Bogotá D.C., 1 de marzo de 2023

Doctor

**JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA**

Secretario General

Cámara de Representantes

Ciudad

**Asunto:** Proyecto de Ley No. \_\_\_ De 2023 *“Por medio de la cual se toman medidas para la conservación y protección de la red férrea inactiva y en desuso, promoviendo su uso para fines cultural, deportivo, turístico y ambiental que permitan la restitución, apropiación, resignificación y disfrute de este patrimonio público”.*

Respetado Secretario General,

En mi condición de Congresista de la Cámara de Representantes de la República de Colombia, radico ante su despacho el presente Proyecto de Ley *“Por medio de la cual se toman medidas para la conservación y protección de la red férrea inactiva y en desuso, promoviendo su uso para fines cultural, deportivo, turístico y ambiental que permitan la restitución, apropiación, resignificación y disfrute de este patrimonio público”* con el fin de iniciar con el trámite legislativo correspondiente:

Cordialmente,

**SANTIAGO OSORIO MARÍN**

Representante a la Cámara

**PROYECTO DE LEY NO. \_ DE 2023 CÁMARA**

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

**El Congreso de Colombia**

**DECRETA:**

**ARTÍCULO 1. OBJETO.** La presente Ley tiene por objeto establecer medidas para la conservación y protección de la red férrea inactiva y en desuso que permitan la restitución, apropiación, resignificación y disfrute de este patrimonio público.

**ARTÍCULO 2. PROGRAMA VIVE COLOMBIA – VÍAS VERDES.** Adóptese como Política de Estado el Programa Vive Colombia – Vías Verdes cuyo objeto es tomar medidas para la conservación y protección de la red férrea inactiva y en desuso en todo el territorio nacional que permitan la restitución, apropiación, resignificación y disfrute de este patrimonio público.

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

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

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

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

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

1. Actividades de tipo cultural.
2. Actividades de tipo deportivo como la implementación de rutas para bicicletas y senderismo, entre otras.
3. Actividades de tipo turístico como recorridos guiados, entre otras.
4. Actividades de protección ambiental.
5. Las demás que permitan la restitución, apropiación, resignificación y disfrute de este patrimonio público.

**ARTÍCULO 4. SEGUIMIENTO E IMPLEMENTACIÓN.** Créese la Comisión de Seguimiento e Implementación de la Política de Estado Vive Colombia – Vías Verdes conformada por un delegado del Instituto Nacional de Vías – INVIAS, un delegado del Ministerio de Transporte y un delegado del Ministerio de Cultura con el objetivo de realizar un seguimiento periódico y evaluar los resultados de la implementación de esta Política de Estado.

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

Durante los cinco (5) primeros años de vigencia de la presente Ley, enviará cada 30 de agosto un informe al Congreso de la República en donde se detalle el estado de la implementación de la presente Ley.

**PARÁGRAFO.** Las entidades que conforman la Comisión de Seguimiento e Implementación de la Política de Estado Vive Colombia – Vías Verdes reglamentarán el presente artículo en un término no mayor a seis (6) meses contados a partir de la sanción de la presente Ley.

**ARTÍCULO 5. FINANCIACIÓN.** El Gobierno Nacional incorporará al Presupuesto General de la Nación las partidas presupuestales necesarias para la implementación progresiva del contenido de la presente Ley de acuerdo con la normativa aplicable y acorde con el Marco Fiscal de Mediano Plazo y el Plan Nacional de Desarrollo.

**ARTÍCULO 6. VIGENCIA Y DEROGATORIAS.** La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias**.**

Cordialmente,

**SANTIAGO OSORIO MARÍN**

Representante a la Cámara

**EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

**PROYECTO DE LEY NO. \_ DE 2023 CÁMARA**

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

1. **OBJETO**

La presente ley tiene por objeto adoptar como Política de Estado el Programa Vive Colombia – Vías Verdes a cargo del Instituto Nacional de Vías – INVIAS a través del cual se toman medidas para la conservación y protección de la red férrea inactiva y en desuso, promoviendo su uso para fines cultural, deportivo, turístico y ambiental que permitan la restitución, apropiación, resignificación y disfrute de este patrimonio público.

1. **JUSTIFICACIÓN**
   1. **El ferrocarril en Colombia hasta 1930[[1]](#footnote-1).**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

En 1878 se contrató la construcción del ferrocarril del Cauca.

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

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

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

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

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

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

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

En 1903 se perdió el ferrocarril de Panamá.

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

En 1906 el ferrocarril de Santa Marta llegó hasta fundación.

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

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

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

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

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

En 1923 el gobierno organizó la Dirección Nacional de Ferrocarriles.

* 1. **Crisis y liquidación[[2]](#footnote-2).**

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

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

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

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

* 1. **Plan Maestro Ferroviario[[3]](#footnote-3).**

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

En ese contexto, en el 2020 surge el Plan Maestro Ferroviario como una estrategia para la reactivación y consolidación de la operación ferroviaria del país. Este plan iba a ser acompañado con la radicación de un Proyecto de Ley que regulara la actividad ferroviaria en el país y a la fecha no ha sido presentado ante el Congreso de la República.

