|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Entidad originadora: | *Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible y Ministerio de Transporte* | |
| Fecha (dd/mm/aa): | *12/02/24* | |
| Proyecto de decreto: | *“Por el cual se modifican los artículos 2.2.2.5.2.1, 2.2.2.6.1.4 y 2.2.2.5.4.3 del Decreto 1076 de 2015 y se dictan otras disposiciones.”* | |
| 1. **ANTECEDENTES Y RAZONES DE OPORTUNIDAD Y CONVENIENCIA QUE JUSTIFICAN SU EXPEDICIÓN.**   *(Por favor explique de manera amplia y detallada: la necesidad de regulación, alcance, fin que se pretende y sus implicaciones con otras disposiciones, por favor no transcriba con considerandos)* | | |
| La Constitución Política de 1991 le otorgó al medio ambiente el carácter de interés superior, a través de un amplio catálogo de disposiciones que la configuran como una “Constitución Ecológica”, donde se sitúa al medio ambiente como un bien constitucional, expresado como principio, derecho colectivo y derecho-deber. Lo anterior, brinda los presupuestos básicos a través de los cuales se reconcilian las relaciones del hombre y de la sociedad con la naturaleza, a partir del mandato específico que apela por su conservación y protección.  En el conjunto de mandatos constitucionales, se establece como obligación del Estado la planificación del manejo y aprovechamiento de los recursos naturales, para garantizar su desarrollo sostenible, su conservación, restauración o sustitución. Además, del deber de prevenir y controlar los factores de deterioro ambiental, imponer sanciones legales y exigir la reparación de los daños causados.  Así mismo, la Constitución Política establece en su artículo 334 que el Estado puede intervenir en la economía para la explotación de los recursos naturales, el uso del suelo, la producción y consumo de los bienes y servicios, la prestación de los servicios públicos, entre otros, con el objetivo de mejorar la calidad de vida de los habitantes y la preservación de un ambiente sano.  La Ley 23 de 1973, establece en su artículo 2 que las actividades de mejoramiento y conservación del medio ambiente, entendido este como la atmósfera y los recursos naturales renovables, se consideran de utilidad pública. En desarrollo de esta preceptiva, el artículo 45 del Código Nacional de Recursos Naturales Renovables, establece como una de las actividades administrativas relacionadas con la conservación de los recursos naturales, la de asegurar mediante la planeación en todos los niveles, la compatibilidad entre la necesidad de lograr el desarrollo económico del país y la aplicación de la política ambiental y de los recursos naturales. Esto ha dado lugar a desarrollos normativos que garantizan que el estado, a través de las autoridades ambientales regionales, efectúen la planeación ambiental del territorio, por medio de instrumentos tales como los Planes de Ordenamiento y Manejo de Cuencas, los Planes de Ordenación Forestal y los Planes de Saneamiento y Manejo de Vertimientos.  En el ámbito internacional, en 1992 se realizó en Río de Janeiro la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo, en el marco de la cual se reafirmó la Declaración de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente Humano, aprobada en Estocolmo el 16 de junio de 1972, donde se dispone entre sus principios que: *"el derecho al desarrollo debe ejercerse en forma tal que responda equitativamente a las necesidades de desarrollo y ambientales de las generaciones presentes y futuras"* (Principio 3).  En consonancia con lo anterior, el Congreso de la República promulgó la Ley 99 de 1993, *"por la cual se crea el Ministerio del Medio Ambiente, se reordena el Sector Público encargado de la gestión y conservación del medio ambiente y los recursos naturales renovables, se organiza el Sistema Nacional Ambiental, SINA y se dictan otras disposiciones"*, en la que se incorporaron los principios generales ambientales contenidos en la Declaración de Río, al señalar que *"El proceso de desarrollo económico y social del país se orientará según principios universales y del desarrollo sostenible contenidos en la Declaración de Río de Janeiro de junio de 1992 sobre el Medio Ambiente y Desarrollo"* y, en lo relativo al principio de precaución, estableció que *"La formulación de políticas ambientales tendrá en cuenta el resultado del proceso de investigación científica"* y que *"no obstante, las autoridades ambientales y los particulares darán aplicación al principio de precaución conforme al cual, cuando exista peligro de daño grave e irreversible, la falta de certeza científica absoluta no deberá utilizarse como razón para postergar la adopción de medidas eficaces para impedir la degradación del medio ambiente"*.  Así mismo, la Ley 99 de 1993, en su artículo 5, numeral 14, otorga al Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible la facultad de definir y regular los instrumentos administrativos y mecanismos necesarios para la prevención y el control de los factores de deterioro ambiental; así como, de determinar los criterios de evaluación, seguimiento y manejo ambiental de las actividades económicas.  