



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRESA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXIII - N° 1491

Bogotá, D. C., miércoles, 18 de septiembre de 2024

EDICIÓN DE 27 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

SENADO DE LA REPÚBLICA

PROYECTOS DE LEY

PROYECTO DE LEY NÚMERO 218 DE 2024 SENADO

por medio de la cual se establece el Código Deontológico y Ético del Entrenador Deportivo en Colombia, se define el proceso disciplinario para el entrenador deportivo y se dictan otras disposiciones.

Bogotá D.C., 03 de septiembre de 2024

Doctor
GREGORIO ELJACH PACHECO
Secretario General
Senado de la República
Ciudad

Asunto: Radicación del Proyecto de Ley "Por medio de la cual se establece el Código Deontológico y Ético del Entrenador Deportivo en Colombia, se define el proceso disciplinario para el entrenador deportivo y se dictan otras disposiciones"

Respetado doctor Eljach:

En nuestra calidad de Congresistas de la República y en uso de las atribuciones que nos han sido conferidas constitucional y legalmente, respetuosamente nos permitimos radicar el Proyecto de Ley de la referencia y, en consecuencia, le solicitamos se sirva dar inicio al trámite legislativo respectivo.

Atentamente,

Los firmantes del proyecto de ley.

PROYECTO DE LEY No. 218 DE 2024

"Por medio de la cual se establece el Código Deontológico y Ético del Entrenador Deportivo en Colombia, se define el proceso disciplinario para el entrenador deportivo y se dictan otras disposiciones"

EL CONGRESO DE COLOMBIA

DECRETA:

TÍTULO I
DISPOSICIONES GENERALESCAPÍTULO I
OBJETO Y ALCANCE

Artículo 1° -Objeto-. La presente ley establece el código deontológico y ético del entrenador deportivo en Colombia y se define el proceso disciplinario para el entrenador deportivo.

Artículo 2° -Alcance-. El código deontológico, ético y el proceso disciplinario se aplicará a los entrenadores deportivos que ejerzan su profesión en el territorio colombiano o en el extranjero con delegaciones de la República de Colombia.

Para efectos de la presente ley, las actuaciones del ejercicio profesional, incorpora el entrenamiento deportivo y la competición deportiva, en los niveles de formación, perfeccionamiento y altos logros.

Parágrafo. El código deontológico, ético y el proceso disciplinario, se aplicará también por extensión, a los entrenadores que trabajan en gimnasios, en centros de acondicionamiento, en sesiones personalizadas, en sesiones grupales o cualquier actividad física o recreativa que entrañe riesgo social.

CAPÍTULO II
PRINCIPIOS Y ACTIVIDADES EN EL EJERCICIO DE ENTRENADOR DEPORTIVO

Artículo 3° -Principios-. Los principios para ejercer como entrenador deportivo en

<p>Colombia son:</p> <ol style="list-style-type: none"> Responsabilidad social. Toda actividad realizada que conlleve a la promoción, mejoramiento de la calidad de vida, convivencia y demás valores relacionados con la actividad deportiva de las personas, que tienen derecho a practicar deporte sin discriminación de ningún tipo y dentro del espíritu deportivo, lo cual exige comprensión mutua, solidaridad, espíritu de amistad y juego limpio; por tanto, las actividades inherentes al ejercicio del entrenador deportivo imponen un profundo respeto por la dignidad humana. Idoneidad profesional. La formación, la experiencia, los resultados, la innovación, la práctica y la capacitación permanente, del entrenador deportivo identifican su desarrollo profesional. Integralidad y honorabilidad. En la labor del entrenador deportivo se deben preservar la ética, los principios morales, el decoro y la disciplina que rigen la actividad deportiva, a la vez, asegurar el cumplimiento de las reglas de juego o competición y las normas deportivas generales. Interdisciplinariedad. La actividad del entrenador deportivo es una práctica que debe ser desarrollada, observando los fundamentos científicos y pedagógicos en los campos del saber, biológico, morfológico, fisiológico, psicológico, social, didáctico de la teoría y metodología del entrenamiento deportivo. Unicidad e individualidad. Comprende el entorno y las necesidades individuales para brindar una formación deportiva humanizada para asegurar un proceso de preparación deportiva que tiene en cuenta las características socioculturales, históricas y los valores de la persona, la familia y la comunidad de procedencia. <p>Parágrafo. Se incluyen los demás principios constitucionales y legales.</p> <p>Artículo 4° -Actividades- Las actividades del ejercicio del entrenador deportivo, según su nivel de formación, son:</p> <ol style="list-style-type: none"> Diseñar, aplicar y evaluar planes individuales y colectivos de entrenamiento mediante un proceso científico, pedagógico, metodológico y sistemático, con el fin de racionalizar recursos y optimizar el proceso de preparación deportiva. Diseñar y ejecutar programas que permitan realizar una adecuada identificación, selección y desarrollo del talento deportivo. Formar atletas de diferentes niveles, categorías y género. Administrar y dirigir planes, programas y proyectos de entrenamiento deportivo en la búsqueda de la formación, la especialización y la consecución de altos logros. Dirigir grupos y equipos de trabajo interdisciplinario orientados a procesos de entrenamiento deportivo. 	<ol style="list-style-type: none"> Organizar, dirigir y controlar procesos de preparación deportiva. Toda actividad profesional que se derive de las anteriores y que tenga relación con el campo de competencia del entrenador deportivo. <p style="text-align: center;">TÍTULO II ASPECTOS DEONTOLÓGICOS Y ÉTICOS DE LA PROFESIÓN DE ENTRENADOR DEPORTIVO</p> <p style="text-align: center;">CAPÍTULO I DERECHOS Y DEBERES</p> <p>Artículo 5° -Derechos- Son derechos del entrenador deportivo:</p> <ol style="list-style-type: none"> Ser respetado y reconocido como profesional que lidera y orienta el proceso de preparación deportiva. Recibir protección especial por parte del empleador que garantice su integridad física y mental, en razón de sus actividades profesionales como lo establece la Constitución y la Ley. Ejercer la profesión dentro del marco de las normas de ética vigentes. Contar con el recurso humano, la tecnología y los insumos adecuados y necesarios para el desempeño oportuno y eficiente de su profesión. Ejercer su derecho de objeción de conciencia. Percibir retribución u honorarios por su actuación profesional, así como el reintegro de los gastos que se le hayan causado. La cuantía y régimen de los honorarios será libremente convenida con el deportista o entidad pública o privada. Todos aquellos que están contemplados en la normatividad vigente y los demás que lleguen a desarrollarse en la dinámica de la profesión de entrenador deportivo. <p>Artículo 6° -Deberes- Son deberes del entrenador deportivo:</p> <ol style="list-style-type: none"> Respetar a las personas, a los derechos humanos, al sentido de responsabilidad, a la honestidad, a la sinceridad para con deportistas, a la prudencia en la aplicación de instrumentos y técnicas, a la competencia profesional y a la solidez de la fundamentación objetiva y científica de sus intervenciones profesionales. Desarrollar la actividad profesional protegiendo a las personas destinatarias de sus servicios, especialmente a los menores y otras poblaciones de especial protección. No avalar ni encubrir con su titulación o acreditación, la práctica profesional realizada por personas no acreditadas ante el Colegio Colombiano de Entrenamiento Deportivo. No delegar, encomendar o ceder funciones y competencias que le son propias, ya sea de forma total o parcial.
<ol style="list-style-type: none"> Defender la profesión de entrenador deportivo cualquiera que sea el agente externo del que provengan las intromisiones o ataques profesionales, debiendo actuar en tales casos, siempre dentro de la normativa vigente. Aceptar o rechazar el asunto en que se solicita la intervención, sin necesidad de justificar su decisión, bajo su libertad profesional. Abstenerse o cesar en la intervención cuando surjan discrepancias con los deportistas y entidades públicas o privadas, cuando concurren circunstancias que puedan afectar a su libertad e independencia profesional, a la preservación del secreto profesional o comporten objetivamente un conflicto de intereses. Mantener y actualizar permanentemente sus conocimientos a lo largo de toda su vida profesional. Para estos efectos, el entrenador ampliará sus conocimientos durante el ejercicio de su profesión, manteniéndose informado y conociendo los avances que se vayan realizando en el deporte y en las disciplinas de las ciencias del deporte. Asumir las consecuencias negativas de sus actuaciones y errores, ofreciendo una explicación clara, honrada, constructiva y adecuada. En cualquier caso, las quejas no deben afectar negativamente a la relación con los deportistas o entidades públicas o privadas ni a la calidad de los servicios que se le preste. Conocer las incompatibilidades establecidas por la legislación vigente que afectan a la actividad profesional que ejerce o desea ejercer. No facilitar, encubrir o amparar el ejercicio ilegal de la profesión, comunicando dicha circunstancia, cuando la conozca, al Colegio Colombiano de Entrenamiento Deportivo. El entrenador deportivo adquiere un compromiso con la evidencia científica, contribuyendo activamente al desarrollo de un núcleo de conocimientos profesionales basados en la investigación. En todo caso, deberá abstenerse de ofrecer servicios ilusorios que se propongan como eficaces. Promover las condiciones que favorezcan la igualdad efectiva de trato y oportunidades, independientemente de la identidad de género, orientación sexual, edad, capacidad funcional, cultura, etnia o religión del deportista o de otros profesionales, en la práctica de la profesión y en el entorno laboral, evitando todo acto de discriminación de cualquier naturaleza. Identificarse con la acreditación que expida el Colegio de Entrenamiento Deportivo, ante los deportistas, organismos deportivos o autoridades competentes, incluso cuando lo hiciera por cuenta de un tercero, a fin de asumir las responsabilidades disciplinarias, deontológicas y éticas que correspondan. También lo es en el supuesto de consulta telefónica o por red informática cuyos interlocutores sean desconocidos para la persona comunicante. 	<ol style="list-style-type: none"> Respetar el secreto profesional a cualquier otra persona que colabore con él/ella en su actividad. La obligación de guardar el secreto profesional permanece incluso después de haber cesado en la prestación de los servicios a los deportistas y entidades públicas o privadas, sin que esté limitada en el tiempo. Mantener, quienes ejercen la profesión de entrenador deportivo, recíproca lealtad, respeto mutuo y relaciones de compañerismo. Observar una actitud constante y disposición de ayuda, de colaboración y cooperación cuando sea necesario, así como fomentar el debate, consejo y opinión profesional. Presentar las evaluaciones de conocimientos y desempeño que determine el Colegio Colombiano de Entrenadores Deportivos para permanecer o ascender en una de las categorías y niveles del escalafón de los entrenadores deportivos. <p style="text-align: center;">CAPÍTULO II PROHIBICIONES DEL ENTRENADOR DEPORTIVO</p> <p>Artículo 7° -Prohibiciones- Además de las prohibiciones señaladas en la Ley 2210 de 2022, se establecen las siguientes:</p> <ol style="list-style-type: none"> Toda práctica de captación directa o indirecta de deportistas que atenten a la dignidad de las personas. Realizar tareas o actividades profesionales para las que no está capacitado o están reservadas con exclusividad a otros profesionales. Ocuparse de los asuntos de un conjunto de entidades públicas o privadas o personas deportistas afectadas por una misma situación, cuando surja un conflicto de intereses entre éstas, exista riesgo de vulneración del secreto profesional o pueda estar afectada la libertad o independencia. Desacreditar a sus compañeros de profesión u otros profesionales que intervengan en el proceso de preparación deportiva. Llevar a cabo actuaciones que puedan ser consideradas competencia desleal por la legislación vigente, y en especial cualquier conducta tendiente a lograr una ventaja competitiva adquirida mediante la infracción de la legalidad o cualquiera encaminada a limitar o restringir la libertad de elección de los deportistas y entidades públicas o privadas. Participar en actividades o en la prestación de servicios o cualquier otro medio que contribuya directa o indirectamente a la mejora del rendimiento de los deportistas de forma fraudulenta. Lanzar mensajes de modo indiscriminado que puedan despertar alarma social o siembren confusión o dudas respecto al fomento del deporte, la actividad física, del

<p>cuidado y mantenimiento de la salud o de la prevención de lesiones entre la población.</p> <p>8. Dar a conocer de modo prematuro o sensacionalista nuevos avances científicos insuficientemente contrastados.</p> <p>9. Plagiar teorías, conceptos, definiciones, métodos, metodologías, protocolos o cualquier tema relacionado con ejercicio de la profesión de entrenador deportivo.</p> <p style="text-align: center;">TÍTULO III ASPECTOS DISCIPLINARIOS</p> <p style="text-align: center;">CAPÍTULO I DEL TRIBUNAL NACIONAL DE ÉTICA EN ENTRENAMIENTO DEPORTIVO</p> <p>Artículo 8° -Creación-. Se crea el Tribunal Nacional de Ética en Entrenamiento Deportivo, el cual se organizará y funcionará para supervisar y regular las prácticas éticas de los entrenadores deportivos en todo el territorio colombiano. Este tribunal será responsable de la evaluación y resolución de casos relacionados con la ética profesional en el ámbito de la preparación deportiva.</p> <p>Artículo 9° -Competencia-. El Tribunal Nacional de Ética en Entrenamiento Deportivo será la autoridad encargada de conocer y resolver los procesos disciplinarios y ético-profesionales relacionados con el proceso de preparación deportiva en Colombia. Para estos efectos, este tribunal tendrá la responsabilidad de sancionar las faltas deontológicas y éticas establecidas en la normativa aplicable, como también, dictar su propio reglamento.</p> <p>Artículo 10° -Estructura-. El Tribunal Nacional de Ética en Entrenamiento Deportivo estará conformados por dos salas; una de primera instancia y otra de segunda instancia.</p> <p>Parágrafo 1°. La Sala de Segunda Instancia, estará integrada por tres miembros elegidos democráticamente para periodos de cuatro años (4), así:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Un representante de los colegios o asociaciones de entrenadores deportivos de nivel nacional. 2. Un representante de las organizaciones académicas de nivel nacional que desarrollen programas del área del entrenamiento deportivo o ciencias del deporte. 3. Un representante de la Asamblea del Colegio Colombiano de Entrenamiento, quien deberá ser abogado de profesión. 	<p>Parágrafo 2°. La Sala de Primera Instancia, estará integrada por tres miembros, elegidos democráticamente para periodos de cuatro años (4), así:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Dos representantes de los colegios o asociaciones de entrenadores deportivos de nivel departamental. 2. Un representante de la Asamblea del Colegio Colombiano de Entrenamiento, quien deberá ser abogado de profesión. <p>Artículo 11° -Domicilio y Recursos-. El domicilio del Tribunal Nacional de Ética en Entrenamiento Deportivo, será el del Colegio Colombiano de Entrenamiento Deportivo.</p> <p>Los recursos para el funcionamiento del Tribunal Nacional de Ética en Entrenamiento Deportivo, serán asignados por el Colegio Colombiano de Entrenamiento Deportivo.</p> <p style="text-align: center;">CAPÍTULO II PRINCIPIOS DEL RÉGIMEN DISCIPLINARIO</p> <p>ARTÍCULO 12° -Aplicación Residual Normativa-. En la interpretación y aplicación del régimen disciplinario establecido prevalecerán, en su orden, los principios rectores que determinan la Constitución Política y esta ley. Así mismo, en lo no previsto en esta ley, se aplicará lo dispuesto en los códigos: General Disciplinario, de Proceso Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, de Proceso Penal y en el Código General del Proceso.</p> <p>ARTÍCULO 13° -Principios-. Las investigaciones disciplinarias del Tribunal Nacional de Ética en Entrenamiento Deportivo, se adelantarán de conformidad con las normas de proceso y competencia establecidas en la Constitución y en esta ley, con plena garantía de los derechos de representación, defensa y contradicción. Para estos efectos, se observarán adicionalmente los principios de legalidad de las faltas y de las sanciones, de imparcialidad, de presunción de inocencia, de no reformatio in pejus y non bis in idem.</p> <p style="text-align: center;">CAPÍTULO III FALTA DISCIPLINARIA</p> <p>ARTÍCULO 14° -Definición-. Se entiende como falta disciplinaria todo incumplimiento de los deberes o prohibiciones y cualquier violación del régimen de inhabilidades e incompatibilidades consagradas en el Código Deontológico y Ético del Entrenador Deportivo en Colombia o en las normas que lo aclaren, complementen, modifiquen o</p>
<p>deroguen.</p> <p>ARTÍCULO 15° -Formas de Realización-. Las faltas disciplinarias se realizarán por acción u omisión en el cumplimiento de los deberes o prohibiciones y cualquier violación del régimen de inhabilidades e incompatibilidades consagradas por el Código Deontológico y Ético del Entrenador Deportivo en Colombia y demás que determine la ley. Cuando se tiene el deber jurídico de impedir un resultado, no evitarlo, pudiendo hacerlo, equivale a producirlo.</p> <p>ARTÍCULO 16° -Elementos-. La configuración de la falta disciplinaria deberá estar enmarcada dentro de los siguientes elementos o condiciones:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. La conducta o el hecho debe haber sido cometido por un entrenador deportivo, debidamente acreditado ante el Colegio Colombiano de Entrenamiento Deportivo. 2. La conducta o el hecho debe ser doloso o culposo. 3. El hecho o la conducta debe haber sido cometida en ejercicio de la profesión de entrenador deportivo; 4. La conducta debe ser apreciable objetivamente y procesalmente debe estar probada. 5. La sanción disciplinaria debe ser la consecuencia lógica de un debido proceso, que se enmarque dentro de los postulados del artículo 29° de la Constitución Política y específicamente, del régimen disciplinario establecido en la presente ley. <p>Artículo 17° -Causales de Exclusión-. Está exento de responsabilidad disciplinaria quien realice la conducta:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Por fuerza mayor o caso fortuito. 2. En estricto cumplimiento de un deber constitucional o legal de mayor importancia que el sacrificado. 3. En cumplimiento de orden legítima de autoridad competente emitida con las formalidades legales. 4. Por salvar un derecho propio o ajeno al cual deba ceder el cumplimiento del deber en razón de la necesidad, adecuación, proporcionalidad y razonabilidad. 5. Por insuperable coacción ajena o miedo insuperable. 6. Con la convicción errada e invencible de que su conducta no constituye falta disciplinaria. <p>Artículo 18° -Clasificación-. Las faltas disciplinarias son:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Gravísimas. 2. Graves. 3. Leves. 	<p>Artículo 19° -Sanciones-. El Tribunal Nacional de Ética en Entrenamiento Deportivo podrá sancionar a los profesionales responsables de la comisión de faltas disciplinarias, con:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Amonestación escrita. 2. Suspensión de la Tarjeta de Entrenador Deportivo o el Registro Provisional de Entrenador Deportivo, según sea el caso, hasta por tres (3) años. 3. Cancelación de la Tarjeta de Entrenador Deportivo o el Registro Provisional de Entrenador Deportivo, según sea el caso. <p>Parágrafo. Las personas que ejerzan ilegalmente la profesión de entrenador deportivo, no podrán tramitar la Tarjeta de Entrenador Deportivo o Registro de Entrenador Deportivo ante el Colegio Colombiano de Entrenamiento Deportivo, hasta no haber cumplido un periodo de tres (3) años, contados a partir de la última fecha de haber sido sorprendido en el ejercicio ilegal de la profesión de entrenador deportivo. Para estos efectos, el Colegio Colombiano de Entrenamiento Deportivo llevará en registro de los entrenadores deportivos que ejerzan la ilegalmente la profesión, desde el 23 de mayo de 2025.</p> <p>Artículo 20° -Determinación de la Gravedad o Levedad-. Se determinará si la falta es grave o leve de conformidad con los siguientes criterios:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. El grado de culpabilidad. 2. El grado de perturbación a terceros o a la sociedad. 3. La falta de consideración con sus deportistas, empleadores, subalternos, colegas y general, con todas las personas a las que pudiera afectar el profesional disciplinado con su conducta. 4. La reiteración en la conducta. 5. La jerarquía y mando que el profesional investigado tenga dentro de la sociedad y la persona jurídica a la que pertenece o representa. 6. La naturaleza de la falta y sus efectos, según la trascendencia social de la misma, el mal ejemplo dado, la complicidad con otros profesionales y el perjuicio causado. 7. Las modalidades o circunstancias de la falta, teniendo en cuenta el grado de preparación, el grado de participación en la comisión de la misma y el aprovechamiento de la confianza depositada en el profesional investigado. 8. Los motivos determinantes, según se haya procedido por causas innobles o fútiles, o por nobles y altruistas. 9. El haber sido inducido por un superior a cometerla. 10. El confesar la falta antes de la formulación de cargos, haciéndose responsable de los perjuicios causados.

