



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 - N° 511

Bogotá, D. C., viernes, 19 de mayo de 2023

EDICIÓN DE 10 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

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA POSITIVA PARA PRIMER DEBATE EN CÁMARA DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 348 DE 2023 CÁMARA

por medio de la cual se toman medidas para la conservación y protección de la red férrea inactiva y en desuso, promoviendo su uso para fines cultural, deportivo, turístico y ambiental que permitan la restitución, apropiación, resignificación y disfrute de este patrimonio público.

Bogotá, D. C., 18 mayo del 2023.

Honorable Representante

JAIME RAÚL SALAMANCA

Presidente

Comisión Sexta Constitucional Permanente

Cámara de Representantes

Bogotá, D. C.

Asunto: Ponencia Positiva para Primer Debate al Proyecto de ley número 348 de 2023 Cámara.

En cumplimiento de la designación de la Mesa Directiva de la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes, y de conformidad con lo dispuesto en la Constitución Política y en la Ley 5ª de 1992, a continuación, nos permitimos rendir Informe de Ponencia Positiva para Primer Debate en Cámara del Proyecto de ley número 348 de 2023 Cámara, *por medio de la cual se toman medidas para la conservación y protección de la red férrea inactiva y en desuso, promoviendo su uso para fines cultural, deportivo, turístico y ambiental que permitan la restitución, apropiación, resignificación y disfrute de este patrimonio público.*

La presente ponencia está compuesta por siete (08) apartes:

1. Objeto del proyecto de ley.
2. Trámite legislativo.
3. Contenido de la iniciativa.
4. Justificación.
5. Concepto Instituto Nacional de Vías.
6. Conflictos de interés.
7. Pliego de modificaciones.
8. Proposición.
9. Texto propuesto.

Atentamente,


ALEJANDRO GARCÍA
Representante a la Cámara


SUSANA GÓMEZ
Representante a la Cámara

INFORME DE PONENCIA POSITIVA PARA PRIMER DEBATE EN CÁMARA DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 348 DE 2023 CÁMARA

por medio de la cual se toman medidas para la conservación y protección de la red férrea inactiva y en desuso, promoviendo su uso para fines cultural, deportivo, turístico y ambiental que permitan la restitución, apropiación, resignificación y disfrute de este patrimonio público.

1. OBJETO

La presente ley tiene por objeto adoptar como Política de Estado el Programa Vive Colombia - Vías Verdes a cargo del Instituto Nacional de Vías (Invias) a través del cual se toman medidas para la conservación y protección de la red férrea inactiva

y en desuso, promoviendo su uso para fines cultural, deportivo, turístico y ambiental que permitan la restitución, apropiación, resignificación y disfrute de este patrimonio público.

2. TRÁMITE LEGISLATIVO

El 1° de marzo de 2023 fue radicado ante la Secretaría General de la Cámara de Representantes el Proyecto de ley número 348 de 2023 Cámara, *“Por medio del cual se garantizan recursos para el acceso y la permanencia en las universidades públicas del país”*. Esta iniciativa legislativa es de autoría del Representante a la Cámara por Caldas Santiago Osorio Marín.

Posteriormente, la Mesa Directiva de la Comisión Sexta Constitucional me designó como ponente para primer debate del Proyecto de ley número 348 de 2023 Cámara, *“Por medio de la cual se toman medidas para la conservación y protección de la red férrea inactiva y en desuso, promoviendo su uso para fines cultural, deportivo, turístico y ambiental que permitan la restitución, apropiación, resignificación y disfrute de este patrimonio público”*.

3. CONTENIDO DE LA INICIATIVA

La iniciativa que se somete a consideración del Congreso de la República contiene en su texto, seis (6) artículos.

El **artículo 1°**, que determina el objeto.

El **artículo 2°**, que adopta como política de estado el Programa Vive Colombia - Vías Verdes.

El **artículo 3°**, sobre estrategias para conservación y protección de la red férrea en desuso.

El **artículo 4°**, que crea la comisión de seguimiento e implementación de la política de Estado Vive Colombia - Vías Verdes.

El **artículo 5°**, sobre la financiación de la política de Estado.

El **artículo 6°**, que contiene la vigencia y derogatorias.

4. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO ANTECEDENTES Y CONTEXTO

4.1. El ferrocarril en Colombia hasta 1930¹.

El 25 de mayo de 1836 el Congreso expidió una ley sobre la construcción de un ferrocarril en Panamá, el primero en la historia del país.

El 7 de abril de 1849 se creó la compañía Panamá Railroad y comenzó la construcción.

En 1851 Selles, de Cincinnati, Ohio construyó las primeras locomotoras no usadas que recibió Colombia.

En 1855 se concluyó la vía de Panamá a Colón con 77 de kilómetros.

En 1865 el Estado otorgó la concesión para construir la vía de Barranquilla a Sabanilla.

En 1869 la empresa Seligman y Harbleecher inició los trabajos de Barranquilla a Sabanilla.

En 1871 se incluyó el ferrocarril de Barranquilla para llevarlo a Puerto Salgar.

En 1872 durante la Presidencia de Murillo Toro se propuso una vía que comunicara a Buenaventura con Bogotá y a Bogotá con Tunja y Bucaramanga hasta un puerto del río Magdalena, con lo que la capital quedaría con acceso a los dos océanos. Ese mismo año se contrató la construcción del Ferrocarril del Cauca para conectar el valle de ese río con Buenaventura y también el estudio de la vía de Bogotá al río Magdalena, dos tramos de esa red.