Igualmente, cabe resaltar que el medio ambiente se ha establecido dentro de la categoría de los derechos colectivos, conforme con lo consignado en los literales a) y c) del artículo 4 de la Ley 472 de 1998, donde se establecen como derechos e intereses colectivos, entre otros, los relacionados con el goce de un ambiente sano, la existencia del equilibrio ecológico y el manejo y aprovechamiento racional de los recursos naturales para garantizar su desarrollo sostenible, su conservación, restauración o sustitución, así como, la conservación de las especies animales y vegetales, la protección de áreas de especial importancia ecológica, de los ecosistemas situados en las zonas fronterizas, y demás intereses de la comunidad relacionados con la preservación y restauración del medio ambiente.  Como desarrollo de los mandatos constitucionales expuestos, en los artículos 2 y 49 de la Ley 99 de 1993, en concordancia con el Decreto-Ley 3570 de 2011, corresponde al Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, como organismo rector de la gestión del medio ambiente y de los recursos naturales renovables, de conformidad con la Ley 1444 de 2011, definir entre otras cosas, las regulaciones relacionadas con la conservación, protección, manejo, uso y aprovechamiento de los recursos naturales renovables y el medio ambiente de la Nación, a fin de asegurar el desarrollo sostenible, lo cual se ejecuta a través de instrumentos como las licencias ambientales para la ejecución de obras, el establecimiento de industrias o el desarrollo de cualquier actividad, que de acuerdo con la ley y los reglamentos pueda producir deterioro grave a los recursos naturales renovables o al medio ambiente o introducir modificaciones considerables o notorias al paisaje.  Conforme a lo expuesto y como ha quedado establecido en líneas precedentes, el Estado tiene la potestad de la administración de los recursos naturales, motivo por el cual, dentro del ordenamiento jurídico se han previsto, entre otros, el instrumento de Licencia Ambiental, entendida como: la autorización que otorga la autoridad ambiental competente para la ejecución de un proyecto, obra o actividad, que de acuerdo con la Ley y sus reglamentos (Decreto 1076 de 2015), tiene la potencialidad de producir un deterioro grave a los recursos naturales renovables o al medio ambiente o introducir modificaciones considerables o notorias al paisaje (artículo 50, Ley 99 de 1993).  Así mismo, la Ley 99 de 1993, en su artículo 5, numeral 14, otorga al Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible la facultad de definir y regular los instrumentos administrativos y mecanismos necesarios para la prevención y el control de los factores de deterioro ambiental; así como, determinar los criterios de evaluación, seguimiento y manejo ambiental de las actividades económicas.  La misma Ley en el numeral 6 del artículo 52, establece que requerirá licencia ambiental la ejecución de obras públicas de las redes vial, fluvial y ferroviaria nacionales.  Por su parte, el numeral 6 del artículo 4 de la Ley 1682 de 2013, establece que la ejecución de obra pública ferroviaria nacional corresponde a un tipo de proyecto de infraestructura de transporte.  En el artículo 12 de la precitada norma se define al mejoramiento como *“cambios en una infraestructura de transporte con el propósito de mejorar sus especificaciones técnicas iniciales.”*  En el artículo 44 de esta misma ley se indica que no requerirán de licencia ambiental los proyectos de mejoramiento de infraestructura de transporte y que el Gobierno Nacional reglamentará el listado de actividades de mejoramiento en proyectos de infraestructura de transporte.  En atención a dicho mandato, mediante Decreto 769 de 2014 se establece el listado de las actividades de mejoramiento en proyectos de infraestructura de transporte.  Por otra parte, la ejecución de proyectos, obras o actividades del sector transporte está sujeta a posibles modificaciones menores o de ajuste normal dentro del giro ordinario de las actividades licenciadas ambientalmente, que responden a la implementación de nuevas tecnologías, corrección de aspectos de diseño y/o características técnicas o de funcionamiento de las actividades licenciadas. Estas modificaciones no implican nuevos impactos ambientales a los inicialmente identificados en el Estudio de Impacto Ambiental del proyecto, razón por la cual no requieren modificación de la licencia ambiental.  El artículo 41 de la Ley 1682 de 2013 señala que *“las modificaciones menores o ajustes normales dentro del giro ordinario de la actividad licenciada y que no impliquen nuevos impactos ambientales podrán ejecutarse, previo aviso a la autoridad ambiental, sin que esta deba pronunciarse y sin la necesidad de adelantar el trámite para el procedimiento de modificación de la licencia ambiental y/o autorización...”*. Así mismo, establece en cabeza del Gobierno Nacional, listar las actividades que se consideran modificaciones menores o ajustes normales dentro del giro ordinario de la actividad por no generar nuevos impactos ambientales a los ya identificados en los estudios ambientales presentados al momento del otorgamiento de la Licencia Ambiental o del Plan de Manejo Ambiental, según sea el caso.  