economía, sino que también beneficiará al medio ambiente y favorecerá la creación de empleos en la zona.

Deforestación.

Del total de la deforestación Nacional, la Amazonia participa con el 81% de esta, convirtiéndose en el ecosistema más afectado por la destrucción de bosques y selvas, producto de las actividades humanas.

La afectación por deforestación en el bioma Amazónico colombiano se discrimina así:

1. *"Sabanas del Yarí - Bajo Caguán (17,1%): El núcleo abarca desde la parte sur del municipio de La Macarena (Meta), en las Sabanas del Yarí, hasta la cuenca baja del río Caguán en Cartagena del Chairá, sobre el límite suroccídental del PNN Serranía de Chiribiquete. En el departamento de Caquetá incluye áreas de los municipios de San Vicente del Caguán, Cartagena del Chairá, Montañita y Solano, sobre los ríos Yarí, Cuemaní, Caguán y Suncilla. El extremo oriental del núcleo se encuentra dentro del PNN Chiribiquete. La deforestación es causada principalmente por la praderización para acaparamiento de tierras y/o para la expansión de prácticas ganaderas no sostenibles. Este proceso de transformación está fuertemente asociado a la realización de quemas. Adicionalmente, se identifican otros factores como la extracción informal de madera con fines de autoconsumo y comercio a pequeña escala.*
2. *Guaviare (Marginal de la selva) (15,0%): La mayor parte del núcleo se ubica en los cuatro municipios del departamento de Guaviare (San José del Guaviare, El Retomo, Calamar y Miraflores), con un área más reducida en La Macarena, Vistahermosa y Puerto Rico (Meta). La expansión y consolidación de la infraestructura vial informal es el principal factor dinamizador de la deforestación, con especial relevancia del carreteable Ca/amar-Miraflores, y en particular de la vía Marginal de la selva y sus conexiones hacía el sur, que incluyen los carreteables que se internan en el extremo noroccidental del PNN Chiribiquete y atraviesan el resguardo Llanos del Yarí-Yaguará II. Estos accesos facilitan la conversión de los bosques hacia pastizales para acaparar tierras o para ganadería no sostenible, y para el cultivo de coca.*
3. *Sur del Meta (9,0%): El núcleo está conformado por dos grandes focos; el primero desde el sur de los municipios de Uribe y Mesetas hasta La Macarena, sobre el curso de los ríos Leíva, La Reserva, Duda, Losada, Perdido y Guayabero. Abarca áreas de los PNN Tinigua, Sierra de La Macarena y Cordillera de Los Picachos. El segundo foco se concentra en los municipios de Vistahermosa y Puerto Rico, incluyendo el borde nororiental del PNN La Macarena y los ríos Güejar y Guayabero. La principal causa de deforestación es la praderización para prácticas insostenibles de ganadería extensiva y el acaparamiento de tierras, incluso, al interior de áreas protegidas. La extracción informal de maderas finas y los cultivos de coca se concentran en los municipios de Vistahermosa y Puerto Rico. Todo lo anterior, dinamizado por el incremento reciente del hato ganadero, la informalidad en el mercado de tierras y los incendios forestales.*
4. *Mapiripán (Meta) (4,5%): Se ubica al oriente del municipio de Mapiripán y sur de Puerto Gaitán (Meta); al sur incluye algunas zonas del municipio de San José del Guaviare, sobre el margen del río Guaviare. Al norte abarca parte*

de los resguardos indígenas El Tigre y Alto Unuma, y al sur los resguardos Macuare, Caño Jabón y Barranco Colorado. El núcleo corresponde a una zona en el límite entre el bioma amazónico y la Orinoquía, región de donde provienen amenazas relacionadas con la expansión de ganadería no sostenible y de cultivo de palma africana en áreas no permitidas. En la zona se ha consolidado un mercado informal de tierras con fines de acaparamiento, que presiona el avance de los pequeños productores hacia nuevas áreas de bosque. Los cultivos de uso ilícito presentan una tendencia de reducción, pero aún amenazan los bosques naturales en la zona.

5. *Putumayo (4,3%): El área más grande del núcleo se ubica principalmente desde el extremo suroccidental del municipio de Villagarzón, pasando por Puerto Caicedo, Puerto Asís, Puerto Guzmán y Puerto Leguízamo, sur de Piamonte (Cauca) y suroriente de Curillo (Caquetá). Afecta áreas pertenecientes al PNN La Paya y de resguardos indígenas. Un segundo foco de menor tamaño se ubica en la intersección de los municipios Valle del Guamuez, San Miguel y Puerto Asís. La pérdida de bosques es causada principalmente por el acaparamiento de tierras y prácticas ganaderas no sostenibles; los cultivos de uso ilícito proliferan sobre los ríos Putumayo, Guineo, Vides, Mecaya, Picudo, Mandur, Caquetá y Yurilla. Otras causas son la extracción ilícita de oro y la extracción informal de madera para uso doméstico y comercio a pequeña escala".*

6. *Con base a los datos del IDEAM, es importante resaltar que el departamento de las Amazonas, es el que menos deforesta y más conserva, lo cual permite sus muchas funciones de ayudar a la región - y a todo el planeta - a equilibrar el clima y capturar cantidades ingentes de dióxido de carbono (CO^2), uno de los principales gases de efecto invernadero. Un rol crucial para mitigar los efectos del cambio climático.*

FUNDAMENTOS JURÍDICOS DE LA COMPETENCIA DEL CONGRESO PARA REGULAR LA MATERIA. CONSTITUCIONAL:

*"... **Artículo 114**. Corresponde al Congreso de la República reformar la Constitución, hacer las leyes y ejercer control político sobre el Gobierno y la administración.*

El Congreso de la República, estará integrado por el Senado y la Cámara de Representantes...".

"...Artículo 150. Corresponde al Congreso hacer las leyes. Por medio de ellas ejerce las siguientes funciones:

1. Interpretar, reformar y derogar las leyes".

LEGAL:

LEY 3ª DE 1992. POR LA CUAL SE EXPIDEN NORMAS SOBRE LAS COMISIONES DEL CONGRESO DE COLOMBIA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES

Artículo 2°. *Tanto en el Senado como en la Cámara de Representantes funcionarán Comisiones Constitucionales Permanentes, encargadas de dar primer debate a los proyectos de acto legislativo o de ley referente a los asuntos de su competencia.*

Las Comisiones Constitucionales Permanentes en cada una de las Cámaras serán siete (7) a saber:

CONFLICTOS DE INTERÉS

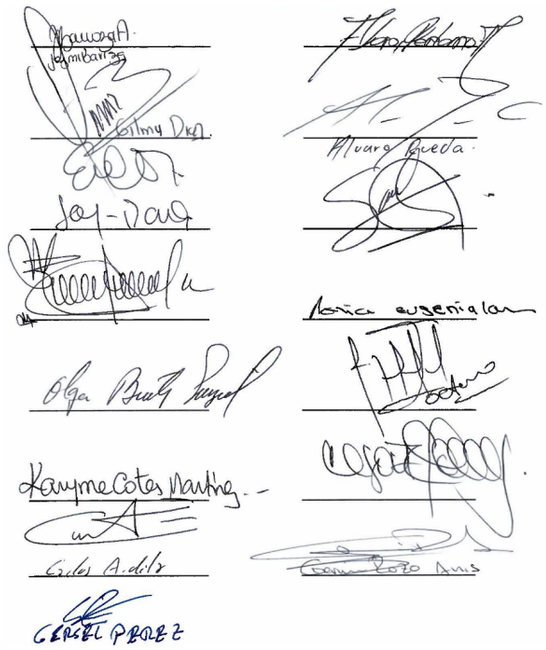
Según lo establecido en el artículo 3° de la Ley 2003 del 19 de noviembre de 2019, por la cual se modifica parcialmente la Ley 5ª de 1992, se hacen las siguientes consideraciones:

De manera meramente orientativa, se considera que para la discusión y aprobación de este Proyecto de ley no existen circunstancias que pudierand ar lugar a un eventual conflicto de interés por parte de los honorables Representantes, pues es una iniciativa de carácter general, impersonal y abstracta, con lo cual no se materializa una situación concreta que permita enmarcar un beneficio particular, directo ni actual. En suma, se considera que este proyecto se enmarca en lo dispuesto por el literal a) del artículo primero de la Ley 2003 de 2019 sobre las hipótesis de cuando se entiende que no hay conflicto de interés. En todo caso, es pertinente aclarar que los conflictos de interés son personales y corresponde a cada Congresista evaluarlos.

Cordialmente,

OSCAR SÁNCHEZ LEÓN
Representante a la Cámara

KARINA BOCANEGRA PANTOJA
Representante a la Cámara





CÁMARA DE REPRESENTANTES
SECRETARÍA GENERAL

El día 02 de Agosto del año 2023
Ha sido presentado en este despacho el
Proyecto de Ley ____ Acto Legislativo X
No. 005 Con su correspondiente
Exposición de Motivos, suscrito Por: HR Karina Bocanegra.

SECRETARIO GENERAL

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA

Secretario General

Honorable Cámara de Representantes

Ciudad

Referencia: Radicación Proyecto de Acto Legislativo

El suscrito representante a la Cámara, en uso del derecho consagrado en el artículo 150 de la Constitución Política de Colombia, por su digno conducto me permito poner a consideración de la Honorable Cámara de Representantes el siguiente proyecto de acto legislativo *por el cual se modifican los artículos 333 y 334 de la Constitución Política de Colombia. (Libertad económica.)*

Cordialmente,

EDINSON VLADIMIR OLAYA MANCIPE
Representante a la Cámara por Casanare
Partido Centro Democrático

HUGO DANILO LOZANO PIMIENTO
Representante a la Cámara por Vaupés
Partido Centro Democrático

OSCAR LEONARDO VILLAMIZAR MENESES
Representante a la Cámara por Santander

PAOLA HOLGUÍN MORENO
Senadora de la República
Centro Democrático

EDUAR ALEXIS TRIANA RINCÓN
Representante a la Cámara Boyacá
Centro Democrático

PALOMA VALENCIA LASERNA
Senadora de la República

YULIETH ANDREA SÁNCHEZ
Representante a la Cámara

HERNÁN DARÍO CADAVID MÁRQUEZ
Representante a la Cámara

ENRIQUE CABRALES BAQUERO
Senador de la República

HR. YENICA SUGEIN ACOSTA INFANTE
Representante a la Cámara
Departamento del Amazonas

Miguel Uribe Turbay
Senador de la República

José Jaime Uscátegui Pastrana
Representante a la Cámara por la circunscripción de Bogotá D.C.
Centro Democrático

Josue Alirio Barrera Rodriguez
Senador de la República

JUAN FELIPE CORZO ÁLVAREZ
Representante a la cámara
Norte de Santander

OLMES DE JESÚS ECHEVERRÍA DE LA ROSA
Representante a la Cámara
Departamento del Magdalena

Miguel Polo Polo
Representante a La Cámara
Circunscripción Especial Afro

CHRISTIAN M. GARCÉS ALJURE
Representante Valle del Cauca

PROYECTO DE ACTO LEGISLATIVO NÚMERO 091 DE 2023 CÁMARA

por el cual se modifican los artículos 333 y 334 de la Constitución Política de Colombia.

El Congreso de la República

DECRETA:

Artículo 1º. Modifíquese el artículo 333 de la Constitución Política el cual quedará, así:

Artículo 333. La actividad económica y la iniciativa privada son libres, dentro de los límites del bien común. Para su ejercicio, nadie podrá exigir permisos previos ni requisitos, sin autorización de la ley.

La libre competencia económica es un derecho de todos que supone responsabilidades.

La empresa, como base del desarrollo, tiene una función social que implica obligaciones. El Estado fortalecerá las organizaciones solidarias y estimulará el desarrollo empresarial.

El Estado, por mandato de la ley, impedirá que se obstruya o se restrinja la libertad económica y evitará o controlará cualquier abuso que personas o empresas hagan de su posición dominante en el mercado nacional.

La ley delimitará el alcance de la libertad económica cuando así lo exijan el interés social, el ambiente y el patrimonio cultural de la Nación. ***No obstante lo anterior, dicha delimitación deberá darse bajo la premisa del respeto a los tratados y contratos internacionales suscritos por parte del Estado Colombiano, los principios pacta sunt servanda, de buena fe y demás que rigen la contratación pública y privada internacional, al igual que el acatamiento a los contratos de estabilidad jurídica.***

Artículo 2º. Modifíquese el artículo 334 de la Constitución Política el cual quedará, así:

Artículo 334. La dirección general de la economía estará a cargo del Estado. Este intervendrá por mandato de la ley en la explotación de los recursos naturales, en el uso del suelo, en la producción, distribución, utilización y consumo de los bienes, y en los servicios públicos y privados, para racionalizar la economía con el fin de conseguir el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, la distribución equitativa de las oportunidades y los beneficios del desarrollo y la preservación de un ambiente sano.

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

La sostenibilidad fiscal debe orientar a las Ramas y Órganos del Poder Público, dentro de sus competencias, en un marco de colaboración armónica.

El Procurador General de la Nación o uno de los Ministros del Gobierno, una vez proferida la sentencia por cualquiera de las máximas corporaciones judiciales, podrán solicitar la apertura de un Incidente de Impacto Fiscal, cuyo trámite será obligatorio. Se oirán las explicaciones de los proponentes sobre las consecuencias de la sentencia en las finanzas públicas, así como el plan concreto para su cumplimiento y se decidirá si procede modular, modificar o diferir los efectos de la misma, con el objeto de evitar alteraciones serias de la sostenibilidad fiscal. En ningún caso se afectará el núcleo esencial de los derechos fundamentales.