En 1874 el Estado de Antioquia contrató la construcción de un ferrocarril que comunicara a Medellín con el río Magdalena.

En 1876 el Estado de Santander contrató la construcción de un ferrocarril de Cúcuta hasta Villamizar.

En 1878 se contrató la construcción del ferrocarril del Cauca.

En 1880 el Congreso facultó al gobierno para la construcción de la vía férrea entre Bogotá y Girardot.

En 1881 se contrató la construcción del ferrocarril de la Dorada y el primer tramo del de Girardot.

En 1882 se inauguraron los primeros 20 kilómetros del Ferrocarril del Cauca, de Buenaventura hacia Cali.

En 1885 se inauguró un primer tramo del Ferrocarril de Antioquia, de Berrío hasta Pavas.

El 20 de julio de 1889 se inauguró el Ferrocarril de la Sabana, de Bogotá hasta Facatativá.

El 26 de diciembre de 1892 el Congreso de la República aprobó la Ley 104 de ferrocarriles.

En 1895 se iniciaron los trabajos en el ferrocarril del sur, de Bogotá hacia Soacha.

En 1903 se perdió el ferrocarril de Panamá.

En 1905 el ferrocarril de La Dorada inició su prolongación hacia Mariquita y Ambalema.

En 1906 el ferrocarril de Santa Marta llegó hasta fundación.

En 1907 se creó en Medellín la Compañía del Ferrocarril de Amagá.

En 1910 la Asamblea Nacional derogó la nacionalización de los ferrocarriles prevista en 1905. El ferrocarril pasó al departamento y se iniciaron los trabajos entre Medellín y el paso de la Queibra.

En 1911 el departamento de Caldas creó la Empresa Ferrocarril de Caldas para unir Manizales con el Ferrocarril del Pacífico y se inició la construcción de la Estación de la Sabana para el Ferrocarril de ese nombre.

En 1915 el Ferrocarril del Pacífico unió a Cali con Buenaventura.

¹ BANCO DE LA REPÚBLICA. Arias de Greiff, Jorge (1920). Ferrocarriles en Colombia 1836-1930. Credencial Historia No. 257. Disponible en: <https://www.ban-repcultural.org/biblioteca-virtual/credencial-historia/numero-257/ferrocarriles-en-colombia-1836-1930>

En 1922 El Congreso expidió la Ley 102 que lo facultó para adquirir empréstitos hasta por 100 millones de dólares para invertir en ferrocarriles e instalaciones portuarias.

En 1923 el Gobierno organizó la Dirección Nacional de Ferrocarriles.

4.2. Crisis y liquidación².

La mayoría de los contratos para la infraestructura férrea nacional estuvieron marcados por pleitos, obras en mal estado, sobre costos, errores técnicos, corrupción, demoras injustificadas, etc. Un ejemplo de ello son los ferrocarriles de Santa Marta, Antioquia, el Cauca, Girardot, entre otros.

Las pérdidas económicas producto de la operación de varios ferrocarriles, la extensión de las carreteras por el territorio nacional, la deficiente administración del sistema de transporte férreo y la llegada de otros medios de transporte fueron dejando rezagado el uso del ferrocarril en el país.

En 1954 se creó Ferrocarriles Nacionales de Colombia (FNC), con el fin de unificar el sistema de transporte férreo y de operar y mantener su infraestructura y equipos para prestar un servicio eficiente. Este objetivo no se logró. Por el contrario, terminó generando una crisis institucional, administrativa y financiera que condujo al Estado a plantear una reestructuración del servicio público de transporte férreo.

Posteriormente, mediante la Ley 21 de 1988 se liquidó Ferrocarriles Nacionales de Colombia (FNC) y se propuso un modelo mixto en el cual el Estado administra la infraestructura ferroviaria y el sector privado asumiera la operación de los equipos de transporte, teniendo libre acceso a la infraestructura férrea. Por ende, en la actualidad toda esta infraestructura es administrada por el Instituto Nacional de Vías (Invías).

PROYECTO FERROVIARIO

4.3. Plan Maestro Ferroviario³.

En los últimos años, el Estado ha definido como objetivo principal del sector transporte promover la intermodalidad como estrategia para potenciar la productividad en las regiones, dinamizar los centros logísticos y reducir las externalidades negativas asociadas al transporte como la contaminación ambiental, la congestión vehicular y la siniestralidad vial.

En ese contexto, en el 2020 surge el Plan Maestro Ferroviario como una estrategia para la reactivación y consolidación de la operación ferroviaria del país. Este plan iba a ser acompañado con la radicación de un proyecto de ley que regulara la actividad

ferroviaria en el país y a la fecha no ha sido presentado ante el Congreso de la República.

La red férrea nacional está conformada por 3.338 kilómetros de los cuales 1.734 están inactivos desde hace más de 40 años. La apuesta del Plan Maestro Ferroviario como instrumento de política pública es la de orientar la definición de un marco institucional, normativo y regulatorio que permitirá estructurar y ejecutar proyectos ferroviarios con bases sólidas que garanticen la sostenibilidad, rentabilidad y competitividad del modo en el largo plazo.

Esta red férrea en su totalidad, por condiciones topográficas, entre otras, no es apta para adelantar este ambicioso plan de reactivación debido a que no sería competitiva.