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

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

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

* 1. **Documento Conpes No. 4039[[4]](#footnote-4).**

El pasado 26 de julio de 2021 el Consejo Nacional de Política Económica y Social expidió el Documento Conpes No. 4039 que declaró como de importancia estratégica para el país la ejecución de unos proyectos de inversión del programa vías para la conexión de territorios, el crecimiento sostenible y reactivación.

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

1. **Programa Vive Colombia – Vías Verdes[[5]](#footnote-5).**

El Ministerio de Transporte y el Instituto Nacional de Vías expidieron la Resolución No. 2844 del 3 de agosto de 2022 *“Por la cual se adopta la Guía de Lineamientos Conceptuales de Diseño para el Desarrollo del Programa Vive Colombia – Vías Verdes 2022, del Instituto Nacional de Vías – INVIAS”* con el objeto de unificar y estandarizar los criterios de diseño para los proyectos contemplados en el Programa Vive Colombia – Vías Verdes.

Con la implementación de este programa el Instituto Nacional de Vías – INVIAS ha logrado gestionar cerca de 190.000 millones de pesos entre los años 2021 y 2028,

destinados a las actividades de preservación y conservación de los corredores férreos inactivos y la potencialización de las dinámicas sociales, turísticas y culturales que estos generan.

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

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

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

Fuente: Instituto Nacional de Vías – INVIAS.

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

Finalmente, la presente iniciativa legislativa que se pone a consideración del Congreso de la República pretende darle el rango legal al programa Vías Verdes, acogiéndolo como Política de Estado de tal forma que este instrumento de política pública para la protección y conservación a largo plazo de la red férrea nacional.

1. **CONFLICTO DE INTERESES**

Dando cumplimiento a lo establecido en el artículo 3 de la Ley 2003 del 19 de noviembre de 2019, por la cual se modifica parcialmente la Ley 5 de 1992 es pertinente señalar que según lo dispuesto por el artículo 286 del Reglamento del Congreso se entiende como conflicto de interés una situación donde la discusión o votación de un proyecto de ley o acto legislativo o artículo, pueda resultar en un beneficio particular, actual y directo.

La precitada norma establece las siguientes definiciones:

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

En ese sentido, se estima que de la discusión y aprobación del presente Proyecto de Ley no podría generarse un conflicto de interés en consideración al interés particular, actual y directo de los congresistas, de su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil, por cuanto se tratan de disposiciones de carácter general que toman medidas para la conservación y protección de la red férrea inactiva y en desuso, promoviendo su uso para fines cultural, deportivo, turístico y ambiental que permitan la restitución, apropiación, resignificación y disfrute de este patrimonio público.

De igual forma, es pertinente señalar que la anterior manifestación sobre una ausencia de posibles conflictos de interés que se puedan presentar frente al trámite del presente Proyecto de Ley, conforme a lo dispuesto en el artículo 291 de la ley 5 de 1992 modificado por la ley 2003 de 2019 no exime al Congresista de identificar causales adicionales.

1. **CONTENIDO DE LA INICIATIVA**

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

El artículo 1°, que determina el objeto.

El artículo 2°, que adopta como Política de Estado el Programa Vive Colombia – Vías Verdes.

El artículo 3°, que establece medidas de conservación y protección.

El artículo 4°, que crea la Comisión de Seguimiento e Implementación.

El artículo 5°, que garantiza financiación para la implementación de la Política de Estado.

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

Cordialmente,

**SANTIAGO OSORIO MARÍN**

Representante a la Cámara

1. BANCO DE LA REPÚBLICA. Arias de Greiff, Jorge (1920). Ferrocarriles en Colombia 1836-1930. Credencial Historia No. 257. Disponible en: <https://www.banrepcultural.org/biblioteca-virtual/credencial-historia/numero-257/ferrocarriles-en-colombia-1836-1930> [↑](#footnote-ref-1)
2. FERROCARRILES DEL NORTE DE COLOMBIA S.A. – FENOCO. Breve historia del ferrocarril colombiano y universal. Disponible en: <https://www.fenoco.com.co/index.php/quienes-somos/historia-de-ferrocarril> [↑](#footnote-ref-2)
3. PLAN MAESTRO FERROVIARIO. Una estrategia para la reactivación y consolidación de la operación ferroviaria del país. 2020. [↑](#footnote-ref-3)
4. DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN. Consejo Nacional de Política Económica y Social. Documento Conpes No. 4039 del 26 de julio de 2021. Disponible en: <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/4039.pdf> [↑](#footnote-ref-4)
5. INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS – INVIAS. Guía de diseño programa Vive Colombia – Vías Verdes. Agosto de 2022. [↑](#footnote-ref-5)