Parágrafo Primero. Al interpretar el presente artículo, bajo ninguna circunstancia, autoridad alguna de naturaleza administrativa, legislativa o judicial, podrá invocar la sostenibilidad fiscal para menoscabar los derechos fundamentales, restringir su alcance o negar su protección efectiva.

Parágrafo Segundo. ***Si bien la dirección general de la economía se encuentra a cargo del Estado, su intervención no podrá darse con el fin de la nacionalización de propiedad privada nacional o extranjera, salvo lo establecido de conformidad con el artículo 58 Superior, ni podrá, de forma directa o indirecta, propender a la creación de monopolios económicos e industriales.***

Artículo 3º: ***Vigencia***. El presente Acto Legislativo rige a partir de su promulgación.

Cordialmente,

EDINSON VLADIMIR OLAYA MANCIPE
Representante a la Cámara por Casanare
Partido Centro Democrático

HUGO DANILO LOZANO PIMIENTO
Representante a la Cámara por Vaupés
Partido Centro Democrático

OSCAR LEONARDO VILLAMIZAR MENESES
Representante a la Cámara por Santander

PAOLA HOLGUÍN MORENO
Senadora de la República
Centro Democrático

EDUAR ALEXIS TRIANA RINCÓN
Representante a la Cámara Boyacá
Centro Democrático

PALOMA VALENCIA LASERNA
Senadora de la República

YULIETH ANDREA SÁNCHEZ
Representante a la Cámara

HERNÁN DARÍO CADAVID MÁRQUEZ
Representante a la Cámara

ENRIQUE CABRALES BAQUERO
Senador de la República

Miguel Uribe Turbay
Senador de la República

José Jaime Uscátegui Pastrana
Representante a la Cámara por la circunscripción de Bogotá D.C.
Centro Democrático

Josue Alirio Barrera Rodriguez
Senador de la República

JUAN FELIPE CORZO ALVAREZ
Representante a la cámara
Norte de Santander

OLMES DE JESÚS ECHEVERRÍA DE LA ROSA
Representante a la Cámara
Departamento del Magdalena

Miguel Polo Polo
Representante a La Cámara
Circunscripción Especial Afro

CHRISTIAN M. GARCÉS ALJURE
Representante Valle del Cauca

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

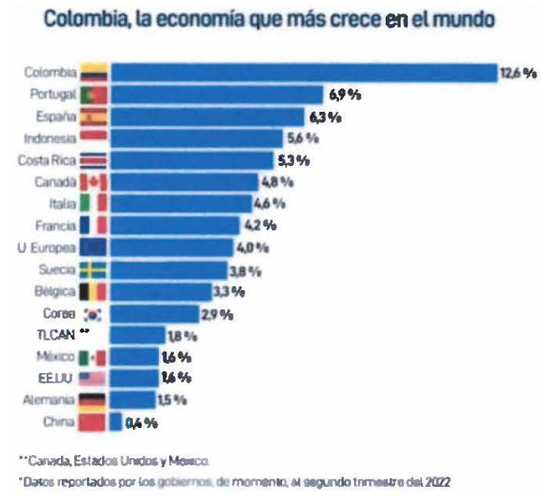
"Los derechos de propiedad no son únicamente una fuente de libertad económica.

También son una fuente de libertad política".

(Milton Friedman)

La iniciativa de Acto Legislativo tiene como objeto defender la propiedad privada, la libertad individual y la libertad económica como motores fundamentales y esenciales para el progreso social de Colombia. La libertad, en todas sus vertientes, es fuente inagotable de progreso y es, justamente, por ello, que se debe proteger, incluso, así fuese del Estado mismo.

De hecho, una legislación que genera un grado de respeto a la libertad económica, como es la colombiana, ha sido clave para que el país se encuentre, en este momento particular, con el mayor crecimiento económico del mundo según Valora Analitik.



En este momento particular y dada la coyuntura internacional de recuperación económica tras la pandemia, es menester que Colombia siga adoptando posturas que propendan por éxito económico y, a su vez, prosperidad social. Dichas posturas tienden a ser aquellas donde las economías, bajo ciertos criterios y con reglas acordes a cada nación, se abren y, por el contrario, no se cierran a la posibilidad de generar acuerdos y lazos comerciales con los diferentes países del mundo. Es precisamente dicha libertad económica, la que se transforma en el bienestar del individuo[1].

Actualmente Colombia se encuentra, según la organización Heritage, en el puesto 60 del mundo[2] respecto a libertad económica. Esta es una posición moderada, no obstante, justamente en los acápites referidos a gasto público, derechos de propiedad e integridad gubernamental el país se encuentra en cifras alarmantes, llegando a ser casi considerado como "represivo" como se expone a continuación:

1 LABRIE Yanick, DOUCET bradley (2015) "La liberté économique rend les gens plus riches. A mesure qu'elle s'est étendue ces deux dernieres décennies, le monde devenant "modérément libre" dans l'ensemble, le PIB réel mondial a augmenté d'environ 70%. En meme temps, la proportion de la population mondiale vivant dans la pauvreté a été réduite de moitié. Ceci signifi e que des centaines de millions de gens se sont littéralement tirés de la pauvreté au cours des vingt dernieres années, gráce au moins en portie a l'accroissement de la liberté économique." La libertad económica enriquece a las personas. A medida que se ha expandido en las dos últimas décadas, el mundo se vuelve nmoderadamente libre" en su conjunto, el PIB real creció alrededor del 7096. Al mismo tiempo, la población mundial que vive en la pobreza se ha reducido a la mitad. Esto significa que cientos de millones de personas literalmente han salido de la pobreza en el transcurso de los últimos veinte años, gracias en parte al crecimiento de la libertad económica. (https://www.iedm.org/files/note0215 fr.pdf)

2 https://www.heritage.org/index/ranking



Ahora bien, es importante de igual manera elevar a rango constitucional la protección a los contratos de estabilidad jurídica dadas las implicaciones económicas, políticas y sociales que su desconocimiento puede conllevar. Si bien, como lo ha sostenido la Corte Constitucional en sentencia número C-320 de 2006, el Estado sigue conservando sus competencias normativas plenamente sobre normas de esta índole -independiente de las acciones judiciales a los que los inversionistas tengan potestad- consideramos menester blindar a través de la norma Superior el articulado encargado de la protección del mercado y el inversionista dada la coyuntura de incertidumbre económica que mora no solo en el ambiente nacional, sino regional.