Por lo anterior, es necesario el establecimiento de medidas complementarias a las contenidas en el Plan Maestro Ferroviario que garanticen la protección y conservación de estas vías en desuso a través de su uso para fines cultural, deportivo, turístico y ambiental que permitan la restitución, apropiación, resignificación y disfrute de este patrimonio público.

4.4. Documento Conpes No. 4039⁴.

El pasado 26 de julio de 2021 el Consejo Nacional de Política Económica y Social expidió el Documento Conpes número 4039 que declaró de importancia estratégica para el país la ejecución de unos proyectos de inversión del programa vías para la conexión de territorios, el crecimiento sostenible y reactivación.

En este Documento Conpes se incluyó el Programa Vías Verdes como parte del proyecto para el mantenimiento y rehabilitación de corredores Férreos Nacionales y se le asignó recursos por el orden de \$150.000 millones de pesos conforme a aval otorgado por el Confis en sesión del 14 de julio de 2021 teniendo en cuenta que el objeto del proyecto de inversión declarado de importancia estratégica se encuentra en línea con lo establecido en el artículo 11 de la Ley 819 de 2003 y de conformidad con el artículo 2.8.1.7.1.3 del Decreto número 1068 de 2015.

4.5. Programa Vive Colombia - Vías Verdes⁵.

El Ministerio de Transporte y el Instituto Nacional de Vías expidieron la Resolución número 2844 del 3 de agosto de 2022 “*Por la cual se adopta la Guía de Lineamientos Conceptuales de Diseño para el Desarrollo del Programa Vive Colombia - Vías Verdes 2022, del Instituto Nacional de Vías (Invías)*”, con el objeto de unificar y estandarizar los criterios de diseño para los proyectos contemplados en el Programa Vive Colombia - Vías Verdes.

² FERROCARRILES DEL NORTE DE COLOMBIA S.A. – FENOCO. Breve historia del ferrocarril colombiano y universal. Disponible en: <https://www.fenoco.com.co/index.php/quienes-somos/historia-de-ferrocarril>

³ PLAN MAESTRO FERROVIARIO. Una estrategia para la reactivación y consolidación de la operación ferroviaria del país. 2020.

⁴ DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN. Consejo Nacional de Política Económica y Social. Documento Conpes número 4039 del 26 de julio de 2021. Disponible en: <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/4039.pdf>

⁵ INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS (INVÍAS). Guía de diseño Programa Vive Colombia - Vías Verdes. Agosto de 2022.

Con la implementación de este programa el Instituto Nacional de Vías (Invías) ha logrado gestionar cerca de 190.000 millones de pesos entre los años 2021 y 2028, destinados a las actividades de preservación y conservación de los corredores férreos inactivos y la potencialización de las dinámicas sociales, turísticas y culturales que estos generan.

En mayo del año en curso se entregó el primer tramo de la vía férrea Facatativá-Zipacón-La Mesa. Este corredor es la prueba piloto de la implementación del Plan Nacional Vive Colombia - Vías Verdes.

En total, en el país tenemos un total de 1.734 kilómetros de vías férreas en desuso o inactivas que pueden ser aprovechadas para la implementación del Programa Vías Verdes, tal como se detalla en la siguiente tabla:

RED FÉRREA INACTIVA A CARGO DEL INVÍAS		
DEPARTAMENTO	TRAMO	KM
Cundinamarca	Bogotá-El Salto Tequendama	32
Cundinamarca	Zipaquirá-Lenguazaque	57
Cundinamarca	Bogotá (K0-000 - K5-000)	5
Cundinamarca-Tolima	Facatativá-El Espinal	150
Cundinamarca-Caldas	La Dorada-Facatativá	166
Antioquia	Envigado-Cisneros	93
Antioquia	Cabañas-Cisneros	74
Caldas-Antioquia	La Felisia-Envigado	183
Quindío	La Tebaida-Armenia	17
Quindío-Caldas	Armenia-Manizales	135
Caldas-Tolima	La Dorada-Buenos Aires	177
Tolima	Espinal-Picalaña-Ibagué	55
Tolima-Huila	Espinal-Neiva	160
Valle-Risaralda	Cartago-Pereira	33
Valle-Cauca	Cali-Popayán	162
Santander	Puerto Wilches-Bucaramanga	118
Boyacá-Santander	Lenguazaque-Barbosa	117
TOTAL, KM		1.734

Fuente: Instituto Nacional de Vías (Invías).

Pese a lo anterior, según anuncios del Gobierno anterior, el Programa Vías Verdes se implementará en solo en 366 kilómetros de redes férreas inactivas ubicadas en cinco departamentos -Cundinamarca, Huila, Caldas, Quindío y Antioquia- con una inversión de 242.000 millones de pesos.

IMPACTO REGIONAL: EL PODER DE VIAJAR EN BICICLETA.

La bicicleta como medio de transporte y deporte es una tendencia relativamente reciente en el país, que se ha detonado gracias al rendimiento en las competencias internacionales de los y las ciclistas de Colombia. Esto ha llevado de manera indirecta a un crecimiento del turismo en bicicleta en el país, por los beneficios económicos y en salud que conllevan llevarlo a cabo; por lo anterior, en 2018 el Ministerio de Comercio inauguró 38 rutas de biciturismo para fortalecer este “deporte” por el objetivo de obtener mayores beneficios económicos en algunas regiones, especialmente en el centro del país.

