



Documento firmado digitalmente



Para contestar cite:
Radicado ANI No.: **20242000404701**
20242000404701
Fecha: **08-11-2024**

Bogotá, D.C

Doctora

DIANA MARCELA MORALES ROJAS

Secretaria General

Comisión Cuarta de la Cámara de Representantes

Congreso de la republica

comision.cuarta@camara.gov.co.

**No. de radicado al que
responde: 20244091386082**

ASUNTO: Petición congreso – Proposición 63 y aditiva - Radicado ANI No. 20244091386082 del 06 de noviembre del 2024

Cordial saludo Doctora Morales,

Con relación al radicado del asunto, en el que remite el cuestionario de la Proposición No. 063 de 2024, respecto de las: "*Obras de infraestructura en transporte: Recuperación Ferrocarriles Nacionales, Ruta del Sol sectores I, II y III, mantenimiento Vías del Cesar, construcción y modernización Aeropuerto Hacaritama*", se informa que, la Agencia Nacional de Infraestructura mediante radicado ANI No. 20245000274751 del 06 de agosto de 2024 (adjunto), dio respuesta al cuestionario de la Proposición No.127 de 2024, el cual contiene las mismas preguntas de la proposición enunciada inicialmente.

Por lo anterior, la ANI da respuesta en el marco de sus competencias y con base en la información suministrada por la Vicepresidencia Ejecutiva y la Vicepresidencia de Estructuración al cuestionario aditivo de la Proposición No. 063 de 2024, en los siguientes términos:

CUESTIONARIO INSTITUTO NACIONAL DE VIAS - INVIAS

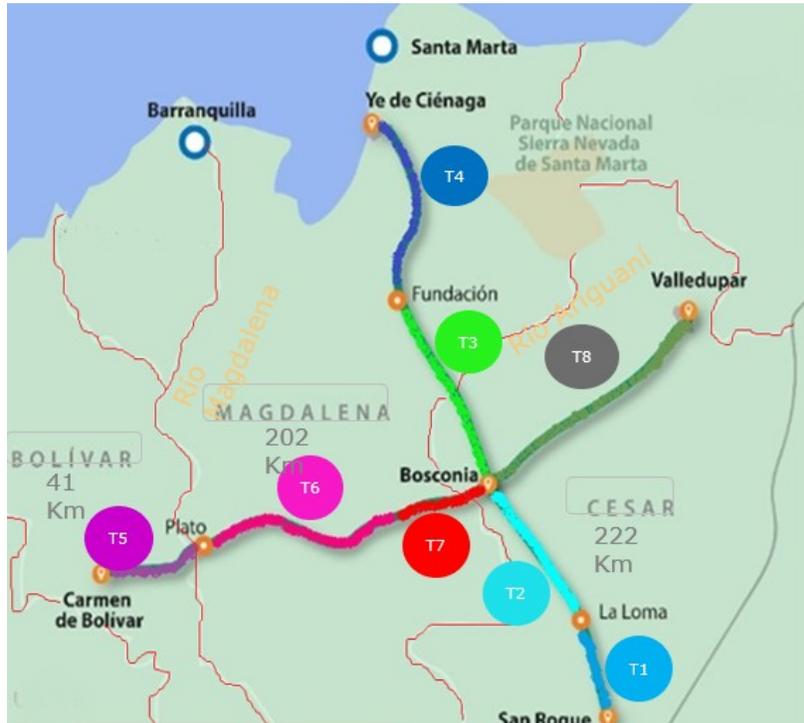
1. INFORMAR ACERCA DE LAS SIGUIENTES INICIATIVAS DEL DEPARTAMENTO DE MAGDALENA

Ruta del Sol Sector 3

El proyecto Ruta del Sol Sector 3 objeto del Contrato de Concesión No. 007 de 2010, comprende los corredores viales San Roque – Ye de Ciénaga, correspondientes a las rutas nacionales 4516, 4517, 4518, 45MG y 45MG02, y Carmen de Bolívar – Valledupar, correspondiente a las rutas nacionales 8001, 8002 y 8003, tal como se muestra en el grafico a continuación:



Para contestar cite:
Radicado ANI No.: **20242000404701**
20242000404701
Fecha: **08-11-2024**



Teniendo en cuenta lo anterior, y de conformidad con la relación de proyectos del cuestionario INVIAS, se brinda respuesta para los numerales 2, 5 y 6, de la siguiente manera:

"2. Proyecto para la construcción de un puente colgante sobre el río Fundación en el municipio de Fundación Magdalena"

Respuesta:

El municipio de Fundación se encuentra localizado en el Tramo 3 de la Ruta del Sol Tercer Sector, el cual tiene su punto de partida en el Hito 11A, a la salida de Bosconia, y finaliza en el municipio de Fundación, específicamente en el Hito 17C; la entrada a Fundación intercepta la calzada nueva a la altura del K63+950, tal como se ilustra a continuación:



Para contestar cite:
Radicado ANI No.: **20242000404701**
20242000404701
Fecha: **08-11-2024**



A la fecha, existen dos puentes ejecutados sobre el rio fundación, con nomenclatura 3P24 calzada izquierda y 3P25 calzada derecha ubicados en las abscisas K65+693 y K65+635, respectivamente, con estudios y diseños aprobados por la interventoría del proyecto.