La historia nos ha enseñado que un desencadenante claro de los monopolios económicos e industriales es, particularmente, la intervención estatal en la economía. Esto, por cuanto efectivamente se presta para la colusión entre privados y el sector público quienes crean, modifican o su primen leyes que benefician justamente a los grandes grupos económicos. No está dada, por supuesto, la imposibilidad de la creación natural de un monopolio económico. Por muy escasos que ellos sean, también existen. La idea es, por lo tanto, resaltar que, las condiciones dadas dentro de la creación de un monopolio son menos graves cuando nacen de la naturaleza. misma del mercado que de la intervención estatal o de la regulación pública. Sobre el presente, el economista liberal del S. XX Milton Friedman recalca: *"when technical condition.s make a morwpoly the natural outcome of competitive market forces, there are only three altematives that seem available: private monopoly, public monopoly, orpublic regulation. Ali three are bad so we must choose among evils*[3] **(cuando las condiciones técnicas hacen que el monopolio sea el resultado natural de las fuerzas competitivas del mercado, solo hay tres alternativas disponibles: monopolio privado, monopolio público, o regulación pública. Los tres son malos así que debemos escoger entre los males).**

La historia de la humanidad nos ha enseñado que en los últimos 200 años el progreso del hombre en temas de bienestar social y económico ha sido exponencial gracias, particularmente, a la revolución industrial y el desarrollo privado. Por supuesto que ha sido un trabajo mancomunado con Gobiernos más garantistas y proclives a enarbolar las banderas de la protección a los derechos económicos y sociales de sus conciudadanos. Es por esto, precisamente, que esta propuesta no proviene de una visión anarcocapitalista de la economía, sino, por el contrario, de una visión minarquista. Es esta visión la que entiende la necesaria protección a las reglas de la economía de mercado como un motor fundamental para la prosperidad de los pueblos a través, precisamente, del Estado.

Cordialmente,

EDINSON VLADIMIR OLAYA MANCIPE
Representante a la Cámara por Casanare
Partido Centro Democrático

HUGO DANILO LOZANO PIMIENTO
Representante a la Cámara por Vaupés
Partido Centro Democrático

OSCAR LEONARDO VILLAMIZAR MENESES
Representante a la Cámara por Santander

PAOLA HOLGUÍN MORENO
Senadora de la República
Centro Democrático

EDUAR ALEXIS TRIANA RINCÓN
Representante a la Cámara Boyacá
Centro Democrático

PALOMA VALENCIA LASERNA
Senadora de la República

HERNÁN DARÍO CADAVID MÁRQUEZ
Representante a la Cámara

3 Tomado de https://core.ac.uk/download/pdf/335441018.pdf. Friedman, M. (1962). Capitalism and Freedom. Chicago, IL and London, UK: University of Chicago Press".



TEXTOS APROBADOS EN COMISIÓN

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE POR LA COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES EN SESIÓN DEL DÍA CATORCE (14) DE JUNIO DE 2023, AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 337 DE 2023 CÁMARA

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

El Congreso de Colombia

DECRETA:

TÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

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

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

a. **Articulación Territorial**. Las autoridades territoriales deberán conocer y contribuir, en el ámbito de sus competencias, con aquellas acciones que favorezcan y garanticen el desarrollo ferroviario del país, la articulación entre la red ferroviaria nacional y sus servicios asociados con otras redes que permitan su interoperabilidad. Por lo que las autoridades y entidades de orden nacional, regional y local de manera coordinada desarrollarán las herramientas de articulación necesarias para tal fin.

b. **Libertad de acceso y competencia**: El acceso a la red férrea nacional será, teniendo en cuenta los requisitos definidos en esta ley y en la normativa que se expida para su regulación, libre y abierto, para garantizar la libre competencia, la sostenibilidad, la seguridad, la objetividad, la transparencia y la no discriminación en la prestación del servicio público de transporte ferroviario y su condición de servicio esencial.

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

c. **Planeación e integración**. La planeación del transporte ferroviario a cargo de las autoridades y entidades públicas competentes implica que actúen de forma coordinada, atendiendo los principios de la función administrativa y orientada por una planificación, ejecución y operación de redes sistemática, armónica, técnica y coordinada, conducente a la integración e interoperabilidad de la Red Férrea Nacional en escenarios de intermodalidad y de mejora en la eficiencia y calidad en la prestación del servicio.

d. **Prioridad de la Red Ferroviaria**. Los corredores ferroviarios y las vías de la Red Ferroviaria Nacional gozarán de prelación ante cualquier tipo de cruce operacional o cuando se presenten cruces con otras vías de transporte ferroviario.

e. **Seguridad en la operación**. Todos los actores que intervengan en la prestación del servicio de transporte ferroviario en cualquiera de sus etapas deberán, en el marco de sus funciones y en cumplimiento de la normativa que se expida en materia de seguridad de la operación y de la infraestructura, garantizar los elementos que brinden condiciones de seguridad en la operación del modo.

f. **Sostenibilidad Ambiental**. Los proyectos de infraestructura de transporte ferroviario y su operación, deberán desarrollarse por medio de acciones innovadoras de eficiencia energética y tecnologías limpias, reconociendo las ventajas actuales del modo ferroviario frente a otros modos y promoviendo el ascenso tecnológico y transición progresiva hacia formas de movilidad de cero y bajas emisiones, que coadyuven a la reducción de emisiones contaminantes de efecto invernadero, a fin de garantizar la protección ambiental, el crecimiento económico, el bienestar social y la competitividad empresarial.

g. **Sostenibilidad en la inversión**. Con el fin de consolidar el desarrollo del transporte ferroviario, las autoridades y entidades públicas deberán propender por generar las condiciones requeridas para garantizar las inversiones tanto públicas como privadas, para la infraestructura y la operación del transporte ferroviario. Cuando corresponda a inversión de recursos del Presupuesto General de la Nación (PGN) estará sujeta a las disponibilidades presupuestales y al Marco Fiscal de Mediano Plazo del sector transporte.

Artículo 3°. ***Ámbito de Aplicación.*** Las disposiciones contenidas en la presente ley son aplicables a la planeación, desarrollo, diseño, construcción, mantenimiento, mejoramiento y rehabilitación de infraestructura perteneciente a la red férrea nacional, así como a su operación y la del material rodante; lo que incluye su gestión administrativa e institucional, la expedición de disposiciones y lineamientos tarifarios, económicos, de seguridad y regulatorios para el transporte ferroviario; y a todas aquellas actividades necesarias para su debida prestación, en concordancia con lo dispuesto en la normativa nacional y supranacional vigente para el sector ferroviario.