<p>11. Procurar, por iniciativa propia, resarcir el daño o compensar el perjuicio causado, antes de que le sea impuesta la sanción.</p> <p>Artículo 21° -Faltas Gravesimas-. Se consideran faltas gravísimas y se constituyen en causal de cancelación de la Tarjeta de Entrenador Deportivo o el Registro Provisional de Entrenador Deportivo, las siguientes:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Derivar, de manera directa o por interpuesta persona, indebido o fraudulento provecho patrimonial en ejercicio de la profesión, con consecuencias graves para la parte afectada. 2. El abandono injustificado de los encargos o compromisos profesionales, cuando con tal conducta causen grave daño al deportista o una entidad deportiva de naturaleza pública o privada. 3. Cualquier forma de maltrato o abuso que atente contra los derechos fundamentales o la integridad del atleta o el deportista. 4. El infringir las normas establecidas en el Código Mundial Antidopaje de la Agencia Mundial Antidopaje. <p style="text-align: center;">CAPÍTULO IV EXTINCIÓN DE LA ACCIÓN DISCIPLINARIA.</p> <p>Artículo 22° -Causales-. Son causales de extinción de la acción disciplinaria las siguientes:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. La muerte del investigado; 2. La prescripción de la acción disciplinaria. <p>Artículo 23° -Términos de Prescripción-. La acción disciplinaria prescribe en cinco (5) años, contados para las faltas instantáneas desde el día de su consumación y para las de carácter permanente o continuado desde la realización del último acto ejecutivo de la misma. Cuando fueren varias las conductas juzgadas en un solo proceso, la prescripción de las acciones se cumple independientemente para cada una de ellas.</p> <p style="text-align: center;">CAPÍTULO V EXTINCIÓN DE LA SANCIÓN DISCIPLINARIA</p> <p>Artículo 24° -Causales-. Son causales de extinción de la sanción disciplinaria:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. La muerte del sancionado. 2. La prescripción. 3. La rehabilitación. 	<p>Artículo 25° -Término-. La sanción disciplinaria prescribe en un término de cinco (5) años, contado a partir de la ejecutoria del fallo.</p> <p style="text-align: center;">CAPÍTULO VI PROCESO DISCIPLINARIO</p> <p>Artículo 26° -Iniciación-. El proceso disciplinario se iniciará de oficio, por informe o queja interpuesta por cualquier persona natural o jurídica, la cual deberá dirigirse ante el Tribunal Nacional de Ética en Entrenamiento Deportivo.</p> <p>Artículo 27° -Derechos del Investigado-. Como sujeto procesal, el investigado tiene los siguientes derechos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Acceder a la investigación. 2. Designar defensor. 3. Ser oído en versión libre, en cualquier etapa de la actuación, hasta antes del fallo de primera instancia. 4. Solicitar y aportar pruebas o controvertirlas, e intervenir en su práctica. 5. Rendir descargos. 6. Impugnar y sustentar las decisiones cuando hubiere lugar a ello. 7. Obtener copias de la actuación. 8. Presentar alegatos de conclusión antes del fallo de primera instancia. <p>Artículo 28° -Utilización de Medios Técnicos-. Para la práctica de las pruebas y el desarrollo de la actuación se podrán utilizar medios técnicos, siempre y cuando su uso no atente contra los derechos y garantías constitucionales. Las pruebas y diligencias pueden ser recogidas y conservadas en medios técnicos y su contenido se consignará por escrito solo cuando sea estrictamente necesario.</p> <p>Las diligencias en general y la práctica de pruebas pueden llevarse a cabo en lugares diferentes al de la sede del el Tribunal Nacional de Ética en Entrenamiento Deportivo, a través de medios como la audiencia, comunicación virtual o teleconferencia.</p> <p>Artículo 29° -Terminación del Proceso Disciplinario-. En cualquier etapa de la actuación disciplinaria en que aparezca plenamente demostrado que el hecho atribuido no existió, que la conducta no está prevista en la ley como falta disciplinaria, que el investigado no la cometió, que existe una causal de exclusión de responsabilidad, o que la actuación no podía iniciarse o proseguirse, se declararán y ordenarán el archivo definitivo de las diligencias.</p>
<p style="text-align: center;">CAPÍTULO VII NOTIFICACIONES Y COMUNICACIONES</p> <p>Artículo 30° -Formas de Notificación-. La notificación de las decisiones disciplinarias, según el caso será: personal, por medios de comunicación electrónicos, por estado, en estrados, por edicto o por conducta concluyente.</p> <p>Artículo 31° -Notificación Personal-. Se notificarán personalmente los autos de apertura de indagación preliminar y de investigación disciplinaria, el pliego de cargos y el fallo.</p> <p>Artículo 32° -Notificación por Medios de Comunicación Electrónicos-. Las decisiones que deban notificarse personalmente podrán ser enviadas a la dirección de correo electrónico del investigado o de su defensor, y del quejoso cuando a ello hubiere lugar. La notificación se entenderá surtida en la fecha que aparezca en el reporte del correo electrónico.</p> <p>Artículo 33° -Notificación de Decisiones Interlocutorias-. Proferida la decisión, a más tardar al día siguiente se librará comunicación con destino a la persona que deba notificarse, si esta no se presenta al Tribunal Nacional de Ética en Entrenamiento Deportivo dentro de los tres días hábiles siguientes, se procederá a notificar por estado, salvo en el evento del pliego de cargos.</p> <p>Artículo 34° -Notificación por Estado-. La notificación por estado se hará conforme a lo establecido en el Código General del Proceso.</p> <p>Artículo 35° -Notificación en Estrado-. Las decisiones que se profieran en audiencia o en el curso de cualquier diligencia de carácter verbal se consideran notificadas a todos los sujetos procesales inmediatamente se haga el pronunciamiento, se encuentren o no presentes.</p> <p>Artículo 36° -Notificación por Edicto-. Los autos que deciden la apertura de indagación preliminar e investigación y fallos que no pudieron notificarse personalmente se notificarán por edicto. Para tal efecto, una vez producida la decisión, se citará inmediatamente al disciplinado, por un medio eficaz, a la entidad donde trabaja o a la última dirección registrada en el Colegio Colombiano de Entrenamiento Deportivo o a la que aparezca en el proceso disciplinario, con el fin de notificarle el contenido de aquella y, si es sancionatoria, hacerle conocer los recursos que puede interponer.</p>	<p>Si vencido el término de cinco (5) días a partir del envío de la citación, no comparece el citado, en la Secretaría se fijará edicto por el término de tres (3) días para notificar la providencia.</p> <p>Cuando el procesado ha estado asistido por apoderado, con él se surtirá la notificación personal, previo el proceso anterior.</p> <p>Artículo 37° -Notificación por Conducta Concluyente-. Cuando no se hubiere realizado la notificación personal, o esta fuere irregular respecto de decisiones o del fallo, la exigencia legal se entiende cumplida, para todos los efectos, si el investigado o su defensor no reclaman y actúan en diligencias posteriores o interponen recursos contra ellos o se refieren a las mismas o a su contenido en escritos o alegatos verbales posteriores.</p> <p>Artículo 38° -Comunicaciones-. Se debe comunicar al quejoso la decisión de archivo y el fallo absolutorio. Se entenderá cumplida la comunicación cuando haya transcurrido cinco (5) días, después de la fecha de envío por correo.</p> <p>Las decisiones no susceptibles de recurso se comunicarán al día siguiente por el medio más eficaz y de ello se dejará constancia en el expediente.</p> <p style="text-align: center;">CAPÍTULO VIII RECURSOS</p> <p>Artículo 39° -Clases de Recursos y sus Formalidades-. Contra las decisiones disciplinarias proceden los recursos de reposición y apelación, los que se interpondrán por escrito, salvo norma expresa en contrario.</p> <p>Parágrafo. Contra las decisiones de simple trámite no procede recurso alguno.</p> <p>Artículo 40° -Oportunidad para Interponer los Recursos-. Los recursos de reposición y apelación se podrán interponer desde la fecha de expedición de la respectiva decisión hasta el vencimiento de los tres (3) días siguientes a la última notificación.</p> <p>Si la notificación de la decisión se hace en estrados, los recursos deberán interponerse y sustentarse en el curso de la respectiva audiencia o diligencia. Si las mismas se realizaren en diferentes sesiones, se interpondrán en las sesiones donde se produzca la decisión a impugnar.</p>

<p>Artículo 41° -Recurso de Reposición- El recurso de reposición procederá únicamente contra la decisión que resuelva la nulidad, la negación de la solicitud de copias o pruebas al investigado o a su apoderado.</p> <p>Artículo 42° -Trámite del Recurso de Reposición- Cuando el recurso de reposición se formule por escrito debidamente sustentado, se decidirá en un término de ocho (8) días, contados a partir del último vencimiento del término para impugnar la decisión.</p> <p>Artículo 43° -Recurso de Apelación- El recurso de apelación procede únicamente contra las siguientes decisiones: i) la que niega la práctica de pruebas solicitadas en los descargos; ii) la decisión de archivo; iii) el fallo de primera instancia.</p> <p>En el efecto suspensivo se concederá la apelación de la decisión de archivo, del fallo de primera instancia y de la decisión que niega totalmente la práctica de pruebas, cuando no se han decretado de oficio, caso en el cual se concederá en el efecto diferido; en el devolutivo cuando la negativa es parcial.</p> <p>Artículo 44° -Ejecutoria de las Decisiones- Las decisiones disciplinarias contra las que proceden recursos quedarán en firme tres (3) días después de la última notificación. Las que se dicten en audiencia o diligencia, al finalizar esta o la sesión donde se haya tomado la decisión, si no fueren impugnadas.</p> <p>Las decisiones que resuelvan los recursos de apelación, así como aquellas contra las cuales no procede recurso alguno, quedarán en firme el día que sean suscritas por el competente.</p> <p style="text-align: center;">CAPÍTULO IX PRUEBAS</p> <p>Artículo 45° -Necesidad. Toda decisión interlocutoria y el fallo disciplinario deben fundarse en prueba legal y oportunamente allegada al proceso.</p> <p>Artículo 46° -Investigación Integral- El Tribunal Nacional de Ética de Entrenamiento Deportivo buscará la verdad material. Para ello deberá, investigar con igual rigor los hechos y circunstancias que demuestren la existencia de la falta disciplinaria y la responsabilidad del investigado, y los que tiendan a demostrar su inexistencia o lo eximan de responsabilidad. Para tal efecto, el Tribunal Nacional de Ética de Entrenamiento Deportivo podrá decretar pruebas de oficio.</p>	<p>Artículo 47° -Medios- Son medios de prueba la confesión, el testimonio, la peritación, la inspección judicial y los documentos, o cualquier otro medio técnico o científico, los cuales se practicarán conforme a las normas del Código de Proceso Penal en cuanto sean compatibles con la naturaleza y reglas del derecho disciplinario.</p> <p>Los indicios se tendrán en cuenta al momento de apreciar las pruebas, siguiendo los principios de la sana crítica.</p> <p>Los medios de prueba no previstos en esta ley se practicarán de acuerdo con las disposiciones que regulen medios semejantes, respetando siempre los derechos fundamentales.</p> <p>Artículo 48° -Petición y Rechazo- Los intervinientes pueden aportar y solicitar la práctica de las pruebas que estimen conducentes y pertinentes. Serán rechazadas las inconducentes, las impertinentes, las manifiestamente superfluas y las ilícitas.</p> <p>Artículo 49° -Oportunidad para Controvertir- Los Intervinientes podrán controvertir las pruebas a partir del auto de apertura de proceso disciplinario.</p> <p>Artículo 50° -Testigo Renuente- Cuando el testigo citado sea un particular y se muestre renuente a comparecer, podrá disponerse la conducción del testigo por las fuerzas de policía, siempre que se trate de situaciones de urgencia y que resulte necesario para evitar la pérdida de la prueba. La conducción no puede implicar la privación de la libertad.</p> <p>Esta norma no se aplicará a quien esté exceptuado constitucional o legalmente del deber de declarar.</p> <p style="text-align: center;">CAPÍTULO X NULIDADES</p> <p>Artículo 51° -Causales- Son causales de nulidad:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. La falta de competencia. 2. La violación del derecho de defensa del investigado. 3. La existencia de irregularidades sustanciales que afecten el debido proceso. <p>Artículo 52° -Declaratoria Oficiosa- En cualquier estado de la actuación disciplinaria, cuando el funcionario que conozca del asunto advierta la existencia de una de las</p>
<p>causales previstas en la norma anterior, declarará la nulidad de lo actuado y ordenará que se reponga la actuación que dependa del acto declarado nulo para que se subsane el defecto.</p> <p style="text-align: center;">CAPÍTULO XI INDAGACIÓN PRELIMINAR</p> <p>Artículo 53° -Procedencia, Fines y Trámite- En caso de duda sobre la procedencia de la investigación disciplinaria se ordenará previamente la indagación preliminar.</p> <p>La indagación preliminar tendrá una duración de seis (6) meses y culminará con el archivo definitivo o con el auto de apertura de investigación disciplinaria; los fines de la indagación preliminar son verificar la ocurrencia de la conducta, determinar si es constitutiva de falta disciplinaria o si se ha actuado al amparo de una causal de exclusión de la responsabilidad.</p> <p>La indagación preliminar no podrá extenderse a hechos distintos del que fue objeto de queja, informe o iniciación oficiosa y los que le sean conexos.</p> <p>Parágrafo. Cuando la información o queja sea manifiestamente temeraria o se refiera a hechos disciplinariamente irrelevantes o de imposible ocurrencia o sean presentados de manera absolutamente inconcreta o difusa, se procederá de plano a inhibirse de iniciar actuación alguna.</p> <p style="text-align: center;">CAPÍTULO XII INVESTIGACIÓN DISCIPLINARIA</p> <p>Artículo 54° -Procedencia- Cuando, con fundamento en la queja, en la información recibida o en la indagación preliminar, se identifique al posible autor o autores de la falta disciplinaria, se ordenará la apertura de la investigación disciplinaria mediante providencia motivada.</p> <p>Artículo 55° -Finalidades- La investigación disciplinaria tiene por objeto verificar la ocurrencia de la conducta, determinar si es constitutiva de falta disciplinaria, esclarecer los motivos determinantes, las circunstancias de tiempo, modo y lugar en las que se cometió y la responsabilidad disciplinaria del investigado.</p> <p>Artículo 56° -Contenido- La decisión que ordena abrir investigación disciplinaria deberá contener:</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. La identidad del posible autor o autores. 2. La relación de pruebas cuya práctica se ordena. 3. Citar a rendir versión libre y espontánea al investigado. <p>Artículo 57° -Término- El término de la investigación disciplinaria será de máximo seis (6) meses, contados a partir de la decisión de apertura.</p> <p>El término podrá aumentarse hasta en una tercera parte, cuando en la misma actuación se investiguen varias faltas o a dos o más investigados.</p> <p>Vencido el término de la investigación se evaluará y proferirá el auto de formulación de cargos, si se reúnen los requisitos legales para ello o el archivo de las diligencias. Con todo, si hicieren falta pruebas que puedan modificar la situación se prorrogará la investigación por una sola vez hasta por la mitad del término, vencido el cual, si no ha surgido prueba que permita la formulación de cargos, se archivará definitivamente la actuación.</p> <p style="text-align: center;">CAPÍTULO XIII EVALUACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN DISCIPLINARIA</p> <p>Artículo 58° -Decisión- Cuando se haya recaudado prueba que permita la formulación de cargos, o vencido el término de la investigación, dentro de los treinta (30) días siguientes, mediante decisión motivada, se evaluará el mérito de las pruebas recaudadas y se formulará pliego de cargos contra el investigado u ordenará el archivo de la actuación, según corresponda.</p> <p>Artículo 59° -Cargos- Se formulará pliego de cargos cuando esté objetivamente demostrada la falta y exista prueba que comprometa la responsabilidad del investigado.</p> <p>Artículo 60° -Contenido de la Decisión- La decisión mediante la cual se formulen cargos al investigado deberá contener:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. La descripción y determinación de la conducta investigada, con indicación de las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que se realizó. 2. Las normas presuntamente violadas. 3. La identificación del autor o autores de la falta. 4. El análisis de las pruebas que fundamentan cada uno de los cargos formulados. 5. La exposición fundada de los criterios tenidos en cuenta para determinar la gravedad o levedad de la falta, de conformidad con lo señalado en el artículo 10 de la presente ley.

6. La forma de culpabilidad.
7. El análisis de los argumentos expuestos por los sujetos procesales.

Artículo 61° -Notificación-. El pliego de cargos se notificará personalmente al investigado o a su defensor. Para el efecto, una vez proferido el auto de cargos a más tardar al día siguiente se librára comunicación a los sujetos procesales y se surtirá con el primero que se presente.

Si dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a la comunicación no se ha presentado el investigado o su defensor, se procederá a designarle uno de oficio con quien se surtirá la notificación personal.

**CAPÍTULO XIV
DESCARGOS, PRUEBAS Y FALLO**

Artículo 62° -Término-. Notificado el pliego de cargos, el expediente quedará en la Secretaría del Tribunal Nacional de Ética en Entrenamiento Deportivo, por el término de diez (10) días, a disposición de los sujetos procesales, quienes podrán aportar y solicitar pruebas. Dentro del mismo término, el investigado o su defensor, podrán presentar sus descargos.

Parágrafo. La renuencia del investigado o de su defensor a presentar descargos no interrumpe el trámite de la actuación.

Artículo 63° -Plazo Probatorio-. Vencido el término señalado en la presente ley, el Tribunal Nacional de Ética en Entrenamiento Deportivo, que le corresponde conocer la Primera Instancia fijará fecha para audiencia pública y ordenará la práctica de las pruebas que hubieren sido solicitadas, las que de oficio considere de acuerdo con los criterios de conducencia, pertinencia y necesidad.

Las pruebas ordenadas se practicarán en un término no mayor de cuarenta y cinco (45) días, si no pudiesen llevarse a cabo dentro de la audiencia pública.

Las pruebas decretadas oportunamente dentro del término probatorio respectivo que no se hubieren practicado o aportado al proceso, se podrán evacuar en los siguientes casos:

1. Cuando hubieran sido solicitadas por el investigado o su apoderado, sin que los mismos tuvieren culpa alguna en su demora y fuere posible su obtención.

2. Cuando a juicio del Tribunal Nacional de Ética en Entrenamiento Deportivo que le corresponde conocer de la Primera Instancia, constituya elemento probatorio fundamental para la determinación de la responsabilidad del investigado o el esclarecimiento de los hechos.

Artículo 64° -Audiencia Pública-. A la audiencia pública deberán asistir los miembros Tribunal Nacional de Ética en Entrenamiento Deportivo que le corresponde conocer de la Primera Instancia, el investigado y su defensor. Si se considera necesario, una vez culminada la práctica de pruebas y ante la solicitud del investigado o su apoderado, previo a escucharse los argumentos de los sujetos procesales en alegatos de conclusión, se procederá a escucharlo en versión libre o ampliación.

Artículo 65° -Término para Fallar-. Celebrada la Audiencia Pública el miembro el Tribunal Nacional de Ética en Entrenamiento Deportivo al que le corresponde conocer de la Primera Instancia proferirá el fallo dentro de los treinta (30) días siguientes.

Artículo 66° -Contenido del Fallo. El fallo debe ser motivado y contener:

1. La identidad del investigado.
2. Un resumen de los hechos.
3. El análisis de las pruebas en que se basa.
4. El análisis y la valoración jurídica de los cargos, de los descargos y de las alegaciones que hubieren sido presentadas.
5. La fundamentación de la calificación de la falta.
6. El análisis de culpabilidad.
7. Las razones de la sanción o de la absolución, y
8. La exposición fundamentada de los criterios tenidos en cuenta para la graduación de la sanción y la decisión en la parte resolutive.

**CAPÍTULO XV
SEGUNDA INSTANCIA Y DISPOSICIONES FINALES**

Artículo 67° -Trámite-. Los miembros del Tribunal Nacional de Ética en Entrenamiento Deportivo que conforman la Sala de Segunda Instancia deberán decidir dentro de los quince (15) días siguientes a la fecha en que hubiere recibido el proceso. Si lo consideran necesario, decretarán pruebas de oficio, en cuyo caso el término para proferir el fallo se ampliará hasta en otro tanto.

ARTÍCULO 68° -Ejecución de las Sanciones-. La sanción impuesta se hará efectiva por el Tribunal Nacional de Ética en Entrenamiento Deportivo y será registrada en la



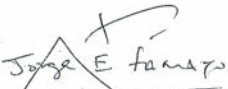
página web del Colegio Colombiano de Entrenamiento Deportivo.


Parágrafo. Las sanciones impuestas, empezarán a computarse a partir de la fecha de ejecutoria de la providencia o acto administrativo que la ordenó.

Artículo 69° -Vigencia-. La presente ley rige a partir de la fecha de su publicación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

Con toda atención,

 NORMA HURTADO SÁNCHEZ Senadora de la República	 Representante a la Cámara
 JOSE ELIECER SALAZAR LÓPEZ Representante a la Cámara	 HERNANDO GUIDA PONCE Representante a la Cámara Departamento del Magdalena
 JOSÉ ALFREDO MARÍN Senador de la República	 OSCAR SÁNCHEZ LEÓN Representante a la Cámara por el Departamento de Cundinamarca

 MILENE JARAVA DÍAZ Representante a la Cámara Departamento de Sucre	 DIEGO FERNÁNDO CAICEDO NAVAS Representante a la Cámara Departamento de Cundinamarca
 JUAN FELIPE LEMOS URIBE Senador de la República	 Jorge E. Lemos


 Olga Lucia Velazquez N
 Cancion por Bogotá
 P. Nianza Verde

ESTADO DE LA REPUBLICA

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

El día 03 del mes Septiembre del año 2024 se radico en este despacho el proyecto de ley No. 218 Acto Legislativo No. con todos y cada uno de los requisitos constitucionales y legales por: H. María Hurtado Sanchez, Jose Alfredo Marin, Juan Felipe Lemus, H. R. Jorge Eliecer Salazar Lopez, Hugo Andres Buitrago Parra, Oscar Sanchez Leon y otros congresistas

SECRETARIO GENERAL

PROYECTO DE LEY No DE 2024

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. ANTECEDENTES

1. LOS CÓDIGOS DEONTOLÓGICOS Y DE ÉTICA

Los códigos deontológicos se establecen como una base fundamental para el ejercicio de la profesión. Estos documentos, creados por asociaciones profesionales, tienen el propósito explícito de guiar a los especialistas, proteger a los usuarios de los servicios y salvaguardar la reputación de la profesión. Al contar con un código deontológico, se dispone de un marco ético y normativo que permite sustentar y garantizar un actuar profesional correcto, tal como lo expone Gillet (2002, p. 139).

La norma deontológica establece los elementos fundamentales que una profesión debe poseer, tales como tipicidad, legalidad y publicidad. Su función principal es avalar la buena práctica profesional, estando estrechamente vinculada con la ética profesional, que abarca los principios morales, profesionales, y normativos, especialmente en relación directa con las personas, su salud y bienestar. Por esta razón, es fundamental considerar la creación de un código deontológico y ético como una norma de cumplimiento obligatorio, que complementa la normativa legal y profesional en la prestación de servicios (López, 2013).

Contar con un código deontológico es esencial para prevenir no solo la mala praxis, sino también para garantizar la integridad de todos los actores involucrados en el sector correspondiente. Estos códigos, al ser un conjunto de normas y principios que regulan una profesión, también son conocidos como ética normativa (Julio, 2009). En el caso específico del régimen jurídico para entrenadores deportivos en Colombia, un aspecto crucial es la implementación de la Ley 2210 de 2022. Esta ley, en su artículo 10º, reglamenta la actividad del entrenador deportivo y establece la expedición de la tarjeta de entrenador a partir del 23 de mayo de 2022, contribuyendo así a la dignificación de la profesión en el país.

En el caso del ejercicio de entrenador deportivo en Colombia, actualmente no existe un código deontológico y ético específico que regule esta labor. Sin embargo, Hofmann (2021) señala que en el ámbito deportivo existen diversos códigos a nivel nacional e internacional, destacando entre ellos el código creado por el Consejo COLEF (Colegio de Profesores de Educación Física) en España, como un ejemplo semejante que podría

ser adaptado al contexto colombiano.

Este sería el primer código deontológico y ético dirigido específicamente a los entrenadores deportivos en Colombia, con la participación activa del Colegio Colombiano de Entrenamiento Deportivo (COCED). De acuerdo con el artículo 11 de la Ley 2210 de 2022, el COCED se define como el ente rector encargado de la dirección, organización y control de la actividad del entrenador deportivo, así como la entidad asociativa que representa los intereses profesionales de las ciencias del deporte.

Esta ley se convierte en un apoyo crucial para los entrenadores, asegurando un control que garantice la calidad en la prestación del servicio. La función deontológica está compuesta por una serie de principios, deberes, normas y aspectos legales, todos ellos sancionables por el Tribunal Nacional de Ética en Entrenamiento Deportivo.

De otra parte, de acuerdo con el pronunciamiento de la Corte Constitucional en la Sentencia C-074-20218, en el acápite "Sexta Objeción sobre la asignación al Colegio Colombiano de Entrenamiento Deportivo de funciones indelegables del Congreso de la República", se plantea:

[En estos términos, el principio de legalidad, y sus dos sub principios -de reserva legal y de tipicidad-, persiguen, entre otras, las siguientes finalidades: "(i) otorga certidumbre normativa sobre la conducta y la sanción a imponer; (ii) exige que el texto predeterminado tenga fundamento directamente en la ley, sin que sea posible transferir tal facultad al Gobierno o a las autoridades administrativas, por ser competencia privativa del Legislador; (iii) constituye una salvaguarda de la seguridad jurídica de los ciudadanos; (iv) protege la libertad individual; (v) controla la arbitrariedad administrativa; y (vi) asegura la igualdad de todas las personas ante el poder punitivo y sancionador del Estado". Por lo tanto, si bien la Constitución le confiere amplia libertad de configuración al Legislador para disponer prohibiciones, sanciones y procedimientos, lo cierto es que este debe satisfacer las exigencias del principio de legalidad en aras de perseguir tales fines].

