

Revisó *[Firma]*Aprobó *[Firma]*

MINISTERIO DE AMBIENTE Y DESARROLLO SOSTENIBLE

DECRETO NÚMERO 0510 DE 2024

24 ABR 2024

“Por el cual se modifican los artículos 2.2.2.5.2.1, 2.2.2.5.4.3 y 2.2.2.6.1.4 del Decreto 1076 de 2015 y se dictan otras disposiciones.”

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA

En ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, y en especial las que le confieren el numeral 11 del artículo 189 de la Constitución Política, los artículos 5, 52 y 53 de la Ley 99 de 1993, el artículo 2 del Decreto-Ley 3570 de 2011, el artículo 59 de la Ley 489 de 1998, los artículos 41 y 44 de la Ley 1682 de 2013, los numerales 2.2 y 2.4 del artículo 2 del Decreto 87 de 2011 y el artículo 1.1.1.1. del Decreto 1079 de 2015, y

C O N S I D E R A N D O

Que los artículos 79 y 80 de la Constitución Política establecen el deber del Estado de proteger la diversidad e integridad del ambiente; conservar las áreas de especial importancia ecológica; planificar el manejo y aprovechamiento de los recursos naturales para garantizar su conservación y restauración; prevenir y controlar los factores de deterioro ambiental, e imponer las sanciones y exigir la reparación de los daños causados.

Que de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 209 de la Constitución Política de Colombia, la función administrativa se encuentra al servicio de los intereses generales y siempre se debe ejercer dentro de los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad.

Que en virtud de lo dispuesto en los artículos 2 y 49 de la Ley 99 de 1993 *“Por la cual se crea el Ministerio de Ambiente, se re ordena 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 concordancia con el Decreto-Ley 3570 de 2011 *“Por el cual se modifican los objetivos y la estructura del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible y se integra el Sector Administrativo de Ambiente y Desarrollo Sostenible”*, 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 *“Por medio de la cual se escinden unos Ministerios, se otorgan precisas facultades extraordinarias al Presidente de la República para modificar la estructura de la Administración Pública y la planta de personal de la Fiscalía General de la Nación y se dictan otras disposiciones”*, definir entre otras cosas, las regulaciones relacionadas con la conservación, protección,

"Por el cual se modifican los artículos 2.2.2.5.2.1, 2.2.2.5.4.3 y 2.2.2.6.1.4 del Decreto 1076 de 2015 y se dictan otras disposiciones."

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.

Que el artículo 49 de la Ley 99 de 1993, prevé: *"De la Obligatoriedad de la Licencia Ambiental. 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 requerirán de una Licencia Ambiental."*

Que el numeral 6 del artículo 52 de la Ley 99 de 1993 establece que requerirá licencia ambiental la ejecución de obras públicas de las redes vial, fluvial y ferroviaria nacionales.

Que la ejecución de obra pública ferroviaria nacional corresponde a un tipo de proyecto de infraestructura de transporte tal como se indica en el numeral 6 del artículo 4 de la Ley 1682 de 2013.

Que el artículo 12 de la Ley 1682 de 2013 *"Por la cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte y se conceden facultades extraordinarias"*, definió mejoramiento como *"cambios en una infraestructura de transporte con el propósito de mejorar sus especificaciones técnicas iniciales."*

Que el artículo 44 de la Ley 1682 de 2013, indicó 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.

Que mediante Decreto 769 de 2014 *"Por el cual se listan las actividades de mejoramiento en proyectos de infraestructura de transporte"* se establece el listado de las actividades de mejoramiento en proyectos de infraestructura de transporte.

Que la ejecución de los proyectos 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.

Que, sin embargo, las modificaciones mencionadas no implican nuevos impactos ambientales a los inicialmente identificados en el Estudio de Impacto Ambiental de los proyectos, razón por la cual no requieren modificación de la licencia ambiental.

Que 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..."*.

Que así mismo, este artículo estableció en cabeza del Gobierno Nacional el deber de regulación, así como de listar las actividades que se consideran modificaciones menores

"Por el cual se modifican los artículos 2.2.2.5.2.1, 2.2.2.5.4.3 y 2.2.2.6.1.4 del Decreto 1075 de 2015 y se dictan otras disposiciones."