En atención a dicho mandato, mediante Decreto 770 de 2014 se establece el listado de cambios menores o ajustes normales en proyectos del sector de infraestructura de transporte que cuenten con licencia o su equivalente. De acuerdo con lo dispuesto en el inciso segundo del artículo 41 de la Ley 1682 de 2013, la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA), debe proferir concepto previo positivo.  Posteriormente, ambos decretos fueron compilados en el Decreto 1076 de 2015, en los artículos 2.2.2.5.1. al 2.2.2.5.4.6. y en los artículos 2.2.2.6.1.1. al 2.2.2.6.1.9, respectivamente.  Si bien se reguló tanto el listado de actividades de mejoramiento en proyectos de infraestructura de transporte como el listado de actividades consideradas cambios menores o ajustes normales en proyectos del sector de infraestructura de transporte que cuenten con licencia o su equivalente, se hace necesario actualizar este listado en el sentido de considerar la reutilización de los corredores férreos existentes, para implementar sistemas férreos impulsados con electricidad, hidrógeno, electromagnetismo o cualquier otro medio que no emitan o generen gases de efecto invernadero ni derivados de la combustión interna de combustibles fósiles.  El Decreto 1076 de 2015, Único Reglamentario del Sector Ambiente y Desarrollo Sostenible, establece en el Título 2, Capítulo 3, que estarán sujetos a Licencia Ambiental únicamente los proyectos, obras y actividades que se enumeran en los artículos 2.2.2.3.2.2 y 2.2.2.3.2.3. En relación con los artículos anteriormente citados, cabe aclarar que, se establecen tanto las actividades que están obligadas al trámite de licenciamiento ambiental, como la definición de la competencia de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA) y de las corporaciones autónomas regionales y el numeral 8.3 del artículo 2.2.2.3.2.2 del mismoestablece que,la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA) *“(…) otorgará o negará de manera privativa la licencia ambiental para los siguientes proyectos, obras o actividades:*  *“8.3. La construcción de vías férreas y/o variantes de la red férrea nacional tanto pública como privada”.*  Por otra parte, el Decreto 1079 de 2015 reúne y compila la normativa reglamentaria preexistente relacionada con el sector transporte bajo el propósito de contar con un instrumento jurídico único para el sector y el Decreto 1008 de 2015 reglamenta la prestación del servicio de transporte masivo de pasajeros por metro ligero, tren ligero, tranvía y tren-tram, y establece los requisitos que deben cumplir las empresas interesadas en la habilitación en esta modalidad.  En el artículo 3 de la Ley 76 de 1920 se hace alusión a que en los terrenos contiguos a la zona de un ferrocarril no podrán ejecutarse, a una distancia de menos de veinte metros a partir del eje de la vía, obras que perjudiquen la solidez de ésta, tales como excavaciones, represas, estanques, explotación de canteras y otras semejantes y que tampoco podrán construirse a esa distancia edificios de paja u otra materia combustible ni hacer depósitos de sustancias combustibles o inflamables.  No obstante, entenderse que este texto se refiere a lo que constituye el corredor férreo, se considera necesario establecer una definición actualizada del término que debe ser avalada por el Ministerio de Transporte, por ser éste el competente para establecer las definiciones propias del subsector férreo.  La propuesta de definición de corredor férreo sería: aquella faja de terreno destinada para ubicar toda la infraestructura, instalaciones ferroviarias, sistemas de señalización y electrificación, estaciones, patios, talleres de mantenimiento, centros de control y telecomunicaciones para la operación de un servicio de transporte férreo, bien sea de pasajeros, carga o mixto. Su extensión dependerá de los estudios técnicos que la soporten.  Mediante la Ley 2294 de 19 de mayo de 2023, *“(…) se expide el plan nacional de desarrollo 2022- 2026 Colombia potencia mundial de la vida”*, cuyo objeto[[1]](#footnote-2) es, entre otros *“(…) sentar las bases para que el país se convierta en un líder de la protección de la vida a partir de la construcción de un nuevo contrato social que propicie (…) el cambio de nuestro relacionamiento con el ambiente y una transformación productiva sustentada en el conocimiento y en armonía con la naturaleza”*, dando continuidad a las políticas de Estado relacionadas con la Estrategia Nacional de Movilidad Eléctrica, y al cumplimiento de la Agenda 2030 de la ONU y los compromisos OCDE, así como a lo ordenado en las leyes 1844 de 2017, 1931 de 2018, 1964 de 2019 y 1972 de 2019 y en los documentos Conpes 3918, 3934[[2]](#footnote-3) y 3991.  