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

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

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

a. **Capacidad Ferroviaria**. La capacidad ferroviaria está determinada por el número máximo de trenes que pueden circular por un tramo del corredor ferroviario en condiciones de seguridad, en un período dado y depende de factores como la cantidad de vías de cruzamiento de trenes y su longitud, la geometría de la línea, el emplazamiento de las estaciones, el sistema de tracción, los sistemas de señalización y de control de tráfico, los períodos de mantenimiento, el plan de transportes adoptado y las características del material rodante, como la cantidad y el tipo de vagones, y definirá el potencial de la infraestructura ferroviaria para asignar y programar los surcos ferroviarios solicitados.

b. **Centro de control de tráfico (CCT)**: Corresponde al puesto centralizado con un sistema unificado de comunicaciones, que dirige y gestiona la ocupación de la vía ferroviaria, la programación, prelación y circulación del tráfico, los servicios ferroviarios y toma las decisiones correspondientes, tanto en la circulación normal como en los casos de novedades y situaciones anormales, en un corredor delimitado de la red férrea nacional,

a cargo de la entidad ejecutora de la infraestructura ferroviaria nacional o del gestor o administrador de la infraestructura ferroviaria nacional, según corresponda.

c. **Corredor Ferroviario**. Es la franja de terreno de propiedad de la Nación entre un par origen destino, en el que se encuentra el conjunto de infraestructura ferroviaria.

d. **Entidad ejecutora de la infraestructura Ferroviaria Nacional**. Entidad pública responsable de la estructuración y/o rehabilitación y/o construcción y/o mantenimiento y/o mejoramiento y/o administración y/o operación y/o explotación de la infraestructura ferroviaria nacional, que conforma la red férrea nacional. Para este fin, esta entidad posee la competencia para realizar las actividades de las que es responsable, directamente o mediante la estructuración, adjudicación y celebración de contratos, entre otros, de concesión y/o asociaciones público-privadas y/o de obra y/o de administración de una(s) vía(s), corredor(es) férreo(s) y nodo(s) de transferencia, junto con sus anexidades.

e. **Entidad titular de la infraestructura Ferroviaria Nacional.** Entidad pública propietaria de la red férrea nacional. De acuerdo con lo estipulado en los artículos 63 de la Ley 105 de 1993, 11 del Decreto número 1791 de 2003 y 3 del Decreto número 1292 de 2021 o las normas que los modifiquen, adicionen o sustituyan, el Instituto Nacional de Vías (INVÍAS), es la entidad titular de la infraestructura pública ferroviaria nacional.

f. **Estación Ferroviaria**: Es el conjunto de elementos compuesto por: patios, cocheras, talleres, bodegas, depósitos, playas, apartaderos, muelles de carga, zonas de maniobras, edificios administrativos, andenes, taquillas, plataformas, parqueaderos, predios anexos, entre otros; los cuales son utilizados para la prestación del servicio y la operación ferroviaria. Las estaciones ferroviarias se constituyen en un punto esencial para la coordinación, armonización, integración, la intermodalidad y la oferta de servicios del transporte ferroviario de carga y pasajeros.

g. **Franja de seguridad y protección obligatoria.** Constituye una zona de reserva delimitada por una distancia medida a cada costado del eje de la vía férrea, en donde se prohíbe levantar cualquier tipo de construcción o intervención de infraestructura que pueda afectar la operación ferroviaria.

h. **G**álibo ferroviario libre de obstáculos. Contorno poligonal o área que debe quedar libre de obstáculos por encima de la vía ferroviaria para la circulación de material rodante, en un corredor determinado.

i. **Gestor o administrador de la infraestructura Ferroviaria Nacional**. Persona jurídica de derecho público o privado o estructuras plurales conformadas por personas jurídicas responsables de llevar a cabo las labores de administración y/o operación y/o vigilancia y/o control de tráfico y/o construcción y/o rehabilitación y/o mejoramiento y/o mantenimiento, de una(s) vía(s), corredor(es) férreo(s) y/o nodo(s) de transferencia, junto con sus anexidades, bien en su calidad de entidad titular o ejecutora de la infraestructura ferroviaria nacional o en virtud de un contrato, entre otros, de concesión y/o de obra y/o de administración.

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

k. **Infraestructura Ferroviaria Nacional**. Es el conjunto de estructuras de ingeniería, instalaciones, bienes muebles e inmuebles y bienes tangibles e intangibles, necesarias para prestar los servicios ferroviarios y todos aquellos elementos asociados a este modo de transporte, tales como la adecuación del terreno natural intervenido y/o no intervenido y/o mejorado y/o vías férreas y/o rieles y/o traviesas y/o balasto y/o estructuras como muros, puentes, sistemas de drenaje, túneles, pasos superiores e inferiores, canales, cercas y equipo de protección contra el ruido, con cualquier ancho, tipología y/o sistema férreo, infraestructura de telecomunicaciones, sistemas de información, redes eléctricas y/o redes de sistemas inteligentes de transporte, estaciones ferroviarias con sus anexidades, necesarios para la seguridad de la operación del proyecto férreo, de propiedad pública nacional a través de la entidad titular de ella, y que hace parte de la red férrea nacional.

l. **Interoperabilidad Ferroviaria**: Conjunto de mecanismos jurídicos y requisitos técnicos y de seguridad de la infraestructura ferroviaria, el sistema de señalización, telecomunicaciones y de control de tráfico, el material rodante, entre otros, que permitan el funcionamiento conjunto y la compatibilidad técnica y operativa entre los diferentes tramos, corredores u otras infraestructuras ferroviarias que conforman la Red Férrea Nacional o se conecten con ella, y garanticen la capacidad de operación ferroviaria de manera coordinada, segura, eficiente e ininterrumpida.

m. **Material Rodante**. Vehículos tractivos y remolcados, diseñados y fabricados para circular sobre vías férreas incluyendo los vehículos ferroviarios habilitados para las tareas de supervisión, reconocimiento, construcción y mantenimiento de la vía férrea y de sus instalaciones fijas.

n. **Operación Ferroviaria**: Conjunto de actividades que deben adelantarse de forma coordinada y planificada para la optimización y seguridad del movimiento de material rodante sobre la red ferroviaria nacional, conforme al Reglamento de Operación de Trenes (ROT) establecido para el tramo o sector o corredor ferroviario.

o. **Operador mixto del servicio público de transporte Ferroviario.** Persona jurídica integrada por capital público y privado, que presta el servicio público de transporte ferroviario de carga y/o pasajeros, sobre la red férrea nacional, que debe estar habilitada, con permiso de operación vigente otorgado por el Ministerio de Transporte, y contar con autorización de un surco ferroviario, de acuerdo con los criterios mínimos establecidos por la autoridad competente para el efecto.

p. **Operador privado del servicio público de transporte Ferroviario**. Persona jurídica de naturaleza privada o estructuras plurales conformadas por personas jurídicas legalmente constituidas, que presta un servicio público de transporte ferroviario de carga y/o pasajeros sobre la red férrea nacional, que debe estar habilitada, con permiso de operación vigente otorgado por el Ministerio de Transporte, y contar con autorización de un surco ferroviario, de acuerdo con los criterios mínimos establecidos por la autoridad competente para el efecto.

q. **Operador público del servicio público de transporte Ferroviario**. Persona jurídica de naturaleza pública o estructuras plurales conformadas por personas jurídicas, nacional o territorial, que presta el servicio público de transporte ferroviario de carga y/o pasajeros, sobre la red férrea nacional, que debe estar habilitada, con permiso de operación vigente otorgado por el Ministerio de Transporte, y contar con autorización de un surco ferroviario, de acuerdo con los criterios mínimos establecidos por la autoridad competente para el efecto.

r. **Permiso de operación**: Autorización otorgada por la autoridad de transporte ferroviario competente para la prestación del servicio de transporte público ferroviario, a una empresa ferroviaria habilitada para que esta pueda desarrollar las actividades objeto de tal autorización.