Ahora bien, en cuanto a la accesibilidad al municipio de Fundación, conforme a los diseños y el alcance contractual previsto para el proyecto, corresponde a la construcción de la doble calzada entre Bosconia y la Ye de Ciénaga, lo cual modifica las condiciones de ingreso a las poblaciones asentadas en sus cercanías, como es el caso de Fundación de tal manera que una vez concluida la obra el acceso y salida deberá realizarse de la siguiente forma:

- Si el usuario se dirige desde la entrada de Fundación (K63+950) hacia la Ye de Ciénaga, deberá tomar el retorno unidireccional ubicado en el K63+100, es decir, deberá recorrer 1.700 m en total, que corresponde alrededor de un (1) minuto.
- Si el usuario se dirige desde Bosconia hacia Fundación deberá llegar hasta el retorno unidireccional del K64+660, por lo cual deberá recorrer 1.350 m en total, es decir, un recorrido de menos de un (1) minuto.
- Así mismo, dicho acceso contempló la construcción de un puente peatonal con su infraestructura asociada, para garantizar el paso seguro a peatones y personas con movilidad reducida.



Documento firmado digitalmente



Para contestar cite:
Radicado ANI No.: **20242000404701**
20242000404701
Fecha: **08-11-2024**





Documento firmado digitalmente



Para contestar cite:
Radicado ANI No.: **20242000404701**
20242000404701
Fecha: **08-11-2024**



Respecto de esto, es necesario resaltar que la comunidad se opone a la construcción de la doble calzada, solicitando de manera reiterada el diseño y construcción de una intersección a desnivel (puente vehicular con sus correspondientes accesos), obra que



no hace parte del alcance previsto en el Contrato de Concesión No. 007 de 2010 y no se cuentan con los recursos que permitan la construcción.

"5. Solución a la salida de Aracataca retorno Santa Marta y terminación de la construcción de la doble calzada del tramo Fundación – Ciénaga"

Respuesta:

El municipio de Aracataca se ubica en el Tramo 4 de la Ruta del Sol Sector 3, tramo que tiene su punto de partida en el Hito 18A en jurisdicción de Aracataca, y finaliza en el municipio de Ciénaga en el Hito 23C; la entrada a Aracataca intercepta la calzada nueva a la altura del K7+200, tal como se ilustra a continuación:



Es necesario señalar que, en relación con el segmento del corredor vial concesionado que se extiende por el municipio de Aracataca, las comunidades y la Alcaldía han presentado varias solicitudes de obras adicionales que no se encuentran contempladas en el alcance del contrato de concesión de la referencia.

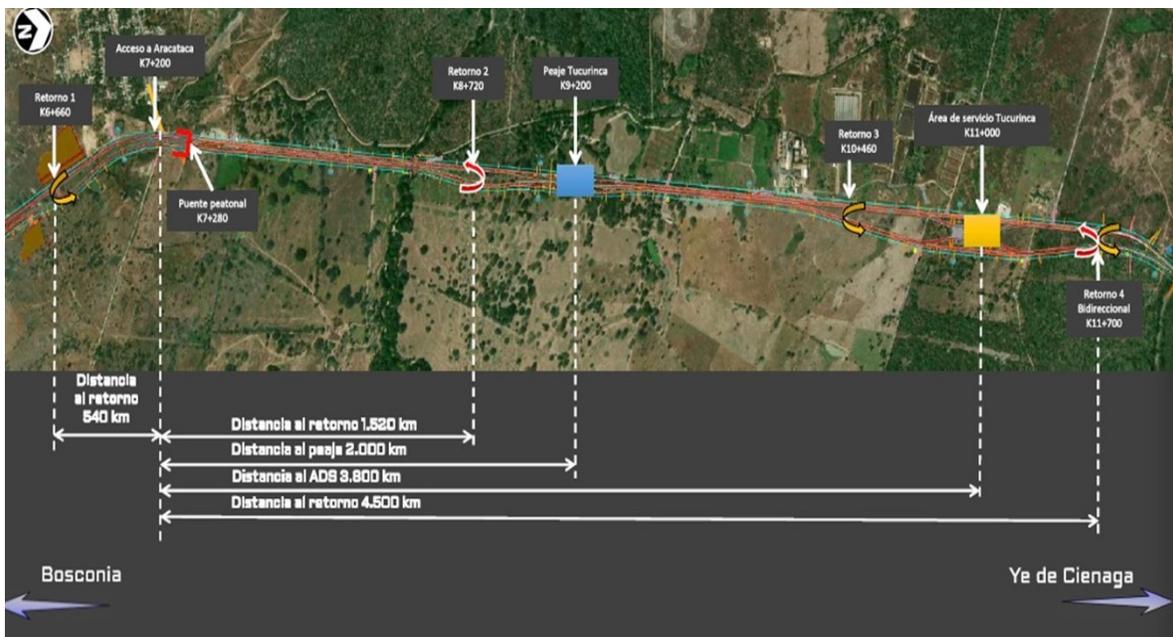
Estas solicitudes incluyen la construcción de intersecciones a desnivel tipo puentes vehiculares o box culvert vehiculares, principalmente en la zona conocida como Vuelta al Torito, que es el punto de acceso a la vía que conduce a la cabecera municipal de Aracataca.