Con el fortalecimiento del Programa Vías Verdes al acogerlo como Política de Estado, produciría una estimulación de las economías rurales y locales, a su vez, existiría un impacto ambiental, reduciendo la huella de carbono, el ruido y promoviendo la movilidad sostenible; y otro lado, un impacto social, pues al sustituir la movilidad a una más abierta, el contacto con la comunidad es más directo y por ello se genera un relacionamiento e interacción mayor con los habitantes, costumbres, cultura, patrimonio, etc.

COMPARATIVO INTERNACIONAL

Esto sería para el país un impulso al senderismo, turismo sostenible y cicloturismo, una tendencia internacional que puede acoplarse a nuestro territorio por nuestras potencialidades propias. En España existen más de 2.000 kilómetros de antiguas vías ferroviarias convertidas en vías verdes para recorrer en bicicleta; por otro lado, en Europa existe EuroVelo, una red de 15 ciclorrutas de larga distancia que conectan todo el continente, a su vez, se impulsa alrededor de esta ruta gastronómica, espacios culturales, etc. Estas rutas han generado puestos de trabajo, desarrollo de la economía local, rutas gastronómicas y recuperación de la memoria histórica.

Así pues, se pone a consideración del Congreso de la República la presente iniciativa para darle rango legal al programa Vías Verdes, fortalecerlo y acogerlo como Política de Estado, de tal manera que el país cuente con un instrumento de política pública que garantice en el mediano y largo plazo la protección y conservación de la red férrea nacional.

5. CONCEPTO INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS

El Instituto Nacional de Vías (Invías) mediante oficio número DG-26014 dio concepto favorable a la presente iniciativa legislativa, manifestando entre otras cosas:

“(…)

En lo que concierne al Instituto Nacional de Vías (Invías), el proyecto de ley trata provisiones que impactarían aspectos propios del ejercicio de la función administrativa que le ha sido encomendada al Instituto conforme lo establecido en el artículo 1º del Decreto número 1292 de 2021. Por lo que, respetuosamente, se somete a consideración de los Honorables Congresistas ponentes del proyecto, los siguientes comentarios efectuados por la Dirección de Ejecución y Operación del Instituto, desde su Subdirección Marítima, Fluvial y Férrea.

De manera comedida y en atención al proyecto de ley de la referencia, nos permitimos informar lo siguiente:

La red férrea nacional está conformada por 3.338 kilómetros, de los cuales 1.734 están inactivos desde hace más de 40 años. Para dicha red, en muchos casos solamente existe la franja predial, bien sea porque las condiciones geológicas, las ocupaciones ilegales a través del tiempo, el vandalismo y

el abandono han desaparecido la histórica infraestructura. Esta infraestructura inactiva está a cargo del Invías, quien año a año debe velar por garantizar su conservación y mantenimiento con escasos recursos y grandes necesidades.

En tal sentido, el Instituto Nacional de Vías (Invías), desarrolló el Programa Vive Colombia - Vías Verdes, que se enfoca en la preservación de franjas, estaciones, túneles y puentes férreos con la finalidad de implementar medidas para la conservación y protección de la red férrea inactiva y en desuso en todo el territorio nacional, generando herramientas para la restitución, apropiación, resignificación y disfrute de este patrimonio público.

Para poner los corredores férreos inactivos al servicio de la comunidad, se deberán proyectar acciones que permitan implementar actividades de bajo impacto como el senderismo y la bici turismo, de manera que, puedan aportar a la conservación del mismo corredor férreo y a la reactivación económica regional con iniciativas turísticas, ambientales, deportivas y culturales, mejorando también la calidad de vida de las comunidades que puedan vincularse a estas.

La implementación y el cuidado de estos componentes, tiene como principio que la franja predial de uso exclusivo para la nación continúe con la vocación de uso férreo garantizando que en el momento que se viabilice la reactivación del corredor para la movilidad y transporte férreo, se permita su disponibilidad.

Por todo lo anterior, la Subdirección Marítima, Fluvial y Férrea no tiene reparo al proyecto de ley de la referencia ni de su documento de exposición de motivos, donde relaciona la justificación. Por el contrario, de darse la posibilidad de implementar el Programa mediante Ley de la República y en especial, su promoción al convertirse en política de Gobierno, se lograría garantizar la supervivencia y desarrollo de este.

Así mismo, es pertinente avanzar en la formulación de nuevas normativas y políticas en torno a la infraestructura férrea del país, toda vez que la condición inactiva de gran parte de esta, ha generado circunstancias de tipo social y ambiental que modifican de fondo su naturaleza y hacen inviable la ejecución de acciones por parte de los entes territoriales y entidades a cargo para su posible restitución.

Esto principalmente dirigido a:

1. Las áreas urbanas en las que el crecimiento de los municipios y asentamientos, a pesar de no ser permitido por la ley, ha generado expansión del tejido vial, que finalmente por restricciones técnicas y prediales, los municipios han consumido el corredor férreo integrándolo como parte de las vías vehiculares.
2. Los sectores donde los fenómenos naturales como sismos, erupciones volcánicas, e inundaciones han afectado de forma directa

los corredores férreos, perdiéndose de forma definitiva su continuidad y modificando la condición predial del mismo.