Las bases del Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026, *“Colombia potencia mundial de la vida”*, establecen como el tercero de sus catalizadores para realizar la transformación energética de manera progresiva, la reducción de la dependencia del modelo extractivista y la democratización del uso de recursos energéticos locales como las energías limpias y la generación eléctrica, mediante el ascenso tecnológico del sector transporte y la promoción de la movilidad activa, que avanzará de manera progresiva hacia formas de movilidad de cero y bajas emisiones en todos los segmentos, medios y modos, para lo cual se requiere del fortalecimiento del marco normativo e incentivos para la descarbonización del sector transporte y de la política regulatoria con énfasis en metas, incentivos, exenciones y restricciones, priorizando la red de infraestructura nacional proyectos férreos, acuáticos y aéreos que por sus características operativas reduzcan emisiones contaminantes y costos logísticos y de transporte.  Los sistemas de transporte eléctricos masivos, como los trenes intermunicipales o regionales sobre corredores existentes y en áreas de alta intervención antrópica, aminoran la emisión de gases de efecto invernadero, reduciendo posibles riesgos en la salud de las personas (pasajeros y habitantes cercanos al corredor férreo) por exposición a los derivados de los motores de combustión interna de combustibles fósiles y que los impactos ambientales derivados o asociados a la adecuación de la infraestructura corresponden a los contemplados en obras de mejoramiento, rehabilitación y mantenimiento.  Por tanto, se hace necesario actualizar el listado de actividades de mejoramiento y modificaciones menores o ajustes normales dentro del giro ordinario de la actividad en proyectos de infraestructura de transporte en su modo férreo.  Se concluye entonces que la adecuación de la infraestructura de corredores férreos existentes para que operen trenes que usen energías que no producen gases de efecto invernadero, no genera un impacto significativo negativo adicional a los recursos naturales, teniendo en cuenta que al ser un proyecto implementado sobre un corredor férreo ya construido, los impactos que generan las obras y actividades de adecuación de estas líneas férreas ya se materializaron en el pasado, por lo que la demanda de recursos naturales es mínima. Adicionalmente, son proyectos que presentan muy pocas afectaciones prediales y por ende los impactos que se pueden generar en las comunidades durante su desarrollo son de menor significancia que las producidas por otro tipo de obra urbana, por lo que se puede concluir que este tipo de proyectos no generan deterioro grave a los recursos naturales renovables o al medio ambiente, ni introduce modificaciones considerables o notorias al paisaje.  En los artículos 46, 47 y 48 de la Ley 1682 de 2013, se establece el ámbito de aplicación, la necesidad de analizar la protección, el traslado o reubicación de redes y activos, y el procedimiento que se ha de seguir en los casos en los que se presente una superposición de proyectos de infraestructura de transporte con redes o activos de servicios públicos, de tecnologías de la información y las comunicaciones y de la industria del petróleo, instaladas en predios requeridos para el desarrollo de proyectos de infraestructura de transporte y en las fajas de retiro obligatorio, inclusive cuando éstas hayan sido desarrolladas con anterioridad a la vigencia de la Ley 1228 de 2008, por lo que resulta necesario aclarar que la coexistencia técnica entre los proyectos se debe dirimir de acuerdo con el procedimiento establecido en los citados artículos de la Ley 1682 de 2013 y no por la autoridad ambiental.  De acuerdo con lo previsto en el inciso segundo del artículo 41 de la Ley 1682 de 2013, el proyecto de decreto será remitido a la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales a fin de que conceptúe técnicamente frente a la modificación normativa propuesta.  Por lo dicho en el análisis técnico favorable emitido por ANLA y las consideraciones antes mencionadas, a través del presente proyecto de decreto se actualizará el listado de actividades de mejoramiento y el listado de modificaciones menores o ajustes normales dentro del giro ordinario de la actividad en proyectos de infraestructura de transporte del modo férreo. | | |
| 1. **AMBITO DE APLICACIÓN Y SUJETOS A QUIENES VA DIRIGIDO**   *(Por favor indique el ámbito de aplicación o sujetos obligados de la norma)*  Las autoridades ambientales y las personas interesadas en adelantar o tramitar actividades de mejoramiento o cambios menores en proyectos de infraestructura de transporte férreo. | | |