En este contexto, se han registrado múltiples bloqueos a las actividades constructivas del Proyecto Ruta del Sol Sector 3, realizados por las comunidades mencionadas:



- **Comunidad de Río de Piedra y Buenos Aires:** Estas comunidades han bloqueado en varias ocasiones las actividades constructivas del proyecto y la movilidad en el corredor vial, manifestando su inconformidad con el uso de los retornos y exigiendo la construcción de una intersección vehicular a desnivel, tipo puente o box culvert vehicular.
- **Comunidad de Macaraquilla:** A pesar de que el diseño del Proyecto Ruta del Sol Sector 3 cumple con las especificaciones contractuales, esta comunidad ha realizado múltiples bloqueos a las actividades y a la movilidad del corredor vial concesionado, exigiendo la construcción de una intersección vehicular para cruzar directamente la doble calzada, lo que ha ocasionado retrasos considerables en las labores previstas.

Por otra parte, para el caso de la movilidad vehicular prevista en la zona identificada como la vuelta al torito, se prevé la construcción de un retorno unidireccional a un kilómetro y medio (1.52 Km) del acceso a la vía que conduce a Aracataca, dicho retorno garantiza la movilidad de los vehículos que se desplazan en sentido Bosconia – Aracataca. Así mismo, se contempla la construcción de un retorno unidireccional al sur, el cual dista a medio kilómetro (0,5 Km) del ingreso a Aracataca para los usuarios que ingresan en sentido Aracataca-Santa Marta, tal como se observa en los siguientes esquemas:





Documento firmado digitalmente



Para contestar cite:
Radicado ANI No.: **20242000404701**
20242000404701
Fecha: **08-11-2024**



Sin embargo, tanto la Administración Municipal como la comunidad han venido solicitando que se construya una intersección vehicular a desnivel tipo puente vehicular o un Box vehicular para acceder a la doble calzada, sin tener que usar los retornos contemplados, los cuales, no superan más de 1,5 kilómetros de distancia.

Ahora bien, respecto del atraso en la construcción de la doble calzada, este obedece justamente a la oposición de las comunidades a la terminación de las obras, con ocasión de presuntos impactos a las condiciones de conectividad y movilidad hacia y desde los centros poblados, respecto de los cuales se ha trabajado intensamente con la participación de la ANI, Yuma Concesionaria S..A, y la Interventoría en la búsqueda y socialización de alternativas técnicamente viables en el marco del alcance contractual,



Para contestar cite:
Radicado ANI No.: **20242000404701**
20242000404701
Fecha: **08-11-2024**

lo que ha permitido implementar obras de carácter social (box culvert para paso de semovientes y/o peatones), que pretenden resolver esta problemática y garantizar la implementación del Plan de Obras vigente.

Para concluir este punto, es importante señalar que, de acuerdo con las especificaciones técnicas del Contrato de Concesión, la movilidad vehicular hacia la vía que conduce al municipio de Aracataca está prevista mediante retornos operacionales, tal como se indica en los esquemas, donde se incluyen los retornos norte y sur para el ingreso al municipio.

"6. Revisar diseño de la Variante Plato y construcción segundo puente por su lejanía de la variante de los Contenedores"

Respuesta:

El municipio de Plato se encuentra ubicado en el Tramo 6 de la Ruta del Sol Sector 3, tramo que inicia en la salida de la cabecera municipal de Plato en el K00+000 de la vía que conduce hacia el municipio de Bosconia y termina en el K37+605,95 iniciando la cabecera del municipio de El Difícil; la entrada a Plato intercepta la calzada nueva a la altura del K6+900 (Lado Bosconia) y en el K0+000 (Lado Carmen de Bolívar), tal como lo ilustra la imagen.