Por lo anterior, concretamente, en relación con el contenido del artículo 26 de la Constitución Política, la Corte ha reconocido que las profesiones y oficios pueden ser objeto de control y vigilancia, competencia que incluye los procedimientos disciplinarios. Además, ha precisado que, a la hora de definir las normas sustanciales y procedimentales en esta materia, se deben respetar el debido proceso y sus distintos componentes, entre ellos, el principio de legalidad y, por supuesto, el sub-principio de reserva de Ley. Así mismo, en la sentencia C-012 de 2000, la Corte señaló que "la jurisprudencia reiterada de la Corporación, en esta materia, es clara, en cuanto a que corresponde únicamente al legislador crear el cuerpo dispositivo, para la inspección y

vigilancia del ejercicio de las profesiones que constitucionalmente lo requieran. Esto significa que aspectos tales como la tipificación de las faltas, el respeto riguroso del debido proceso, la garantía del derecho de defensa, son materias que corresponden definir a la ley (...) Solo el legislador está constitucionalmente autorizado para consagrar conductas infractoras de carácter delictivo, contravencional o correccional, establecer penas restrictivas de la libertad o sanciones de carácter administrativo o disciplinario, y fijar los procedimientos penales o administrativos que han de seguirse para efectos de su imposición".

En suma, la deontología para el entrenador deportivo, es el conjunto de normas, principios y deberes que deben ser cumplidos de manera obligatoria, con un fuerte énfasis en la ética profesional de los entrenadores.

2. RESPONSABILIDAD PROFESIONAL DEL ENTRENADOR DEPORTIVO

2.1. Responsabilidad Profesional de los Entrenadores.

El término "responsabilidad" se refiere al compromiso de reparar, resarcir o responder por los daños causados a otros, así como a la capacidad de un individuo para conocer y aceptar las consecuencias de sus acciones. La responsabilidad profesional implica el deber de los profesionales de reparar, reponer y resarcir los daños que puedan generarse durante el ejercicio de su profesión (Berberian, 2013).

Según Ordoñez (2023), la responsabilidad profesional en el deporte es crucial para preservar la integridad del deporte, ya que protege a los atletas de las malas prácticas por parte de entrenadores y dirigentes deportivos, garantizando un deporte seguro para la sociedad y amparando los derechos humanos y la idoneidad profesional. Además, es importante reconocer que la responsabilidad profesional aborda el riesgo social desde una perspectiva interdisciplinaria, relacionada con los procesos de preparación deportiva y gestión deportiva, afirmando las consecuencias a las que se exponen los entrenadores y dirigentes deportivos.

2.2. El Riesgo Social del Entrenador Deportivo.

El riesgo social implica la posibilidad de enfrentarse a condiciones que puedan presentar una amenaza. En el deporte, el riesgo social es especialmente relevante en el proceso de preparación deportiva y se manifiesta en tres condiciones fundamentales:

<p>1. Magnitud Considerable: El riesgo social tiene una magnitud considerable, afectando potencialmente el interés general y los derechos fundamentales de los deportistas.</p> <p>2. Susceptibilidad de Control: Este riesgo puede ser controlado o reducido de manera significativa mediante una formación académica específica.</p> <p>3. Prevención de Ejercicio Inadecuado: La finalidad del control del riesgo social es prevenir el ejercicio deficiente de la profesión, que podría generar efectos nocivos (Sánchez et al., 2017).</p> <p>Dado el significativo riesgo social asociado con las actividades deportivas y los procesos de preparación, es crucial asegurar la protección y el bienestar de los practicantes. Según Ordóñez (2022), el riesgo social en el ámbito deportivo presenta tres propiedades fundamentales:</p> <p>1. Trascendencia: El riesgo es considerable porque puede violar derechos fundamentales, como la vida o la integridad física de los deportistas.</p> <p>2. Necesidad de Formación Académica: Para mitigar los riesgos asociados con la práctica deportiva, es indispensable que el entrenador deportivo reciba una adecuada formación académica.</p> <p>3. Idoneidad Profesional: Un ejercicio adecuado de la profesión y la aplicación de la idoneidad profesional por parte del entrenador reducirá los riesgos inherentes a la práctica deportiva. Esto requiere una preparación académica que se base en una perspectiva pedagógica, científica e interdisciplinaria.</p> <p>2.3. Lucha Contra el Dopaje.</p> <p>Los entrenadores y el equipo interdisciplinario deben abstenerse de implicarse en actividades o prestar servicios que favorezcan, directa o indirectamente, la mejora del rendimiento de los deportistas mediante métodos prohibidos. Es fundamental que los entrenadores mantengan un firme compromiso con el principio central del deporte: el juego limpio. Cualquier irregularidad relacionada con el dopaje debe ser reportada ante el organismo correspondiente, dado que el dopaje atenta contra la vida e integridad de los deportistas y va en contra de los principios éticos del deporte.</p> <p>2.4. Responsabilidad con el Medio Ambiente.</p>	<p>El medio ambiente debe ser una prioridad para los entrenadores en el ejercicio de su actividad. Deben buscar alternativas para preservar el medio ambiente y fomentar una conciencia ambiental entre los deportistas. Esta responsabilidad incluye promover la protección y mejora de la calidad de vida y prevenir futuros impactos ambientales (Cirión, 2010).</p> <p>2.5. Funciones del Colegio Colombiano de Entrenamiento Deportivo.</p> <p>El Colegio Colombiano de Entrenamiento Deportivo, como ente rector, tiene las siguientes funciones públicas de acuerdo con la Ley 2210 de 2022:</p> <p>1. Expedición de la Tarjeta de Entrenador Deportivo: Expedir la tarjeta de entrenador deportivo a aquellos que cumplan con los requisitos establecidos en la ley.</p> <p>2. Control y Supervisión: Velar por el correcto ejercicio de la actividad del entrenador, incluyendo el control disciplinario y ético.</p> <p>3. Promoción y Capacitación: Desarrollar tareas de promoción, actualización y capacitación para los entrenadores deportivos.</p> <p>4. Asesoría y Consultoría: Servir como ente asesor y consultor del Gobierno nacional en las áreas de su competencia.</p> <p>Sobre este particular, es preciso señalar que el Tribunal Nacional de Ética en Entrenamiento Deportivo es un órgano autónomo que decidirá sobre los casos de los entrenadores deportivos en el ejercicio de la profesión.</p> <p>3. OTRAS CONSIDERACIONES</p> <p>Los deberes establecidos en este código, que son sancionables por el Tribunal Nacional de Ética en Entrenamiento Deportivo, comprometen al entrenador deportivo en el ejercicio de su profesión. Estos deberes están alineados con la esencia de la deontología, en relación con los principios éticos de la profesión, así como con lo dispuesto en la Ley 2210 de 2022, la cual aplica a todas las personas tituladas, independientemente de si están ejerciendo o no.</p> <p>Las principales fuentes de la deontología y la ética se encuentran en la Ley 2210 de</p>
<p>2022, con claras responsabilidades para el Colegio Colombiano de Entrenamiento Deportivo (COCED). Este último es reconocido como el ente rector encargado de la dirección, organización y control de la actividad del entrenador deportivo. Su finalidad es defender, fortalecer y apoyar el ejercicio de la profesión de entrenador deportivo, con una estructura interna y un funcionamiento democrático.</p> <p>Cuando un entrenador deportivo realice su actividad fuera del territorio colombiano y, por lo tanto, fuera del ámbito de competencia del COCED, deberá respetar y acatar la legislación y las normas deontológicas y éticas vigentes en el lugar donde se desarrolle dicha labor. De otra parte, en el alcance de la ley se define claramente lo siguiente:</p> <p>3.1. El código deontológico, ético y proceso disciplinario se aplicará a los entrenadores deportivos que ejerzan en el territorio colombiano o ejerzan su profesión en el extranjero con delegaciones que representen a la República de Colombia.</p> <p>3.2. Las actuaciones del ejercicio profesional, incorpora el entrenamiento deportivo y la competición deportiva, en los niveles de formación, perfeccionamiento y altos logros.</p> <p>3.3. El código deontológico, ético y proceso disciplinario se aplicará a los entrenadores que trabajan en gimnasios, en centros de acondicionamiento, en sesiones personalizadas, en sesiones grupales o cualquier actividad física o recreativa que entrañe riesgo social.</p> <p>4. II. MARCO CONSTITUCIONAL, LEGAL Y FISCAL</p> <p>Los principios que guían la actuación de un entrenador deportivo están basados en valores y creencias que regulan y orientan el comportamiento en cualquier organización. Estos principios se manifiestan en la manera de ser, pensar y actuar del entrenador, estableciendo pautas claras y un sistema de entrenamiento coherente. Además, facilitan el análisis del contexto del deportista, garantizando su progreso adecuado.</p> <p>Según la Carta Olímpica (2024), los principios fundamentales son:</p> <p>1. Sin Discriminación: El deporte debe ser practicado sin ningún tipo de discriminación.</p>	<p>2. Sostenibilidad: Es esencial desarrollar programas que promuevan el desarrollo económico, social y ambiental.</p> <p>3. Humanismo: El personal involucrado en el deporte debe recibir atención adecuada, reconociendo la práctica deportiva como un derecho humano.</p> <p>4. Universalidad: El deporte es para todos, y su impacto universal en las personas y la sociedad debe ser reconocido.</p> <p>5. Solidaridad: Se deben implementar programas que generen respuestas sociales, abordando los problemas existentes en la sociedad.</p> <p>Según lo estipulado en la Ley 2210 de 2022, artículo 4, los principios que deben guiar a los entrenadores en Colombia son:</p> <p>1. Responsabilidad social. Toda actividad realizada que conlleve a la promoción, mejoramiento de la calidad de vida, convivencia y demás valores relacionados con la actividad deportiva de las personas, que tienen derecho a practicar deporte sin discriminación de ningún tipo y dentro del espíritu deportivo, lo cual exige comprensión mutua, solidaridad, espíritu de amistad y juego limpio; por tanto, las actividades inherentes al ejercicio del entrenador deportivo imponen un profundo respeto por la dignidad humana.</p> <p>2. Idoneidad profesional. La formación, la experiencia, los resultados, la innovación, la práctica y la capacitación permanente, del entrenador deportivo identifican su desarrollo profesional.</p> <p>3. Integralidad y honorabilidad. En la labor del entrenador deportivo se deben preservar la ética, los principios morales, el decoro y la disciplina que rigen la actividad deportiva, a la vez, asegurar el cumplimiento de las reglas de juego o competición y las normas deportivas generales.</p> <p>4. Interdisciplinariedad. La actividad del entrenador deportivo es una práctica que debe ser desarrollada, observando los fundamentos científicos y pedagógicos en los campos del saber, biológico, morfológico, fisiológico, psicológico, social, didáctico de la teoría y metodología del entrenamiento deportivo.</p> <p>5. Unidad e individualidad. Comprende el entorno y las necesidades individuales para brindar una formación deportiva humanizada para asegurar un proceso de preparación deportiva que tiene en cuenta las características socioculturales, históricas y los valores de la persona, la familia y la comunidad de procedencia.</p> <p>Estos principios no solo definen el marco ético y profesional del entrenador, sino que también aseguran que su labor se realice en consonancia con los valores fundamentales del deporte y las expectativas sociales.</p>

En el marco de lo establecido por la Carta Internacional de la Educación Física, la Actividad Física y el Deporte de la UNESCO del año 2015, el artículo 7 subraya la importancia de que las actividades de entrenamiento sean realizadas por personal cualificado. Por esta razón, se establece lo siguiente:

1. Todo aquel que asuma responsabilidades profesionales en el ámbito deportivo debe contar con las cualificaciones, la formación y el perfeccionamiento profesional adecuados, de manera continua y apropiada.
2. El personal que trabaje en el sector deportivo debe ser seleccionado y capacitado para mantener el nivel de competencias necesarias que garanticen el desarrollo y la seguridad de todas las personas bajo su responsabilidad, especialmente de quienes practican deporte.
3. Es fundamental ofrecer una formación y supervisión adecuadas a los entrenadores, dado que constituyen un recurso invaluable en el sector. Los entrenadores desempeñan funciones esenciales, como facilitar una mayor participación, asegurar el desarrollo y la seguridad de los participantes, y promover una participación activa en los procesos democráticos y en la vida comunitaria.

Por otra parte, la Ley 2210 del 2022, reconoce todo lo relacionado a la actividad del entrenador deportivo de la siguiente forma: La actividad del entrenador deportivo se fundamenta en los principios establecidos por la Ley 2210 de 2022, los cuales están vinculados con diversas áreas del entrenamiento deportivo. Estas áreas incluyen la promoción de la calidad de vida, la salud y el bienestar, así como la práctica del deporte sin distinción alguna. Los valores inherentes a la profesión, tales como la solidaridad, el espíritu deportivo y el juego limpio, son esenciales para el desempeño del entrenador. En su labor, el entrenador debe mantener la ética, los principios morales, una conducta intachable y un alto nivel de profesionalismo, asegurando el cumplimiento de las reglas en las competiciones y las normas generales.

Igualmente, la función del entrenador deportivo es de carácter interdisciplinario, abarcando áreas científicas, pedagógicas, biológicas, morfológicas, fisiológicas, psicológicas y sociales. También incluye la metodología del entrenamiento deportivo y sus avances científicos. En su práctica, el entrenador debe considerar la unicidad e individualidad de cada deportista, comprendiendo su entorno y necesidades para ofrecer una formación deportiva especializada. Esto garantiza la validez y efectividad

de los procesos de preparación, teniendo en cuenta las características específicas del lugar donde ejerce.

Así mismo, identifica de manera clara los deberes del entrenador deportivo, teniendo en cuenta que los entrenadores deportivos deben reconocer la importancia de sus funciones, obligaciones y responsabilidades. Es fundamental que cumplan con sus deberes, especialmente aquellos que contribuyen al desarrollo integral de su profesión. Los entrenadores deben comportarse con dignidad, actuar de manera ética, con integridad y credibilidad en todo momento. Es imperativo evitar comportamientos inapropiados durante el ejercicio de sus actividades, así como en la implementación de métodos para alcanzar los objetivos de cada persona o entidad relacionada con el entrenamiento deportivo.

Adicionalmente, los entrenadores deben aplicar los conocimientos adquiridos tanto en la práctica como en los estudios a lo largo de su carrera, garantizando un desempeño profesional correcto. Es esencial que los entrenadores posean valores como justicia, honradez, honestidad, diligencia, lealtad, respeto, responsabilidad, sinceridad y buena fe, manteniendo siempre presentes las normas legales y éticas de la profesión. Los entrenadores deportivos son responsables de los asuntos relacionados con su carrera profesional, considerando tanto los riesgos y limitaciones como los beneficios y oportunidades para cada persona.

De otra parte, los entrenadores deben mantenerse en constante capacitación y actualización sobre los avances en su campo, tanto a nivel nacional como internacional. Además, deben promover la buena gobernanza en el deporte, enseñar y fomentar el juego limpio, y trabajar activamente para excluir la violencia en el deporte, reconociendo el papel influyente que desempeñan en la sociedad.

El entrenador debe cumplir con todas las actividades relacionadas con su rol y evitar obtener beneficios de dudosa procedencia que puedan comprometer la integridad del juego limpio y la sana convivencia. Debe abstenerse de participar en procesos para los cuales no tenga conocimiento suficiente sobre los riesgos potenciales que puedan afectar a las personas. Además, es fundamental que evite utilizar y recomendar prácticas que contravengan el Código Mundial Antidopaje de la Agencia Mundial Antidopaje (WADA). Cualquier entrenador que participe en prácticas ilegales será objeto

de un proceso de seguimiento que se iniciará el 23 de mayo de 2025.

En este contexto, las actividades del ejercicio del entrenador están representadas en las siguientes responsabilidades:

1. **Desarrollo y Evaluación de Planes:** Crear, administrar y evaluar planes de entrenamiento, optimizando recursos y mejorando procesos.
2. **Programas de Capacitación:** Diseñar y ejecutar programas para identificar, seleccionar y desarrollar capacidades deportivas en atletas de diversos niveles y géneros.
3. **Dirección de Proyectos:** Dirigir y proporcionar planes y proyectos de entrenamiento para alcanzar altos logros.
4. **Guía Interdisciplinaria:** Coordinar y guiar equipos interdisciplinarios en los procesos de entrenamiento.
5. **Establecimiento y Supervisión de Procesos:** Establecer y supervisar procesos de preparación deportiva, ajustando los entrenamientos a las necesidades específicas y desarrollando proyectos para avanzar en el deporte.

De igual manera, los valores que deben ser reflejados por los entrenadores deportivos se fundamentan en principios que guían el comportamiento y la correcta forma de actuar en cada situación. Entre estos valores se destacan la justicia, el respeto y la responsabilidad (Etece, 2024). Según el movimiento olímpico, los valores fundamentales incluyen la excelencia, la amistad y el respeto, a los cuales se suman otros valores importantes como la responsabilidad, la tolerancia, la honestidad y la integridad.

III. CONFLICTO DE INTERESES

Siguiendo lo dispuesto por el artículo 3 de la Ley 2003 de 2019, que modifica el art. 291 de la Ley 5 de 1992, en que se dispone el incluir un acápite que describa las circunstancias o eventos que podrían generar un conflicto de interés para la discusión y votación de proyectos de ley, de acuerdo al artículo 286, se plantea lo siguiente:




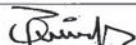



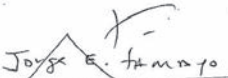
Con esta iniciativa legislativa no podrían verse beneficiados en forma particular, actual y/o directa, en los términos de los literales a) y c) respectivamente del citado art. 286 de

la Ley 5 de 1992, los propios congresistas y/o su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil.

Sin perjuicio de lo anterior, en todo caso los congresistas podrán cualesquiera otras razones que consideren como causales de impedimento.

Con toda atención,

 NORMA HURTADO SÁNCHEZ Senadora de la República	 Representante a la Cámara
 JOSE ELIECER SALAZAR LÓPEZ Representante a la Cámara	 HERNANDO GUIDA PONCE Representante a la Cámara Departamento del Magdalena
 JOSÉ ALFREDO MARÍN Senador de la República	 OSCAR SÁNCHEZ LEÓN Representante a la Cámara por el Departamento de Cundinamarca

 JOSE ELIECER SALAZAR LÓPEZ Representante a la Cámara Departamento de la Magdalena	 HERNANDO GUIDA PONCE Representante a la Cámara Departamento del Magdalena	<p>ESTADO DE LA REPÚBLICA Secretaría General (Art. 139 y ss Ley 5ª de 1.992)</p> <p>El día <u>03</u> del mes <u>Septiembre</u> del año <u>2024</u>, se radicó en este despacho el proyecto de ley N°. <u>218</u> Acto Legislativo N°. _____, con todos y cada uno de los requisitos constitucionales y legales por: <u>H.S. Norma Hurtado Sanchez, José Alfredo Marín,</u> <u>Juan Felipe Lemos, H.E. Jorge Eliecer Salazar,</u> <u>Lopez, Hernando Guida Ponce, Oscar Sanchez</u> <u>Alon y otras congresistas</u></p> <p style="text-align: center;">SECRETARÍA GENERAL</p>
 JOSÉ ALFREDO MARÍN Senador de la República	 OSCAR SÁNCHEZ LEÓN Representante a la Cámara por el Departamento de Cundinamarca	
 MILENE JARAVA DÍAZ Representante a la Cámara Departamento de Sucre	 DIEGO FERNÁNDO CAICEDO NAVAS Representante a la Cámara Departamento de Cundinamarca	
 JUAN FELIPE LEMOS URIBE Senador de la República	 Jorge E. Tamayo	

[Handwritten signatures and notes]

Olga Lucia Velásquez
 Comandante por Bogotá
 P. Mariana Verze

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

SECCIÓN DE LEYES
SENADO DE LA REPÚBLICA – SECRETARÍA GENERAL – TRAMITACIÓN
LEYES

Bogotá D.C., 03 de Septiembre de 2024

Señor Presidente:

Con el fin de repartir el Proyecto de Ley No.218/24 Senado “**POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECE EL CÓDIGO DEONTOLÓGICO Y ÉTICO DEL ENTRENADOR DEPORTIVO EN COLOMBIA, SE DEFINE EL PROCESO DISCIPLINARIO PARA EL ENTRENADOR DEPORTIVO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES**”, me permito remitir a su despacho el expediente de la mencionada iniciativa, presentada el día de hoy ante la Secretaría General del Senado de la República por los Honorables Senadores NORMA HURTADO SÁNCHEZ, JOSÉ ALFREDO MARÍN, JUAN FELIPE LEMOS, LORENA RIOS CUELLAR; y los Honorables Representantes JOSÉ ELIÉCER SALAZAR LÓPEZ, HERNANDO GUIDA PONCE, OSCAR SÁNCHEZ LEÓN, MILENE JARAVA DÍAZ, DIEGO CAICEDO NAVAS, JORGE ELIÉCER TAMAYO, OLGA LUCÍA VELÁSQUEZ y otras firmas ilegibles. La materia de que trata el mencionado Proyecto de Ley es competencia de la Comisión **SÉPTIMA** Constitucional Permanente del Senado de la República, de conformidad con las disposiciones Constitucionales y Legales.

GREGORIO ELJACH PACHECO
 Secretario General

PRESIDENCIA DEL H. SENADO DE LA REPÚBLICA – SEPTIEMBRE 3 DE 2024

De conformidad con el informe de Secretaría General, dese por repartido el precitado Proyecto de Ley a la Comisión **SÉPTIMA** Constitucional y envíese copia del mismo a la Imprenta Nacional para que sea publicado en la Gaceta del Congreso.

CÚMPLASE

EL PRESIDENTE DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA

EFRAIN CEPEDA SARABIA
 SECRETARIO GENERAL DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA

GREGORIO ELJACH PACHECO

PROYECTO DE LEY NÚMERO 232 DE 2024 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 ferroviario en la red férrea nacional y se dictan otras disposiciones.

Doctor GREGORIO ELJACH PACHECO Secretario General Honorable Senado de la República Congreso de la República Ciudad

Asunto: Radicación Proyecto de Ley Ordinaria "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."

Respetado Doctor Eljach,

De la manera más amable, y de conformidad con lo establecido en los artículos 139 y 140 de la Ley 5ta del 1992, me permito presentar a consideración del Congreso de la República de Colombia el Proyecto de Ley Ordinaria "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", para el correspondiente estudio y trámite legislativo, en los términos definidos por la Constitución Política de Colombia y la Ley 5ta del 1992, conforme a lo expresado en la exposición de motivos y articulado que acompañan el presente oficio.

Cordialmente,

MARÍA CONSTANZA GARCÍA Alicastró Ministra de Transporte

SENADO DE LA REPUBLICA Secretaría General (Art. 103 y Ley 5ª de 1.992)

El día 11 del mes 09 del año 2024

se radicó en este despacho el proyecto de ley N° 232 Acto Legislativo N° , con todos y cada uno de los requisitos constitucionales y legales por: Ministra de Transporte, Dra. María Constanza García

[Handwritten signature]

TEXTO PROYECTO DE LEY FERROVIARIA

"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 EN LA RED FÉRREA NACIONAL Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES."