3. Áreas donde se han generado asentamientos humanos consolidados, sobre la locación del corredor férreo y anexidades, en las que el costo del personal para la restitución como la posible reubicación de las personas supera el valor del corredor.
4. Acorde con lo planteado en el Plan Vive Colombia - Vías Verdes, la posible adecuación y uso de la infraestructura férrea inactiva para fines en favor de las comunidades donde ya no es posible contar con el transporte férreo, pero se cuenta con valores de tipo ambiental, turístico, cultural y educativo, suficientemente atractivos para fomentar actividades económicas y propender por la presencia del estado en el desarrollo de iniciativas en torno a esta infraestructura.

(...)”.

6. CONFLICTO DE INTERESES

Dando cumplimiento a 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 es pertinente señalar que según lo dispuesto por el artículo 286 del Reglamento del Congreso se entiende como conflicto de interés una situación donde la discusión o votación de un proyecto de ley o acto legislativo o artículo, pueda resultar en un beneficio particular, actual y directo.

La precitada norma establece las siguientes definiciones:

- a. “Beneficio particular: aquel que otorga un privilegio o genera ganancias o crea indemnizaciones económicas o elimina obligaciones a favor del congresista de las que no gozan el resto de los ciudadanos. Modifique normas que afecten investigaciones penales, disciplinarias, fiscales o administrativas a las que se encuentre formalmente vinculado.
- b. Beneficio actual: aquel que efectivamente se configura en las circunstancias presentes y existentes al momento en el que el congresista participa de la decisión.
- c. Beneficio directo: aquel que se produzca de forma específica respecto del congresista, de su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil”.

En ese sentido, se estima que de la discusión y aprobación del presente proyecto de ley no podría generarse un conflicto de interés en consideración al interés particular, actual y directo de los congresistas, de su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil,

por cuanto se tratan de disposiciones de carácter general que toman medidas para la conservación y protección de la red férrea inactiva y en desuso, promoviendo su uso para fines cultural, deportivo, turístico y ambiental que permitan la restitución, apropiación, resignificación y disfrute de este patrimonio público.

De igual forma, es pertinente señalar que la anterior manifestación sobre una ausencia de posibles conflictos de interés que se puedan presentar frente al trámite del presente Proyecto de ley, conforme a lo dispuesto en el artículo 291 de la Ley 5ª de 1992

modificado por la ley 2003 de 2019 no exime al Congresista de identificar causales adicionales.

7. PLIEGO DE MODIFICACIONES

Muy respetuosamente, me permito presentar el pliego de modificaciones para el Proyecto de ley número 348 de 2023 Cámara, “*Por medio de la cual se toman medidas para la conservación y protección de la red férrea inactiva y en desuso, promoviendo su uso para fines cultural, deportivo, turístico y ambiental que permitan la restitución, apropiación, resignificación y disfrute de este patrimonio público*”.

ARTÍCULADO	MODIFICACIÓN	JUSTIFICACIÓN
<p>Artículo 1º. Objeto La presente ley tiene por objeto establecer medidas para la conservación y protección de la red férrea inactiva y en desuso que permitan la restitución, apropiación, resignificación y disfrute de este patrimonio público.</p>	<p>Sin modificaciones.</p>	
<p>Artículo 2º. Programa Vive Colombia - Vías Verdes. Adóptese como Política de Estado el Programa Vive Colombia - Vías Verdes cuyo objeto es tomar medidas para la conservación y protección de la red férrea inactiva y en desuso en todo el territorio nacional que permitan la restitución, apropiación, resignificación y disfrute de este patrimonio público.</p> <p>La implementación del Programa Vive Colombia - Vías Verdes continuará a cargo del Instituto Nacional de Vías (Invías) o quien haga sus veces, en coordinación con el Ministerio de Transporte y las entidades territoriales.</p> <p>Lo dispuesto en el presente artículo no implica derogación del actual Programa Vive Colombia - Vías Verdes. El Instituto Nacional de Vías (Invías) dentro de los siguientes doce (12) meses a la sanción de esta ley adelantará las acciones administrativas, reglamentarias y normativas necesarias para transformar el programa actual en Política de Estado.</p> <p>Parágrafo primero. Dentro de los siguientes doce (12) meses a la sanción de esta ley el Ministerio de Cultura o quien haga sus veces reglamentará el presente artículo en coordinación con el Instituto Nacional de Vías (Invías) en lo que tiene que ver con la salvaguarda y protec-</p>	<p>Artículo 2º. Programa Vive Colombia - Vías Verdes. Adóptese como Política de Estado el Programa Vive Colombia - Vías Verdes cuyo objeto es tomar medidas para la conservación y protección de la red férrea inactiva y en desuso en todo el territorio nacional que permitan la restitución, apropiación, resignificación y disfrute de este patrimonio público.</p> <p>La implementación del Programa Vive Colombia - Vías Verdes continuará a cargo del Instituto Nacional de Vías (Invías) o quien haga sus veces, en coordinación con el Ministerio de Transporte y las entidades territoriales.</p> <p><u>Para tal efecto, conforme a planes de expansión de la red ferroviaria nacional la entidad titular de la infraestructura ferroviaria será la responsable de implementar el Programa Vive Colombia - Vías Verdes 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.</u></p> <p>Lo dispuesto en el presente artículo no implica derogación del actual Programa Vive Colombia - Vías Verdes. El Instituto Nacional de Vías (Invías) dentro de los siguientes doce (12) meses a la sanción de esta ley adelantará las acciones administrativas, reglamentarias y normativas necesarias para transformar el programa actual en Política de Estado.</p> <p>Parágrafo primero. Dentro de los siguientes doce (12) meses a la sanción de esta ley el Ministerio de Cultura o quien haga sus veces reglamentará el presente artículo en coordinación con el Instituto Nacional de Vías (Invías) en lo que tiene que ver con la salvaguarda y protec-</p>	<p>Se añade un inciso segundo al artículo y un inciso segundo al párrafo, con el fin de armonizar la disposición con el contenido del artículo 33 del Proyecto de ley Proyecto de ley número 337 de 2023 Cámara – 277 de 2023 Senado, “<i>por medio de la cual se definen y establecen las condiciones para el desarrollo de infraestructura ferroviaria nacional, se regula la prestación del servicio público de transporte férreo y se dictan otras disposiciones</i>”, de acuerdo con lo recomendado por el Instituto Nacional de Vías (Invías).</p>