| 1. **VIABILIDAD JURÍDICA**   *(Por favor desarrolle cada uno de los siguientes puntos)*   * 1. **Análisis de las normas que otorgan la competencia para la expedición del proyecto normativo**   **Potestad reglamentaria del presidente:** **Artículo 189 de la Constitución Política.***Corresponde al Presidente de la República como Jefe de Estado, Jefe del Gobierno y Suprema Autoridad Administrativa:*  *(…) 11. Ejercer la potestad reglamentaria, mediante la expedición de los decretos, resoluciones y ordenes necesarios para la cumplida ejecución de las leyes.*  *“La Corte Constitucional ha definido la potestad reglamentaria del Presidente como la facultad general que la Constitución confiere al primer mandatario para dictar “normas de carácter general” destinadas a “la correcta ejecución y cumplimiento de la ley. La potestad reglamentaria del Presidente tiene como propósito “desarrollar las reglas generales consagradas en la ley, explicitar sus contenidos, hipótesis y supuestos, e indicar la manera de cumplir lo reglado, es decir, hacerla operativa”[[3]](#footnote-4).*  En desarrollo de los artículos 8, 79, 80 y numeral 8 del artículo 95 de la Constitución Política se emitió la Ley 99 de 1993, a través de la cual, se restructuró la política ambiental nacional, donde se contempla diferentes instrumentos de manejo y control ambiental para dar cumplimiento a las obligaciones a cargo del Estado, como lo son: el trámite de Licencia Ambiental y el seguimiento ambiental de proyectos, entre otros.  En el artículo 5 de la Ley 99 de 1993, se establecieron como funciones del Ministerio de Ambiente (hoy, Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible), la definición y regulación de los instrumentos administrativos y mecanismos necesarios para la prevención y el control de los factores de deterioro ambiental y determinar los criterios de evaluación, seguimiento y manejo ambiental de las actividades económicas.  Así mismo, en los artículos 49 y 50 ibídem, se dispone que el licenciamiento ambiental es un instrumento previsto para aquellas actividades o proyectos que en su ejecución tengan la potencialidad de generar un deterioro grave a los recursos naturales renovables o al medio ambiente o introducir modificaciones considerables o notorias al paisaje; y que, por medio de este instrumento se imponen obligaciones al titular de la misma para contrarrestar los impactos adversos que puedan generarse con su ejecución en el entorno.  A su turno, el Decreto 3570 de 27 de septiembre de 2011, consagró como objetivos del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, la definición de las regulaciones a las que se sujetarán la recuperación, conservación, protección, ordenamiento, manejo, uso y aprovechamiento de los recursos naturales renovables y el ambiente de la Nación, a fin de asegurar el desarrollo sostenible.  Por su parte, los numerales 2.2 y 2.4 del artículo 2 del Decreto 87 de 2011, establecen que corresponde al Ministerio de Transporte cumplir, además de las funciones que determina el artículo 59 de la Ley 489 de 1998, formular las políticas del Gobierno Nacional en materia de transporte, tránsito y la infraestructura de los modos de su competencia y formular la regulación técnica en materia de tránsito y transporte de los modos carretero, marítimo, fluvial y férreo.  El artículo 1.1.1.1. del Decreto 1079 de 2015 establece en cabeza del Ministerio de Transporte el deber de formular y adoptar las políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica en materia de transporte, tránsito e infraestructura de los modos de transporte carretero, marítimo, fluvial, férreo y aéreo y la regulación técnica en materia de transporte y tránsito de los modos carretero, marítimo, fluvial y férreo.   * 1. **Vigencia de la ley o norma reglamentada o desarrollada**   A partir de su publicación.   * 1. **Disposiciones derogadas, subrogadas, modificadas, adicionadas o sustituidas**   El presente proyecto de decreto modifica los artículos 2.2.2.5.2.1, 2.2.2.6.1.4 y 2.2.2.5.4.3 del Decreto 1076 de 2015 y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.   * 1. **Revisión y análisis de la jurisprudencia que tenga impacto o sea relevante para la expedición del proyecto normativo (órganos de cierre de cada jurisdicción)**   La adecuación de la infraestructura férrea preexistente para la operación de trenes propulsados con energías que no generan gases efecto invernadero, hace parte de las acciones que el marco de la ejecución del Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026, están encaminadas a avanzar de manera progresiva hacia formas de movilidad de cero y bajas emisiones en todos los segmentos, medios y modos, priorizando la red de infraestructura nacional férrea, aspectos que están considerados en la Política nacional de cambio climático.  En relación con esta política, la Corte Constitucional llevó a cabo una exhaustiva y exitosa revisión de ésta, en el marco del análisis de constitucionalidad que realizó a la Ley 1955 de 2019, "Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 ‘Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad’", que emitió mediante Sentencia C-056 de 2021.  Este análisis meticuloso no solo se limitó a examinar las disposiciones legales en cuestión, sino que también abordó las obligaciones internacionales que nuestro país ha asumido en el contexto del cambio climático. La sentencia resaltó la importancia crucial de cumplir con estos compromisos para salvaguardar nuestro entorno y garantizar un futuro sostenible para las generaciones venideras.  Resulta igualmente relevante hacer referencia a la Sentencia C-073 de 1995, mediante la cual la Corte Constitucional declaró exequible la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, suscrita en Nueva York el 9 de mayo de 1992, así como la Ley 164 de 27 de octubre de 1994, aprobatoria de la misma.  Así mismo, la Sentencia C-048 de 2018 declaró exequible el [“Acuerdo de París”](https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?dt=S&i=69870#A), adoptado el 12 de diciembre de 2015, así como la [Ley 1844 de 2017](https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?dt=S&i=69870) por medio de la cual se aprueba dicho acuerdo.   * 1. **Circunstancias jurídicas adicionales**   El proyecto normativo se publicará a consulta nacional para la participación de las partes interesadas por un término de 15 días calendario. | | |