EL CONGRESO DE COLOMBIA

DECRETA:

TÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES, PRINCIPIOS Y DEFINICIONES

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 la planeación, estructuración y el desarrollo de su infraestructura, sistemas, equipos, entre otros, su ordenamiento institucional, la sostenibilidad ambiental, el régimen económico e incentivos de este modo de transporte, así como la definición de lineamientos técnicos que promuevan la intermodalidad, interoperabilidad, eficiencia y seguridad.

Esta Ley será aplicable al servicio privado de transporte en la red férrea nacional, entendido este como, el que tiende a satisfacer necesidades de movilización de personas o cosas, dentro del ámbito de las actividades exclusivas de las personas naturales y/o jurídicas.

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 férrea 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 férrea nacional. Los corredores ferroviarios y las vías de la red férrea nacional y los vehículos que transiten por estas, gozarán de prelación ante cualquier tipo de cruce operacional con otras infraestructuras de transporte 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 público o privado 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, de la infraestructura, los sistemas y equipos ferroviarios, garantizar los elementos que brinden condiciones de seguridad en la operación del modo y protección a los pasajeros y/o carga movilizada.

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, protegiendo la biodiversidad o implementando medidas de seguridad y preservación de la fauna y flora que se encuentra en los diferentes corredores ferroviarios, 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, los sistemas y equipos ferroviarios, 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, estructuración, diseño, construcción, mantenimiento, ampliación, recuperación, 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 la debida prestación del servicio, en concordancia con lo dispuesto en la normativa vigente para el sector ferroviario, nacional y supranacional esta última atendiendo la debida reciprocidad legislativa y de tratados internacionales; incluidas sus modificaciones, adiciones o sustituciones.

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,

<p>pasajeros y operación mixta de carácter urbano, interurbano y/o nacional que hagan uso de dicha infraestructura ferroviaria.</p> <p>PARÁGRAFO 1. 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 y/o quien haga sus veces para reglamentarla.</p> <p>PARÁGRAFO 2. Lo dispuesto mediante la presente Ley no será aplicable al servicio de transporte público masivo de pasajeros por metro, metro ligero, tren ligero, tranvía y tren-tram, excepto cuando este tipo de sistemas se integren y/o conecten con la red férrea nacional.</p> <p>ARTÍCULO 4. DEFINICIONES. Para interpretar y aplicar esta Ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:</p> <p>a. Ancho de vía (Trocha): Corresponde a la distancia entre los rieles medidos perpendicularmente en un plano a 5/8 de pulgada o 15,90 milímetros por debajo del tope de las cabezas de los rieles.</p> <p>b. 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 periodo dado y depende de factores como la cantidad de vías de cruceamiento 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 periodos 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.</p> <p>c. Centro de control de tráfico – CCT: Corresponde al puesto centralizado con un sistema unificado de comunicaciones, que monitorea, dirige y gestiona la ocupación de la vía ferroviaria, la programación, prelación y circulación del material rodante, 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 o del gestor o administrador de la infraestructura ferroviaria nacional, según corresponda. Los CCT deberán ser interoperables de acuerdo con los estándares de información y protocolos técnicos definidos por el Ministerio de Transporte.</p> <p>d. Corredor ferroviario. Es la franja de terreno a cargo de la entidad titular de la Infraestructura Ferroviaria Nacional entre un par origen destino, en el que se encuentra el conjunto de infraestructura ferroviaria.</p> <p>e. 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 ampliación y/o explotación y/o conservación 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, celebración y ejecución de contratos,</p>	<p>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.</p> <p>f. Entidad titular de la infraestructura ferroviaria nacional. Entidad pública propietaria y/o que ostente la posesión de la red férrea nacional. De acuerdo con lo estipulado en los artículos 63 de la Ley 105 de 1993, 11 del Decreto 1791 de 2003 y 3 del Decreto 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.</p> <p>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, incluida dentro del corredor ferroviario, en donde se prohíbe levantar cualquier tipo de construcción o intervención de infraestructura que pueda afectar la operación ferroviaria.</p> <p>h. Gálibo ferroviario libre de obstáculos. Contorno poligonal o área que debe quedar libre de obstáculos alrededor de la vía ferroviaria para la circulación segura de material rodante, en un corredor determinado, teniendo en cuenta dimensiones de material rodante, las características geométricas y de operación de la vía férrea y demás requerimientos de la normativa internacional y nacional que aplique.</p> <p>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 y/o prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga, pasajeros o mixto, 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.</p> <p>j. Habilitación: Es la autorización que expide el Ministerio de Transporte y/o quien haga sus veces a un operador para prestar el servicio público de transporte ferroviario, sea de carga o de pasajeros, de acuerdo con las condiciones señaladas en las normas vigentes y en el acto que la concede.</p> <p>k. Infraestructura ferroviaria nacional. Es el conjunto de obras o estructuras de infraestructura, 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, vías férreas, rieles, traviesas, balasto, aparatos de vía, elementos de la superestructura ferroviaria, estructuras como muros, puentes, sistemas de drenaje, túneles, pasos a desnivel, 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 e instalaciones 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.</p> <p>l. Interoperabilidad ferroviaria: Conjunto de mecanismos jurídicos y requisitos técnicos, tecnológicos y de seguridad de la infraestructura ferroviaria, el sistema de señalización,</p>
<p>telecomunicaciones y de control de tráfico, el material rodante, entre otros, que permitan el funcionamiento conjunto y la compatibilidad técnica, tecnológica 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.</p> <p>m. Instalaciones ferroviarias: Es el conjunto de elementos compuesto por: estaciones, terminales, patios, cocheras, talleres, bodegas, depósitos, playas, apartaderos, muelles de carga, zonas de maniobras, edificios administrativos, andenes, taquillas, parqueaderos, predios anexos, entre otros; los cuales son utilizados para la prestación del servicio y la operación ferroviaria. Las instalaciones ferroviarias se constituyen en un punto esencial para la coordinación, armonización, integración, la intermodalidad y la oferta de servicios del transporte ferroviario de carga, pasajeros o mixto.</p> <p>n. 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.</p> <p>o. 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.</p> <p>p. Operador del servicio privado de transporte ferroviario. Persona jurídica de naturaleza privada o estructuras plurales conformadas por personas jurídicas privadas legalmente constituidas o persona integrada por capital público y privado, que presta el servicio privado de transporte ferroviario de carga, pasajeros o mixto, sobre la red férrea nacional, para lo cual debe contar con asignación de surcos o capacidad ferroviaria por la autoridad competente para el efecto.</p> <p>q. 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, pasajeros o mixto, sobre la red férrea nacional, que debe estar habilitada, contar con asignación de surcos o capacidad ferroviaria por la autoridad competente para el efecto, y con permiso de operación vigente otorgado por el Ministerio de Transporte y/o quien haga sus veces.</p> <p>r. Operador privado del servicio público de transporte ferroviario. Persona jurídica de naturaleza privada o estructuras plurales conformadas por personas jurídicas privadas legalmente constituidas, que presta un servicio público de transporte ferroviario de carga, pasajeros o mixto sobre la red férrea nacional, que debe estar habilitada, contar con asignación de surcos o capacidad ferroviaria por la autoridad competente para el efecto, y con permiso de operación vigente otorgado por el Ministerio de Transporte y/o quien haga sus veces.</p> <p>s. Operador público del servicio público de transporte ferroviario. Persona jurídica de naturaleza pública o estructuras plurales conformadas por personas jurídicas públicas, nacional o territorial, que presta el servicio público de transporte ferroviario de carga, pasajeros o mixto, sobre la red férrea nacional, que debe estar habilitada, contar con asignación de surcos o capacidad ferroviaria por la autoridad competente para el efecto, y con permiso de operación vigente otorgado por el Ministerio de Transporte y/o quien haga sus veces</p>	<p>t. Permiso de operación: Autorización otorgada por la autoridad de transporte ferroviario competente para la prestación del servicio público de transporte público ferroviario, a una empresa ferroviaria habilitada y que cuente con asignación de surcos o capacidad ferroviaria por la autoridad competente para el efecto, para que esta pueda desarrollar las actividades objeto de tal autorización.</p> <p>u. Prestación del servicio privado de transporte ferroviario en la red férrea nacional. Es aquel que se presta por un operador privado para satisfacer necesidades propias de movilización de pasajeros y/o carga para recorrer total o parcialmente una o más rutas definidas en la red férrea nacional con su propio material rodante, de conformidad con lo establecido en el artículo 5 de la Ley 336 de 1996.</p> <p>v. Prestación privada del servicio público de transporte ferroviario en la red férrea nacional. Es aquel que se presta por un operador privado o mixto del servicio público 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.</p> <p>w. Prestación pública del servicio público de transporte ferroviario en la red férrea nacional. Es aquel que presta un operador público del servicio público de transporte ferroviario, para satisfacer necesidades de transporte de pasajeros y/o carga a un demandante del servicio público de transporte ferroviario 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.</p> <p>x. Red férrea nacional. Conjunto de corredores férreos y nodos de transferencia, junto con sus anexidades, y demás elementos de la infraestructura ferroviaria nacional con vocación de interoperabilidad, a cargo de la Nación, afectos a la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga, pasajeros o mixto 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).</p> <p>y. Reglamento de Operación de Trenes – ROT: Es el conjunto de normas y procedimientos que debe seguirse para movilizar los trenes y demás material rodante 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 y/o quien haga sus veces.</p> <p>z. Servicios ferroviarios: Son aquellas actividades y acciones necesarias para 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.</p> <p>aa. Sistemas de comercio de emisiones – SCE (Bonos verdes): Es un instrumento de mercado que le permite a los gobiernos reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI). Los SCE</p>

los han adoptados distintos países para avanzar en el cumplimiento de las metas de cambio climático y transformar sus economías hacia un desarrollo sostenible.

bb. Sistema de señalización, telecomunicaciones y de control de tráfico: Es el conjunto de elementos y componentes necesarios de señalización, enclavamientos, comunicaciones, tecnológicos, entre otros, destinados a garantizar que la operación ferroviaria se efectúe de forma segura y eficiente sobre la infraestructura ferroviaria; y que permita informar y regular el tránsito de peatones y de vehículos de todo tipo en el corredor ferroviario. Este debe realizar la coordinación y sincronización automática y centralizada de todos los aspectos de las señales, telecomunicaciones y controles de tráfico, que se encuentran en el corredor ferroviario y en los dispositivos remotos del material rodante.

cc. Sistemas Inteligentes para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte (SIT): son un conjunto de soluciones tecnológicas, informáticas y de telecomunicaciones que se encuentran en dispositivos portátiles o móviles, dispositivos a bordo o en equipos instalados en la infraestructura, diseñadas para apoyar la organización, eficiencia, seguridad, comodidad, accesibilidad y sostenibilidad de la infraestructura, el tránsito, el transporte y la movilidad en general.

dd. 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 el procedimiento definido por la normativa expedida para tal efecto, por la entidad competente.

ee. 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 de transporte ferroviario con el objeto de cubrir los costos asociados al uso de dicha infraestructura.

ff. Transporte ferroviario de pasajeros: es aquel que se presta bajo la responsabilidad de un operador del servicio público o privado de transporte ferroviario legalmente constituido y autorizado en esta modalidad, es decir con habilitación, asignación de surcos ferroviarios y permiso de operación, según corresponda, empleando material rodante debidamente homologado y diseñado para la movilización de personas, para recorrer parcial o totalmente el corredor ferroviario autorizado.

gg. Transporte ferroviario de carga: es aquel que se presta bajo la responsabilidad de un operador del servicio público o privado de transporte ferroviario legalmente constituido y autorizado en esta modalidad, es decir con habilitación, asignación de surcos ferroviarios y permiso de operación, según corresponda, destinado a satisfacer las necesidades generales de movilización de cualquier clase de cosas, bienes o mercancías de un lugar a otro, empleando material rodante debidamente homologado y diseñado para esta modalidad de transporte, para recorrer parcial o totalmente el corredor ferroviario autorizado.

hh. Transporte Ferroviario Mixto: es aquel que se presta bajo la responsabilidad de un operador del servicio público o privado de transporte ferroviario legalmente constituido y autorizado en esta modalidad, es decir con habilitación, asignación de surcos ferroviarios y permiso de operación, según corresponda, para la movilización de pasajeros y/o carga sobre corredores ferroviarios compatibles para el transporte ferroviario de carga y de pasajeros, empleando material rodante debidamente homologado y diseñado para cada modalidad de transporte, para recorrer parcial o totalmente el corredor ferroviario autorizado.

**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 y la regulación técnica en materia de infraestructura, transporte y tránsito del modo férreo, incluidas las políticas en materia de fuentes de financiación.

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 que los planes de desarrollo nacional, el Plan de Infraestructura de Transporte, 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 la infraestructura ferroviaria, así como la definición de las condiciones de seguridad y protección de la franja de seguridad obligatoria de la red férrea nacional, los requisitos y procedimiento para la asignación de surcos ferroviarios, los requisitos para los procesos de adquisición, homologación, habilitación y especificaciones técnicas de material rodante, las condiciones de operación y seguridad ferroviaria, y demás regulación técnica en materia de infraestructura y operación ferroviaria que se requiera. Y 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 ferroviario y de la infraestructura de este modo.

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 las demás dispuestas en el artículo 9 de la Ley 1702 de 2013, adicionado por el artículo 177 de la Ley 2294 de 2023 y/o aquella que lo modifique, sustituya o adicione.

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 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 1079 de 2015 compilado

en el artículo 1.2.1.7. en cita, el cual se desarrollará mediante la ejecución de las funciones señaladas en el artículo 6º *ibidem*.

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 – UPIIT. De conformidad con el artículo 66 de la Ley 1682 de 2013 y el Decreto 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 – UPIIT, 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.

Lo anterior, sin perjuicio de las demás funciones que legal y reglamentariamente le correspondan a la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte – UPIIT, 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 presente Ley, la Ley 105 de 1993, y el Decreto 1791 de 2003, o la norma que las modifiquen, adicionen o sustituyan, así como del material rodante de la Nación. Adicionalmente, el INVÍAS será la entidad encargada de conservar los predios y la administración de las vías férreas inactivas que tenga a su cargo, así como la Entidad Ejecutora de la Infraestructura Ferroviaria Nacional de los corredores ferroviarios de la Red Férrea Nacional que no estén a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura o quien haga sus veces.

ARTÍCULO 10. AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA. La Agencia Nacional de Infraestructura – ANI o quien haga sus veces, será la entidad ejecutora y/o administradora de aquellos corredores ferroviarios de la red férrea nacional que sean priorizados por el Gobierno Nacional. Como entidad ejecutora de la infraestructura ferroviaria nacional, está facultada para celebrar cualquier tipo de contrato estatal, entre otros, de concesión y/o asociaciones público-privadas y/o de obra y/o de administración, conforme a lo dispuesto en el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública o la norma que la modifique, adicione o sustituya, con el fin de garantizar entre otras, la debida administración, operación, construcción, mejoramiento, rehabilitación, mantenimiento, vigilancia y/o las condiciones de seguridad de los corredores ferroviarios a su cargo, y/o la prestación del servicio público o privado de transporte ferroviario.

ARTÍCULO 11. INSPECCIÓN, VIGILANCIA Y CONTROL. Las funciones de inspección, vigilancia y control en materia de transporte, tránsito e infraestructura, equipos y sistemas ferroviarios está a cargo de la Superintendencia de Transporte, de conformidad con la normativa vigente.

TÍTULO III

DISPOSICIONES EN MATERIA DE POLÍTICAS, PROYECTOS Y PLANEACIÓN DEL MODO FÉRREO

ARTÍCULO 12. INVENTARIO PREDIAL Y DIAGNÓSTICO DE LA RED FÉRREA NACIONAL. La entidad ejecutora y/o administradora de la infraestructura ferroviaria y del corredor ferroviario, en coordinación con la entidad titular de la infraestructura ferroviaria, deberá adelantar el inventario

predial de la red férrea nacional y anexidades bajo su titularidad, que incluya un diagnóstico de sus características y condiciones físicas, financieras, jurídicas y demás, y que sirva como insumo para definiciones de política pública de las autoridades competentes para el desarrollo del modo ferroviario.

ARTÍCULO 13. PLANEACIÓN Y PRIORIZACIÓN DE PROYECTOS FERROVIARIOS. En articulación con el Ministerio de Transporte y de conformidad con la Ley, las políticas y directrices de mediano y largo plazo existentes, la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte – UPIIT, a partir de los análisis que adelante, incluirá en el Plan de Infraestructura de Transporte a su cargo, la priorización de proyectos, corredores, e infraestructuras ferroviarias a implementar en el corto, mediano y largo plazo para consolidar una red férrea nacional interconectada, complementaria e intermodal, con una operación ferroviaria interoperable, eficiente y segura. Los análisis y estudios que se adelanten en el marco de la planeación y priorización de proyectos ferroviarios deben contemplar todos los corredores férreos nacionales activos e inactivos y las regiones con mayores índices de pobreza que se encuentran priorizadas con proyectos productivos, agrícolas, industriales y turísticos con potencial vocación ferroviaria.

PARÁGRAFO. El resultado de esta priorización y portafolio de proyectos será informado a la Comisión Intersectorial para los Proyectos de Infraestructura de Transporte y/o a las demás instancias nacionales interesadas, como las Comisiones Sextas de Senado y Cámara del Congreso de la República para su seguimiento.

ARTÍCULO 14. PROYECTOS PÚBLICOS O PRIVADOS DE INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA. Los proyectos con los que se desarrolle infraestructura ferroviaria para la prestación del servicio público y/o privado de transporte ferroviario de carga, pasajeros o mixto nacional o territorial, deberán cumplir con la normativa y estándares que se establezcan por el Ministerio de Transporte y/o quien haga sus veces en materia de 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, según aplique. Cuando la normatividad y estándares técnicos no estén regulados o adoptados por el Ministerio de Transporte y/o quien haga sus veces, deberán desarrollarse bajo los estándares y normas técnicas ferroviarias internacionales vigentes, según corresponda.

ARTÍCULO 15. PLAZO MÁXIMO DE CONTRATOS DE ASOCIACIÓN PÚBLICO PRIVADA DE INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA. Se modifica el numeral 6.1 y se adiciona el numeral 6.2 al artículo 6 de la Ley 1508 de 2012, el cual quedará de la siguiente manera:

“ARTÍCULO 6. Plazo de los contratos para proyectos de asociación público privada. Los contratos para la ejecución de proyectos de asociación público privada, tendrán un plazo máximo de treinta (30) años, incluidas prórrogas.

6.1 Cuando de la estructuración financiera, y antes del proceso de selección, resulta que el proyecto tendrá un plazo de ejecución superior al previsto en el inciso anterior, podrán celebrarse contratos de asociación público privada siempre que cuente con el concepto previo favorable del Consejo Nacional de Política Económica y Social, CONPES.

6.2 Sin perjuicio de lo dispuesto en este artículo, el plazo de los contratos para la ejecución para proyectos de asociación público privada del modo ferroviario, tendrán un plazo máximo de

sesenta años (60), incluidas prórrogas; de requerirse un tiempo mayor al estipulado en el presente numeral, será aplicable lo dispuesto en el numeral 6.1.7.

ARTÍCULO 16. DECLARATORIA DE IMPORTANCIA ESTRATÉGICA. Los proyectos de infraestructura de transporte ferroviario sobre la red férrea nacional o con conexión a esta, serán declarados proyectos de interés nacional y estratégicos – PINES-, cuando se cumpla con lo dispuesto en el Decreto 2163 de 2018 "Por la cual se crea una Comisión Intersectorial para los proyectos de infraestructura de transporte" modificado por el Decreto 2249 de 2023 "Por el cual se crea una Comisión Intersectorial para los proyectos de infraestructura de transporte", se crean unos Comités Intersectoriales de apoyo a la Comisión Intersectorial para los proyectos de Infraestructura de Transporte y se modifica el artículo 1.1.3.7., del Decreto número 1079 de 2015 o las disposiciones que lo desarrollen, modifiquen, sustituyan, deroguen o adicionen.

En el caso que un proyecto ferroviario, en su estructuración, prevea como parte de sus fuentes de financiación gastos de inversión con cargo a vigencias futuras, deberá agotarse integralmente, para el efecto el procedimiento y directrices contenidas en el artículo 10 de la Ley 819 de 2003, así como lo dispuesto en el Decreto 2767 de 2012 o las disposiciones que lo desarrollen, modifiquen, sustituyan, deroguen o adicionen.

ARTÍCULO 17. RED FÉRREA NACIONAL A CARGO DE ENTIDADES TERRITORIALES. Las entidades territoriales podrán solicitar ante la entidad titular de la infraestructura ferroviaria nacional, de acuerdo con la priorización de proyectos ferroviarios que hagan parte del Plan de Infraestructura de Transporte y el Plan Maestro Ferroviario del Gobierno Nacional, ser entidades ejecutoras de la infraestructura ferroviaria nacional o entidades titulares de la infraestructura ferroviaria nacional para estructurar, ejecutar y administrar proyectos ferroviarios de carga, pasajeros o mixto regionales o locales sobre la red férrea nacional. El Ministerio de Transporte y/o quien haga sus veces, regulará lo relacionado con el procedimiento, términos, condiciones, compensaciones, entre otros aspectos, de la administración, entrega y/o cesión temporal o definitiva de tramos o corredores de la red férrea nacional por parte de la entidad titular de la infraestructura ferroviaria nacional a las entidades territoriales solicitantes.

Parágrafo. Previo pronunciamiento sobre la solicitud de la entidad territorial, la entidad titular de la infraestructura ferroviaria nacional deberá solicitar concepto al Ministerio de Transporte, la entidad ejecutora de la infraestructura ferroviaria nacional, y la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte – UPIIT.

ARTÍCULO 18. INCIDENCIA DE LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA SOBRE EL ORDENAMIENTO TERRITORIAL. La infraestructura ferroviaria existente y/o futura que conforme la red férrea nacional será declarada como determinante de ordenamiento territorial nivel 4, en los términos y con los efectos señalados en el artículo 10 de la Ley 388 de 1997, modificado por el artículo 32 de la Ley 2294 de 2023 y las normas que lo modifiquen, sustituyan o adicionen, lo que implica establecer el área de la infraestructura objeto de la declaratoria, que puede incluir áreas aferentes y estratégicas para el desarrollo del proyecto, así como un régimen de usos para el ámbito declarado, que garanticen y consoliden dicha operación, las actividades conexas y estratégicas para el desarrollo del proyecto, y que no impidan o perturben la prestación del servicio de transporte férreo.

ARTÍCULO 19. INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA NACIONAL OBJETO DE DECLARATORIAS COMO BIENES DE INTERÉS CULTURAL. Todos aquellos elementos o componentes que actualmente o en el

futuro sean objeto de declaratorias como bienes de interés cultural – BIC, del orden nacional departamental, municipal o distrital, y que sean parte de la infraestructura ferroviaria nacional en operación o por activarse y/o en todo caso hagan parte del Plan de Infraestructura de Transporte del Gobierno Nacional, podrán ser objeto, de intervenciones asociadas a su ampliación, adecuación, reforzamiento, o ejecución de reparaciones locativas, que si bien deberán propender por mantener sus valores y características patrimoniales, no podrán impedir dichas intervenciones, independiente del nivel que a ellos les sea asignado, con el fin de permitir la operación y prestación del servicio de transporte ferroviario de manera segura y eficiente. Lo anterior, sin perjuicio que se deba agotar el régimen de autorizaciones y licenciamientos previstos en el marco jurídico vigente para el efecto.