ARTÍCULADO	MODIFICACIÓN	JUSTIFICACIÓN
<p>ción de los Bienes de Interés Cultural que hacen parte de la infraestructura férrea del país, como lo son las Estaciones de Trenes, entre otros.</p> <p>Parágrafo segundo. La implementación de la Política de Estado Vive Colombia - Vías Verdes se articulará con lo establecido en el Plan Maestro Ferroviario de tal forma que además de la conservación y protección de la red férrea en desuso se establezcan conexiones nuevas que permitan la construcción de un sistema nacional interconectado de vías verdes destinado a promover el uso de la bicicleta u otros deportes como el senderismo.</p>	<p>ción de los Bienes de Interés Cultural que hacen parte de la infraestructura férrea del país, como lo son las Estaciones de Trenes, entre otros.</p> <p>Parágrafo segundo. La implementación de la Política de Estado Vive Colombia - Vías Verdes se articulará con lo establecido en el Plan Maestro Ferroviario de tal forma que además de la conservación y protección de la red férrea en desuso se establezcan conexiones nuevas que permitan la construcción de un sistema nacional interconectado de vías verdes destinado a promover el uso de la bicicleta u otros deportes como el senderismo.</p> <p><u>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 el desarrollo del Programa Vive Colombia - Vías Verdes 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 mismo para fines de servicio de transporte ferroviario.</u></p>	
<p>Artículo 3°. Conservación y protección. En el marco de la ejecución de esta política, se deberán establecer usos alternos de bajo impacto a la red férrea inactiva y en desuso del país con el propósito de su conservación y protección, los cuales podrán ser:</p> <p>a) Actividades de tipo cultural.</p> <p>b) Actividades de tipo deportivo como la implementación de rutas para bicicletas y senderismo, entre otras.</p> <p>c) Actividades de tipo turístico como recorridos guiados, entre otras.</p> <p>d) Actividades de protección ambiental.</p> <p>e) Las demás que permitan la restitución, apropiación, resignificación y disfrute de este patrimonio público.</p>	Sin modificaciones.	
<p>Artículo 4°. Seguimiento e implementación. Créese la Comisión de Seguimiento e Implementación de la Política de Estado Vive Colombia - Vías Verdes conformada por un delegado del Instituto Nacional de Vías (Invías), un delegado del Ministerio de Transporte y un delegado del Ministerio de Cultura con el objetivo de realizar un seguimiento periódico y evaluar los resultados de la implementación de esta Política de Estado.</p> <p>La conformación de la presente Comisión de Seguimiento e Implementación no generará gasto adicional para la Nación. Las carteras que la conforman dispondrán la asignación, reorganización</p>	<p><u>Artículo 4° (Nuevo). Explotación comercial. Dentro de los corredores ferroviarios en los que se implemente la Política de Estado Vive Colombia - Vías Verdes 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.</u></p>	<p>Se adiciona un artículo nuevo, con el fin de armonizar la disposición con el contenido del artículo 36 del proyecto de ley Proyecto de ley número 337 de 2023 Cámara – 277 de 2023 Senado, por medio de la cual se definen y establecen las condiciones para el desarrollo de infraestructura ferroviaria nacional, se regula la prestación del servicio público de transporte férreo y se dictan otras disposiciones, de acuerdo con lo recomendado por el Instituto Nacional de Vías (Invías).</p>