| 1. **IMPACTO ECONÓMICO**   No aplica, no se restringen derechos económicos. | | |
| 1. **VIABILIDAD O DISPONIBILIDAD PRESUPUESTAL**   *(Por favor indique si cuenta con los recursos presupuestales disponibles para la implementación del proyecto normativo)*  La implementación del presente proyecto de decreto no requiere recursos presupuestales. | | |
| 1. **IMPACTO MEDIOAMBIENTAL O SOBRE EL PATRIMONIO CULTURAL DE LA NACIÓN**   Es importante tener en cuenta que en el país existe una amplia red férrea que actualmente no tiene uso, de tal forma que reactivar esos corredores férreos existentes minimizaría los impactos ambientales que la construcción de estas redes férreas puede generar, tal como se detalla a continuación:  **Medio abiótico:**  A partir de la identificación y valoración de impactos asociados al medio abiótico se puede concluir que la adecuación de la infraestructura de corredores férreos existentes para que operen trenes que usen energías que no producen gases de efecto invernadero, no genera un impacto significativo negativo adicional a los recursos naturales, teniendo en cuenta que al ser un proyecto implementado sobre un corredor férreo ya construido, los impactos que generan las obras y actividades de adecuación de estas líneas férreas ya se materializaron en el pasado, por lo que la demanda de recursos naturales es mínima. Tal es el caso de la modificación en el uso del suelo, así como la alteración de sus propiedades fisicoquímicas, y la posible activación de procesos erosión o de desplazamiento de material que pudieran presentarse en las zonas de corte o terraplén, para lo cual ya fueron implementadas unas medidas de manejo ambiental.  Caso similar se presenta con los cuerpos de agua superficiales o subterráneos que se superponen con el trazado de dicho corredor, ya que la intervención a la red hidrológica se realizó durante la construcción del derecho de vía actual, razón por la cual se puede verificar que a lo largo de estos corredores existentes se cuenta con obras de drenaje que solo requerirían actividades de reforzamiento o de mantenimiento.  Cabe resaltar que, al ser proyectos que se desarrollan sobre áreas que, en su mayoría, están densamente pobladas, se podrían generar expectativas en cuando al aumento de material particulado y demás contaminantes atmosféricos como NO2 o CO2, así como al aumento en los niveles de presión sonora generada durante la adecuación de la infraestructura del corredor férreo asociada a la implantación del tren eléctrico; sin embargo, de análisis previos realizados, se tiene que los resultados obtenidos para la etapa de mejoramiento indican que el aumento de estos niveles son irrelevantes en comparación con las emisiones generadas por el desarrollo de las actividades existentes a lo largo de dichos corredores, asociados no sólo a viviendas, sino también a infraestructura de uso comercial e industrial, así como las emisiones por fuentes móviles, correspondientes principalmente a las vías existentes, aledañas a dichos corredores.  Por lo anterior, se considera que, para el medio abiótico, el desarrollo de proyectos férreos de tipo eléctrico o que usen energías que no generen gases efecto invernadero no desarrollan impactos significativos al área de intervención, siempre y cuando dicha área cuente con un corredor férreo existente para el cual ya se ha realizado una afectación, uso y aprovechamiento de recursos naturales.  **Medio biótico:**  La adecuación de la infraestructura de corredores férreos existentes para que operen trenes eléctricos o trenes que usen energías que no generan gases efecto invernadero en corredores ferroviarios existentes presenta numerosas ventajas en términos de reducción de impacto ambiental. Esto se debe a que estos proyectos requieren un menor aprovechamiento forestal en comparación con la creación de nuevas rutas, ya que generalmente se desarrollan en áreas que han experimentado previamente la intervención humana y la degradación de su cobertura vegetal. En muchos casos, estos corredores ferroviarios existentes han sido previamente afectados por actividades humanas, lo que ha llevado a una fragmentación de los ecosistemas y a una disminución en la conectividad de los hábitats naturales. Al optar por utilizar estas rutas ya existentes para implementar sistemas de trenes eléctricos, se evita la necesidad de abrir nuevos caminos a través de áreas forestales o ecosistemas naturales.  