En el evento en que uno o alguno de los elementos o componentes de la infraestructura ferroviaria nacional sean excluidos del Plan de Infraestructura de Transporte o de la priorización de proyectos de la Red Férrea Nacional del Gobierno Nacional 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 elementos (corredores, inmuebles, etc.) 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 40 y 41 de la presente Ley.

ARTÍCULO 20. 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 mediante organismos de cooperación internacional, promoverán los programas de formación, para desarrollar competencias, conocimientos y habilidades en el modo ferroviario; lo anterior, a través de los mecanismos dispuestos desde el Sistema Nacional de Cualificaciones para establecer, políticas, programas, instrumentos, componentes y procesos referentes para la educación y la formación del capital humano requerido en los ámbitos público, privado, académico y civil para alinear la educación y formación a las exigencias para el desarrollo y sostenibilidad del modo férreo, sus servicios conexas e industria y a las necesidades sociales en el país, con el fin de favorecer el cierre de brechas y la cualificación profesional del sector ferroviario bajo principios de enfoque diferencial y equidad de género enmarcado en los mejores estándares de calidad y seguridad, y así mejorar la capacidad institucional, la competitividad empresarial, la productividad laboral, la pertinencia de la oferta educativa y formativa, el empleo y bienestar de los trabajadores de este sector.

TÍTULO IV

DISPOSICIONES TÉCNICAS DE LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA

ARTÍCULO 21. 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 como regla general, 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 de desarrollo por su cuenta y riesgo a los interesados; los estudios y diseños señalados deberán cumplir lo dispuesto por la autoridad competente.

PARÁGRAFO 1. El Ministerio de Transporte y/o quien haga sus veces, definirá la normatividad aplicable a los pasos a nivel sobre la red férrea Nacional.

PARÁGRAFO 2. El gestor o administrador de la infraestructura ferroviaria nacional controlarán 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.

ARTÍCULO 22. CONEXIÓN A LA RED FÉRREA NACIONAL. Cuando se requiera la conexión entre la infraestructura de uno o más corredores ferroviarios, otras infraestructuras ferroviarias o zonas de servicios ferroviarios 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 e integración 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 lo definido por la normatividad que el Ministerio de Transporte expedita para tal efecto, y las demás normas técnicas y de seguridad aplicables.

ARTÍCULO 23. ANCHO DE VÍA. El Ministerio de Transporte y/o quien haga sus veces, en conjunto con la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte – UPIIT, las entidades titular y ejecutora de la infraestructura ferroviaria nacional, evaluarán cada uno de los corredores ferroviarios de la red férrea nacional, en términos de infraestructura, carga movilizada, tecnología, seguridad, compatibilidad e interoperabilidad, para así determinar y definir el ancho de vía férrea requerido de los dispuestos en la normativa internacional, que sea único y compatible para toda la red férrea nacional.

Con los resultados de esta evaluación, estas entidades determinarán la priorización, condiciones, temporalidades y fases de la implementación en la infraestructura ferroviaria nacional para la migración de trocha yárdica (914mm), cuando ello aplique, al ancho de vía férrea definido según los resultados de la evaluación mencionada, en los corredores que haya lugar; y el desarrollo de cambiadores de ancho variable, variantes, segunda vía en trocha dual, u otros tipos de infraestructura ferroviaria y de servicio para garantizar la interoperabilidad de los corredores ferroviarios, 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 desde la etapa de 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 al ancho de vía férrea definido de los dispuestos en la normativa internacional, según los resultados de la evaluación mencionada, para efectos de migración gradual y progresiva, podrá con el sustento técnico respectivo, solicitar la construcción en trocha yárdica (914mm) o dual, no obstante, 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 24. 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 y/o quien haga sus veces, con apoyo técnico de la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte, la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la Agencia Nacional de

Infraestructura y el Instituto Nacional de Vías en el marco de sus respectivas competencias, que en todo caso implicará tener en cuenta criterios técnicos y particularidades de la infraestructura ferroviaria, operación y/o entorno de cada corredor y deberá ser adoptado para cada uno de ellos y/o sus segmentos, de forma específica.

ARTÍCULO 25. 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 con el fin de garantizar la adecuada y eficiente asignación de esta, teniendo en cuenta las políticas, reglamentaciones y recomendaciones técnicas que las autoridades con competencia para el efecto emitan.

ARTÍCULO 26. 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 nacional e internacional que aplique.

ARTÍCULO 27. 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 en la estructuración, construcción y operación de cada corredor, las zonas donde se prestarán los servicios ferroviarios definidos en los términos del literal z del artículo 4 de la presente Ley, para garantizar alrededor de la infraestructura ferroviaria nacional la realización de actividades conexas o complementarias de la operación del corredor y/o actividades logísticas de carga y pasajeros que faciliten la intermodalidad.

Esto debe ser articulado con las determinantes de ordenamiento territorial vigentes o en desarrollo por municipio, departamento, área metropolitana, así como con los lineamientos y recomendaciones realizadas por la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte – UPIIT.

PARÁGRAFO 1. Dentro de estas zonas de servicio ferroviarios, se debe garantizar la interoperabilidad 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. Los prestadores u operadores de zonas de servicio ferroviario de iniciativa y beneficio privado deberán articularse con la entidad ejecutora de la infraestructura ferroviaria nacional, teniendo en cuenta los instrumentos de ordenamiento territorial y/o aquellos de mayor jerarquía que apliquen 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 22 de la presente ley.

ARTÍCULO 28. SERVICIOS SIT O DE SISTEMAS INTELIGENTES DE TRANSPORTE. El Ministerio de Transporte y/o quien este designe 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, y demás definidos en el Plan Maestro de Sistemas Inteligentes de Infraestructura, Tránsito y Transporte, 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.

TÍTULO V
TRANSPORTE FERROVIARIO DE CARGA, PASAJEROS Y MIXTO

CAPÍTULO I

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

ARTÍCULO 29. 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, la adjudicación de capacidad ferroviaria a través de la asignación de surcos ferroviarios otorgados por la autoridad competente, y el permiso de operación vigente, de conformidad con lo señalado en la presente ley, y con las condiciones y términos que establezca el Ministerio de Transporte para estos procedimientos.

El permiso de operación para prestar el servicio público de transporte ferroviario de carga, pasajeros o mixto será otorgado por el Ministerio de Transporte y/o quien haga sus veces, 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 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, privado o mixto del servicio público 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, según corresponda.

PARÁGRAFO 2. El Ministerio de Transporte establecerá las condiciones para la habilitación de los operadores públicos o privados del servicio público 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 y/o quien haga sus veces.

- c) Eficiencia: Las Entidades Ejecutoras y los gestores o administradores de la infraestructura ferroviaria nacional administrarán y operarán, según corresponda, los corredores ferroviarios y su capacidad ferroviaria de manera técnica, segura y eficiente.
d) Libre competencia: Asegurarse de que las disposiciones de libre competencia se cumplan.
e) 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.
f) No discriminación: Los requisitos y procedimientos que se establezcan por las autoridades competentes para otorgar el acceso se aplicarán de manera no discriminatoria a todos los terceros solicitantes en condiciones objetivas y equivalentes según su situación.
g) Primero en el tiempo, primero en el derecho: Se asignará los surcos ferroviarios de la capacidad ferroviaria disponible a las solicitudes por parte de terceros en el mismo orden en que fueron presentadas, siempre y cuando estas cumplan con los requisitos y procedimientos que se establezcan por las autoridades competentes para otorgar el acceso.
h) Transparencia: Los requisitos y procedimientos que se establezcan por las autoridades competentes para otorgar el acceso deben ser explícitos y en su totalidad de carácter público para todos los solicitantes, operadores ferroviarios y terceros.

ARTÍCULO 33. ACCESO A LA RED FÉRREA NACIONAL. Las entidades ejecutoras y los gestores o administradores de la infraestructura ferroviaria nacional, cuando aplique, deberán permitir el acceso y la operación de los operadores ferroviarios autorizados por la autoridad competente, para la prestación del servicio público o privado de transporte ferroviario de carga, pasajeros o mixto sobre un tramo, corredor o la totalidad de la red férrea nacional, según corresponda, sin más requisitos que los establecidos en esta Ley y en la normativa que el Ministerio de Transporte expedida para la asignación de surcos ferroviarios o capacidad en la red férrea nacional.

PARÁGRAFO. En la red férrea nacional podrán existir tramos o corredores ferroviarios, cuando proceda y sea definido por la entidad ejecutora, con requisitos específicos de acceso que deberán estar 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, que serán de carácter vinculante para el gestor o administrador, los operadores ferroviarios y los solicitantes de acceso a dicha infraestructura ferroviaria nacional. Para esto, se podrán definir e implementar políticas de acceso para un tramo o corredor ferroviario, siempre que estas cumplan los principios de acceso establecidos en el artículo 32 de esta ley y la normativa que el Ministerio de Transporte expedida para la asignación de surcos ferroviarios o capacidad en la red férrea nacional.

CAPÍTULO III
Material rodante y tripulantes

ARTÍCULO 34. ESPECIFICACIONES TÉCNICAS Y REGISTRO DE TRENES. Los operadores públicos, privados o mixtos del servicio público y privado 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

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 tomará las medidas legales para la recuperación de la prestación del servicio.

PARÁGRAFO 5. El Ministerio de Transporte y/o quien haga sus veces, en conjunto con la Agencia Nacional de Seguridad Vial, 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.

PARÁGRAFO 6. En caso de que el solicitante que pretenda acceder a la red férrea nacional sea un prestador de servicio privado de transporte Ferroviario, no se le exigirá contar con habilitación ni el posterior permiso de operación, solamente la asignación de surcos ferroviarios de acuerdo con la normativa expedida para tal efecto por el Ministerio de Transporte.

ARTÍCULO 30. DERECHOS DE LOS USUARIOS. Los usuarios tendrán derecho al uso de los servicios públicos 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 los reglamentos de operación, en la habilitación y en los permisos de operación.

ARTÍCULO 31. 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 II
Acceso a la Red Férrea Nacional

ARTÍCULO 32. PRINCIPIOS DE ACCESO A LA RED FÉRREA NACIONAL. El 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:

- a) Buena fe: Las Entidades Ejecutoras, los gestores o administradores de la infraestructura ferroviaria nacional, los terceros solicitantes y usuarios deberán actuar de buena fe en la aplicación y cumplimiento de la Ley y los requisitos y procedimientos que se establezcan por las autoridades competentes para otorgar el acceso a la Red Férrea Nacional.
b) Celeridad: De acuerdo con los requisitos y procedimientos que se establezcan por las autoridades competentes para otorgar el acceso, las Entidades Ejecutoras, los gestores o administradores de la infraestructura ferroviaria nacional deberán implementarlos con premura para facilitar el acceso a los corredores ferroviarios que le sean otorgados.

se opere, así como con el debido registro conforme a la reglamentación que para tal efecto expida el Ministerio de Transporte y/o quien haga sus veces.

PARÁGRAFO 1. Las especificaciones técnicas del material rodante para el transporte ferroviario serán validadas por el Ministerio de Transporte y/o quien este determine, de conformidad con la regulación que para tal efecto se expida.

PARÁGRAFO 2. Las especificaciones técnicas del material rodante deben contemplar los tipos de propulsión, la vida útil y posibles repotenciones del material rodante existente, y la progresiva transición de material rodante existente o nuevo a tecnologías limpias, de cero y bajas emisiones como gas, hidrógeno renovable, electricidad u otras.

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, antigüedad y homologación o certificación del equipo.

PARÁGRAFO 4. 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.

TÍTULO VI
DISPOSICIONES ECONÓMICAS, TARIFARIAS E INCENTIVOS DEL MODO FÉRREO

CAPÍTULO I
Régimen tarifario y económico

ARTÍCULO 35. TARIFA POR USO DE INFRAESTRUCTURA. Para la fijación de la tarifa por uso de infraestructura de la Red Férrea Nacional se seguirán las siguientes reglas:

a.- 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 del servicio público o privado de transporte ferroviario respectivo. Además, se tendrán en cuenta los criterios de equidad fiscal, solidaridad, igualdad y eficiencia en el servicio. Así mismo, deben considerarse 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.

b.- 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.

c.- 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 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 cobrará a los operadores del servicio público o privado 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 36. 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, pasajeros o mixto:

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 a la Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte – CRIT, o 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.

ARTÍCULO 37. DESTINACIÓN DE LAS CONTRAPRESTACIONES DERIVADAS DEL USO DE LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA NACIONAL. Las contraprestaciones recibidas por la utilización de la infraestructura férrea de la Red Férrea Nacional, sus anexidades y alquiler de equipos, no podrán destinarse por la Entidades Ejecutoras de la Infraestructura Ferroviaria Nacional, a modos diferentes del ferroviario, ni a finalidades distintas a la estructuración, construcción, mantenimiento, mejoramiento, rehabilitación, operación, adquisición, reparación mantenimiento y/o administración del transporte, infraestructura o zonas de servicio ferroviario que permitan el desarrollo y consolidación de la Red Férrea Nacional intermodal, interoperable y complementaria. En todo caso, del total de la contraprestación recibida máximo el 15% será destinado al funcionamiento de la Entidad Ejecutora de la Infraestructura Ferroviaria Nacional y máximo el 5% a la Agencia Nacional de Seguridad Vial para la ejecución de funciones que, en el marco de su competencia, tengan que ver con el modo ferroviario.

Con fundamento en los ejercicios de planeación del modo ferroviario adelantados por la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte – UPIT y de los lineamientos de política vigentes que

ferroviario de carga, pasajeros y mixto 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 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 de transporte ferroviario de carga, pasajeros y mixto 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 dé estricto cumplimiento a los supuestos fácticos para acceder a dichos beneficios en los artículos citados y su reglamentación.

TÍTULO VII

DISPOSICIONES PARA CORREDORES Y VÍAS FERROVIARIAS DESHABILITADAS O EN DESUSO

ARTÍCULO 40. CORREDORES FERROVIARIOS PARA USOS ALTERNATIVOS. Conforme a la priorización de proyectos ferroviarios que hagan parte del Plan de Infraestructura de Transporte del Gobierno 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 y/o quien haga sus veces, 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 reactivación y desarrollo de la infraestructura ferroviaria nacional para el servicio público de transporte de carga, pasajeros o mixto en el horizonte de tiempo mínimo previsto en este artículo.

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.

CAPÍTULO II

Incentivos al desarrollo del modo férreo

ARTÍCULO 38. 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 importada, 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 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, pasajeros o mixto en la Red Férrea Nacional que cumplan con los límites de emisión y consumo de combustible que establezca la reglamentación, que al efecto elaboró 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 39. INCENTIVOS TRIBUTARIOS Y CONTABLES EXISTENTES, APLICABLES A LA OPERACIÓN FÉRREA. En el marco de las actividades asociadas a la prestación del servicio de transporte

PARÁGRAFO. El Ministerio de Transporte y/o quien haga sus veces, con apoyo de la Entidad Titular de la Infraestructura Ferroviaria Nacional regulará los términos, condiciones, compensaciones, entre otros aspectos para este tipo de procedimientos y 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 público de transporte ferroviario.

ARTÍCULO 41. OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DE CORREDORES PARA USOS ALTERNATIVOS. La entidad titular de la infraestructura ferroviaria que quiera desarrollar corredores para usos alternativos, además de lo establecido en el artículo 40 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 42. 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 DEL MODO FÉRREO

ARTÍCULO 43. ESTRATEGIA AMBIENTAL. Los proyectos con los que se desarrolle infraestructura ferroviaria para la prestación del servicio público o privado de transporte ferroviario de carga, pasajeros o mixto nacional o territorial deberán estructurarse, ejecutarse y operarse, a partir de la definición de las acciones y especificaciones que, de conformidad con el marco jurídico y técnico ambiental vigente, deban realizarse 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.

PARÁGRAFO. El Ministerio de Transporte junto con la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte y en articulación con el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible definirán a partir de un análisis técnico, financiero, social y ambiental que se realice para el efecto en el modo férreo, un porcentaje mínimo que debe destinarse del presupuesto de inversión de los proyectos ferroviarios para la mitigación del impacto ambiental generado por el proyecto, cuando estos existan, en territorios de comunidades étnicas (afrocolombianos e indígenas), el cual deberá ser adicional a aquellos exigidos en los instrumentos de manejo y control ambiental de los proyectos, de acuerdo a la normatividad ambiental vigente. La entidad ejecutora estructuradora del proyecto ferroviario a partir del porcentaje mínimo definido por el Gobierno Nacional, determinará el valor del presupuesto de inversión a destinarse para la mitigación de los impactos ambientales que se identifiquen y definan en el proyecto y las compensaciones a que haya lugar y que sean definidas con la autoridad ambiental, que corresponda.

ARTÍCULO 44. SISTEMA DE COMERCIO DE EMISIONES (BONOS VERDES). Las entidades ejecutoras y los gestores o administradores de la infraestructura ferroviaria nacional priorizará aquellos proyectos en la red férrea nacional o que se conecten a esta, que a través de mecanismo de comercio de emisiones promuevan el desarrollo de infraestructuras, así como aquellos que, prevengan la utilización o adquisición de tecnologías, 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 45. NORMAS DE TRANSICIÓN. Los trámites iniciados con anterioridad a la publicación y entrada en vigor de la presente Ley, incluyendo los proyectos que ya iniciaron su etapa de estructuración, podrán continuar desarrollándose conforme con las normas que los sustentaron en su momento.

ARTÍCULO 46. VIGENCIA. La presente Ley rige a partir de su promulgación y deroga las Leyes 6 de 1920, el Decreto Legislativo 1075 de 1954 (Ley 141 de 1961) y la Ley 146 de 1963, así como las demás disposiciones que le sean contrarias.

modos de transporte y de convertirse en elemento vertebrador del país y en instrumento para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos (BOE, 2003).

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

Al revisar las cifras del modo férreo en Colombia (Transporte en cifras, 2023) se debe indicar como aspectos a resaltar:

1.- Las estadísticas más recientes, relacionadas con el Índice de Competitividad Global – IGC del Instituto Internacional de Desarrollo de la Gestión (IMD, por sus siglas en inglés), siendo una medida que evalúa la competitividad de los países a nivel mundial y que se basa en una amplia gama de criterios económicos y sociales para evaluar la capacidad de un país, para crear y mantener un entorno empresarial sostenible y productivo. El IGC del IMD evalúa a los países en términos de cuatro categorías principales:

- Desempeño económico: Incluye indicadores como el crecimiento del PIB, la productividad laboral y la estabilidad macroeconómica.
- Eficiencia gubernamental: Evalúa la calidad de la infraestructura, la eficacia de los servicios públicos y la transparencia del gobierno.
- Eficiencia empresarial: Considera la sofisticación empresarial, la innovación y la capacidad de adaptación a las nuevas tecnologías.
- Infraestructura: Evalúa la calidad de la infraestructura física y tecnológica de un país.

En el marco de dicho índice se observa un retroceso en el puesto que ocupa el país encontrándonos en el puesto 58 en el año 2023.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS DEL PROYECTO DE LEY “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 EN LA RED FÉRREA NACIONAL Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES.”

Honorables Congresistas,

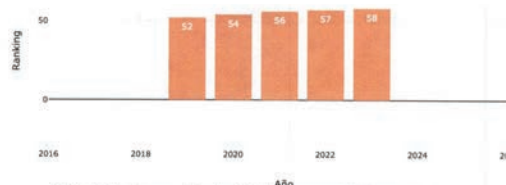
La tendencia del transporte a nivel mundial se orienta hacia la generación de una red de transporte estratégica e intermodal, que se estructure y priorice a partir de parámetros de eficiencia y sostenibilidad en el largo plazo, entendidos ellos, como la reducción de los costos de transporte y la generación de condiciones óptimas para la implementación de la operación y de la infraestructura de los diversos modos. En ese sentido, la necesidad de reducir los impactos ambientales y los costos globales asociados en gran medida a las externalidades del transporte, plantean la necesidad de reactivar la cadena logística y hacer más eficiente el transporte de pasajeros optimizando la utilización de todos los modos, dependiendo de los trayectos y de los tipos y vocación de transporte de carga y de pasajeros, que además de la disminución de sus costos, promueven el buen desempeño y disminuyen las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) (OLADE, 2018 – PMF, 2020).

1.- Antecedentes

1.1.- Antecedentes estadísticos y de información, que justifica la iniciativa.

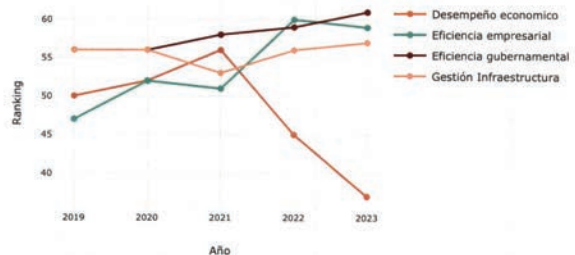
El modo ferroviario se caracteriza por su elevada competitividad económica en el transporte de mercancías en grandes volúmenes y en largas y medias distancias, sus bajos costos de operación, bajos índices de congestión y accidentalidad y la baja emisión de gases contaminantes, lo que también es predicable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

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



Gráfica 1.1 Ranking para Colombia, del índice de competitividad agregada. Elaborado con datos del IMD, 2023.

Siendo un dato relevante, como se evidencia de la siguiente gráfica, que, de las 4 categorías principales del índice, se observa, entre 2021, 2022 y 2023 el desempeño económico en el país y la eficiencia empresarial (en grado menor) la mejora su posición; y por el contrario para esos mismos años, el decrecimiento o puesto más lejano en el ranking, está dado fundamentalmente, por ausencia de mejora en eficiencia gubernamental y gestión de la infraestructura.



Gráfica 1.2 Ranking para Colombia del índice de competitividad agregada por Dimensiones. Elaborado con datos del IMD, 2023.

De igual manera, haciendo énfasis en el ranking para nuestro país, basado en subfactores incluidos dentro de las 4 grandes categorías del IGC del IMD, permite evidenciar que si bien en la variable ferrocarriles, entre los años. 2022 – 2023, se ha subido un puesto en el ranking (se pasó del puesto 50 al puesto 49) lo que denota, que en este aspecto específico, no hay una mejora significativa.

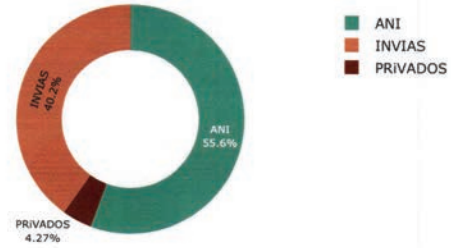
Tabla 1.2 Ranking global para Colombia, de acuerdo a los desempeños basados en indicadores, relacionados con el sector transporte. Elaborado con datos tomados del INO, 2023.