ARTÍCULADO	MODIFICACIÓN	JUSTIFICACIÓN
<p>y redistribución de los recursos físicos, humanos, presupuestales y financieros necesarios para el cumplimiento de lo ordenado en el presente artículo; sujetos a las asignaciones incorporadas anualmente en el Presupuesto General de la Nación.</p> <p>Durante los cinco (5) primeros años de vigencia de la presente ley, enviará cada 30 de agosto un informe al Congreso de la República en donde se detalle el estado de la implementación de la presente ley.</p> <p>Parágrafo. Las entidades que conforman la Comisión de Seguimiento e Implementación de la Política de Estado Vive Colombia - Vías Verdes reglamentarán el presente artículo en un término no mayor a seis (6) meses contados a partir de la sanción de la presente ley.</p>		
<p>Artículo 4°. Seguimiento e implementación. Créese la Comisión de Seguimiento e Implementación de la Política de Estado Vive Colombia - Vías Verdes conformada por un delegado del Instituto Nacional de Vías (Invías), un delegado del Ministerio de Transporte y un delegado del Ministerio de Cultura con el objetivo de realizar un seguimiento periódico y evaluar los resultados de la implementación de esta Política de Estado.</p> <p>La conformación de la presente Comisión de Seguimiento e Implementación no generará gasto adicional para la Nación. Las carteras que la conforman dispondrán la asignación, reorganización y redistribución de los recursos físicos, humanos, presupuestales y financieros necesarios para el cumplimiento de lo ordenado en el presente artículo; sujetos a las asignaciones incorporadas anualmente en el Presupuesto General de la Nación.</p> <p>Durante los cinco (5) primeros años de vigencia de la presente ley, enviará cada 30 de agosto un informe al Congreso de la República en donde se detalle el estado de la implementación de la presente ley.</p> <p>Parágrafo. Las entidades que conforman la Comisión de Seguimiento e Implementación de la Política de Estado Vive Colombia - Vías Verdes reglamentarán el presente artículo en un término no mayor a seis (6) meses contados a partir de la sanción de la presente ley.</p>	<p>Artículo 5°. Seguimiento e implementación. Créese la Comisión de Seguimiento e Implementación de la Política de Estado Vive Colombia - Vías Verdes conformada por un delegado del Instituto Nacional de Vías (Invías), un delegado/a del Ministerio de Transporte, un delegado/a del Ministerio de Cultura y un delegado/a territorial de la Región Administrativa y de Planificación, con el objetivo de realizar un seguimiento periódico y evaluar los resultados de la implementación de esta Política de Estado.</p> <p>La conformación de la presente Comisión de Seguimiento e Implementación no generará gasto adicional para la Nación. Las carteras que la conforman dispondrán la asignación, reorganización y redistribución de los recursos físicos, humanos, presupuestales y financieros necesarios para el cumplimiento de lo ordenado en el presente artículo; sujetos a las asignaciones incorporadas anualmente en el Presupuesto General de la Nación.</p> <p>Durante los cinco (5) primeros años de vigencia de la presente ley, enviará cada 30 de agosto un informe a las Comisiones Sextas del Congreso de la República, en donde se detalle el estado de la implementación de la presente ley.</p> <p>Parágrafo. Las entidades que conforman la Comisión de Seguimiento e Implementación de la Política de Estado Vive Colombia - Vías Verdes reglamentarán el presente artículo en un término no mayor a seis (6) meses contados a partir de la sanción de la presente ley.</p>	<p>Se ajusta numeración. Y se añade un acto más como parte de la Comisión, pues siendo este un proyecto de vital importancia regional y territorial, precisa un representante de las RAP para hacerle seguimiento.</p>
<p>Artículo 5°. Financiación. El Gobierno nacional incorporará al Presupuesto General de la Nación las partidas presupuestales necesarias para la implementación progresiva del contenido de la presente ley de acuerdo con la normativa aplicable y acorde con el Marco Fiscal de Mediano Plazo y el Plan Nacional de Desarrollo.</p>	<p>Artículo 6°. Financiación. El Gobierno nacional incorporará al Presupuesto General de la Nación las partidas presupuestales necesarias para la implementación progresiva del contenido de la presente ley de acuerdo con la normativa aplicable y acorde con el Marco Fiscal de Mediano Plazo y el Plan Nacional de Desarrollo.</p>	<p>Se ajusta numeración.</p>

ARTÍCULADO	MODIFICACIÓN	JUSTIFICACIÓN
Artículo 6°. Vigencia y derogatorias. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.	Artículo 7°. Vigencia y derogatorias. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.	Se ajusta numeración.

8. PROPOSICIÓN

Por lo anteriormente expuesto, solicito a la Honorable Comisión Sexta de la Cámara de Representantes dar primer debate al Proyecto de ley número 348 de 2023 Cámara, “*por medio de la cual se toman medidas para la conservación y protección de la red férrea inactiva y en desuso, promoviendo su uso para fines cultural, deportivo, turístico y ambiental que permitan la restitución, apropiación, resignificación y disfrute de este patrimonio público*”, conforme al pliego de modificaciones.

Atentamente,



ALEJANDRO GARCÍA
Representante a la Cámara



SUSANA GÓMEZ
Representante a la Cámara

9. TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 348 DE 2023 CÁMARA

por medio de la cual se toman medidas para la conservación y protección de la red férrea inactiva y en desuso, promoviendo su uso para fines cultural, deportivo, turístico y ambiental que permitan la restitución, apropiación, resignificación y disfrute de este patrimonio público.

El Congreso de la República,

DECRETA:

Artículo 1°. Objeto. La presente ley tiene por objeto establecer medidas para la conservación y protección de la red férrea inactiva y en desuso que permitan la restitución, apropiación, resignificación y disfrute de este patrimonio público.

Artículo 2°. Programa Vive Colombia - Vías Verdes. Adóptese como Política de Estado el Programa Vive Colombia - Vías Verdes cuyo objeto es tomar medidas para la conservación y protección de la red férrea inactiva y en desuso en todo el territorio nacional que permitan la restitución, apropiación, resignificación y disfrute de este patrimonio público.

La implementación del Programa Vive Colombia - Vías Verdes continuará a cargo del Instituto Nacional de Vías (Invías) o quien haga sus veces, en coordinación con el Ministerio de Transporte y las entidades territoriales.

Para tal efecto, conforme a planes de expansión de la red ferroviaria nacional la entidad titular de la infraestructura ferroviaria será la responsable de implementar el Programa Vive Colombia - Vías Verdes 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.