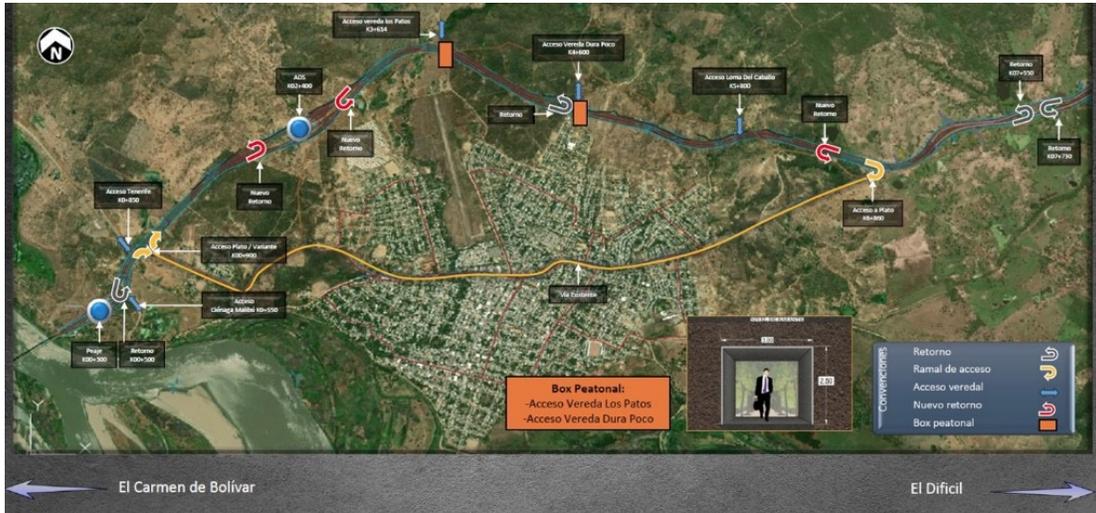


Respecto al segundo puente plato sobre el río Magdalena, se informa que la construcción de dicho puente no se encuentra prevista en el alcance del Contrato de Concesión No. 007 de 2010, por lo tanto, no se prevé su ejecución en el desarrollo de este. Ahora bien, en relación con la Variante Plato informamos que, dicha variante



Para contestar cite:
Radicado ANI No.: **20242000404701**
20242000404701
Fecha: **08-11-2024**

empalma al puente Antonio Escobar (existente), tal como se puede observar en la siguiente imagen:



Adicionalmente, es importante comunicar que, la construcción de la variante ha contado con oposición por parte de la comunidad a su construcción argumentando la necesidad de construir una intersección a desnivel (puente vehicular) que conecte la vereda Pasa Caballos, obra que se está revisando por parte del concesionario y la interventoría del proyecto.

CUESTIONARIO AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

2. INFORMAR ACERCA DEL TRASLADO DE LA LÍNEA FÉRREA POR FUERA DE LOS CENTROS POBLADOS

En relación con la estrategia que está implementando la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) para la recuperación del sistema ferroviario nacional, y en particular respecto a la posibilidad de trasladar las líneas férreas fuera de los centros urbanos principales ubicados dentro del área de influencia de los corredores nacionales, es fundamental contextualizar la respuesta en función de los proyectos actualmente en ejecución, así como de los planes futuros previstos dentro de la estrategia de reactivación ferroviaria para el país. Este análisis debe considerar tanto las iniciativas en curso como los desafíos y perspectivas para el desarrollo de nuevas infraestructuras ferroviarias que fomenten una mayor conectividad y eficiencia en el transporte ferroviario, tanto a nivel nacional como internacional.

En el caso particular del corredor férreo entre La Dorada (Caldas) y Chiriguáná (Cesar), es importante señalar que dicho corredor se encuentra actualmente en proceso de licitación, con una fecha estimada de adjudicación para el 13 de febrero de



Documento firmado digitalmente



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20242000404701**

20242000404701

Fecha: **08-11-2024**

2025. Este proyecto de concesión tiene como objetivo principal la rehabilitación y modernización de la vía férrea existente, con el fin de conformar un corredor férreo seguro y eficiente que, junto con la infraestructura logística asociada, conecte las regiones centrales del país con los puertos del Caribe, en especial el puerto de Santa Marta (Magdalena). Este proyecto traerá consigo importantes beneficios para la competitividad del país, la reducción de costos logísticos y la generación de dinámicas económicas en las regiones.