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.

Que la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA), debe proferir concepto previo de conformidad con lo dispuesto en el inciso segundo del artículo 41 de la Ley 1682 de 2013, respecto de la reglamentación del listado de cambios menores o ajustes normales en proyectos de infraestructura de transporte.

Que mediante Decreto 770 de 2014 *"Por el cual 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"*, 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.

Que posteriormente el Gobierno Nacional expidió el Decreto 1076 de 2015 *"Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Ambiente y Desarrollo Sostenible"*, compilatorio de los decretos reglamentarios del sector Ambiente y Desarrollo Sostenible, incorporando el Decreto 769 de 2014 del artículo 2.2.2.5.1 al 2.2.2.5.4.6 y el Decreto 770 de 2014, del artículo 2.2.2.6.1.1 al 2.2.2.6.1.9.

Que, 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 de baja emisión de gases de efecto invernadero o no derivados de la combustión interna de combustibles fósiles, así como su ampliación, entendida ésta, como la infraestructura necesaria que se requiera para la conexión e integración a otros sistemas de transporte dentro del perímetro urbano.

Que, así mismo, es necesaria la inclusión de un párrafo en el artículo 2.2.2.5.4.3 para aclarar que, en los eventos en los que se presente una superposición de proyectos de infraestructura con otros proyectos, inclusive los desarrollados con anterioridad a la vigencia de la Ley 1228 de 2008, *"Por la cual se determinan las fajas mínimas de retiro obligatorio o áreas de exclusión, para las carreteras del sistema vial nacional, se crea el Sistema Integral Nacional de Información de Carreteras y se dictan otras disposiciones"*, la coexistencia técnica se dirimirá de acuerdo con el procedimiento establecido en los artículos 46 al 48 de la Ley 1682 de 2013.

Que, con base en el análisis técnico previamente adelantado, a través del presente decreto se actualizarán el listado de las actividades calificadas como de mejoramiento en proyectos de infraestructura de transporte y el listado de las actividades que se consideran modificaciones menores o ajustes normales dentro del giro ordinario de la actividad por no generar impactos ambientales adicionales a los ya identificados para este tipo de proyectos.

Que el Decreto 1076 de 2015 establece que estarán sujetos a licencia ambiental únicamente los proyectos, obras y actividades que se enumeran en sus artículos 2.2.2.3.2.2 y 2.2.2.3.2.3.

“Por el cual se modifican los artículos 2.2.2.5.2.1, 2.2.2.5.4.3 y 2.2.2.6.1.4 del Decreto 1076 de 2015 y se dictan otras disposiciones.”

Que el numeral 8.3 del artículo 2.2.2.3.2.2 del decreto antes citado establece 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”.

Que el Decreto 1079 de 2015 “Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte”, 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.

Que, así mismo, el Decreto 1008 de 2015, “Por el cual se reglamenta el Servicio de Transporte Público Masivo de Pasajeros por metro ligero, tren ligero, tranvía y tren-tram” 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.

Que mediante la Ley 2294 de 19 de mayo de 2023 “Por el cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2022- 2026 “Colombia potencia mundial de la vida”, cuyo objeto¹ 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, y en los documentos Conpes 3918, 3934² y 3991.

Que 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.

Que 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.

¹ Artículo 1.

² Sobre política de crecimiento verde.

"Por el cual se modifican los artículos 2.2.2.5.2.1, 2.2.2.5.4.3 y 2.2.2.6.1.4 del Decreto 1076 de 2015 y se dictan otras disposiciones."

Que, en consecuencia, 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 del modo férreo.

En mérito de lo expuesto;

D E C R E T A:

Artículo 1. Adicionar el numeral 19 al artículo 2.2.2.5.2.1 del Decreto 1076 de 2015, Modo Terrestre Férreo, el cual tendrá el siguiente texto:

19. La adecuación de la infraestructura del corredor férreo para que operen trenes propulsados con electricidad, hidrógeno, electromagnetismo o cualquier otro medio de baja emisión de gases de efecto invernadero o no derivados de la combustión interna de combustibles fósiles, así como su ampliación para la conexión e integración a otros sistemas de transporte dentro del perímetro urbano.