s. **Prestación privada del servicio público de transporte ferroviario de carga y/o pasajeros en la red Férrea Nacional.** Es aquel que se presta por un operador privado o mixto del servicio de transporte ferroviario, en virtud de un contrato celebrado entre este y uno o varios usuarios para la movilización de pasajeros y/o carga para recorrer total o parcialmente una o más rutas definidas en la red férrea nacional, a cambio, usualmente, del pago de una tarifa o cobro económico por la prestación del servicio.

t. **Prestación pública del servicio público de transporte ferroviario de carga y/o pasajeros en la red Férrea Nacional.** Es aquel que presta un operador público del servicio de transporte ferroviario, para satisfacer necesidades de transporte de pasajeros y/o carga a un demandante del servicio de transporte férreo que requiera usar la red férrea nacional para el efecto, a cambio, usualmente, del pago de una tarifa o cobro económico por la prestación del servicio.

u. **Red Férrea Nacional**. Conjunto de vías, corredores férreos y nodos de transferencia, junto con sus anexidades, y demás elementos de la infraestructura ferroviaria nacional con vocación de interoperabilidad, cuya naturaleza es la de bienes públicos afectos a la prestación de servicio de transporte público ferroviario de carga y/o pasajeros en todo el territorio nacional, y que puede tener conectividad intermodal con otras infraestructuras de transporte, redes de carácter regional, departamental o municipal y/o con redes externas (aquellas de carácter internacional).

v. **Reglamento de Operación de Trenes (ROT):** Es el conjunto de normas y procedimientos que debe seguirse para movilizar los trenes y demás vehículos que circulan por las vías ferroviarias, el cual se definirá por la Entidad Ejecutora o el Gestor o Administrador de la infraestructura ferroviaria según corresponda, de conformidad con la regulación técnica en materia de infraestructura, transporte y tránsito que para tal efecto emita el Ministerio de Transporte.

w. **Servicios Ferroviarios**: Son aquellas actividades y acciones necesarias y orientadas a la movilización de carga y/o pasajeros sobre la Infraestructura Ferroviaria Nacional, incluyendo las actividades logísticas y de transferencia en los nodos, estaciones, terminales, entre otros, las relacionadas con la construcción, mantenimiento, mejoramiento, control u otras intervenciones de la infraestructura, así como las asociadas a componentes no tangibles que garanticen el acceso y uso de la Infraestructura Ferroviaria Nacional como lo son el recaudo, integración del recaudo, tecnología, comunicaciones, entre otros.

x. **Sistemas de comercio de emisiones (bonos verdes):** Es un instrumento de mercado que le permite a los gobiernos reducir las

emisiones de gases de efecto invernadero (GEI). Los SCE han sido adoptados por distintos países, con el fin de avanzar en el cumplimiento de las metas de cambio climático y transformar sus economías hacia un desarrollo sostenible.

y. **Sistema de señalización, telecomunicaciones y de control de tráfico**: Es un conjunto de señales especiales, destinadas a informar y regular el tránsito de peatones y de vehículos de todo tipo en inmediaciones de las instalaciones del corredor ferroviario. Realiza la coordinación y sincronización automática - unificada en un mismo equipo y de forma segura, de todos los aspectos de las señales que se encuentran en cada intersección para los dos tráficos cruzados, tanto para los semáforos convencionales, como para las señales luminosas correspondientes.

z. **Surco Ferroviario**: Capacidad ferroviaria habilitada en un periodo dado, para realizar un trayecto específico (origen-destino) dentro de la red férrea nacional, otorgada por la entidad ejecutora de la infraestructura ferroviaria en conjunto con el gestor o administrador de la infraestructura ferroviaria según corresponda, para el ingreso y operación de un operador ferroviario público o privado, de acuerdo con lo definido por la normativa del Ministerio de Transporte expedida para tal efecto.

aa. **Tarifa por uso de Infraestructura Ferroviaria.** Corresponde a aquella definida por el Ministerio de Transporte, hasta tanto entre en operación la Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte (CRIT), mediante acto administrativo, en el cual la entidad ejecutora de la infraestructura ferroviaria, a través del gestor o administrador de ella, podrá cobrar a los operadores públicos o privados del servicio público de transporte ferroviario con el objeto de cubrir los costos asociados al uso de dicha infraestructura.

TÍTULO II

AUTORIDADES COMPETENTES

Artículo 5°. ***Ministerio de Transporte***. El Ministerio de Transporte es la autoridad de transporte ferroviario nacional y el encargado de la formulación y adopción de las políticas de transporte ferroviario, su infraestructura y su regulación técnica en materia de infraestructura, transporte y tránsito del modo férreo, incluidas las políticas en materia de fuentes de financiación. Hasta tanto entre en funcionamiento la Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte (CRIT), será el encargado, además de la expedición de la regulación económica de los servicios de transporte férreo y de la infraestructura de este modo.

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

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

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

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

Artículo 7°. ***Comisión de regulación de Infraestructura y Transporte (CRIT).*** De conformidad con el artículo 66 de la Ley 1682 de 2013 y el Decreto número 947 de 2014 o las normas que los modifiquen, adicionen o sustituyan, en materia de infraestructura y servicios ferroviarios, el objeto de la Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte (CRIT), es el encargado del diseño y definición del marco de regulación económica de los servicios de transporte férreo y de la infraestructura de este modo tal como lo señala el artículo 2º del Decreto en cita, el cual se desarrollará mediante la ejecución de las funciones señaladas en el artículo 6º ibìdem.

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

por el Ministerio de Transporte y/o quien este determine.

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

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

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

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

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

Artículo 10. ***Agencia nacional de Infraestructura.*** La Agencia Nacional de Infraestructura o quien haga sus veces, será la ejecutora y/o administradora de aquellos corredores de la red férrea nacional que sean priorizados por el Gobierno nacional como Entidad Ejecutora de la infraestructura ferroviaria nacional, estando facultada para celebrar contratos estatales, con el fin de garantizar entre otras, la debida administración, operación, mantenimiento, vigilancia y las condiciones de seguridad de la infraestructura ferroviaria y/o la prestación del Servicio Público de Transporte Ferroviario.

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

TÍTULO III

INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA

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

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

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

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

En el caso que el titular de dicha vía demuestre que no cuenta con los recursos para la construcción del paso a desnivel, deberá solicitar al gestor o administrador de la infraestructura ferroviaria la autorización del mantenimiento o construcción de un paso a nivel que se entenderá para todos los efectos, como provisional, hasta tanto se construya la solución definitiva a desnivel.

