

Ministerio de Transporte
Viceministerio de Infraestructura
Dirección de Infraestructura

MEMORIA JUSTIFICATIVA DEL PROYECTO DE RESOLUCIÓN *“Por medio de la cual se adopta el Manual Técnico de Normatividad Férrea colombiana sobre factores de diseño, construcción, operación y control ferroviario, mantenimiento, seguridad ferroviaria y otras recomendaciones”*

1.1. ANTECEDENTES

Uno de los lineamientos estratégicos del Plan Nacional de Desarrollo 2010- 2014 “Prosperidad para todos” es el de ingresar en una senda de productividad y competitividad que permita crecimiento económico alto y sostenido, impulsado entre otros, por la agricultura y el desarrollo rural, la infraestructura de transporte y la expansión energética.

El Gobierno Nacional es consciente de la necesidad profunda de incentivar e impulsar otros modos de transporte diferentes al carretero y así mismo desarrollar a la par el transporte intermodal mediante la instalación estratégica de plataformas logísticas en el territorio nacional. En este sentido, una de las políticas en infraestructura de transporte, está encaminada al mejoramiento y a la reactivación de los ferrocarriles que a pesar de sus ventajas de tipo económico, ambiental y de eficiencia de movilización de diversos tipos de carga, no han sido potencializados adecuadamente debido a la falta de una política clara que defina las acciones necesarias para desarrollar los corredores férreos en condiciones optimas para su operación.

La actualidad del modo ferroviario en Colombia, en términos generales, se caracteriza, en primera instancia, por ser una red desarticulada debido principalmente a mayores inversiones destinadas a las carreteras en comparación con los modos restantes y en segundo lugar, por ser ineficiente debido a la falta de regulación técnica en aspectos de diseño, construcción y operación que permitiesen un mayor grado de competitividad y de utilización del corredor para posicionar al país, en términos de infraestructura y operaciones ferroviarias, mas cerca de los países desarrollados y así obtener los beneficios generales del modo férreo.

Con el fin de plasmar la desarticulación y la ineficiencia de la red ferroviaria nacional, es importante mencionar en este documento, el estado actual de la infraestructura y de las operaciones de la red férrea nacional que esta compuesta por **3154 km**, de los cuales cerca de **743 km** están concesionados de la siguiente manera:

a. Red Férrea del Pacífico con una longitud de **498 km**, la cual se encuentra concesionada a Ferrocarril del Oeste y que, de conformidad con los datos otorgada por el Concesionario en el año 2010, transportó 250 mil ton. de productos varios y en el año 2011 se transportaron cerca de 34 mil ton.

b. Red Férrea del Atlántico con una longitud de **245 km** la cual se encuentra concesionada a Ferrocarriles del Norte de Colombia S.A. – Fenoco S.A. y que, de conformidad con los datos otorgados por el Concesionario, se transportaron en el año 2010 cerca de 36 millones de toneladas de carbón y cerca de 40 millones de ton en el año 2011.

En la red férrea del Atlántico se está construyendo una segunda línea de 190 km, de los cuales se han terminado 135 km, y los restantes 55 km se ejecutarán una vez se presente propuesta viable económica y ambientalmente por parte de la ANI y el concesionario Fenoco al Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible.

Por otra parte, 867 kms de la red férrea se encuentran en administración por parte del Concesionario Fenoco, correspondientes a los tramos Chiriguana – Dorada; Puerto Berrio – Cavañas; Facatativá – Bogotá – Belencito y La Caro – Zipaquirá.

De la administración mencionada, se pudo constatar que en el año 2011, por esta red se presentaron las siguientes estadísticas de movilización. En pasajeros en el sector Barrancabermeja – G. Cadena se movilizaron en el año 2011 cerca de 89.700 pasajeros; en el sector Barrancabermeja – Pto. Berrio 28.900 pasajeros y en el sector K5 – Zipaquirá se movilizaron en 109.500 pasajeros en el año 2011.

En el corredor férreo Bogotá – Belencito se movilizaron en el año 2010 cerca de 106 mil toneladas de cemento y para el año 2011 se demuestra una movilización de 27 mil toneladas³ debido a la afectación generada por la ola invernal que restringió totalmente las operaciones del corredor desde Abril del 2011.

Actualmente la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI con el acompañamiento del Banco Interamericano de Desarrollo – BID está estructurando la contratación de los estudios Fase II que permitirán estructurar la concesión del Sistema Ferroviario Central, corredor que esta compuesto por los siguientes tres sectores: i) Tramo entre La Dorada y Chiriguana con una longitud de 524 km, ii) Ferrocarril del Carare con una longitud de aproximadamente 500 km y que comprende los sectores Lenguaque – Santa Sofía – La Vizcaína y Santa Sofía – Belencito, y iii) La salida al mar entre Chiriguana y Santa Marta con una longitud de 250 km aproximadamente.