Lo dispuesto en el presente artículo no implica derogación del actual Programa Vive Colombia - Vías Verdes. El Instituto Nacional de Vías (Invías) dentro de los siguientes doce (12) meses a la sanción de esta ley adelantará las acciones administrativas, reglamentarias y normativas necesarias para transformar el programa actual en Política de Estado.

Parágrafo primero. Dentro de los siguientes doce (12) meses a la sanción de esta ley el Ministerio de Cultura o quien haga sus veces reglamentará el presente artículo en coordinación con el Instituto Nacional de Vías (Invías) en lo que tiene que ver con la salvaguarda y protección de los Bienes de Interés Cultural que hacen parte de la infraestructura férrea del país, como lo son las Estaciones de Trenes, entre otros.

Parágrafo segundo. La implementación de la Política de Estado Vive Colombia - Vías Verdes se articulará con lo establecido en el Plan Maestro Ferroviario de tal forma que además de la conservación y protección de la red férrea en desuso se establezcan conexiones nuevas que permitan la construcción de un sistema nacional interconectado de vías verdes destinado a promover el uso de la bicicleta u otros deportes como el senderismo.

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 el desarrollo del Programa Vive Colombia - Vías Verdes 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 mismo para fines de servicio de transporte ferroviario.

Artículo 3°. Conservación y protección. En el marco de la ejecución de esta política, se deberán establecer usos alternos de bajo impacto a la red férrea inactiva y en desuso del país con el propósito de su conservación y protección, los cuales podrán ser:

- f) Actividades de tipo cultural.
- g) Actividades de tipo deportivo como la implementación de rutas para bicicletas y senderismo, entre otras.
- h) Actividades de tipo turístico como recorridos guiados, entre otras.
- i) Actividades de protección ambiental.

- j) Las demás que permitan la restitución, apropiación, resignificación y disfrute de este patrimonio público.

Artículo 4°. Explotación comercial. Dentro de los corredores ferroviarios en los que se implemente la Política de Estado Vive Colombia - Vías Verdes se podrán desarrollar infraestructuras de tipo comercial como servicios relacionados con turismo sostenible, restaurantes, hoteles, comercio, arrendamiento de bicicletas, centros de acondicionamiento, museos, siempre y cuando no afecten al desarrollo económico de la región y se promueva el empleo directo a las comunidades aledañas al corredor.

Artículo 5°. Seguimiento e implementación. Créese la Comisión de Seguimiento e Implementación de la Política de Estado Vive Colombia - Vías Verdes conformada por un delegado del Instituto Nacional de Vías (Invías), un delegado/a del Ministerio de Transporte, un delegado/a del Ministerio de Cultura y un delegado/a territorial de la Región Administrativa y de Planificación, con el objetivo de realizar un seguimiento periódico y evaluar los resultados de la implementación de esta Política de Estado.

La conformación de la presente Comisión de Seguimiento e Implementación no generará gasto adicional para la Nación. Las carteras que la conforman dispondrán la asignación, reorganización y redistribución de los recursos físicos, humanos, presupuestales y financieros necesarios para el cumplimiento de lo ordenado en el presente artículo; sujetos a las asignaciones incorporadas anualmente en el Presupuesto General de la Nación.

Durante los cinco (5) primeros años de vigencia de la presente ley, enviará cada 30 de agosto un informe a las Comisiones Sextas del Congreso de la República, en donde se detalle el estado de la implementación de la presente ley.

Parágrafo. Las entidades que conforman la Comisión de Seguimiento e Implementación de la Política de Estado Vive Colombia - Vías Verdes reglamentarán el presente artículo en un término

no mayor a seis (6) meses contados a partir de la sanción de la presente ley.

Artículo 6°. Financiación. El Gobierno nacional incorporará al Presupuesto General de la Nación las partidas presupuestales necesarias para la implementación progresiva del contenido de la presente ley de acuerdo con la normativa aplicable y acorde con el Marco Fiscal de Mediano Plazo y el Plan Nacional de Desarrollo.

Artículo 7°. Vigencia y derogatorias. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

Cordialmente,


ALEJANDRO GARCÍA
Representante a la Cámara


SUSANA GÓMEZ
Representante a la Cámara

COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE

SUSTANCIACIÓN

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE

Bogotá D.C., 18 de mayo de 2023

En la fecha fue recibido el informe de ponencia para primer debate al **Proyecto de Ley No. 348 de 2023 Cámara "POR MEDIO DE LA CUAL SE TOMAN MEDIDAS PARA LA CONSERVACIÓN Y PROTECCIÓN DE LA RED FÉRREA INACTIVA Y EN DESUSO, PROMOVRIENDO SU USO PARA FINES CULTURAL, DEPORTIVO, TURÍSTICO Y AMBIENTAL QUE PERMITAN LA RESTITUCIÓN, APROPIACIÓN, RESIGNIFICACIÓN Y DISFRUTE DE ESTE PATRIMONIO PÚBLICO"**.

Dicha ponencia fue firmada por los **Honorables Representantes ALEJANDRO GARCÍA (COORDINADOR PONENTE), SUSANA GÓMEZ CASTAÑO.**

Mediante Nota Interna No. C.S.C.P. 3.6 – 239 / del 18 de mayo de 2023, se solicita la publicación en la Gaceta del Congreso de la República.


RAUL FERNANDO RODRÍGUEZ RINCÓN
Secretario