Artículo 2. Adicionar dos párrafos al artículo 2.2.2.5.2.1 del Decreto 1076 de 2015, los cuales quedarán así:

PARÁGRAFO 1°. - Por corredor férreo entiéndase el conjunto de estructuras de ingeniería, instalaciones, bienes muebles e inmuebles necesarios para prestar los servicios ferroviarios y todos aquellos elementos asociados a este modo de transporte, tales como la adecuación del terreno intervenido y/o no intervenido y/o mejorado y/o vías férreas y/o infraestructura y/o superestructura ferroviaria, sistemas de mitigación de ruido, infraestructura de telecomunicaciones, sistemas de información, redes y subestaciones eléctricas, estaciones ferroviarias con sus anexidades, necesarios para la seguridad de la operación del proyecto férreo.

PARÁGRAFO 2°. - El párrafo del artículo 2.2.2.5.4.1 del Decreto 1076 de 2015, no aplica para lo previsto en el numeral 19 del artículo 2.2.2.5.2.1 tratándose de Planes de Manejo Ambiental como instrumentos de manejo de control.

Artículo 3. El artículo 2.2.2.5.4.3 *"Programa de Adaptación de la Guía Ambiental - PAGA"* del Decreto 1076 de 2015 tendrá un párrafo en los siguientes términos:

PARÁGRAFO. - En caso de superposición entre proyectos de infraestructura con otros proyectos, la coexistencia técnica se dirimirá de acuerdo con el procedimiento establecido en los artículos 46 al 48 de la Ley 1682 de 2013.

Artículo 4. Adicionar el numeral 26 al artículo 2.2.2.6.1.4 del Decreto 1076 de 2015, Modo Terrestre-Férreo, el cual tendrá el siguiente texto:

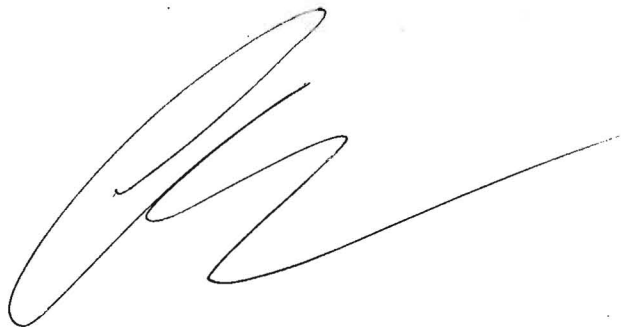
26. La adecuación de la infraestructura del corredor férreo para que operen trenes propulsados con electricidad, hidrógeno, electromagnetismo o cualquier otro medio de baja emisión de gases de efecto invernadero o no derivados de la combustión interna de combustibles fósiles, y su ampliación para la conexión e integración a otros sistemas de transporte masivo dentro del perímetro urbano.

"Por el cual se modifican los artículos 2.2.2.5.2.1, 2.2.2.5.4.3 y 2.2.2.6.1.4 del Decreto 1076 de 2015 y se dictan otras disposiciones."

Artículo 5. Los trámites ambientales en curso, relacionados con proyectos del sector de infraestructura de transporte del modo terrestre-férreo que correspondan a la descripción del numeral 19 del artículo 2.2.2.5.2.1 y del numeral 26 del artículo 2.2.2.6.1.4 del presente decreto, se archivarán de oficio por la autoridad ambiental o a solicitud del interesado. Para el efecto, se ordenará la devolución de la totalidad de la documentación aportada, mediante acto administrativo motivado que se notificará en los términos de ley.

Artículo 6. Vigencia. El presente decreto rige a partir de la fecha de publicación en el diario oficial.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE **24 ABR 2024**
Dado en Bogotá, D.C., a los



LA MINISTRA DE AMBIENTE Y DESARROLLO SOSTENIBLE
MARÍA SUSANA MUHAMAD GONZÁLEZ



EL MINISTRO DE TRANSPORTE
WILLIAM FERNANDO CAMARGO TRIANA

**MINISTERIO DE AMBIENTE Y DESARROLLO SOSTENIBLE****DECRETO NÚMERO****DE 2024**

“Por el cual se modifican los artículos 2.2.2.5.2.1, 2.2.2.5.4.3 y 2.2.2.6.1.4 del Decreto 1076 de 2015 y se dictan otras disposiciones.”

