

## **Evaluación Técnica**

### **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.”**

En atención a la solicitud remitida por la Oficina Asesora Jurídica de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA), el 6 de febrero de 2024, a continuación se presenta la evaluación técnica del proyecto de acto administrativo del asunto.

#### **1. Frente a la parte considerativa:**

La mayor parte de los considerandos son pertinentes para soportar el articulado, no obstante, resulta necesario complementar las referencias que se hacen respecto a las determinaciones plasmadas en el artículo 44 y el artículo 41 de la Ley 1682 de 2013, relacionadas con la necesidad de que el Gobierno Nacional reglamentara el listado de actividades de mejoramiento en proyectos de infraestructura de transporte y el listado de actividades que se consideran modificaciones menores o ajustes normales dentro del giro ordinario de la actividad, con incisos alusivos, al cumplimiento de tales determinaciones con el Decreto 769 de 2014 y el Decreto 770 de 2014, respectivamente.

Por otra parte se retiraron los textos alusivos a la Ley 1844 de 2017, por la cual se aprueba el Acuerdo de París, la Ley 1931 de 2018 que imparte directrices para la gestión del cambio climático en el País, a la Ley 1964 de 2019 que estableció esquemas de promoción al uso de vehículos eléctricos y de cero emisiones, con el fin de contribuir a la movilidad sostenible y a la reducción de emisiones contaminantes y de gases de efecto invernadero, a la Ley 1972 de 2019 que tiene por objeto establecer medidas tendientes a la reducción de emisiones contaminantes al aire provenientes de fuentes móviles, al Documento Conpes 3918 que definió entre sus metas la de aumentar la cooperación internacional para facilitar el acceso a fuentes renovables, eficiencia energética y tecnologías avanzadas y menos contaminantes que los combustibles fósiles, y promover la inversión en infraestructura energética y tecnologías limpias, al Documento Conpes 3934 que cuenta con una acción destinada a desarrollar un programa nacional de electrificación para el transporte, a la Estrategia Nacional de Movilidad Eléctrica, y al Documento Conpes 3991 que indica que es necesario identificar las restricciones que el actual marco normativo presenta para la sostenibilidad económica, financiera, social y ambiental, por cuanto no son determinantes directos de la modificación normativa, ni constituyen justificación

adecuada de los nuevos numerales incluidos en los artículos 2.2.2.5.2.1 y 2.2.2.6.1.4 del Decreto 1076 de 2015.

El espacio normativo que se pretende obtener con la modificación de los artículos es que proyectos de mejoramiento y actividades calificadas como modificaciones menores, asociadas con obras de adecuación de infraestructura ubicada al interior de corredores férreos existentes y su conexión e integración a otros sistemas de transporte masivo existentes al interior de zonas urbanas, para que operen trenes propulsados con energías limpias, puedan ejecutarse sin requerir licencia ambiental. Esto se soporta en el nivel bajo de impactos ambientales y sociales que se estima estos proyectos puedan generar y no en leyes, normativa y documentos de política destinados a propiciar escenarios de economías y desarrollo de bajas emisiones.

Los proyectos de operación de trenes propulsados con energías limpias, así como los de operación de trenes propulsados con energías fósiles, no están sujetos a licencia ambiental, por lo que los unos y los otros no son objeto de análisis o referencia en la presente propuesta regulatoria.

## **2. Frente al articulado:**

El articulado previsto en la propuesta se considera un conjunto necesario y suficiente, no obstante se considera realizar algunas precisiones:

En el artículo 1, complementar el texto del nuevo numeral 19, señalando que la conexión e integración a otros sistemas de transporte masivo se realizan dentro del perímetro urbano, y que se deberán cumplir, igualmente, los condicionantes previstos en el numeral 1 del artículo 2.2.2.5.2.1 del Decreto 1076 de 2015, es decir, que la adecuación de la infraestructura:

- a. Se desarrolle dentro del corredor férreo.
- b. No implique reasentamientos ni reubicación.
- c. Se obtengan los permisos ambientales y autorizaciones respectivas ante las autoridades competentes, para la disposición del material derivado de cortes.

Condiciones básicas para que la actividad corresponda efectivamente a la de mejoramiento y que no cause impactos ambientales o sociales que ameriten la necesidad de exigir y tramitar una licencia ambiental.

Con respecto al contenido del artículo 2 no se tiene ninguna observación que contrarie la adopción del Parágrafo 1, no obstante, siendo competencia del sector transporte el acoger las definiciones de los términos propios de ese sector, el Ministerio de Transporte deberá avalar la definición de corredor férreo consignada en la propuesta de decreto.

