



Ley Ferroviaria ya tiene ponencia positiva en Comisión VI de Senado de la República

Bogotá, 9 de diciembre de 2024

La Comisión Sexta del Senado de la República tiene lista la ponencia positiva para primer debate del proyecto de Ley Ferroviaria que presentó el Ministerio de Transporte, y que busca adecuar los instrumentos legales y técnicos para la reactivación del modo ferroviario y mejorar la competitividad del sector.

La iniciativa, que ha sido presentada al Legislativo en dos ocasiones, reducirá en 22% las emisiones de CO2 y se articula con otros modos de transporte para crear una red logística eficiente y sostenible.

El país cuenta con 3.533 km de línea férrea, de los cuales 1.610 km están administrados por la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), 1.734 km por el Instituto Nacional de Vías (Invías) y 189 km por sectores privados.

El proyecto de ley No. 232 de 2024, “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”, adopta medidas para facilitar la construcción, mantenimiento y operación de una infraestructura ferroviaria moderna que conecte los centros de producción con los puertos y regiones de consumo.

La iniciativa pretende regular la prestación de servicios de transporte público de carga y pasajeros utilizando la red férrea nacional, y establecer las condiciones para el desarrollo de su infraestructura, su ordenamiento institucional, el régimen económico y los mecanismos de gestión y financiación, así como la definición de lineamientos que promuevan la intermodalidad, interoperabilidad y complementariedad para la reactivación sostenible, eficiente y segura del modo férreo.

Una de las ventajas en el uso de este sistema, de acuerdo con el Ministerio de Transporte, es la reducción de costos operativos y logísticos, disminución de la congestión y de la contaminación, al tiempo que beneficia a pasajeros y empresas.

Esto permite, según la ponencia, impulsar uno de los motores económicos del país, generando desarrollo en las regiones, la creación de empleos y ofreciendo menores costos de logística para las empresas pues se proyecta a 2030 disminuir esa cifra de 17,9%, en la actualidad, a 9,5%, para llegar a nivel de países OCDE.

Además, permitirá reducir en 26,2 % el costo del transporte y disminuir en un 23,5 % los tiempos de transporte para el comercio exterior, impulsando la integración regional.

Igualmente, el proyecto promueve una política de Estado que fomente inversiones en infraestructura, tecnología, modernización y expansión de la red ferroviaria nacional de acuerdo con normas internacionales.

El objetivo es impulsar el transporte intermodal y posicionar a Colombia como un puerto de transferencia de carga internacional en la región.

El proyecto de ley propone también la creación de la Agencia Nacional de Ferrocarriles, una entidad clave para centralizar y optimizar la planificación, operación y mantenimiento de la red ferroviaria.

Exposición de motivos

La propuesta también incluye la actualización del Plan Maestro Ferroviario, con el fin de guiar el desarrollo del sistema ferroviario a corto, mediano y largo plazo, garantizando un enfoque sostenible y continuo más allá de los cambios administrativos.

Dice la exposición de motivos del proyecto que la inversión en infraestructura ferroviaria ha sido históricamente insuficiente. Desde 2010, Colombia ha destinado menos del 1,8% de los recursos públicos al sistema férreo, lo que equivale a aproximadamente 247.000 millones de pesos anuales, de los cuales 175.000 millones son aportados por el sector privado y 75.000 millones por el sector público.

El proyecto de ley busca aumentar esta inversión mediante la promoción de la cooperación público-privada y la implementación de incentivos fiscales y créditos preferenciales, para estimular la participación del sector privado, que no solo aportará capital, sino también experiencia y eficiencia en la gestión de proyectos ferroviarios. Este modelo, probado con éxito en otros países de América Latina, podría ser un catalizador para el desarrollo del sistema ferroviario colombiano.