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA

En ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, y en especial las que le confieren el numeral 11 del artículo 189 de la Constitución Política, los artículos 5, 52 y 53 de la Ley 99 de 1993, el artículo 2 del Decreto-Ley 3570 de 2011, el artículo 59 de la Ley 489 de 1998, los artículos 41 y 44 de la Ley 1682 de 2013, los numerales 2.2 y 2.4 del artículo 2 del Decreto 87 de 2011 y el artículo 1.1.1.1. del Decreto 1079 de 2015, y

C O N S I D E R A N D O

Que los artículos 79 y 80 de la Constitución Política establecen el deber del Estado de proteger la diversidad e integridad del ambiente; conservar las áreas de especial importancia ecológica; planificar el manejo y aprovechamiento de los recursos naturales para garantizar su conservación y restauración; prevenir y controlar los factores de deterioro ambiental, e imponer las sanciones y exigir la reparación de los daños causados.

Que de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 209 de la Constitución Política de Colombia, la función administrativa se encuentra al servicio de los intereses generales y siempre se debe ejercer dentro de los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad.

Que en virtud de lo dispuesto en los artículos 2 y 49 de la Ley 99 de 1993 *“Por la cual se crea el Ministerio de Ambiente, se re ordena 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 concordancia con el Decreto-Ley 3570 de 2011 *“Por el cual se modifican los objetivos y la estructura del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible y se integra el Sector Administrativo de Ambiente y Desarrollo Sostenible”*, 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 *“Por medio de la cual se escinden unos Ministerios, se otorgan precisas facultades extraordinarias al Presidente de la República para modificar la estructura de la Administración Pública y la planta de personal de la Fiscalía General de la Nación y se dictan otras disposiciones”*, definir entre otras cosas, las regulaciones relacionadas con la conservación, protección,

“Por el cual se modifican los artículos 2.2.2.5.2.1, 2.2.2.5.4.3 y 2.2.2.6.1.4 del Decreto 1076 de 2015 y se dictan otras disposiciones.”

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.

Que el artículo 49 de la Ley 99 de 1993, prevé: *“De la Obligatoriedad de la Licencia Ambiental. 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 requerirán de una Licencia Ambiental.”*

Que el numeral 6 del artículo 52 de la Ley 99 de 1993 establece que requerirá licencia ambiental la ejecución de obras públicas de las redes vial, fluvial y ferroviaria nacionales.

Que la ejecución de obra pública ferroviaria nacional corresponde a un tipo de proyecto de infraestructura de transporte tal como se indica en el numeral 6 del artículo 4 de la Ley 1682 de 2013.

Que el artículo 12 de la Ley 1682 de 2013 *“Por la cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte y se conceden facultades extraordinarias”*, definió mejoramiento como *“cambios en una infraestructura de transporte con el propósito de mejorar sus especificaciones técnicas iniciales.”*

Que el artículo 44 de la Ley 1682 de 2013, indicó 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.

Que mediante Decreto 769 de 2014 *“Por el cual se listan las actividades de mejoramiento en proyectos de infraestructura de transporte”* se establece el listado de las actividades de mejoramiento en proyectos de infraestructura de transporte.

Que la ejecución de los proyectos 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.

Que, sin embargo, las modificaciones mencionadas no implican nuevos impactos ambientales a los inicialmente identificados en el Estudio de Impacto Ambiental de los proyectos, razón por la cual no requieren modificación de la licencia ambiental.

Que 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...”*

Que así mismo, este artículo estableció en cabeza del Gobierno Nacional el deber de regulación, así como de listar las actividades que se consideran modificaciones menores

"Por el cual se modifican los artículos 2.2.2.5.2.1, 2.2.2.5.4.3 y 2.2.2.6.1.4 del Decreto 1076 de 2015 y se dictan otras disposiciones."

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.

Que la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA), debe proferir concepto previo de conformidad con lo dispuesto en el inciso segundo del artículo 41 de la Ley 1682 de 2013, respecto de la reglamentación del listado de cambios menores o ajustes normales en proyectos de infraestructura de transporte.

