

Comentarios proyecto de Resolución "Por la cual se establecen los lineamientos generales para la articulación normativa, el desarrollo progresivo y la definición de condiciones aplicables al modo férreo en Colombia y se dictan otras disposiciones"

| Indique capítulo, artículo, parágrafo                           | Observación/Comentario                                                                                                                                                                                                                                                                                    | Propuesta                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|-----------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Capítulo I.<br>Art. 3. Parágrafo                                | Se recomienda precisar que la incorporación de los parámetros del                                                                                                                                                                                                                                         | Adicionar que la incorporación deberá sustentarse en un análisis de viabilidad técnica, económica y operacional garantizando la continuidad 50 -60 años y sostenibilidad de los proyectos.                                                                                                                                                                                 |
| Capítulo II. Art. 5. 5.2                                        | El principio de desarrollo gradual no                                                                                                                                                                                                                                                                     | Incluir que el desarrollo normativo promoverá la competitividad logística, la interoperabilidad y la integración con los demás modos de                                                                                                                                                                                                                                    |
| Capítulo II. Art. 5. 5.3                                        | La exigencia de trazabilidad técnica                                                                                                                                                                                                                                                                      | Definir metodologías o guías proporcionales según la complejidad del proyecto.                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Cap. II – Art. 6.1<br>Planeación y estructuración               | El proyecto incorpora la integración multimodal y la articulación territorial, pero considero que desde la estructuración se debe establecer una evaluación explícita de la demanda logística, los flujos de carga, los nodos generadores y atractores, y el efecto esperado sobre los costos logísticos. | Es importante incluir como criterio mínimo de planeación y estructuración el análisis de demanda de carga y pasajeros, matrices origen-destino, conexión con nodos logísticos estratégicos, impacto en costos logísticos y evaluación costo-beneficio del corredor.                                                                                                        |
| Capítulo II. Art. 6. 6.1 - 6.4                                  | Las fases del ciclo de vida no exigen evaluar demanda de carga,                                                                                                                                                                                                                                           | Incorporar estudios obligatorios de demanda, corredores logísticos e integración multimodal en la fase de planeación.                                                                                                                                                                                                                                                      |
| Cap. II – Art. 7<br>Gobernanza y organización funcional         | La coordinación institucional se plantea como principio general, pero no se establecen mecanismos mínimos de gobernanza, intercambio de información ni seguimiento del desempeño del sistema.                                                                                                             | Resulta importante incorporar como lineamiento la definición de una instancia de coordinación interinstitucional y mecanismos estandarizados de intercambio de información, seguimiento de riesgos e indicadores de desempeño ferroviario y logístico, con el fin de asegurar los resultados de llos planes y proyectos del sistema sin generar desgaste y doble esfuerzo. |
| Cap. II – Art. 8 Acceso, uso y capacidad de la red férrea       | Los principios de equidad, eficiencia, transparencia y no discriminación son adecuados, pero la asignación y administración de capacidad queda remitida a regulación posterior, asunto crítico para la competencia y el desarrollo de operadores.                                                         | Considero relevante incluir expresamente el principio de acceso abierto o competitivo a la infraestructura, sujeto a capacidad y seguridad, con reglas transparentes para asignación de capacidad, tarifas de acceso, prioridades operativas y solución de controversias.Lo anterior genera un ambiente de confianza para futuros inversionistas.                          |
| Cap. II – Art. 9.1<br>Interoperabilidad del sistema ferroviario | Es acertado evitar soluciones regionales aisladas; sin embargo, la prevalencia del estándar nacional debe permitir soluciones técnicamente justificadas cuando existan restricciones urbanas, operativas o económicas particulares.                                                                       | Considero conveniente precisar que la compatibilidad con la red nacional es obligatoria, pero que podrán adoptarse soluciones de transición o adaptación técnicamente justificadas, siempre que no afecten la continuidad, capacidad, seguridad ni interoperabilidad futura.                                                                                               |

|                                                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|----------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Cap. II – Art. 9.2 Integración multimodal y articulación territorial | La integración con otros modos está formulada de manera general. Para lograr continuidad logística es necesario considerar de forma explícita terminales intermodales, zonas logísticas, centros de distribución, puertos secos y conexiones de primera y última milla. | Es tinente agregar criterios para identificar, priorizar y proteger nodos logísticos estratégicos y sus accesos viales, férreos y operacionales, promoviendo terminales intermodales eficientes y conexiones de primera y última milla.Lo anterior se puede generar al rededor de los ya establecidos corredores logísticos en el país. |
| Cap. II – Art. 10 Seguridad ferroviaria y gestión del riesgo         | El aspecto relacionado con la seguridad se aborda como eje transversal, pero para corredores urbanos y regionales resulta especialmente relevante la interacción con otros modos, pasos a nivel, accesos no autorizados y ocupaciones del corredor.                     | Considero conveniente incluir dentro del desarrollo posterior de la regulación de seguridad criterios específicos para pasos a nivel, convivencia con movilidad urbana, control de accesos, protección del corredor, manejo de emergencias y coordinación con autoridades territoriales para aspectos específicos.                      |
| Cap. II – Art. 11 Sostenibilidad y protección del corredor férreo    | La sostenibilidad se aborda en sus dimensiones ambiental, social, territorial y financiera, pero sería conveniente vincularla con indicadores verificables de desempeño y                                                                                               | Incorporar como lineamiento la medición de reducción de emisiones, eficiencia energética, siniestralidad, congestión evitada, costos logísticos y otros beneficios externos frente a modos alternativos, desde la evaluación de los proyectos.                                                                                          |
| Cap. II – Art. 11.2 y 11.3 Protección y uso estratégico del corredor | La protección del corredor férreo es fundamental, pero debe complementarse con la preservación de áreas para terminales, patios, zonas de transferencia y accesos logísticos, evitando que la expansión urbana limite la operación futura de carga.                     | Resulta relevante promover la articulación de los instrumentos de ordenamiento territorial con reservas y áreas de protección para patios, terminales, accesos y plataformas de intercambio modal asociados a corredores estratégicos de carga.                                                                                         |
| Cap. II – Art. 12.2 Referencias normativas/técnicas complementarias  | La utilización transitoria de referencias internacionales es conveniente, pero puede generar combinaciones de estándares técnicamente incompatibles si cada proyecto adopta referencias diferentes.                                                                     | Es importante establecer criterios de homologación y jerarquización de estándares internacionales aceptables, exigiendo una matriz de compatibilidad técnica y una justificación de su selección para cada proyecto.Lo anterior con el fin de asegurar la operación.                                                                    |
| Cap. II – Art. 13 y Anexo 1 – Trocha                                 | La adopción de trocha estándar de 1.435 mm para nueva infraestructura favorece la interoperabilidad, pero la migración de corredores existentes puede implicar inversiones significativas y riesgos sobre operaciones actuales.                                         | Es conveniente solicitar que los planes de migración o adaptación de trocha incluyan análisis de demanda, costo-beneficio, continuidad operativa, material rodante, cronograma de transición y fuentes de financiación, priorizando la interoperabilidad efectiva.                                                                      |
| Capítulo III. Art. 12. 12.1                                          | No se contempla un mecanismo                                                                                                                                                                                                                                            | Establecer mesas técnicas y procesos de consulta pública previos a la expedición de reglamentos.                                                                                                                                                                                                                                        |
| Capítulo III. Art. 12. 12.2                                          | No se establecen criterios para                                                                                                                                                                                                                                         | Definir criterios objetivos para la adopción y mantenimiento de estándares internacionales durante todo el proyecto.                                                                                                                                                                                                                    |

[illegible]