Esta estrategia no solo minimiza la pérdida de bosques y vegetación, sino que también ayuda a conservar la biodiversidad al mantener la continuidad de los hábitats naturales en lugar de crear barreras adicionales. En resumen, la elección de utilizar corredores ferroviarios existentes para proyectos de trenes eléctricos representa una estrategia eficaz para minimizar el impacto ambiental y preservar los ecosistemas, al tiempo que se optimizan los recursos disponibles y se fomenta la sostenibilidad en el desarrollo de infraestructuras de transporte.  **Medio socioeconómico:**  En el contexto de proyectos de trenes eléctricos o que usen energías que no generan gases efecto invernadero sobre corredores férreos existentes, es crucial resaltar la baja necesidad de adquisición de terrenos, lo que implica una menor afectación por traslados involuntarios de la población. Este enfoque evita efectos adversos, como la desarticulación socioeconómica en el territorio. Además, las servidumbres existentes, junto con la configuración de la red vial alrededor del corredor férreo, minimizan las interrupciones en la movilidad cotidiana en comparación con proyectos que requieren cambios significativos en el uso del suelo o en la configuración de la movilidad territorial.  Desde una perspectiva socioeconómica, la expectativa de beneficios en términos de movilidad y conectividad proyectados para la operación son más benéficos que los contemplados durante la construcción. Si bien se pueden presentar impactos ambientales durante la adecuación de corredores férreos existentes para darle paso a la operación de trenes eléctricos entre otros, éstos son significativamente menores en comparación con la construcción de proyectos de infraestructura que no aprovechan corredores ya intervenidos por proyectos similares. Este enfoque minimiza los impactos negativos que se generen en la comunidad, asegurando una transición gradual y sostenible hacia una infraestructura ferroviaria más eficiente y respetuosa con el medio ambiente.  Finalmente, es importante resaltar que siempre y cuando las actividades de adecuación se realicen dentro del corredor férreo y no involucren el reasentamiento ni reubicación de población, es viable indicar que la actividad propuesta se configure dentro de la definición de mejoramiento de infraestructura de transporte que estableció la Ley 1682 de 2013, de lo contrario se enmarcaría dentro de las disposiciones establecidas para un licenciamiento ambiental, de conformidad con la normativa vigente. | | |
| 1. **ESTUDIOS TÉCNICOS QUE SUSTENTEN EL PROYECTO NORMATIVO**   **Justificación respecto de los impactos que genera la adecuación de la infraestructura del corredor férreo para la operación de trenes eléctricos:**  Debido a las dinámicas de crecimiento económico y urbanización en el país, el sector transporte presenta un crecimiento acelerado, que demanda grandes inversiones y requiere de un fortalecimiento institucional que organice el crecimiento de los sistemas de transporte público, la infraestructura requerida y las políticas y normativas que impulsen el transporte de cero o bajas emisiones. Al mismo tiempo, es de gran importancia analizar los retos que se le presentan al sector y que se relacionan con temas en salud pública, seguridad vial, movilidad, contaminación atmosférica y cambio climático, con el objetivo de tener mayores impactos positivos y minimizar los negativos.  La Política de crecimiento verde, adoptada en 2018 mediante Documento Conpes 3934, plantea para el sector transporte, incorporar acciones para fomentar el uso de vehículos eléctricos, ascenso tecnológico en la flota oficial del país e incorporar tecnologías con cero o bajas emisiones en los Sistemas de Transporte Masivo.  Es de tener en cuenta que el sector transporte es el que más energía consume, seguido del industrial y el residencial, y presenta considerables oportunidades de reducción en el uso de combustibles fósiles gracias a la implementación de cambios tecnológicos que reemplacen sistemas y equipos, y empleen ahora energía eléctrica. Por ejemplo, un bus eléctrico podría recorrer casi un 85% más de distancia que un bus accionado con diésel bajo las mismas condiciones de unidades de barriles equivalentes de petróleo (BEP). A ello debe sumarse la consideración del alto potencial del país para producir energía eléctrica a partir de fuentes no fósiles, tales como eólica o solar.  Es de anotar que el uso de combustibles fósiles en los motores de combustión interna genera elevadas emisiones de material particulado, monóxido de carbono (CO), óxidos de nitrógeno (NOx), gases de efecto invernadero, sustancias carcinogénicas y metales pesados (Agencia Europea Ambiental, 2016).  De acuerdo con lo anterior, el plan de acción para dar cumplimiento a la Política de crecimiento verde establece, entre otras actividades, el desarrollo de un Programa nacional de electrificación para el transporte (Línea de acción 27) a partir del cual el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible estableció la Estrategia Nacional de Movilidad Eléctrica que tiene por objeto definir acciones que aceleren la transición hacia la movilidad eléctrica.  