En todo caso, el paso a nivel provisional deberá cumplir las normas técnicas y de seguridad para todos los actores viales, incluyendo las disposiciones para el espacio público; dispuestas por la autoridad de transporte competente, sin que este afecte la

operación ferroviaria; los costos de construcción y operación de dichas soluciones temporales serán asumidos por el titular de dicha vía de orden nacional, departamental, distrital, municipal, o privada que cruce las vías y corredores férreos de la red férrea nacional.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Parágrafo 1°. Dentro de estas zonas de servicio, se debe garantizar la interoperabilidad ferroviaria e intermodalidad, debiéndose articular para el efecto los actores asociados a la prestación del servicio.

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

delimitación y utilización de espacios ferroviarios y el ordenamiento territorial correspondiente.

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

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

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

Artículo 22. ***Infraestructura ferroviaria nacional objeto de declaratorias como bienes de Interés Cultural.*** Todos aquellos elementos o componentes que siendo parte de la infraestructura ferroviaria nacional que lleguen a ser objeto de declaratorias actuales o futuras como bienes de interés cultural (BIC), del orden nacional departamental, municipal o distrital, no podrán impedir que sean objeto, de modificaciones, ajustes, ampliaciones, adecuaciones o reemplazos, siempre que se sigan manteniendo operativos y/o en todo caso hagan parte del Plan de Expansión de la Red Ferroviaria y que se demuestre la necesidad de la intervención.

En el evento en que uno o alguno de los elementos o componentes de la infraestructura ferroviaria nacional, sean excluidos del Plan de Expansión de la Red Ferroviaria y tengan declaratoria como BIC, estos podrán ser transferidos por la entidad titular de la infraestructura ferroviaria a las entidades del orden nacional o territorial que tengan la competencia de administración del BIC, previa solicitud de las mismas, donde se indicará la destinación que les darán a dichos corredores y deberán acompañarla de una demostración de capacidad presupuestal para asumir su mantenimiento en el corto y mediano plazo. Lo anterior de conformidad con el procedimiento previsto en los artículos 38 y 39 de la presente ley.

TÍTULO IV

TRANSPORTE FERROVIARIO DE CARGA, PASAJEROS Y MIXTO

CAPÍTULO I

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

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

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

CAPÍTULO II

Política de acceso

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

asignación de surcos ferroviarios que expida el Ministerio de Transporte.

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

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

bb. **Buena fe**: Los gestores o administradores, terceros solicitantes y usuarios deberán actuar de buena fe en la aplicación y cumplimiento de la ley y la Política de Acceso.

cc. **Celeridad**: De acuerdo con la política de acceso que se establezca, los gestores o administradores de la infraestructura ferroviaria deberán implementarla con premura para facilitar el acceso a los corredores ferroviarios que le sean otorgadas.

dd. **Eficiencia**: Los gestores o administradores de la infraestructura ferroviaria administrarán los corredores ferroviarios de manera técnica, segura y eficiente. Por lo tanto, se podrán adoptar las decisiones técnicas y administrativas que se consideren necesarias, con el fin de optimizar el uso eficiente de los corredores ferroviarios que le sean otorgados.

ee. **Libre Competencia**: Asegurarse de que las disposiciones de libre competencia se cumplan.

ff. **Neutralidad**: Cada operador ferroviario tendrá derecho, tal y como sea regulado por las autoridades respectivas, al mismo tratamiento tarifario que cualquier otro usuario en condiciones objetivas equivalentes.

gg. **No discriminación**: Las políticas de acceso se aplicarán de manera no discriminatoria a todos los terceros solicitantes en condiciones objetivas y equivalentes según su situación.

hh. **Primero en el Tiempo Primero en el Derecho**: Se asignará capacidad disponible a las solicitudes de acceso por parte de terceros en el mismo orden en que fueron presentadas, siempre y cuando estas cumplan con los requisitos establecidos en la política de acceso.

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

Artículo 27. ***Acceso a la red Férrea Nacional***. Podrán acceder para su operación a los tramos o corredores de la Red Férrea Nacional que le sean asignados, los operadores que cumplan con los requisitos definidos en esta ley para la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga, pasajeros o mixto sobre la red férrea nacional.

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

CAPÍTULO III

Prestación del Servicio

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

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

El permiso de operación para prestar el servicio público de transporte ferroviario de carga y pasajeros obliga al beneficiario a cumplir lo autorizado de manera permanente bajo las condiciones en él establecidas y, por lo tanto, es susceptible de ser suspendido y/o revocado por el Ministerio de Transporte cuando la Superintendencia de Transporte, previo el cumplimiento del debido proceso, le notifique sobre el incumplimiento grave de las obligaciones legales o reglamentarias del operador público o privado del servicio de transporte ferroviario y que afecten la debida prestación del servicio, basada en actuaciones autónomas o verificaciones de cumplimiento realizadas a través de información aportadas por la entidad titular, ejecutora o el gestor o administrador de la infraestructura ferroviaria nacional, según corresponda.

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

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

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

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

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

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

Artículo 30. ***Sistema de información pública***. Los gestores o administradores de la infraestructura ferroviaria nacional y los operadores ferroviarios, en conjunto con la entidad ejecutora, se encargarán de diseñar, operar y sostener un sistema adecuado de información para la comunidad para cada corredor ferroviario en operación, que cubra los diversos aspectos operativos, de prevención y seguridad, de manejo de riesgos, de derechos y deberes, entre otros.

CAPÍTULO IV

Material rodante y tripulantes

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

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

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

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

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

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

TÍTULO V

RÉGIMEN ECONÓMICO Y TARIFARIO

Artículo 33. ***Tarifa por uso de infraestructura***. Para la fijación de la tarifa por uso de infraestructura

de la Red Férrea Nacional se observarán las siguientes reglas:

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

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

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

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

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

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

Artículo 34. ***Destinación de las contraprestaciones derivadas del uso de la infraestructura Ferroviaria Nacional***. En ningún caso las contraprestaciones recibidas por la utilización de la infraestructura férrea de la Red Férrea Nacional, sus anexidades y alquiler de equipos, podrán destinarse por las Entidades Ejecutoras de la infraestructura ferroviaria nacional, a modos diferentes de este tipo de transporte, ni a finalidades distintas a la estructuración, construcción, mantenimiento, mejoramiento, rehabilitación, operación y administración del transporte, infraestructura o zonas de servicio ferroviario que permita la intermodalidad del modo, o para el funcionamiento de la Entidad Ejecutora de la infraestructura ferroviaria y la Agencia Nacional de Seguridad Vial en lo que tiene que ver con el modo ferroviario, y nunca en una proporción mayor al 20% del recaudo, para este último propósito; la distribución de este porcentaje se realizará de acuerdo con las disposiciones que emita el Ministerio de Transporte.

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

Un % de las contraprestaciones recibidas por la utilización de la infraestructura férrea de la Red Férrea Nacional, deberán destinarse a la mitigación del impacto ambiental generado por el modo en territorios de comunidades étnicas (afrocolombianos e indígenas).