Durante la etapa de estructuración del proyecto, la ANI evaluó diversas opciones para modificar el trazado de la vía férrea, particularmente en los municipios de Barrancabermeja, La Dorada y Puerto Berrío. Sin embargo, los estudios y diseños realizados para este proyecto concluyen que, dados los tráficos actuales y las proyecciones de demanda futura, es posible mantener una operación confiable y segura en el trazado existente, siempre que se garantice una franja operativa mínima y adecuada para la seguridad.

Esto no descarta la posibilidad de que, en la planificación de futuras concesiones de este corredor, se evalúe la necesidad de implementar variantes, especialmente si los volúmenes de carga aumentan y justifican un cambio de trazado. Esta alternativa se considera en los estudios de prefactibilidad que se están adelantando como parte de la reactivación ferroviaria a nivel nacional.

En el contexto del proyecto de concesión bajo la modalidad de Asociación Público-Privada (APP) para el corredor ferroviario La Dorada – Chiriguaná, se contempla el diseño e implementación de franjas de seguridad a lo largo del trazado, con el fin de asegurar una operación ferroviaria segura, eficiente y confiable. Estas franjas de seguridad, junto con otras medidas detalladas a continuación, son esenciales para proteger tanto a los usuarios del sistema ferroviario, incluyendo a las comunidades cercanas y los operadores, así como para garantizar la integridad de las cargas transportadas y reducir los riesgos asociados a posibles incidentes. Además, la seguridad abarca el entorno económico, ya que la adecuada protección de la infraestructura ferroviaria es clave para mantener la estabilidad de las operaciones logísticas y fomentar el desarrollo económico de las regiones involucradas. Las principales estrategias para garantizar una seguridad integral en la operación del proyecto son las siguientes:

- **Implementación del sistema de señalización, control y comunicaciones**

El proyecto prevé la implementación de un sistema de señalización, control y comunicaciones que mejorará de manera gradual la eficiencia y seguridad de las operaciones, a medida que aumente el tráfico ferroviario. El concesionario tendrá dentro de sus obligaciones contractuales, instalar un sistema de monitoreo continuo



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20242000404701**

20242000404701

Fecha: **08-11-2024**

para rastrear el posicionamiento de los trenes, controlar su velocidad en puntos específicos de la red y evitar colisiones.

Dado que el corredor férreo La Dorada - Chiriguaná se conecta con el tramo Chiriguaná - Santa Marta, es esencial que el sistema de señalización, control y comunicaciones garantice la interoperabilidad entre ambas infraestructuras, permitiendo el paso fluido de los trenes sin interrupciones. En este sentido, el concesionario deberá proponer un sistema integral para gestionar el tráfico ferroviario desde un centro de control de operaciones, desde el cual se supervisarán los enclavamientos de las principales estaciones para el entrecruzamiento de trenes, así como las condiciones operativas de cada tren mediante un sistema de comunicaciones robusto. Este sistema empleará subsistemas de radiofrecuencia, GPS, fibra óptica y/o redes celulares especializadas, cuya propuesta y validación corresponderán a la ANI y a la interventoría durante la fase de pre-construcción del proyecto.

La implementación de este sistema de señalización control y comunicaciones será fundamental no solo para la eficiencia operativa del corredor ferroviario, sino también para garantizar la seguridad de las comunidades cercanas a su área de influencia. En los centros poblados, donde la proximidad a la vía férrea puede representar riesgos para los residentes y usuarios, la capacidad de controlar y monitorear constantemente la operación de los trenes es crucial. La implementación de este sistema de control permitirá detectar y prevenir situaciones de riesgo, reduciendo significativamente el potencial de accidentes. Además, asegura una operación más fluida, disminuyendo las interrupciones y generando un entorno seguro tanto para las personas como para las actividades logísticas en los centros urbanos objeto del proyecto.

- **Regulación de velocidades operativas de las locomotoras**

El proyecto establece disposiciones contractuales específicas relacionadas con la velocidad de operación permitida en diversos tramos del corredor. Según lo estipulado, la velocidad máxima de las locomotoras será de 50 km/h en las zonas rurales y de 5 km/h en las áreas cercanas a asentamientos urbanos, cuyas áreas están claramente definidas en el Apéndice Técnico 1 del contrato. La regulación de la velocidad deberá ser incorporada en los planes operacionales y será monitoreada desde el centro de control de operaciones del proyecto, lo cual garantizará que las locomotoras circulen a bajas velocidades en las zonas urbanas, minimizando así los riesgos de interacción entre el material rodante y las comunidades cercanas a la vía. Además, se establecerá un proceso de capacitación para los maquinistas en seguridad vial, orientado a prevenir, controlar y reducir el riesgo de accidentes a lo largo del trayecto.