De otro lado, en el marco de la actualización de la Contribución Determinada a Nivel Nacional (NDC) realizada en 2020, proceso liderado por el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible y acogido por la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) de acuerdo con las directrices que establece el Acuerdo de París, se establecieron medidas para lograr el cumplimiento de la meta nacional en la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero.  El país estableció en la Ley 2169 de 2021 la meta nacional de reducir en un 51% las emisiones de gases de efecto invernadero, lo que representa un compromiso de país de generar un máximo de 169,44 millones de tCO2eq en 2030.  En línea con lo anterior y para el logro de las metas del país en materia de mitigación es necesaria la implementación, a nivel sectorial y territorial, de medidas desde cada sector; el de infraestructura debe implementar acciones que “promuevan la rehabilitación de la infraestructura existente con el fin de mejorar las condiciones técnicas, operacionales, de viabilidad comercial y sostenibilidad ambiental y social, para mejorar y aumentar el transporte de carga en los corredores férreos, que tengan el mayor potencial de movilización de carga, de acuerdo con las estructuraciones técnicas” (Ley 2169 de 2021[[4]](#footnote-5)).  Bajo este marco, la implementación de proyectos referentes a trenes eléctricos en corredores ferroviarios existentes aportaría a la reducción de emisiones de gases efecto invernadero desde las mejoras en la movilidad territorial del país, permitiría lograr mayor eficiencia energética para el país por ahorros de combustible, y minimizar el impacto ambiental de futuras expansiones de la red vial, reduciendo la contaminación atmosférica, el ruido y la ocupación del espacio rural.  Como lo establece la Ley 2169 de 2021[[5]](#footnote-6) la NDC debe contar con el Plan de implementación y seguimiento para el desarrollo bajo en carbono, la carbono neutralidad y la resiliencia climática, siendo el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible la entidad responsable de liderar el proceso para su formulación y concertación. En este marco, se evidencia la importante responsabilidad que tienen los sectores de infraestructura y ambiente en la implementación y seguimiento de la meta correspondiente a la reactivación de corredores férreos.  Finalmente, desde el eje “Convergencia Regional” de las Bases del Plan Nacional de Desarrollo 2022 – 2026 se señala que, para la red de infraestructura nacional, los proyectos férreos serán priorizados y desarrollados teniendo en cuenta que, por sus características operativas, reducen emisiones contaminantes y costos logísticos y de transporte. Asimismo, se reactivarán los corredores férreos actuales y se construirán nuevas líneas complementarias. En línea con lo anterior, la Ley 2294 de 2023 que expide el Plan Nacional de Desarrollo 2022- 2026 establece, desde los indicadores de segundo nivel, que el sector de transporte implementará la meta para el cuatrienio de 1.817 km de vías férreas estructuradas y/o adjudicadas.  De acuerdo con lo anterior, promover el uso de sistemas de transporte eléctricos o que usen energías que no generen gases de efecto invernadero, hace parte de las políticas ambientales que deben ser priorizadas por la Nación. | | |
| **ANEXOS:** | | |
| Certificación de cumplimiento de requisitos de consulta, publicidad y de incorporación en la agenda regulatoria  *(Firmada por el servidor público competente –entidad originadora)* | | (X) |
| Concepto(s) de Ministerio de Comercio, Industria y Turismo  *(Cuando se trate de un proyecto de reglamento técnico o de procedimientos de evaluación de conformidad)* | | No aplica |
| Informe de observaciones y respuestas  *(Análisis del informe con la evaluación de las observaciones de los ciudadanos y grupos de interés sobre el proyecto normativo)* | | (X) |
| Concepto de Abogacía de la Competencia de la Superintendencia de Industria y Comercio  *(Cuando los proyectos normativos tengan incidencia en la libre competencia de los mercados)* | | No aplica |
| Concepto de aprobación nuevos trámites del Departamento Administrativo de la Función Pública  *(Cuando el proyecto normativo adopte o modifique un trámite)* | | No aplica |
| Otro  *(Cualquier otro aspecto que la entidad originadora de la norma considere relevante o de importancia)* | | No aplica |

Aprobó:

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Nombre y firma del Jefe de la Oficina Jurídica entidad originadora o dependencia que haga sus veces

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Nombre y firma del (los) servidor(es) público(s) responsable(s) en la entidad cabeza del sector administrativo que lidera el proyecto normativo (área(s) misional(es))

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Nombre y firma del (los) servidor(es) público(s) responsable(s) de otras entidades (área(s) misional(es))

1. Artículo 1. [↑](#footnote-ref-2)
2. Sobre política de crecimiento verde. [↑](#footnote-ref-3)
3. [Corte Constitucional](https://www.corteconstitucional), Sentencia C-056-21, MP. Paola Andrea Meneses Mosquera. [↑](#footnote-ref-4)
4. Modificada por la Ley 2294 de 2023. [↑](#footnote-ref-5)
5. Modificada por la Ley 2294 de 2023. [↑](#footnote-ref-6)