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

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

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

TÍTULO VI

INCENTIVOS TRIBUTARIOS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

TÍTULO VII

CORREDORES Y VÍAS FERROVIARIAS DESHABILITADAS O EN DESUSO

Artículo 38. ***Corredores ferroviarios para usos alternativos.*** Conforme a planes de expansión de la red ferroviaria nacional la entidad titular de la infraestructura ferroviaria será la responsable de otorgar el permiso para utilizar los corredores ferroviarios nacionales que se encuentren en desuso o deshabilitados para otros tipos de actividad o servicio recreativo, cultural, deportivo, turístico o ambiental; en los cuales, se podrá realizar adecuación, mejoramiento y mantenimiento, siempre y cuando se cuente con estudios, debidamente avalados por

el Ministerio de Transporte, que garanticen que el corredor de interés no está contemplado como corredor ferroviario a activarse y de importancia para la Nación en un horizonte de al menos 10 años.

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

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

Artículo 39. ***Operación y Mantenimiento***. La entidad titular de la infraestructura ferroviaria que quiera desarrollar corredores para usos alternativos, además de lo establecido en el artículo 28 de la presente ley, deberá garantizar la operación y el mantenimiento adecuado, de acuerdo con el tipo de actividad o servicio recreativo, cultural, deportivo, turístico y ambiental que se pretenda realizar y que no requiera aportes de la Nación.

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

Artículo 40. ***Explotación Comercial***. Dentro de los corredores ferroviarios para usos alternativos se podrán desarrollar infraestructuras de tipo comercial como; servicios relacionados con turismo sostenible, restaurantes, hoteles, comercio, arrendamiento de bicicletas, centros de acondicionamiento, museos, siempre y cuando no afecten al desarrollo económico de la Región y se promueva el empleo directo a las comunidades aledañas al corredor.

TÍTULO VIII

SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL

Artículo 41. ***Estrategia Ambiental***. Los proyectos con los que se desarrolle infraestructura ferroviaria pública o privada de carga y pasajeros deberán estructurarse, ejecutarse y operarse, a partir de la definición de las acciones que, de conformidad con el marco jurídico ambiental vigente, deben ejecutarse en las diferentes fases de cada proyecto.

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

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

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

Artículo 42. ***Sistema de comercio de emisiones (bonos verdes).*** El administrador de la infraestructura ferroviaria priorizará aquellos proyectos que a través de mecanismo de comercio de emisiones promuevan el desarrollo de infraestructuras, así como aquellos que, prevean la utilización o adquisición de equipos y material rodante de bajas o cero emisiones, que garanticen la seguridad y una adecuada operación del servicio de transporte ferroviario.

TÍTULO IX

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 43. ***Normas de transición***. Los trámites iniciados con anterioridad a la publicación y entrada en vigencia de la presente ley, incluyendo los proyectos que ya iniciaron su etapa de estructuración, podrán continuar desarrollándose conforme con las normas que las sustentaron en su momento.

Artículo 44: ***Incentivo tributario asociado al impuesto al valor agregado (IVA)***. Los equipos, elementos, maquinaria, incluido el material rodante, de operación, de construcción y de verificación, servicios, así como los sistemas de control y operación de trenes, infraestructura complementaria de construcción (puentes Grúa, puertas de anden, sistemas de gestión de flota). Incluido la adquisición de bienes y servicios nacionales o importados que se destinen a la pre inversión e inversión de proyectos de transporte férreo de carga y pasajeros en Colombia, estarán excluidos del IVA; además se evaluará, en conjunto con el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, y la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, la viabilidad de establecer beneficios arancelarios a los equipos, elementos, maquinaria, incluido el material rodante, de operación, de construcción y de verificación, relativos a la preinversión, inversión, mantenimiento, tecnología y bienes relacionados con proyectos ferroviarios.

El Ministerio de Hacienda y Crédito Público reglamentará el mecanismo de exclusión de estos gravámenes.

Para tal efecto, el Ministerio de Transporte certificará los equipos y servicios excluidos del gravamen, con base en una lista expedida por la Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte (CRIT).

Artículo 45: ***Régimen aplicable a las zonas francas Férreas.*** Los proyectos y actividades desarrollados con base en la infraestructura ferroviaria podrán ser declaradas zona franca si cumplen los requisitos para el efecto y, además, podrán actuar y complementarse con las actividades portuarias e infraestructuras logísticas, y con las actividades desarrolladas en áreas declaradas como zona franca de cualquier naturaleza, de acuerdo con las reglamentaciones generales sobre el tema.

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

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

Parágrafo: El resultado de esta priorización será presentado a las comisiones sextas de senado y cámara y tendrán especial seguimiento por parte del Congreso de la República.

Artículo 47: ***Declaratoria de importancia estratégica.*** Los proyectos de infraestructura multimodal con conexión a los corredores férreos, indistintamente si son de iniciativa pública o privada, se declararán de importancia estratégica. Los proyectos con declaratoria de importancia estratégica tendrán prioridad para su autorización y ejecución con respecto a los trámites de carácter ambiental, tributario, predial, territoriales, de consulta previa y de redes de servicios públicos que deban adelantar, garantizando los derechos de acceso a la información y la participación de las comunidades locales.

Artículo 48. ***Vigencia***. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

CÁMARA DE REPRESENTANTES. -COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE. 14 de Junio de 2023.-En sesión de la fecha, fué aprobado en primer debate, y en los términos anteriores el Proyecto de Ley No. 337 de 2023 ***"POR MEDIO DE LA CUAL SE DEFINEN Y ESTABLECEN LAS CONDICIONES PARA EL DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA NACIONAL, SE REGULA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE FERROVIARIO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES."*** (Acta No. 051 de 2023) previo anuncio de su votación en sesión ordinaria del día 13 de junio de 2023, según Acta No. 050 en cumplimiento del artículo 8º del Acto Legislativo 01 de 2003.

Lo anterior con el fin de que en el citado proyecto siga su curso legal en segundo debate en la plenaria de la Cámara de Representantes,

JAIME RAÚL SALAMANCA TORRES
Presidente

RAÚL FERNANDO RODRÍGUEZ RINCÓN
Secretario General

CONTENIDO

Gaceta número 1021 - Miércoles, 9 de agosto de 2023

CÁMARA DE REPRESENTANTES **Págs.**
PROYECTOS DE ACTO LEGISLATIVO

Proyecto de Acto Legislativo número 085 de 2023 Cámara, por medio de la cual se le otorga la categoría de distrito turístico, ambiental, forestal, portuario, biodiverso y cultural a Leticia, en el Departamento del Amazonas. 1

Proyecto de Acto Legislativo número 091 de 2023 Cámara, por el cual se modifican los artículos 333 y 334 de la Constitución Política de Colombia. (Libertad económica)..... 11

TEXTOS APROBADOS EN COMISIÓN

Texto aprobado en primer debate por la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes en sesión del día catorce (14) de junio de 2023, al Proyecto de Ley número 337 de 2023 Cámara, por medio de la cual se definen y establecen las condiciones para el desarrollo de infraestructura ferroviaria nacional, se regula la prestación del servicio público de transporte ferroviario y se dictan otras disposiciones. 15

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA - 2023