Variable	Tipo	Año	Ranking
1 Carreteras	Dato	2021	45
2 Ferrocarriles	Dato	2021	51
3 Administración de ciudades	Percepción	2021	52
4 Eficiencia en infraestructura de distribución	Percepción	2021	57
5 Calidad de aeropuertos	Percepción	2021	46
6 Carreteras	Dato	2022	43
7 Ferrocarriles	Dato	2022	50
8 Administración de ciudades	Percepción	2022	45
9 Eficiencia en infraestructura de distribución	Percepción	2022	58

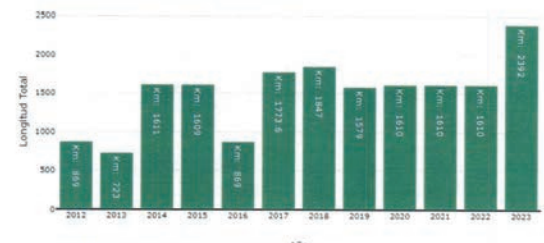
Variable	Tipo	Año	Ranking
10 Calidad de aeropuertos	Percepción	2022	53
11 Carreteras	Dato	2023	43
12 Ferrocarriles	Dato	2023	49
13 Administración de ciudades	Percepción	2023	57
14 Eficiencia en infraestructura de distribución	Percepción	2023	58
15 Calidad de aeropuertos	Percepción	2023	58

Ahora bien, de los análisis de Transporte en cifras, 2023, se debe señalar como desde el sector transporte en la vigencia 2023, se reportaron 4,305 km de línea férrea en Colombia, de los cuales 2,392 km están administrados por la ANI (Agencia Nacional de Infraestructura), 1,729 km por INVIAS (Instituto Nacional de Vías) y 184 km por sectores privados. Estos datos reflejan la extensión y distribución de la red ferroviaria en el país, destacando la importancia de este medio de transporte para la conectividad y el transporte de carga y pasajeros. La gestión de la red ferroviaria por parte de diferentes entidades, tanto públicas como privadas, es clave para garantizar su operatividad y desarrollo. La Agencia Nacional de Infraestructura posee el 55.6% del total de kilómetros de línea férrea del país. En los últimos 12 años, la evolución ha sido significativa, pasando de 869 km concesionados en el año 2012 a 2.392 km en el año 2023. Este crecimiento refleja los esfuerzos

realizados para expandir y mejorar la red ferroviaria en Colombia, lo que contribuye a fortalecer la infraestructura de transporte y la conectividad a nivel nacional. La concesión de nuevos tramos ferroviarios muestra el interés en impulsar este medio de transporte como una alternativa eficiente y sostenible para el movimiento de mercancías y pasajeros.



Gráfica 2.9 Distribución de la red férrea en Colombia. Elaborado con datos de ANI - INVIAS, 2023

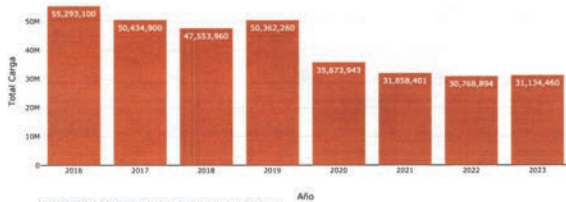


Gráfica 2.10 Longitud en Km de la red férrea Administrada por ANI. Elaborado con datos de ANI, 2023

Las cifras en materia de infraestructura ferroviaria del orden nacional se ven complementada con los datos que en materia de transporte férreo de carga y pasajeros que a continuación se indican:

a.- Respecto del transporte de carga en el modo férreo, en el año 2023, se movizaron alrededor de 31,134,460 toneladas de carga a través de los tres corredores férreos actualmente en operación: Bogotá-Belencito, La Dorada-

Chiriguaná y Chiriguaná-Santa Marta. A pesar de una pequeña recuperación en el año 2023 en comparación con el año 2022, con una variación del 1.2%, se ha observado una tendencia de declive en el transporte de carga por estos corredores desde el año 2019. El año 2020 marcó el punto más bajo, con una variación del -29.2% respecto al año anterior, seguido de una variación del -38% en el año 2023 en comparación con el 2019; esta tendencia de disminución en el transporte de carga por ferrocarril plantea desafíos importantes para la eficiencia logística y el desarrollo económico en el país. Es crucial explorar estrategias para revitalizar la infraestructura ferroviaria y promover su uso como una alternativa sostenible y eficiente para el transporte de carga a largo plazo. Las anteriores conclusiones, gráficamente se representan así:



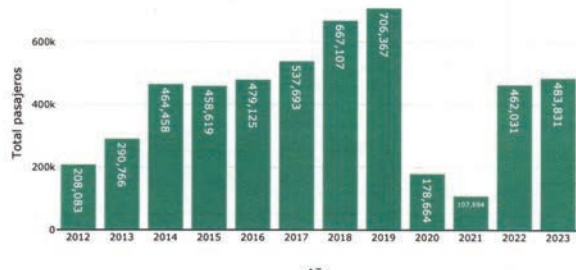
Gráfica 3.18 Movilización de carga por el modo férreo Fuente: Elaboración propia a partir de datos de ANI.



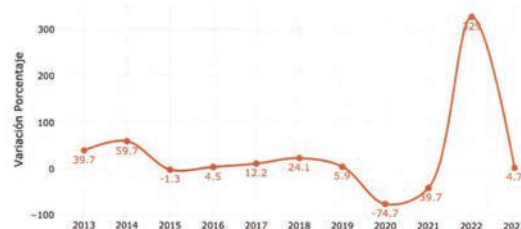
Gráfica 3.19 Variación porcentual de carga en modo férreo Fuente: Elaboración propia a partir de datos de ANI.

b.- Frente al transporte de pasajeros en el modo férreo, se puede evidenciar, con los datos reportados por la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), se observa una variación porcentual del 4.7% para el año 2023, pasando de transportar 462,031 pasajeros en 2022 a 483,831 en 2023. A lo largo de la última década, se ha observado un crecimiento continuo en el transporte de pasajeros por este modo,

con la excepción del año 2015 que experimentó una variación del -1.3% con respecto al año anterior (2014); en el año 2020 por efectos de la pandemia de COVID-19 y las restricciones asociadas, se sufrió una notable caída en el transporte de pasajeros con tan solo 178,664 pasajeros transportados, al punto que el año 2021 fue el que registró la menor afluencia de pasajeros, con un total de 107,694 pasajeros transportados.



Gráfica 3.8 Evolución de la demanda de pasajeros en modo férreo Fuente: Elaboración propia a partir de datos de ANI.



Gráfica 3.9 Variación porcentual de pasajeros en modo férreo Fuente: Elaboración propia a partir de datos de ANI.

Los siguientes dos gráficos, muestran la evolución en su orden, de:

a.- Las empresas de pasajeros en los modos aéreo, fluvial y férreo, que permite evidenciar un crecimiento significativo en el número de empresas de transporte que prestan servicios fluviales y aéreos, y un estancamiento de las férreas y,



Gráfica 5.2 Relación de número de empresas de transporte de pasajeros por Modo. Elaborado con datos de ANI, Supertransporte y Mintransporte, 2023

b.- Las empresas de carga registradas en los últimos 12 años, donde la disminución de empresas de transporte de carga aéreo y férreo es notoria.



Gráfica 5.3 Relación de total de empresas de transporte de carga por Modo. Elaborado con datos de ANI, Supertransporte y Mintransporte, 2023

Tendencia que puede deberse a diversos factores, como cambios en la demanda de transporte, preferencias de los consumidores o cambios y/o necesidad de ajuste en las políticas económicas y de transporte.

Los anteriores antecedentes estadísticos, evidencian la necesidad de una apuesta institucional, y normativa que genere un marco jurídico actualizado del modo férreo, y que en el proyecto de Ley refiere exclusivamente a lo relacionado con las actividades asociadas a la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga y de pasajeros en la red férrea nacional, entendida como el conjunto de vías, corredores férreos y nodos de transferencia, junto con sus anexidades, y demás elementos de la infraestructura ferroviaria nacional, cuya naturaleza es la de bienes públicos afectos a la prestación de servicio de transporte ferroviario para la movilización de trenes de carga y/o pasajeros en todo el territorio nacional, y que puede tener interoperabilidad o conectividad con otras infraestructuras de transporte, redes de carácter regional, departamental o municipal y/o con redes externas (aquellas de carácter internacional); lo que permite afirmar que no busca regularse la totalidad del régimen ferroviario sino tan solo el relacionado con la referida red nacional.

Y es que en materia de red férrea nacional y por ende del crecimiento y masificación del modo férreo en el país, se requiere generar las condiciones que garanticen un escenario atractivo para el desarrollo de transporte férreo de carga y de pasajeros eficiente y sostenible, que pasa por la actualización y optimización de una red de infraestructura articulada, a partir de bases normativas y de regulación, que definan,

aspectos técnicos, operacionales e institucionales, que además garanticen recursos e inversiones públicas para potenciar su revitalización y promuevan la participación de la totalidad de actores públicos y privados en el fortalecimiento del modo.

1.2.- Antecedentes legislativo del presente proyecto de Ley.

Debe señalarse que la presente iniciativa legislativa, fue radicada el 6 de febrero de 2023 ante la Secretaría General de la Honorable Cámara de Representantes, asignándosele el número de proyecto de Ley 337 – Cámara de Representantes, en una propuesta compuesta de 39 artículos divididos en 9 títulos, 1 de los cuales, el título IV, tenía 4 capítulos, la exposición de motivos, y que contó con al momento de su radicación con:

a.- El oficio denominado "comentarios al anteproyecto de ley "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", con número de radicado 2-2023-004946 del 6 de febrero de 2023, expedido por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público y,

b.- El oficio denominado "EXT23-00010480 EMAIL Remiten borrador del Proyecto de Ley Ferroviaria con el fin de surtir su revisión y viabilidad para ser radicado ante el Congreso de la República – Bogotá", con número de radicado OFI23-00019599 / GFP13010000, expedido por la Secretaría Jurídica de la Presidencia de la República.

El trámite que surtió el proyecto de Ley radicado en 2023 fue el siguiente:

- Radicación inicial del proyecto de Ley 337 publicado en la Gaceta del Congreso No. 19 del 13 de febrero de 2023.
- Asignación de ponentes primer debate: H. R. Diego Fernando Caicedo Navas (coordinador), Ciro Antonio Rodríguez Pinzón, Haiver Rincón Gutiérrez, Dorina Hernández Palomino, Luis Carlos Ochoa Tobón, Ingrid Marlén Sogamoso Alfonso y Gerson Lisimaco Montaño Arizala.
- Rendición ponencia para primer debate, publicada en la Gaceta del Congreso No. 658 del 8 de junio de 2023
- Discusión y aprobación en primer debate, llegando a un texto aprobado publicado en la Gaceta del Congreso No. 1021 del 9 de agosto de 2023
- Carta de comentarios suscrita por el ciudadano Boris Cordovez V. al proyecto de Ley número 337 de 2023 Cámara, publicada en la Gaceta del Congreso No. 1618 del 21 de noviembre de 2023.
- Asignación de ponentes segundo debate: H. R. Diego Fernando Caicedo Navas (coordinador), Ciro Antonio Rodríguez Pinzón, Haiver Rincón Gutiérrez, Dorina Hernández Palomino, Luis Carlos Ochoa Tobón, Ingrid Marlén Sogamoso Alfonso y Gerson Lisimaco Montaño Arizala.
- Rendición ponencia para segundo debate, publicada en la Gaceta del Congreso No. 498 del 30 de abril de 2024
- Archivo del proyecto – artículo 190 Ley 5 de 1992.

2.- Descripción – contenido del proyecto de Ley.

A partir de los antecedentes señalados en precedencia, se presenta a consideración del Congreso de la República el presente proyecto de Ley con la finalidad de dotar al sector transporte de las herramientas legales que permitan la reactivación definitiva y permanente del modo ferroviario en lo relacionado con la red férrea nacional.

El proyecto de Ley establece disposiciones específicas en materia de infraestructura y transporte, acompañadas de un nuevo marco institucional que permitirá estructurar proyectos ferroviarios con unas bases sólidas que garanticen su sostenibilidad, rentabilidad y competitividad con otros modos en el largo plazo.

La definición clara de funciones de las entidades rectoras del sector en términos de administración y gestión de la infraestructura, operación del servicio, regulación y fiscalización, que permita la entrada de nuevos operadores y facilite la inversión pública y privada.

El presente proyecto es el resultado de:

a.- Un trabajo conjunto liderado por el Gobierno Nacional, con el apoyo de expertos internacionales del Banco Interamericano de Desarrollo. Este equipo multidisciplinario e interinstitucional, con fundamento en un análisis de la situación actual del modo ferroviario y previa verificación de buenas prácticas internacionales, elaboró una serie de recomendaciones que se condensan en este proyecto de Ley y en el Plan Maestro Ferroviario presentado en el mes de noviembre de 2020 al país.

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

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

c.- Para llegar a la propuesta de proyecto de Ley que aquí se pone a consideración del Honorable Congreso y que se reitera, está relacionado exclusivamente con la red ferroviaria nacional y la prestación del servicio de transporte de carga y de pasajeros en ella, verificado y tuvo en cuenta el actual normograma en materia férrea vigente que se resume en:

Tipo documento	Fecha de emisión	Ente generador	Epígrafe y/o descripción del documento	Modo de transporte
Documento Conpes 3410	20 de febrero de 2006	Departamento Nacional de Planeación	Política de estado para mejorar las condiciones de vida de la población de Buenaventura - Capítulo Infraestructura para el desarrollo	Portuario, Carretero, Férreo y Aéreo
Ley 129	13 de diciembre de 1913	Congreso de la República	Por la cual se ordena empalmar el actual ferrocarril del Tolima con el de Buenaventura. "Ferrocarril del Pacífico"	Férreo
Ley 76	15 de noviembre de 1920	Congreso de la República	Sobre policía de ferrocarriles (sanciones a las personas que violen la vía férrea)	Férreo

Tipo documento	Fecha de emisión	Ente generador	Epigrafe y/o descripción del documento	Modo de transporte
Ley 13	01 de octubre de 1929	Congreso de la República	Por la cual se ordena la construcción del ferrocarril de Casanare y se dicta una disposición sobre seguros de Empleados y obreros.	Férreo
Decreto 1075	1 de abril de 1954	Presidencia de la República	Por el cual se dictan algunas disposiciones relacionadas con el ramo de ferrocarriles	Férreo
Ley 146	31 de diciembre de 1963	Congreso de la República	Por la cual se ordena a la nación departamentos y ferrocarriles nacionales, la construcción de unas obras y se reglamenta la futura construcción de carreteras y líneas férreas	Carretero y Férreo
Ley 21	1 de febrero de 1988	Congreso de la República	Por la cual se adopta el programa de recuperación del servicio público de transporte ferroviario nacional, se provee a su financiación y se dictan otras disposiciones	Férreo
Resolución 353	18 de enero de 1996	Ministerio de Transporte	Por la cual se fijan tarifas de peajes para el transporte de carga en el modo férreo durante el tiempo de rehabilitación de la vía férrea	Férreo
Decreto 1586	18 de julio de 1989	Presidencia de la República	Por el cual se ordena liquidar la empresa ferrocarriles nacionales de Colombia, se adoptan normas para su liquidación y se dictan otras disposiciones	Férreo
Decreto 1587	18 de julio de 1989	Presidencia de la República	Por el cual se dictan normas generales para la organización y operación del sistema de transporte público ferroviario nacional	Férreo
Decreto 1588	18 de julio de 1989	Presidencia de la República	Por la cual se crea la empresa colombiana de vías férreas "ferrovias" y se dictan normas para su organización y funcionamiento.	Férreo
Documento Copes 2776	26 de abril de 1995	Departamento Nacional de Planeación, Ministerio de Hacienda y Crédito Público, Ministerio de Transporte	Estrategia para modernización de la red férrea.	Férreo
Decreto 3109	30 diciembre de 1997	Presidencia de la República	Por el cual se reglamenta la habilitación, prestación del servicio público de transporte masivo de pasajeros y la utilización de los recursos de la Nación	Férreo
Decreto 3110	30 de diciembre de 1997	Presidencia de la República	Por el cual se reglamenta la habilitación, y la prestación del servicio público de transporte ferroviario	Férreo
Resolución 693	15 de septiembre de 1998	Empresa Colombiana de Vías Férreas Ferrovias	Por la cual se reglamenta la autorización para los permisos de cruce "ferrovias"	Férreo
Resolución 1070	27 de marzo de 2006	Ministerio de Transporte	Por medio de la cual se establecen las tarifas correspondientes a los usuarios de Transporte Ferroviario	Férreo

Tipo documento	Fecha de emisión	Ente generador	Epigrafe y/o descripción del documento	Modo de transporte
			de carga y pasajeros del corredor férreo Chiriguana - Santa Martha	
Decreto 1791	26 de junio de 2003	Presidencia de la República	Por medio del cual el gobierno suprime la empresa colombiana de vías férreas (ferrovias) y ordena su liquidación	Férreo
Decreto 1072	13 de abril de 2004	Ministerio de Transporte	Por el cual se reglamenta el servicio público de transporte por cable de pasajeros y carga	Aéreo y Férreo
Resolución 075	10 de febrero de 2005	Ministerio de Transporte	Por la cual se autoriza provisionalmente la composición de trenes para la operación férrea en el tramo la Iona - puerto Drummond para la firma Drummond Ltda. y se adoptan otras disposiciones	Férreo
Decreto 2089	21 de junio de 2005	Ministerio de Transporte	Por el cual se amplía el plazo para la liquidación de la empresa colombiana de vías férreas ferrovias en liquidación	Férreo
Resolución 1070	27 de marzo de 2006	Ministerio de Transporte	Por la cual se establecen las tarifas correspondientes a los usuarios de transporte ferroviario de carga y pasajeros del corredor férreo Chiriguana-Santa Marta.	Férreo
Decreto 888	21 de marzo de 2006	Ministerio de Transporte	Por el cual se establecen los criterios para la fijación de las tarifas correspondientes a los usuarios de transporte ferroviario de carga y pasajeros por el corredor férreo Chiriguana - Santa Marta	Férreo
Documento Copes 3512	7 de abril de 2008	Departamento Nacional de Planeación, Ministerio de Hacienda y Crédito Público	Importancia estratégica del proyecto de concesión sistema ferroviario central	Férreo
Resolución 184	6 de enero de 2009	Ministerio de Transporte	Por la cual se establecen las tarifas correspondientes a los operadores y usuarios de transporte ferroviario de carga y pasajeros en el corredor del sistema férreo central.	Férreo
Resolución 000453	12 de febrero de 2009	Ministerio de Transporte	Por la cual se adopta el factor de ajuste de la tarifa a cobrar por el uso de la red férrea en el corredor Chiriguana - Santa Marta	Férreo
Documento Copes 3535	18 de julio de 2008	Departamento Nacional de Planeación, Ministerio de Hacienda y Crédito Público, Ministerio de Transporte e Instituto Nacional de Concesiones.	Concepto previo favorable para la prórroga o adición de los contratos de concesión vial y férrea	Férreo
Resolución 241	24 de mayo de 2011	INCO	Por la cual se fija el procedimiento para el otorgamiento de los permisos para el uso, la ocupación y la inventoria de la	Férreo

Tipo documento	Fecha de emisión	Ente generador	Epigrafe y/o descripción del documento	Modo de transporte
			infraestructura férrea nacional concesionada	
Decreto 1008	15 de mayo de 2015	Ministerio de Transporte	Por el cual se reglamenta el servicio público de transporte masivo de pasajeros por metro ligero, tren ligero, tranvía y tren-tram	Férreo

d.- Se incorporaron los contenidos normativos que en el marco del trámite del proyecto de Ley 337 fueron discutidos por la honorable Comisión Sexta del Congreso, a partir de la ponencia para primer debate; y de igual forma, los contenidos normativos que expresados en la ponencia para segundo debate, en todos aquellos aspectos, que no van en contravía al oficio denominado "comentarios al anteproyecto de ley "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", con número de radicado 2-2023-004946 del 6 de febrero de 2023, expedido por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

Así las cosas, en este proyecto de Ley se adoptan las propuestas sugeridas por el equipo que, liderado por el Gobierno Nacional, y con fundamento en los contenidos - documentos - normativa, señaladas en los numerales a.- a d.- precedentes, se determinaron son las temáticas y contenidos que permitan responder de manera adecuada a la necesidad de reactivar y potenciar el modo ferroviario para mejorar la competitividad del sector y del país, en lo relacionado con la red ferroviaria nacional.

Y es que se hace necesario, establecer un marco normativo que no genere y/o remueva los obstáculos a la inversión, operación y mantenimiento de proyectos férreos y que facilite la prestación del transporte de carga y de pasajeros mediante este modo en la red férrea nacional. Lo anterior significa adoptar medidas que faciliten y viabilicen construir, mantener y operar una infraestructura férrea de transporte moderna para el país, que conecte los centros de producción con los puertos y los centros de consumo, permita un adecuado transporte de pasajeros, y que actúe de manera interconectada - interoperable y complementaria con los demás modos.

3. Estructura del proyecto de Ley

El proyecto de Ley se compone de 46 artículos divididos en 9 títulos, uno de los cuales, el título V, tiene 3 capítulos, y el título VI, tiene 2 capítulos.

A continuación, se describe los contenidos generales del Proyecto de Ley:

TÍTULO I DISPOSICIONES GENERALES

Contiene su objetivo, los principios que la informan, el ámbito de aplicación y las definiciones técnicas que permiten un entendimiento unívoco sobre los diferentes elementos y contenidos técnicos asociados a la infraestructura ferroviaria nacional y la prestación del servicio público de transporte férreo.

OBJETO: Se señala como objeto de la Ley, la regulación de las actividades asociadas a la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga, de pasajeros y mixto en la red férrea nacional, así como al servicio privado de transporte en dicha red; las condiciones para planear, estructurar y desarrollar su infraestructura, sistemas, equipos, entre otros; su ordenamiento institucional, el régimen económico e incentivos, la sostenibilidad ambiental, y la definición de lineamientos técnicos que promuevan la intermodalidad, interoperabilidad, eficiencia y seguridad de este modo de transporte

PRINCIPIOS: Se indica que además de los principios generales contenidos en el marco jurídico vigente, surgen principios específicos que permiten la correcta implementación y puesta en ejecución de los contenidos normativos del proyecto de ley, así como de la reglamentación a expedirse una vez ella sea aprobada por el Congreso de la República.

ÁMBITO DE APLICACIÓN: En cuanto al ámbito de aplicación, se indica:

a.- Que la Ley es aplicable a la planeación, estructuración, diseño, desarrollo construcción, mantenimiento, ampliación, recuperación, mejoramiento y rehabilitación de infraestructura perteneciente a la red férrea nacional, es decir a cargo de la nación a su operación y la del material rodante, lo que incluye su gestión administrativa e institucional, las disposiciones y lineamientos tarifarios, económicos, de seguridad y regulatorios para el transporte ferroviario; y a todas aquellas actividades necesarias para su debida prestación y

b.- De aquellas actividades y servicios ferroviarios públicos o privados que hagan uso de la infraestructura férrea nacional.

Igualmente se establece que: (i) en las materias no reguladas expresamente se deberá dar aplicación a lo previsto en las leyes generales de transporte y en las leyes preexistentes sobre la actividad ferroviaria y (ii) lo dispuesto en la ley no será aplicable al servicio de transporte público masivo de pasajeros por metro, metro ligero, tren ligero, tranvía y tren-tram, excepto cuando este tipo de sistemas se integren y/o conecten con la red férrea nacional.

DEFINICIONES: Incluye, las principales definiciones técnicas para aplicar esta Ley, especialmente para aquellos conceptos o terminologías que no están formal y jurídicamente adoptadas hasta el momento.