Adicionalmente a nivel regional y urbano se están estructurando proyectos de Trenes de Cercanías en Bogotá, Medellín y Cali. El primero de ellos, está siendo liderado por la Empresa Férrea Regional que fue creada por la Gobernación de Cundinamarca para sacar adelante el proyecto que en su primera etapa comprenderá la rehabilitación y construcción del tramo Bogotá – Facatativá con una longitud de 34 km y en su segunda etapa conectara a la capital Colombiana con La Caro, Zipaquirá y Tocancipá. En total, el corredor del tren de cercanías para la Ciudad de Bogotá tiene una longitud de 106 km.

El tren de cercanías para la Ciudad de Medellín se denomina “Sistema Férreo Multipropósito” con una longitud de 82 km entre Bello y la Pradera y esta siendo estructurado para movilizar residuos sólidos en horario nocturno y ofrecer servicio para pasajeros en horario diurno.

El proyecto del Tren de Cercanías para el Valle del Cauca con una longitud de 63 Kms comprendiendo los tramos Cali – Palmira, Cali – Yumbo, Cali – Jamundí

La red férrea restante, de aproximadamente 1.163 km en los tramos: Cali-Suarez; La Felisa – Envigado; Bucaramanga – Puerto Wilches; Belencito – Paz del Río; Barbosa –Lenguazaque; La Dorada – Buenos Aires; Ibagué – Espinal; Facatativá – Neiva; Tebaida –Pereira – Manizales, hacen parte de la red férrea inactiva.

Considerando la situación actual del uso de la infraestructura ferroviaria del país y teniendo en cuenta la estructuración de proyectos férreos a nivel nacional, regional y distrital, el Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte, en cabeza de la Dirección de Infraestructura, decidió llevar a cabo un **“Estudio para la elaboración del Marco Normativo Férreo Colombiano enfocado en factores técnicos de diseño, construcción, mantenimiento, operación, control y aspectos de seguridad”** por medio de una consultoría contratada a través del Concurso de Méritos No. DIRINFRA - 027 de 2012, cuyos resultados fueron recibidos a satisfacción en el mes de diciembre de 2012.

1.2. DOCUMENTOS TÉCNICOS

La Consultoría realizada a través del Contrato No. 139 de 2012, arrojó como resultados, un documento de normatividad férrea con los siguientes capítulos:

- Diseño:
- Construcción
- Operación y Control Ferroviario:
- Mantenimiento
- Seguridad Ferroviaria

- Recomendaciones

1.3. AMBITO DE APLICACIÓN Y DESTINATARIOS

Las disposiciones enmarcadas en el Manual de Normatividad Férrea a adoptarse mediante la resolución propuesta, se deben aplicar en todos los corredores férreos del país. Será responsabilidad de la Agencia Nacional de Infraestructura -ANI y del Instituto Nacional de Vías – INVIAS o quien haga sus veces, el cumplimiento de las normas estipuladas en el manual.

1.4. VIABILIDAD JURÍDICA

El proyecto de resolución cuenta con el visto bueno de la Oficina Asesora Jurídica del Ministerio de Transporte.

1.5. IMPACTO ECONÓMICO

El proyecto de resolución tiene impacto económico para el Estado en cuanto a la instalación y mantenimiento de la señalización en las vías férreas estará a cargo de las entidades correspondientes, estos costos los deberán asumir las entidades o los concesionarios según sea el caso.

1.6. DISPONIBILIDAD PRESUPUESTAL

El proyecto de resolución tiene impacto de naturaleza presupuestal, y por lo tanto requiere de disponibilidad por parte de las entidades responsables de la implementación de la misma.

1.7. IMPACTO MEDIOAMBIENTAL

Es necesario precisar que el Manual Técnico de Normatividad Férrea que se pretende adoptar mediante el proyecto de resolución, reglamenta aspectos de diseño, construcción, operación, control, mantenimiento, seguridad ferroviaria, entre otras recomendaciones, pero al momento de implementar la infraestructura respectiva, las entidades a cargo deben evaluar junto con el Ministerio de Ambiente y la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA, las implicaciones ambientales producto de la instalación de la misma.

1.8. CONSULTA Y PLUBLICIDAD

El proyecto de resolución, no requiere de las consultas y la publicidad de que tratan los artículos 9 y 10 del Decreto 1345 de 2010, pero no obstante este Ministerio advierte que de conformidad con

el artículo 7 del mismo decreto, el texto fue consultado con las entidades responsables de la implementación además fue publicado en la página web del Ministerio de Transporte del 6 al 13 de diciembre de 2013.

1.9. IMPORTANCIA DE LA NORMA

La reglamentación es importante pues sirve como base para el desarrollo del modo férreo del país, teniendo en cuenta que una normatividad clara y acorde con los adelantos de la tecnología, garantiza la participación homogénea de actores nacionales e internacionales en el desarrollo de la infraestructura en Colombia. Por su parte, la adopción de este Manual ayudará a mejorar las condiciones de seguridad de los usuarios de la vías férreas y de los habitantes que habitan en la zona de influencia de las mismas.

1.10. COMPETENCIA.

De acuerdo al Artículo 2 del Decreto 087 de 2011 *“Por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte, y se determinan las funciones de sus dependencias”*, corresponde a esta entidad formular la regulación técnica en materia de tránsito y transporte de los modos carretero, marítimo, fluvial y férreo.

Diciembre 6 de 2013