- **Regularización de pasos a nivel**

Agencia Nacional de Infraestructura

Dirección: Calle 24A # 59 - 42, Bogotá D.C., Colombia

Conmutador: (+57) 601 484 88 60

Línea Gratuita: (+57) 01 8000 410151



Documento firmado digitalmente



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20242000404701**

20242000404701

Fecha: **08-11-2024**

La implementación de esta estrategia resulta esencial para garantizar la seguridad de los peatones que transitan por las zonas aledañas a la infraestructura ferroviaria, especialmente en áreas donde se intercepta el corredor férreo con vías públicas y/o accesos privados. En este contexto, el proyecto contempla la regularización de 146 pasos a nivel a lo largo de todo el corredor, con el objetivo de mejorar las condiciones de señalización en los cruces entre la vía férrea y las vías terrestres. Esto contribuirá a fortalecer la seguridad vial tanto para los usuarios del sistema ferroviario como para los conductores y peatones que transitan por estas vías.

La regularización se llevará a cabo a través de tres esquemas típicos de señalización, según el volumen de tráfico y las características de cada cruce. El esquema más sencillo consiste en la instalación de señalización vertical, que advertirá sobre la existencia de la vía férrea, en aquellos cruces de vías locales con bajo volumen de tráfico motorizado y no motorizado. El siguiente nivel de señalización se implementará en cruces con un volumen vehicular moderado e incluirá señales verticales, acústicas y visuales, que alertarán sobre el paso de las locomotoras. Finalmente, el paso a nivel más complejo se instalará en vías nacionales con altos volúmenes de tráfico y contará con talanqueras, señales acústicas y visuales, y señalización vertical, las cuales estarán reguladas desde el centro de control de operaciones para garantizar un manejo adecuado de la seguridad.

Todo lo anterior se llevará a cabo conforme a lo establecido en la normativa nacional e internacional correspondiente, que regulan la seguridad en los pasos a nivel, garantizando que se cumplan los estándares más exigentes para la seguridad vial y ferroviaria

- ***Programa de cultura ferroviaria***

Para garantizar el éxito del proyecto, es esencial que la comunidad forme parte activa de una cultura de concienciación y respeto hacia la existencia y operación del tren. Con este fin, el proyecto contempla una serie de programas destinados a establecer una relación armónica y ordenada entre la infraestructura ferroviaria y las comunidades ubicadas en su área de influencia.

En este contexto, se propone la implementación del programa de Cultura Ferroviaria, el cual será responsabilidad del concesionario y deberá ser formulado como parte de la ejecución del contrato. Este programa tiene como objetivo informar, sensibilizar, capacitar e inducir a comportamientos seguros y adecuados en relación con el uso de la infraestructura ferroviaria, que incluye las vías, estaciones, instalaciones, talleres y, en particular, los pasos a nivel. A través de este programa, se busca fomentar la



Documento firmado digitalmente



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20242000404701**

20242000404701

Fecha: **08-11-2024**

correcta percepción del riesgo y promover la adopción de medidas preventivas para reducir los índices de siniestralidad, evitando pérdidas humanas y materiales. Además, el programa contribuirá al fortalecimiento de la cultura ciudadana, promoviendo un uso seguro, cómodo y responsable de la infraestructura ferroviaria.

De manera adicional, el programa impulsará el uso seguro y eficiente del corredor ferroviario mediante actividades pedagógicas, informativas y de sensibilización, que incluirán capacitaciones, dinámicas lúdicas, campañas verbales y materiales escritos. Como parte de este esfuerzo, el concesionario realizará al menos un taller pedagógico cada dos meses en cada municipio dentro del área de influencia, desde el inicio del Plan de Gestión Social Contractual hasta la finalización de la Etapa de Operación y Mantenimiento.

En conclusión, el proyecto de concesión para el corredor ferroviario La Dorada – Chiriguaná, está diseñado para garantizar una operación segura y eficiente, no solo para el transporte de carga y pasajeros, sino también para la protección de las comunidades y su infraestructura aledaña. A través de las estrategias mencionadas anteriormente, se minimizarán los riesgos para los usuarios del sistema y las poblaciones cercanas. Adicionalmente, la regularización de los pasos a nivel y la implementación de un programa de cultura ferroviaria contribuirán a fortalecer la seguridad vial y sensibilizar a las comunidades sobre los riesgos asociados con el paso de trenes.

Estas estrategias, en su conjunto, no solo optimizan la seguridad, sino que también impulsarán el desarrollo económico regional al integrar eficazmente la infraestructura ferroviaria con las dinámicas logísticas del país.