<p>TÍTULO II AUTORIDADES COMPETENTES</p> <p>Hace referencia a las autoridades competentes en materia ferroviaria a nivel nacional, así como aquella responsable del componente regulatorio para el modo ferroviario, especialmente para aquellas materias relacionadas con la planificación y ejecución de proyectos ferroviarios, regulación económica y técnica del sector y la construcción, mantenimiento y operación del transporte ferroviario de carga y de pasajeros, incluyendo las autoridades con competencia en materia de seguridad ferroviaria para el modo y la referencia a la encargada de la inspección, vigilancia y control. Dichas entidades ejercerán sus funciones con base en los criterios de colaboración y armonía propios de su pertenencia al orden estatal.</p> <p>Es pertinente señalar cómo este proyecto de Ley plantea contenidos que deben ser adoptados como lineamientos generales por el Congreso de la República en el ejercicio de sus competencias y el señalamiento expreso de que, con base en ellas, las diferentes autoridades públicas expedirán las reglamentaciones técnicas y de marco regulatorio y regulatorio económico que hagan eficiente, seguro, oportuno accesible y sostenible la prestación del servicio, lo que incluye sus infraestructuras asociadas.</p> <p>Se definen las competencias y funciones de:</p> <ul style="list-style-type: none"> • El Ministerio de Transporte • La Agencia Nacional de Seguridad Vial como autoridad de Seguridad Ferroviaria • La Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte – CRIT • La Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte – UPIT. • El Instituto Nacional de Vías. • La Agencia Nacional de Infraestructura. • La Superintendencia de Transporte como entidad encargada de la Inspección, Vigilancia y Control. <p>TÍTULO III DISPOSICIONES EN MATERIA DE POLÍTICAS, PROYECTOS Y PLANEACIÓN DEL MODO FÉRREO</p> <p>Este título principalmente contiene disposiciones relacionadas con la planeación del modo férreo, la necesidad de realizar un inventario predial y diagnóstico de la red férrea nacional, los plazos de los contratos de asociación pública privada y los estándares o normas que deben cumplir los proyectos ferroviarios en el país, con el fin de reactivar y consolidar una Red Férrea Nacional interconectada, complementaria e intermodal, con una operación ferroviaria interoperable, eficiente y segura, los lineamientos para priorización de proyectos y su declaratoria de importancia estratégica. Así mismo establece disposiciones que permiten a las entidades territoriales la posibilidad de solicitar ser entidades ejecutoras o titulares de la infraestructura férrea nacional; señalar el alcance o incidencia de la</p>	<p>infraestructura férrea nacional sobre el ordenamiento territorial, y las directrices frente a declaratorias como bienes de interés cultural.</p> <p>Finalmente, este título establece la promoción de políticas que permita alinear la educación y formación a las exigencias para el desarrollo y sostenibilidad del modo férreo, sus servicios conexos e industria y a las necesidades sociales en el país, con el fin de favorecer el cierre de brechas y la cualificación profesional del sector ferroviario, y así mejorar la capacidad institucional, la competitividad empresarial, la productividad laboral, la pertinencia de la oferta educativa y formativa, el empleo y bienestar de los trabajadores de este sector.</p> <p>TÍTULO IV DISPOSICIONES TÉCNICAS DE LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA</p> <p>Contiene disposiciones relativas a lineamientos y estándares técnicos que debe cumplirse en el desarrollo y operación de la infraestructura ferroviaria en especial en el desincentivo de la generación de pasos a nivel sobre la red férrea nacional, de igual forma también se indican los lineamientos generales relacionados con la conexión de la Infraestructura ferroviaria entre dos o más corredores férreos u otras infraestructuras ferroviarias, con el fin de que exista una coordinación adecuada para garantizar las condiciones de interoperabilidad y seguridad en dichos corredores.</p> <p>Lo anterior, teniendo en cuenta que el mayor aprovechamiento de la red férrea del país se dará en la medida en que exista complementariedad y compatibilidad entre diferentes corredores y de éstos con las demás infraestructuras de transporte.</p> <p>Por último, en este título se establecen criterios generales y obligantes que permitan una adecuada implementación, incluso desde la estructuración y construcción de la infraestructura de la red ferroviaria nacional, del ancho de vía, de la franja de seguridad y protección, de la capacidad ferroviaria, del gálibo y las zonas de servicio ferroviario; así como de la necesaria implementación de los servicios SIT (sistemas inteligentes de transporte) y su adecuada 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.</p> <p>Especialmente, en relación con el ancho de vía, se indica con claridad que las autoridades competentes evaluarán cada uno de los corredores férreos en operación o en estructuración, en términos de infraestructura, carga movilizada, tecnología, seguridad e interoperabilidad, para así determinar el ancho de la vía férrea requerido, que sea único y compatible para toda la red férrea nacional.</p>
<p>TÍTULO V TRANSPORTE FERROVIARIO DE CARGA, PASAJEROS Y MIXTO</p> <p>Este título está conformado por 3 capítulos, que tienen disposiciones para garantizar el libre acceso y la adecuada prestación del servicio de transporte ferroviario en la red férrea nacional, con material rodante seguro y eficiente.</p> <p>El primer capítulo contiene disposiciones para la autorización y prestación del servicio público y privado de transporte ferroviario de carga, pasajeros y mixto, los requisitos, procedimiento y características de la habilitación, asignación de surcos ferroviarios y permiso de operación. Se establecen de forma detallada los criterios, directrices y requisitos generales para la prestación pública o privada del servicio público de transporte ferroviario de carga y pasajeros sobre la red férrea nacional; indicando en todo caso que esas condiciones deberán ser reglamentadas técnicamente por el Ministerio de Transporte. Además, establece la necesidad de diseñar, operar y sostener un sistema adecuado de información para cada corredor ferroviario en operación, así como de establecer los derechos de los usuarios respecto del servicio de transporte ferroviario.</p> <p>El capítulo 2 contiene disposiciones para el acceso a la red férrea nacional, con el fin de que el acceso de operadores y usuarios a los corredores ferroviarios se regirá por los principios constitucionales y legales en materia de buena fe, celeridad, criterios objetivos para asignación de surcos, eficiencia, libre competencia, neutralidad, no discriminación, y transparencia. Además, se indican los requisitos para el acceso a cualquiera de los tramos que componen la Red férrea nacional, por parte de los operadores que tengan dicho objetivo.</p> <p>En este capítulo se incluye en el parágrafo 6 del artículo 29, del proyecto de Ley Ferroviaria que <i>"en caso de que el solicitante que pretenda acceder a la red férrea nacional sea un prestador de servicio privado de transporte Ferroviario, no se le exigirá contar con habilitación ni el posterior permiso de operación"</i></p> <p>La justificación de esta disposición se base en lo dispuesto en el artículo 5 de la Ley 336 de 1996 en la cual se define que: <i>"El servicio privado de transporte es aquel que tiende a satisfacer necesidades de movilización de personas o cosas, dentro del ámbito de las actividades exclusivas de las personas naturales y/o, jurídicas"</i></p> <p>Dentro de las características del servicio privado contempladas por la Corte Constitucional mediante Sentencia C-033 de 2014 se indican:</p> <p><i>i) La actividad de movilización de personas o cosas la realiza el particular dentro de su ámbito exclusivamente privado; ii) Tiene por objeto la satisfacción de necesidades propias de la actividad del particular, y por tanto, no se ofrece la prestación a la comunidad; iii) Puede realizarse con vehículos propios. Si el particular requiere contratar equipos, debe hacerlo con empresas de transporte público legalmente habilitadas; iv) No implica, en principio, la celebración de contratos de transporte, salvo cuando se utilizan vehículos que no son de propiedad del particular; v) Es una actividad sujeta a la inspección, vigilancia y</i></p>	<p><i>control administrativo con el fin de garantizar que la movilización cumpla con las normas de seguridad, las reglas técnicas de los equipos y la protección de la ciudadanía"</i></p> <p>En ese sentido, el prestador de servicio privado de transporte Ferroviario, siempre que preste el servicio con vehículos propios, dentro del ámbito exclusivamente privado y no se ofrezca el servicio a la comunidad, no será objeto de realizar el trámite de habilitación ante el ministerio de transporte, establecido en el artículo 11 de la Ley 336 de 1996.</p> <p>El tercer capítulo contiene disposiciones sobre el material rodante y tripulantes, con el fin de garantizar la prestación del servicio público de transporte férreo con equipos que cumplan con las especificaciones y requisitos técnicos, así como con el debido registro ante la autoridad competente.</p> <p>TÍTULO VI DISPOSICIONES ECONÓMICAS, TARIFARIAS E INCENTIVOS DEL MODO FÉRREO</p> <p>Este título se compone de dos capítulos.</p> <p>El capítulo 1 contiene el régimen tarifario y económico del modo ferroviario, en donde se establecen los principios, lineamientos, límites y responsabilidades institucionales para definir la metodología para la fijación de las tarifas por el uso de la infraestructura que podrá cobrar la entidad ejecutora de la infraestructura ferroviaria, a través del gestor o administrador de la infraestructura ferroviaria, y que deben pagar todos los operadores de un corredor férreo. Adicionalmente, se mantiene el esquema actual de libertad tarifaria vigilada a las tarifas que se cobrarán a los usuarios de los servicios de transporte ferroviario de carga, pasajeros o mixto.</p> <p>Igualmente, se establece las posibles destinaciones de las contraprestaciones derivadas del uso de la infraestructura férrea de la red férrea nacional en actividades directamente relacionadas con estructuración, construcción, mantenimiento, mejoramiento, rehabilitación, operación, adquisición, reparación mantenimiento y/o administración del transporte, infraestructura o zonas de servicio ferroviario que permitan el desarrollo y consolidación de la Red Férrea Nacional intermodal, interoperable y complementaria, incluido el porcentaje para (i) el funcionamiento de la entidad ejecutora de la infraestructura ferroviaria en lo que tiene que ver con este modo de transporte, que será nunca mayor al 15% del recaudo y (ii) máximo el 5% para la Agencia Nacional de Seguridad Vial que permitan la ejecución de funciones que, en el marco de su competencia, tengan que ver con el modo ferroviario.</p> <p>El capítulo 2 contiene algunos incentivos tributarios para el desarrollo del modo férreo, centrándose en ampliar la exención de la sobretasa al ACPM que se utilice en actividades de transporte ferroviario de carga, pasajeros o mixto en la Red Férrea Nacional y que cumpla con los límites de emisión y consumo de combustible que se establezcan por el Gobierno Nacional. Adicionalmente, se enlistan todos los</p>

incentivos tributarios previstos en el marco jurídico vigente, en especial los previstos en el Decreto 624 de 1989 "Por el cual se expide el Estatuto Tributario de los impuestos administrados por la Dirección General de Impuestos Nacionales. Los cuales se pueden utilizar para la prestación del servicio de transporte ferroviario de carga, pasajeros y mixto en la red férrea nacional, y que busque optimizar las condiciones para el desarrollo de su infraestructura, y la promoción de la intermodalidad, interoperabilidad y ascenso tecnológico, en especial haciendo referencia al desacuerdo para intervenciones realizadas en control, conservación y mejoramiento del medio ambiente, en atención a lo señalado en el artículo 255 del estatuto tributario así como, el descuento del impuesto sobre la renta, del ICVApagado por la adquisición, construcción o formación e importación de activos fijos reales productivos, respecto de los operadores férreos responsables de dicho IVA de conformidad con lo previsto en el artículo 258-1 de la norma ejusdem.

TÍTULO VII DISPOSICIONES PARA CORREDORES Y VÍAS FERROVIARIAS DESHABILITADAS O EN DESUSO

Prevé el concepto de corredor para usos alternativos o corredores verdes, como aquel que conforme a los planes de reactivación de la red férrea nacional la entidad titular de la infraestructura ferroviaria señale como en desuso o deshabilitados, a fin de que sean usados 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 no podrán ser recuperados como corredores ferroviarios de importancia para la Nación, a partir de los criterios que establezca para el efecto el Ministerio de Transporte.

De igual manera, indica que las entidades territoriales que quieran desarrollar corredores verdes, deberán garantizar la operación y el mantenimiento adecuado, de acuerdo al tipo de actividad o servicio recreativo, cultural, deportivo, turístico y ambiental que se pretenda realizar y que no requiera aportes de la Nación y que dentro de los corredores 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.

TÍTULO VIII SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL

Establece que los proyectos con los que se desarrolle infraestructura ferroviaria para la prestación del servicio público o privado de transporte ferroviario de carga, pasajeros o mixto nacional o territorial deberán estructurarse, ejecutarse y operarse, bajo el marco jurídico y técnico ambiental que desarrolle el Gobierno Nacional, por medio del Ministerio de Transporte y el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, con el fin de contar con un modo ferroviario sostenible, seguro y

eficiente. Además, establece la posibilidad de que las Entidades Ejecutoras o los Gestores o administradores de la infraestructura ferroviaria prioricen aquellos proyectos que a través de mecanismo de comercio de emisiones promuevan el desarrollo de infraestructuras, así como 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

Establece las normas de transición, derogatorias y vigencia del proyecto de ley.

4. Impacto fiscal.

El proyecto de Ley en el literal g) del artículo 2 en lo que se refiere al principio sostenibilidad en la inversión señala: "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, los sistemas y equipos ferroviarios, 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." Subrayado por fuera del texto original)

En ese sentido, el proyecto de ley y sus disposiciones no genera impacto o costos fiscales adicionales, por el contrario, expresamente se señala que la inversión de los recursos del presupuesto general de la Nación está sujeta a las disponibilidades presupuestales y debe ser compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo, tal como lo establece el artículo 7 de la Ley 819 de 2003.

Bibliografía

Colombia, Vicepresidencia de la República – Ministerio de Transporte – Departamento Nacional de Planeación – Instituto Nacional de Vías – Agencia Nacional de Infraestructura (2020). Plan Maestro Ferroviario (PMF). <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Prensa/Plan-Maestro-Ferrovuario.pdf>

Colombia, Ministerio de Transporte (2024). Transporte en cifras 2023. <https://mintransporte.shinyapps.io/transporteencifrasapp/>

España. Ley del Sector Ferroviario. Ley 39/2003, de 17 de noviembre contenida en el Boletín Oficial Español, BOE del 18 noviembre 2003, núm. 276, Ley derogada por la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario BOE del 30 de septiembre de 2015, núm. 234.

Organización Latinoamericana de Energía, OLADE (2018). Consumo de energía y emisiones de CO2 en el sector transporte. <http://www.olade.org/wp->

<content/uploads/2019/08/Consumo-de-energ%C3%ADa-y-Emisiones-de-CO2-en-el-Sector-Transporte.pdf>.

Unión Europea, UE. Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de noviembre de 2012. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/ALL/?uri=celex:32012L0034>

De los honorables Congressistas,



MARÍA CONSTANZA GARCÍA ALICASTRO
Ministra de Transporte

OFI24-00179139 / GFPU



OFI24-00179139 / GFPU 14000000
Bogotá D.C., 9 de septiembre de 2024

Doctora
MARÍA CONSTANZA GARCÍA ALICASTRO
Ministra de Transporte
MINISTERIO DE TRANSPORTE- Jurídica
Calle 24 # 60 - 50 Piso 9
Bogotá, D.C.
servicioalcidudano@mintransporte.gov.co



Clave:
f0Rgk4EbHw

Asunto: EXT24-00127759. Concepto Proyecto de Ley - Desarrollo de infraestructura ferroviaria nacional

Distinguida señora Ministra de Transporte:

Atentamente me refiero a su comunicación de fecha 13 de agosto de 2024, radicada en esta Secretaría Jurídica en la misma fecha, por la cual nos remite el Proyecto de Ley "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 EN LA RED FÉRREA NACIONAL Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES".

Al respecto, en cumplimiento de las funciones atribuidas a esta Secretaría Jurídica por la Directiva Presidencial No. 06 del 27 de agosto de 2018, le informamos que al encontrar ajustado el Proyecto de Ley al análisis y observaciones que formuló esta Secretaría Jurídica mediante correo electrónico de fecha 5 de septiembre de 2024, no se tienen nuevas observaciones y estima procedente continuar su trámite.

Sin perjuicio de lo anterior, es de advertir que la Directiva Presidencial No. 06 del 27 de agosto de 2018 establece que los proyectos de ley que tengan impacto fiscal deberán estar acompañados de un concepto previo por parte del Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

Cordialmente,

PAULA ROBLEDO SILVA
Secretaria Jurídica
SECRETARÍA JURÍDICA



Bogotá D.C.,

Doctor
RICARDO BONILLA GONZÁLEZ
Ministro
Ministerio de Hacienda y Crédito Público
Carrea 8 No. 6 C - 38
ricardo.bonilla@minhacienda.gov.co
relacionciudadano@minhacienda.gov.co
Ciudad

Para contestar cite:
Radicado MT No.: 20241080959381
13-08-2024

MINHACIENDA Fecha: 13/08/2024 12:59:48
Folios: 25

RADICADO: 1-2024-075312
Su recepción no implica aceptación

Asunto: Solicitud de concepto del Proyecto de Ley "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"

Respetado Ministro Bonilla, reciba un cordial saludo

Me dirijo a usted con el propósito de solicitar el concepto favorable del Ministerio de Hacienda y Crédito Público para el Proyecto de Ley titulado: "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 en la red Férrea Nacional y se dictan otras disposiciones".

Adjunto a la presente comunicación encontrará el texto completo del proyecto de ley, que ha sido elaborado y consolidado mediante un trabajo articulado entre las distintas áreas del Ministerio de Transporte.

Cabe destacar que, la presente iniciativa legislativa fue radicada el 6 de febrero de 2023 ante la Secretaría General de la Honorable Cámara de Representantes, asignándosele el número 337. Fue aprobado por unanimidad en la Comisión Sexta de la Cámara el 9 de agosto de 2023, y se rindió ponencia para segundo debate el 30 de abril de 2024. Sin embargo, por los tiempos legislativos, el proyecto se archivó. Con su revisión y concepto favorable, buscamos reiniciar este importante proceso legislativo.

Dada la importancia de este proyecto para el desarrollo de la infraestructura ferroviaria y el transporte público en Colombia, su concepto es fundamental para garantizar la solidez financiera y la viabilidad económica del proyecto ante el Congreso de la República. Por ello, solicitamos respetuosamente su pronta atención a esta solicitud.

Desde esta cartera estaremos atentos a su concepto y a cualquier colaboración adicional que se requiera con el fin de llevar a buen término el trámite del mencionado Proyecto de Ley.

Agradecemos remitir los comentarios y/o observaciones a los correos: gruposenlacecongreso@mintransporte.gov.co y amontanezs@mintransporte.gov.co.

Cordialmente,

MARÍA CONSTANZA GARCÍA ALICASTRO
Ministra de Transporte

Anexo: PL Ferroviario



Bogotá D.C.,

Doctora
PAULA ROBLEDO SILVA
Secretaria Jurídica
PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA
Cra 8 #7 - 26
contacto@presidencia.gov.co
Ciudad

Para contestar cite:
Radicado MT No.: 20241080959461
13-08-2024



Asunto: Solicitud de concepto del Proyecto de Ley "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"

Respetada Secretaria Paula, reciba un cordial saludo,

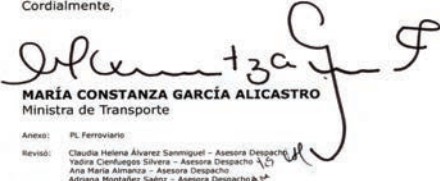
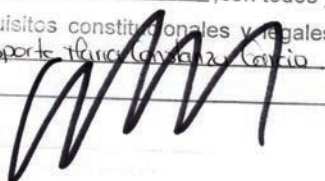
Me dirijo a usted en su calidad de Secretaria Jurídica de la Presidencia de la República, con el propósito de solicitar la revisión y concepto jurídico favorable para el Proyecto de Ley titulado: "Por medio de la cual se definen y establecen las condiciones para el desarrollo de infraestructura ferroviaria nacional, se regula la prestación del servicio público de transporte ferroviario en la red Férrea Nacional y se dictan otras disposiciones".

Adjunto a la presente comunicación encontrará el texto completo del proyecto de ley, que ha sido elaborado y consolidado mediante un trabajo articulado entre las distintas áreas del Ministerio de Transporte.

Cabe destacar que, la presente iniciativa legislativa fue radicada el 6 de febrero de 2023 ante la Secretaría General de la Honorable Cámara de Representantes, asignándosele el número 337. Fue aprobado por unanimidad en la Comisión Sexta de la Cámara el 9 de agosto de 2023, y se rindió ponencia para segundo debate el 30 de abril de 2024. Sin embargo, por los tiempos legislativos, el proyecto se archivó. Con su revisión y concepto favorable, buscamos reiniciar este importante proceso legislativo.

Dada la importancia de este proyecto para el desarrollo de la infraestructura ferroviaria y el transporte público en Colombia, solicitamos respetuosamente su pronta atención a esta solicitud. Su concepto jurídico es fundamental para garantizar la solidez legal del proyecto ante el Congreso de la República.

Desde esta cartera estaremos atentos a su concepto y a cualquier colaboración adicional que se requiera con el fin de llevar a buen término el trámite del mencionado Proyecto de Ley.

<p>Agradecemos remitir los comentarios y/o observaciones a los correos: grupoenlacecongreso@mintransporte.gov.co y amontanezs@mintransporte.gov.co.</p> <p>Cordialmente,</p>  <p>MARÍA CONSTANZA GARCÍA ALICASTRO Ministra de Transporte</p> <p>Anexo: Pl. Ferroviario Revisó: Claudia Helena Álvarez Sammiguel - Asesora Despacho Yadira Cordero Salazar - Asesora Despacho Ana María Almanza - Asesora Despacho Adriana Román Salas - Asesora Despacho Elaboró: Juan Galván - Grupo Enlace Congreso Andrés Pinilla - Grupo Enlace Congreso</p> <p>SENADO DE LA REPÚBLICA Secretaría General (Art. 103 y Ley 5ª de 1992) El día <u>11</u> del mes <u>09</u> del año <u>24</u> se radicó en este despacho el proyecto de ley N°. <u>232</u> Acto Legislativo N°. _____, con todos y cada uno de los requisitos constitucionales y legales por: <u>Ministra de Transporte María Constanza García Alicastro</u></p> 	<p style="text-align: center;">SECCIÓN DE LEYES SENADO DE LA REPÚBLICA – SECRETARÍA GENERAL – TRAMITACIÓN LEYES</p> <p>Bogotá D.C., 11 de Septiembre de 2024</p> <p>Señor Presidente:</p> <p>Con el fin de repartir el Proyecto de Ley No.232/24 Senado "POR MEDIO DE LA CUAL SE DEFINEN Y ESTABLECEN LAS CONDICIONES PARA EL DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA NACIONAL, SE REGULA LA PRESTACION DEL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE FERROVIARIO EN LA RED FERREA NACIONAL Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES", me permito remitir a su despacho el expediente de la mencionada iniciativa, presentada el día de hoy ante la Secretaría General del Senado de la República por la Ministra de Transporte, DRA. MARÍA CONSTANZA GARCÍA ALICASTRO. La materia de que trata el mencionado Proyecto de Ley es competencia de la Comisión SEXTA Constitucional Permanente del Senado de la República, de conformidad con las disposiciones Constitucionales y Legales.</p> <p>GREGORIO ELJACH PACHECO Secretario General</p> <p style="text-align: center;">PRESIDENCIA DEL H. SENADO DE LA REPÚBLICA – SEPTIEMBRE 11 DE 2024</p> <p>De conformidad con el informe de Secretaría General, dese por repartido el precitado Proyecto de Ley a la Comisión SEXTA Constitucional y envíese copia del mismo a la Imprenta Nacional para que sea publicado en la Gaceta del Congreso.</p> <p>CÚMPLASE</p> <p>EL PRESIDENTE DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA</p> <p>EFRAIN CEPEDA SARABIA SECRETARIO GENERAL DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA</p> <p>GREGORIO ELJACH PACHECO</p>
--	---

PROYECTO DE LEY NÚMERO 233 DE 2024 SENADO

por medio de la cual se incentiva el reciclaje de madera y se dictan otras disposiciones – Ley salva un árbol.