Del texto original presentado por ANLA se retira su parte final "... y en todo caso, no podrá ser inferior a veinte metros medidos desde el eje de la vía conforme a lo previsto en el artículo 3 de la Ley 76 de 1920", por cuanto el texto del artículo precitado no hace alusión al concepto de corredor.

El texto de la Ley 76 de 1920 es el siguiente:

*"Artículo 3°. 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.*

*Tampoco podrán construirse a esa distancia edificios de paja u otra materia combustible ni hacer depósitos de sustancias combustibles o inflamables."*

Respecto al Parágrafo 2 no se tiene objeción en la medida que pretende garantizar que la nueva actividad calificada como de mejoramiento no aplique, exclusivamente, a las áreas o tramos del proyecto en los cuales no ha sido necesaria la licencia ambiental o no cuentan con un instrumento de manejo ambiental vigente.

En el artículo 3, complementar el texto del nuevo numeral 26, señalando que la conexión e integración a otros sistemas de transporte masivo se realizan dentro del perímetro urbano, y que se deberán cumplir, igualmente, los siguientes condicionantes previstos en el numeral 1 del artículo 2.2.2.6.1.4 del Decreto 1076 de 2015, es decir, que la adecuación de la infraestructura:

- a. Se desarrolle dentro del corredor licenciado.
- b. No implique reasentamientos ni reubicación.
- c. No implique la construcción de túneles.
- d. Si se realizan cortes, éstos no generen impactos en zonas de nacederos y su ronda hídrica, abatimiento de agua por desconfinamiento de acuíferos y/o desestabilización de macizos rocosos.

- e. No se realicen rellenos en humedales y/o morichales y esteros.

Condiciones básicas para que la actividad corresponda efectivamente a un cambio menor o ajuste normal de un proyecto del sector de infraestructura de transporte que cuente con licencia o su equivalente, que no impliquen nuevos impactos ni con un mayor grado de importancia a los inicialmente identificados en el Estudio de Impacto Ambiental, que si no se cumple amerite la necesidad de exigir y tramitar una ampliación de la licencia ambiental.

El único condicionante previsto en el numeral 1 del artículo 2.2.2.6.1.4 del Decreto 1076 de 2015 que se retiró fue. “No pasen por centros poblados”, por cuanto no sería aplicable para este tipo de proyectos y de conexión e integración a otros sistemas de transporte masivo que desean realizar.

Con respecto al contenido del artículo 4 no se tiene ninguna observación que contrarie su adopción, el cual pretende hacer expedito el proceso de archivo de trámites ambientales que se encuentren en curso y que por motivos de la modificación del Decreto 1076 de 2015 que se está proponiendo, dejen de ser necesarios.

Desde el punto de vista técnico resulta pertinente acoger el artículo 5, que pretende traer al contexto de la adecuación de infraestructura del corredor férreo existente para que operen trenes propulsados con energías limpias, la decisión ya prevista en la Ley 1682 de 2013, en el sentido que cuando se presente superposición entre proyectos de infraestructura y otros proyectos, la coexistencia técnica se debe dirimir de acuerdo con el procedimiento establecido en los artículos 46 al 48 de dicha ley.

Finalmente, el artículo 6 propuesto por ANLA se considera pertinente desde el punto de vista técnico, por cuanto busca que cuando aplique la adecuación de infraestructura de un corredor férreo existente para que operen trenes propulsados con energías limpias, en razón de calificarse el trámite como mejoramiento o un cambio menor, en ningún caso se debe considerar que se causa mérito para reaperturar el expediente contentivo del Plan de Manejo o Licencia Ambiental para la fase de construcción del proyecto de infraestructura - Modo Férreo.

### **3. Conclusión:**

Tomando en consideración las precisiones detalladas en el presente documento, se ajustó el proyecto normativo remitido por ANLA vía correo electrónico con

registro de ingreso a Minambiente el 6 de febrero de 2024 y bajo esta premisa no se tiene objeción técnica para continuar con el trámite de expedición del instrumento **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."** ante la Oficina Asesora Jurídica.

Cordialmente,



**SANDRA PATRICIA MONTOYA VILLARREAL**

Directora de Asuntos Ambientales Sectorial y Urbana

Proyectó: Mario Orlando López Castro – Asesor DAASU  
Revisó: Sandra Patricia Montoya Villarreal – Directora DAASU  
Fecha: 16/02/2024

Los arriba firmantes declaramos que hemos revisado el presente documento y lo encontramos ajustado a las normas y disposiciones legales y/o técnicas vigentes y, por lo tanto, bajo nuestra responsabilidad lo presentamos para la firma del remitente.