De igual forma, es importante anotar que la ANI, en colaboración con el Departamento Nacional de Planeación (DNP) y la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte (UPIT), está adelantando estudios a nivel de prefactibilidad para evaluar la viabilidad de avanzar en las siguientes etapas de los proyectos incluidos en la estrategia de reactivación del sistema ferroviario nacional. Entre los proyectos más relevantes se destacan: el Tren del Catatumbo, con una longitud aproximada de 258 km; la conexión Bogotá - Corredor Férreo Central, con 410 km de extensión; el Corredor Férreo Tren del Pacífico, que abarca alrededor de 560 km; y los proyectos correspondientes a los corredores Villavicencio - Puerto Gaitán (en etapa de perfilamiento) y Cupica - Darién.

En las etapas actuales de maduración de estos proyectos, se están llevando a cabo análisis integrales de los aspectos técnicos, sociales y ambientales que determinarán su viabilidad futura de los corredores. Desde el enfoque técnico, se están evaluando las condiciones geográficas, la infraestructura existente, la demanda del servicio y los parámetros operacionales. En el componente social, se están identificando las comunidades potencialmente afectadas, y, a nivel de prefactibilidad, se están



Para contestar cite:
Radicado ANI No.: **20242000404701**
20242000404701
Fecha: **08-11-2024**

realizando estudios preliminares con información secundaria para evaluar los posibles impactos sobre los ecosistemas, así como para definir estrategias de mitigación de sus efectos negativos.

En particular, dentro de la estructuración de estos corredores ferroviarios, se está analizando la posibilidad de realizar ajustes en el alineamiento geométrico en los centros poblados principales, teniendo en cuenta la topografía, la operación, la longitud de los trenes, la accesibilidad y la seguridad vial, entre otros aspectos clave. Por ello, en la etapa de maduración actual, se están analizando los posibles impactos de los cambios en la geometría de la vía sobre la operación, especialmente en zonas de alta densidad urbana, y cómo estos ajustes podrían afectar la viabilidad socioeconómica de los proyectos, considerando también las implicaciones de la construcción de nuevas variantes para los centros poblados actuales.

En etapa de prefactibilidad, estos estudios se desarrollan en función de los siguientes análisis principales:

1. Análisis Técnico:

Condiciones Geométricas y Operativas: Se evalúa si los trazados actuales para los proyectos antes mencionados permiten una operación segura y eficiente, considerando la alineación de la vía, pendientes, curvas, longitud de trenes y proximidad a infraestructuras urbanas.

Estado de la Infraestructura: El análisis incluye la evaluación del estado de la vía, los puentes, túneles y otros componentes de la infraestructura existente. Si la rehabilitación de la infraestructura actual resulta costosa o inviable, el análisis de prefactibilidad podrá determinar la posibilidad de variantes para reducir los costos de largo plazo.

Seguridad Operativa: La proximidad de la vía férrea a áreas urbanas y centros poblados, chicos es muy común en varios puntos estratégicos de los corredores férreos nacionales, lo cual puede generar riesgos de accidentes, especialmente en las zonas de pasos a nivel existentes. Si la variante permite mejorar la seguridad, minimizando la interacción de los trenes con los peatones y vehículos, y los costos de la misma compensan su traslado en función de los resultados del estudio socioeconómico y las primeras estimaciones de CAPEX a nivel de prefactibilidad, deberá incluirse la posibilidad del desarrollo de variantes para su maduración en etapa de factibilidad

Capacidad Operacional y Conectividad: esta será determinada en función de la demanda estimada para el proyecto.



Para contestar cite:
Radicado ANI No.: **20242000404701**
20242000404701
Fecha: **08-11-2024**

2. Análisis Social:

Impacto en las Comunidades Locales: El paso del tren por zonas urbanas puede generar impactos significativos, como ruidos, vibraciones y alteración del tráfico. Se debe estudiar el nivel de aceptación comunitaria y los posibles conflictos, y la relación costo-beneficio de la implementación de variantes versus la implementación de sistema de mitigación que garanticen el confort y la seguridad en la vida cotidiana de la comunidad aledaña al proyecto.

Seguridad Vial y Peatonal: En los análisis de prefactibilidad que se desarrollan en la actualidad tanto para la agencia como para el de DNP y la UPIT, la seguridad de los peatones es una prioridad. Se evalúa en esta etapa del ciclo de maduración de los proyectos, cómo el paso del tren puede afectar la circulación de la comunidad en áreas urbanas y si las posibles variantes podrán ofrecer una solución de fondo en el caso que los proyectos sean implementados en etapas futuras.

Reubicación, desplazamientos y adquisiciones prediales: Se debe considerar si el trazado actual implica la necesidad de reubicar viviendas, servicios, junto con la necesidad de realizar adquisiciones prediales que garanticen la implantación del diseño geométrico propuesto. Igualmente considerarse la necesidad del desarrollo de consultas previas en el caso de nuevas variantes, cuyos plazos como parte de la implementación del proyecto deben ser tenidos en cuenta.