<p>Bogotá D.C., septiembre de 2024</p> <p>H. Senador EFRAIN CEPEDA SARABIA Presidente SENADO DE LA REPÚBLICA Ciudad</p> <p>Respetado señor presidente del Senado:</p> <p>De manera atenta me dirijo a usted, en mi calidad de senador la República, con el fin de presentar proyecto de ley, "Por medio de la cual se incentiva el reciclaje de madera y se dictan otras disposiciones" (Ley salva un árbol), junto con su exposición de motivos, en los precisos términos del artículo 154 de la Constitución y el artículo 140 y siguientes de la Ley 5 de 1992, como se lee a continuación:</p> <p style="text-align: center;">PROYECTO DE LEY No. 233 DE 2024</p> <p style="text-align: center;"><i>"Por medio de la cual se incentiva el reciclaje de madera y se dictan otras disposiciones" (Ley salva un árbol).</i></p> <p style="text-align: center;">EL CONGRESO DE COLOMBIA DECRETA:</p> <p>ARTÍCULO 1. El objeto de la presente iniciativa consiste en incentivar el reciclaje de madera para salvar y evitar en gran medida la tala de árboles, por cuanto lo que se busca es que los palos de escobas, traperos y recogedores, estivas, huacales, podas, muebles viejos, la llamada leña de aserríos y carpinterías terminen en rellenos sanitarios, quebradas, ríos, calles y quemadas, puesto que, ahora es posible convertirlos en Biomasa para fabricar tableros aglomerados para la industria de maderable, para todos los carpinteros.</p> <p>Los tableros aglomerados son hechos con partículas de aserrín o leña picada, es decir madera chiplada, que consiste en que una máquina muele la madera y la convierte en estillas para luego pasar por un proceso de secado, prensado para pasar a convertirse en un producto de aglomerado.</p> <p>Por consiguiente, el propósito principal de esta iniciativa es elevar al rango de ley ciertas medidas que se conviertan en obligatorias para todos los ciudadanos y que podamos contribuir de manera eficiente a la conservación del medio ambiente.</p>	<p>ARTÍCULO 2. A partir de la entrada en vigencia de la presente ley, será obligatorio para todos los municipios del país, ciudades y distritos incluidos Bogotá, destinar un terreno de por lo menos dos (2) hectáreas de extensión para acopiar todo el producto reciclable que se produzca en el respectivo municipio.</p> <p>ARTÍCULO 3. Cada municipio deberá contar con uno o más vehículos recolectores especialmente adaptados, para recoger en periodos máximos de dos semanas, en cada inmueble del municipio correspondiente la madera reciclada.</p> <p>ARTÍCULO 4. En cada centro de acopio de los que trata la presente ley dispuesto en cada municipio del país, deberá haber una chiheadora o astilladora o destrozadora o trituradora de martillo, para astillar o chipiar la madera reciclada.</p> <p>ARTÍCULO 5. En todo caso, en los centros de acopio deberá contarse con personal que se encargará de realizar una segunda selección para verificar los elementos que no requieran astillarse, tales como palos de escoba que se puedan tratar para su reutilización. Este personal deberá seleccionarse de las bases de datos con que cuente el municipio dándole prelación a las madres cabezas de hogar, discapacitados y mayores de edad sin pensión; quienes harán el trabajo de selección y de elaboración de kits de aseo que puedan resultar luego del proceso de reciclaje, esto es, escoba, traperos y recogedor.</p> <p>ARTÍCULO 6. Toda familia que habite en el territorio nacional, deberá sembrar por lo menos 5 árboles al año en el lugar donde el municipio correspondiente donde se tenga la residencia así lo establezca. El Gobierno Nacional, con la colaboración de las CARs, reglamentará la materia.</p> <p>ARTÍCULO 7. A partir de la entrada en vigencia de la presente ley, es obligatorio en todos los hogares, empresas, locales comerciales, colegios, escuelas, hospitales, universidades, entidades públicas, etc., separar todos los residuos maderables o biomasa, con destino a los centros de acopio destinados por cada municipio ya señalados en la presente ley.</p> <p>ARTÍCULO 8. Es obligatorio para cada municipio del país, destinar por lo menos media hectárea de terreno en el lugar que lo establezca cada ente territorial, para la construcción de viveros o invernaderos, para sembrar y reproducir las platas, plántulas o árboles que vayan a ser sembrados con ocasión de la presente ley.</p> <p>ARTÍCULO 9. En todas las instituciones educativas deberá implementarse espacios para la recolección, separación y almacenamiento de las partículas de biomasa y polvo que se genera por el sacado de punta de los lápices, colores y demás implementos de madera que se utilizan a diario en estas instituciones tanto por los estudiantes, como por los profesores y por el personal administrativo.</p>
---	--

ARTÍCULO 10. Las empresas que puedan resultar de las disposiciones aquí contenidas y que aspiren a manejar la administración de las actividades descritas en el presente proyecto de ley, solo podrán hacerlo por un término no mayor a dos (2) años.

La o las empresas encargadas de la administración mencionada en el presente proyecto de ley, se seleccionarán a través de licitación pública.

ARTÍCULO 11. En cada departamento se deberá constituir una sede de la empresa bien sea pública o privada, encargada del manejo, la transformación y todo lo relacionado con el reciclaje, desde la recolección del producto reciclado, hasta la destinación final de los mismos.

ARTÍCULO 12. En todo caso, las redes de veedurías inscritas en las Cámaras de Comercio y Personerías Municipales a lo largo del territorio nacional, serán las encargadas de coadyuvar en la verificación del cumplimiento de las disposiciones aquí contenidas y de los recursos económicos que se puedan llegar a manejar o generar, sin perjuicio de las atribuciones en cabeza de los órganos de control o judicial.

ARTÍCULO 13. Toda empresa, independientemente de la actividad a la que se dedique, pero que maneje de manera correcta y eficiente la separación de los elementos de madera reciclable o biomasa, obtendrá un certificado de destinación final expedido por el municipio correspondiente, por el cual obtendrá los beneficios tributarios de los que trata el estatuto tributario en la vigencia fiscal en la que se obtenga dicho certificado.

ARTÍCULO 14. Los bosques que sean sembrados a partir de la expedición de la presente ley, serán vigilados haciéndoseles todos los procedimientos necesarios para su crecimiento, como son: la entresaca, las podas, el compostaje, etc.

Para esto deberán organizarse brigadas municipales en las que los reinsertados de los grupos al margen de la ley, tendrán prelación para su selección.

El compostaje deberá ser elaborado, los mismos reinsertados que sean seleccionados para el cuidado de los árboles.

ARTÍCULO 15. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

Atentamente,


JAIRO ALBERTO CASTELLANOS SERRANO
Senador de la República

1. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

No es difícil entender lo que es reciclar madera. La razón principal por la cual llegamos a la conclusión que reciclar la madera al 100% es beneficioso para la naturaleza y para el medio ambiente, es porque al ver que lo más difícil para todas las personas en el mundo que trabajan la madera, es el secado de esta y por ello, la fabricación de un mueble se hace aún más costoso y demorado, sumado al insoslayable hecho de que necesariamente se ven en la obligación de talar árboles para su trabajo.

Resulta que la madera que ya ha sido transformada como los muebles, las estibas, los huacales, etc. la mayoría ya tiene un proceso de secado, evitando así que se vuelva más complejo el procesamiento de la madera y que en su lugar se pueda agilizar todo el proceso, reciclando madera secada y usada previamente, para la producción de nuevos productos. Esto por contera, evita la tala de más árboles.

En Colombia a nadie se le obliga a sembrar un árbol y es una necesidad prioritaria que tenemos hoy. Necesitamos evitar que se siga incrementando el calentamiento global por la tala indiscriminada de árboles y la llamada leña que va a todos los restaurantes y calderas, además del mal uso que hacemos las personas con los desechos de madera al quemarlos, pues ya es posible reciclar la madera y contribuir así sea de esta manera en nuestra propia auto-conservación.

Sabiendo que la necesidad de Colombia y el mundo es generar una cultura del reciclaje de la madera, haciendo un llamado a la conciencia de todo ser humano, que todos debemos aportar al medio ambiente y muy pocas personas lo hacen. Es por eso que después de muchos estudios y trabajos ya elaborados, se llega a la conclusión que por cada 400 kg de madera aproximadamente que se reciclen, ya sea la llamada leña, muebles viejos, palos de escoba, palos de chuzos, viruta que sale de los lápices y colores, toda clase de aserrín, las estibas, los huacales, o la llamada biomasa residual, etc. es un árbol reforestado en el mundo de 10 años aproximados de edad, que se dejaría de talar y al menos 5 árboles por familia que se sembrarían.

Usando madera reciclada, en todos los procesos ya no se necesitarán ni hornos de secado, ni invernaderos en los procesos de secado, por lo que se adelantaría 15 días en los procesos de todo lo que se fabrica con la madera reciclada, agilizando todos los procesos en la fabricación de muchos de nuestros productos usados en el diario vivir.

En Colombia, la palabra biomasa es muy desconocida, pero donde es muy fácil de entender lo que es: Todas las podas de los árboles, sobrantes de trabajos de aserríos y carpintería como aserrín y leña, el césped, estibas, huacales, etc. todo esto es biomasa que con procesos técnicos especializados se puede utilizar para fabricar toda clase de tableros, para la industria maderera, tales como: los tableros aglomerados llamados Madecores, de muchos calibre y colores, los tableros de maderas alistonadas, en todas sus dimensiones y formatos para la elaboración de toda clase de

muebles, puertas y demás artículos madereros. Los productos de madera reciclada están cobrando relevancia en la industria de la madera a nivel mundial puesto que, al contar con los procesos industriales pertinentes, se agiliza su proceso de producción en un 90%. Esto salva árboles y contribuye de plano a la preservación del medio ambiente.

En conclusión, reciclar madera será el mejor proyecto para mitigar la deforestación de árboles y promover la reforestación de nuestros bosques. Se necesita que en los próximos 15 años Colombia tenga por lo menos 1.500.000 hectáreas de árboles reforestados nuevos para contrarrestar la creciente tala indiscriminada de 300.000 hectáreas por año.

2. METODOLOGÍA

Este proyecto propone establecer al menos 1000 puntos de acopio a nivel nacional (Uno en cada municipio) donde, para empezar en cada departamento deberá haber por lo menos uno y donde todas las empresas que generen desechos de biomasa residual deban hacer llegar estos residuos maderables o por medio de las empresas recolectoras, obteniendo a las empresas que sean responsables en esta tarea de reciclaje un certificado de adecuada disposición final con las exenciones tributarias correspondientes, además de comprometerlas en la ayuda de siembra de árboles siendo estas empresas las que en muchos de los casos mayor contaminación generan.

El proyecto impacta en gran medida de forma positiva, ya que se generarían más de 70.000 empleos en todo el país, puesto que toda la madera hay que procesarla: Las estibas se deben desarmar, quitarle los clavos, recoger, recortar, apilar, seleccionar, empatar y procesar, las puntillas se pueden reciclar en un 70% aproximado y también se les daría empleo a las personas discapacitadas, adultos mayores sin pensión, y reinsertados. Se fabricarían artesanías que generarían muchos más empleos para la elaboración de productos artesanales desde la casa, fomentando la creación de microempresas que agrupen las personas más vulnerables en la sociedad y con movilidad reducida.

Todo niño que empuñe un lápiz desde los 2 años de edad ya puede aportar a salvar el medio ambiente porque en cada aula de estudio se elaborarían unos cajones especiales con sacapuntas eléctricos y manuales para que se pueda reciclar toda esta biomasa, quedando en el dispositivo toda la viruta recogida. Posteriormente se recolectará esta viruta por las empresas encargadas de dicho proceso.

Con el tema del proceso de Paz, los excombatientes reinsertados serían altamente beneficiados porque serían las personas que se encargarían de la siembra y mantenimiento de los árboles y los encargados de hacerle el seguimiento en los bosques reforestados durante los 10 años que tarda en madurar un árbol por hectárea

de siembra. Con una buena poda se utilizaría el 90% de la madera del árbol después de los 10 años de siembra, si no se hace un buen mantenimiento de podas, solo se utilizaría el 40% del árbol, donde los desperdicios se ocasionarían por nudos propios de los árboles, arboles delgados o torcidos.

Uno de los fines del proyecto es que también se puedan fabricar casas de interés social 100% reciclada en madera y completamente amoblada con camas, puertas, comedor, sala, cocina integral y pisos acabados.

En Colombia hay varias empresas que producen biomasa para la elaboración de tableros aglomerados y que son los mayores consumidores de madera en el país y quienes más consumen bosques reforestados y en muy pequeña cantidad utilizan biomasa de madera reciclada.

En cada punto de acopio se instalarían maquinarias, para el procesamiento de biomasa y tableros alistonados para surtir las grandes empresas que consumen dicha biomasa.

En cada ciudad y municipio que cuente con punto de acopio, los mercados locales se consumirían sus propios productos maderables de la mejor calidad y al menor precio, al aprovechar los desechos de biomasa que genera su propia industria y comercio, evitando así el sobreprecio en los precios transporte, secado y logística, buscando que las ciudades sean autosostenibles en cuanto al consumo de productos maderables, evitando desabastecimiento y precios altos.

Todos los carpinteros y los clientes se van a ver beneficiados porque su materia prima se podrá encontrar a mejores precios y calidad para la elaboración de toda clase de muebles.

Este es un proyecto nunca antes visto en Colombia y el impacto es inmediato porque se está evitando que la madera como desecho termine en rellenos sanitarios, quebradas, ríos, calles, calderas restaurantes, espacio público, asados, etc. evitando problemas de salubridad, movilidad y daños ambientales.

El medio ambiente es tarea de todos, estamos a tiempos de aportar de alguna manera para ayudar a proteger en lo que más podamos al mundo y a nuestra propia auto-conservación.

3. ASPECTOS ESTRATÉGICOS Y REFLEXIVOS QUE JUSTIFICAN EL PROYECTO DE LEY

- 1. Reciclar madera, es la solución, para que, al tener todos los colombianos la obligación de sembrar árboles por ley de la república, creamos pulmones que proporcionen oxígeno al planeta y protejan la tierra para conservar el agua.

2. Si compramos implementos de aseo elaborados con madera reciclada, principalmente las familias, así como todos los ciudadanos, estarían contribuyendo a salvar árboles, el agua del planeta y disminuir el calentamiento global.
3. Con esta ley evitaremos que estos palos de escobas, traperos y cogedores, estivas, huacales, podas, muebles viejos, la llamada leña de aserríos y carpinterías terminen en rellenos sanitarios, quebradas, ríos, calles y quemas, puesto que ya es posible convertirlos en biomasa y fabricar tableros aglomerados para la industria de maderable, para todos los carpinteros, los tableros aglomerados son hechos con partículas de aserrín o leña picada, o para mayor entendimiento madera chapiada, que es una máquina que muele la madera y la convierte en estillas para luego pasar por un proceso de secado, prensado para pasar a convertirse en un producto de aglomerado.

Estos son los utilizados hoy en día para los muebles de cocina, closet, biblioteca, y mueblería en general, donde Colombia ya cuenta con grandes empresas que ya están comprando y consumiendo esta biomasa de reciclaje de madera, pero el reciclaje de hoy no alcanza ni al 00.1% por ciento de lo que tenemos que reciclar, por cuanto tan solo consumen 3 mil toneladas de madera reciclada y Colombia está produciendo más de 300 mil toneladas de leña al mes que se pierden.
4. Con este proyecto, ayudaremos a crear 70 mil empleos directos, en todo el país posesionándose como el proyecto que más va a generar empleos en Colombia, se estaría por encima de almacenes ÉXITO que está en Colombia como la empresa número 1 que más genera empleos directos y formales con más de 47 mil puestos de trabajo, en Colombia y en segundo lugar está el GRUPO NUTREZA, que genera más de 45 mil empleos formales.
5. Con este proyecto de ley, **SALVA UN ÁRBOL, RECICLA MADERA**, las personas discapacitadas, mayores de edad, madres cabeza de hogar serán las personas que elaboran el kit, recogen la biomasa o los palos de escobas, puerta a puerta cada 3 meses, llevando el kit nuevo y recogiendo el viejo, para llevarlo a los puntos de acopio donde allí se transforman nuevamente, lijando los palos y desinfectándolos nuevamente para volverlos a meter en el mercado, los palos de escoba, recogedor y traperos no es que no sirvan, sino que como están sucios o de color negro, por tantos días de uso. Estos palos van a los puntos de acopio, donde se liján nuevamente para volverlos como nuevos y reutilizarlos.

6. Teniendo en cuenta que en Colombia no obligan a ningún ciudadano a sembrar un árbol. ya sea por miles de disculpas, como no tener en donde, no les gusta, no les interesa, no tienen tiempo, por total desconocimiento, o que lo siembren los desocupados, o que lo haga el gobierno, etc, son muchas las disculpas y es una necesidad prioritaria que tenemos que implementar, para salvar el agua del planeta y renovar oxígeno para detener el calentamiento global.
7. Se deben construir los viveros más grandes del país, para llegar a producir 50 millones de árboles al año, se hará compostaje propio, semilla, siembra y sostenimiento de los bosques.
8. Para los estudiantes en Colombia, se colocaran unos cajones especiales en todos los salones de las instituciones educativas, con saca puntas manuales y eléctricos, donde toda esa biomasa o viruta que salen de los lápices y colores se convertirán en el mejor componente para hacer el compostaje o abono orgánico, pues es la que más rápido se descompone por ser tan delgada, esta biomasa, consiste ya siendo proyecto de ley, en que va a ver una empresa especial recolectadora de la biomasa pasando por todas las escuelas, colegios, preescolares, y universidades recogiendo toda esta biomasa y luego llevarla los compostaderos de cada municipio destinado por la alcaldías municipales.
9. Para contribuir con la paz, los reinsertados, serían los encargados de la mayoría de las siembras, con muy buen abono de compostaje ya que en Colombia ninguna reforestadora le gasta buen compostaje a la siembra, ya que se le hace muy costoso y solo abonan una sola vez en los 10 años que dura un árbol en ser adulto. Todos los reinsertados con sus familias, serán los encargados del mantenimiento, podas, entresacas, vigilado de los bosques por posibles quemas, corte y distribución de la madera a los 10 años de edad, formando entre ellos mismos las cooperativas y empresas vigilados siempre por las entidades correspondientes.
10. Por cada 400 palos que se reciclen en los casos de kits de aseo (Escoba, traperos y recogedor) es un árbol menos que se dejaría de cortar en el mundo, de aproximadamente 14 años de edad y adicional a los 5 más que sembraremos por cada familia, contribuimos a la responsabilidad de todos los colombianos, de salvar el planeta lo cual está en nuestras manos.

4. CONCLUSIONES.

Este proyecto de ley contienen una serie de bondades las cuales pasamos a describir de manera detallada y ejecutiva en los siguientes términos:

1. Impacto en el Empleo:
 - Se estima la creación de más de 70,000 empleos en todo el país.
2. Producción y Reforestación:
 - En los próximos 15 años, se espera que Colombia tenga por lo menos 1,500,000 hectáreas de árboles reforestados nuevos para contrarrestar la creciente tala indiscriminada de 300,000 hectáreas por año.
 - Se propone producir 50 millones de árboles al año a través de la construcción de los viveros más grandes del país, donde cada municipio destine al menos media hectárea de terreno.
3. Recolección y Procesamiento de Residuos:
 - El proyecto contempla llegar a montar por lo menos 100 puntos de acopio a nivel nacional para recolectar residuos de biomasa residual.
 - Cada municipio deberá destinar al menos dos (2) hectáreas de terreno para acopiar productos reciclables.
 - Se espera que la producción de madera reciclada en Colombia que actualmente no alcanza ni al 0.01% del total producido, aumente significativamente.
4. Beneficios Ambientales:
 - Por cada 400 kg de madera reciclada, se dejará de talar un árbol de aproximadamente 10 años de edad y se sembrarán 5 árboles por familia por año.
 - Con la implementación del reciclaje de madera, se espera que no sea necesario usar hornos de secado ni invernaderos, acelerando los procesos de fabricación en un 90%.
5. Educación y Cultura Ambiental:
 - Todas las instituciones educativas deberán implementar espacios para la recolección y reciclaje de partículas de biomasa generadas por el uso de lápices y otros implementos de madera.

Atentamente,

JAIRO ALBERTO CASTELLANOS SERRANO
Senador de la República

SENADO DE LA REPÚBLICA

Secretaría General (Art. 103 y ss Ley 5ª de 1.992)

El día 12 del mes Septiembre del año 2024

se radicó en este despacho el proyecto de ley
Nº. 233 Acto Legislativo Nº. _____, con todos y
cada uno de los requisitos constitucionales y legales
por: H. Sr. Jairo Alberto Castellanos

SECRETARIO GENERAL

SECCIÓN DE LEYES
SENADO DE LA REPÚBLICA – SECRETARÍA GENERAL – TRAMITACIÓN LEYES

Bogotá D.C., 12 de Septiembre de 2024

Señor Presidente:

Con el fin de repartir el Proyecto de Ley No.233/24 Senado “**POR MEDIO DE LA CUAL SE INCENTIVA EL RECICLAJE DE MADERA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES – LEY SALVA UN ÁRBOL**”, me permito remitir a su despacho el expediente de la mencionada iniciativa, presentada el día de hoy ante la Secretaría General del Senado de la República por el Honorable Senador JAIRO ALBERTO CASTELLANOS SERRANO. La materia de que trata el mencionado Proyecto de Ley es competencia de la Comisión **QUINTA** Constitucional Permanente del Senado de la República, de conformidad con las disposiciones Constitucionales y Legales.

GREGORIO ELJACH PACHECO
 Secretario General

PRESIDENCIA DEL H. SENADO DE LA REPÚBLICA – SEPTIEMBRE 12 DE 2024

De conformidad con el informe de Secretaria General, dese por repartido el precitado Proyecto de Ley a la Comisión **QUINTA** Constitucional y envíese copia del mismo a la Imprenta Nacional para que sea publicado en la Gaceta del Congreso.

CÚMPLASE

EL PRESIDENTE DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA

EFRAIN CEPEDA SARABIA

SECRETARIO GENERAL DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA

GREGORIO ELJACH PACHECO

CONTENIDO

Gaceta número 1491 - Miércoles, 18 de septiembre de 2024

SENADO DE LA REPÚBLICA

PROYECTOS DE LEY

Págs.

Proyecto de Ley número 218 de 2024 Senado, por medio de la cual se establece el Código Deontológico y Ético del Entrenador Deportivo en Colombia, se define el proceso disciplinario para el entrenador deportivo y se dictan otras disposiciones. 1

Proyecto de Ley número 232 de 2024 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 ferroviario en la red férrea nacional y se dictan otras disposiciones..... 11

Proyecto de Ley número 233 de 2024 Senado, por medio de la cual se incentiva el reciclaje de madera y se dictan otras disposiciones – Ley salva un árbol. 24