3. Análisis Ambiental:

- **Impacto en el Entorno Natural:** Es necesario evaluar los efectos ambientales de mantener la línea actual en centros urbanos, especialmente en cuanto a la contaminación acústica, vibraciones y riesgos de accidentes, asimismo, evaluando los impactos ambientales en los componentes bióticos y abióticos que implica la construcción de una variante como una obra nueva.
- **Requerimientos de la autoridad ambiental nacional y regional:** En el análisis de prefactibilidad se determina la necesidad del desarrollo de algunos aspectos ambientales para determinar la viabilidad del desarrollo de las mismas en etapas futuras; entre ellas, Diseño Ambiental de Alternativas, Evaluación de Impacto Ambiental (EIA), Gestión de Ruido y Vibración, Planes de Relacionamento Comunitario y Consulta Previa, Plan de Gestión Ambiental (PGA), Calidad del Aire y Ruido, entre los aspectos más importantes

4. Análisis Económico:



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20242000404701**

20242000404701

Fecha: **08-11-2024**

Costos de Mantenimiento y Operación: En etapa de prefactibilidad, se comparan los costos de mantenimiento del trazado actual frente a la construcción de una posible variante, analizando las inversiones en rehabilitación sobre la infraestructura existente, en comparación con la construcción de la nueva variante

Inversión Inicial en infraestructura de una variante: En esta etapa de maduración de los proyectos en curso, con costos estimados, se determinan los valores de implementación de las posibles variantes requeridas incluidos todos los aspectos para su desarrollo, y en función del análisis costo-beneficio, se determina la viabilidad o no de su ejecución, en términos de seguridad eficiencia operativa y costos de inversión y operación y mantenimiento futuros.

Desarrollo Económico local y Nacional: Analizando cómo la variante podría afectar el desarrollo económico de las áreas circundantes, ya sea positivo o negativo, tanto para los centros urbanos como para las zonas rurales.

Normatividad y Regulación:

Cumplimiento de Normas de Seguridad y Medioambiente: Cualquier cambio en el trazado debe cumplir con las normativas nacionales e internacionales en términos de seguridad ferroviaria, accesibilidad y protección del medio ambiente. Esto incluye las normas de seguridad en pasos a nivel, señalización y medidas de protección para los peatones.

Restricciones Legales: Se deben revisar posibles restricciones legales sobre el uso de la tierra y la modificación de trazados existentes, especialmente en áreas protegidas o de difícil acceso, lo cual podría complicar la implementación de variantes sobre centros poblados.

Para concluir, es importante resaltar que, en el contexto actual de los proyectos de la estrategia de reactivación ferroviaria nacional, el ciclo de maduración en el que estos se encuentran aún no permite definir de manera concluyente la necesidad de variantes en los centros poblados que puedan verse afectados. No obstante, en las futuras etapas de desarrollo, se realizarán análisis exhaustivos para evaluar la viabilidad de su implementación, sopesando tanto los beneficios como los costos de cada alternativa planteada hasta la fecha.

En caso de que se determinen necesarias, dichas variantes serán desarrolladas con el compromiso de garantizar una operación ferroviaria que priorice la seguridad, eficiencia y sostenibilidad en beneficio de las comunidades. Los estudios a nivel de factibilidad también serán integrales y considerarán las implicaciones a largo plazo para la comunidad, el medio ambiente y la economía local y nacional. Con esto, los proyectos no solo contribuirán al crecimiento económico, sino que también asegurarán el bienestar de las poblaciones en las áreas de influencia de los corredores férreos.



Para contestar cite:
Radicado ANI No.: **20242000404701**
20242000404701
Fecha: **08-11-2024**

En los anteriores términos damos respuesta a su solicitud, no sin antes indicar que estamos prestos a resolver cualquier inquietud del peticionario.

Atentamente,

FRANCISCO OSPINA RAMÍREZ
Presidente
Agencia Nacional de Infraestructura

Anexos: Un documento en pdf

cc:

Proyectó:

VoBo: ANDREA DEL SOCORRO CASTELLANOS CESPEDES, EGNA DORAYNE FRANCO MENDEZ GERENTE, JUAN JOSE OYUELA SOLER VICE, SANDRA MILENA ALVAREZ AREVALO, ADRIANA MARIA MONTANEZ SAENZ G.FERREO(E), DANY WILSON ORTIZ ROA 1, ISABEL CRISTINA VARGAS SINISTERRA, JUAN JAVIER GUIDO GONZALEZ, LUIS EDUARDO ACOSTA MEDINA VICE, GONZALO CUBIDES SUAREZ

Nro Rad Padre: 20244091386082

Nro Borrador: 20242000070956

GADF-F-012



Documento firmado digitalmente