Que mediante Decreto 770 de 2014 *"Por el cual 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"*, 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.

Que posteriormente el Gobierno Nacional expidió el Decreto 1076 de 2015 *"Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Ambiente y Desarrollo Sostenible"*, compilatorio de los decretos reglamentarios del sector Ambiente y Desarrollo Sostenible, incorporando el Decreto 769 de 2014 del artículo 2.2.2.5.1 al 2.2.2.5.4.6 y el Decreto 770 de 2014, del artículo 2.2.2.6.1.1 al 2.2.2.6.1.9.

Que, 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 de baja emisión de gases de efecto invernadero o no derivados de la combustión interna de combustibles fósiles, así como su ampliación, entendida ésta, como la infraestructura necesaria que se requiera para la conexión e integración a otros sistemas de transporte dentro del perímetro urbano.

Que, así mismo, es necesaria la inclusión de un párrafo en el artículo 2.2.2.5.4.3 para aclarar que, en los eventos en los que se presente una superposición de proyectos de infraestructura con otros proyectos, inclusive los desarrollados con anterioridad a la vigencia de la Ley 1228 de 2008, *"Por la cual se determinan las fajas mínimas de retiro obligatorio o áreas de exclusión, para las carreteras del sistema vial nacional, se crea el Sistema Integral Nacional de Información de Carreteras y se dictan otras disposiciones"*, la coexistencia técnica se dirimirá de acuerdo con el procedimiento establecido en los artículos 46 al 48 de la Ley 1682 de 2013.

Que, con base en el análisis técnico previamente adelantado, a través del presente decreto se actualizarán el listado de las actividades calificadas como de mejoramiento en proyectos de infraestructura de transporte y el listado de las actividades que se consideran modificaciones menores o ajustes normales dentro del giro ordinario de la actividad por no generar impactos ambientales adicionales a los ya identificados para este tipo de proyectos.

Que el Decreto 1076 de 2015 establece que estarán sujetos a licencia ambiental únicamente los proyectos, obras y actividades que se enumeran en sus artículos 2.2.2.3.2.2 y 2.2.2.3.2.3.

"Por el cual se modifican los artículos 2.2.2.5.2.1, 2.2.2.5.4.3 y 2.2.2.6.1.4 del Decreto 1076 de 2015 y se dictan otras disposiciones."

Que el numeral 8.3 del artículo 2.2.2.3.2.2 del decreto antes citado establece 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".

Que el Decreto 1079 de 2015 *"Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte"*, 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.

Que, así mismo, el Decreto 1008 de 2015, *"Por el cual se reglamenta el Servicio de Transporte Público Masivo de Pasajeros por metro ligero, tren ligero, tranvía y tren-tram"* 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.

Que mediante la Ley 2294 de 19 de mayo de 2023 *"Por el cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2022- 2026 "Colombia potencia mundial de la vida"*, cuyo objeto¹ 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, y en los documentos Conpes 3918, 3934² y 3991.

Que 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.

Que 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.

¹ Artículo 1.

² Sobre política de crecimiento verde.

"Por el cual se modifican los artículos 2.2.2.5.2.1, 2.2.2.5.4.3 y 2.2.2.6.1.4 del Decreto 1076 de 2015 y se dictan otras disposiciones."

Que, en consecuencia, 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 del modo férreo.

En mérito de lo expuesto;

D E C R E T A:

Artículo 1. Adicionar el numeral 19 al artículo 2.2.2.5.2.1 del Decreto 1076 de 2015, Modo Terrestre Férreo, el cual tendrá el siguiente texto:

19. La adecuación de la infraestructura del corredor férreo para que operen trenes propulsados con electricidad, hidrógeno, electromagnetismo o cualquier otro medio de baja emisión de gases de efecto invernadero o no derivados de la combustión interna de combustibles fósiles, así como su ampliación para la conexión e integración a otros sistemas de transporte dentro del perímetro urbano.

Artículo 2. Adicionar dos párrafos al artículo 2.2.2.5.2.1 del Decreto 1076 de 2015, los cuales quedarán así:

PARÁGRAFO 1°. - Por corredor férreo entiéndase el conjunto de estructuras de ingeniería, instalaciones, bienes muebles e inmuebles necesarios para prestar los servicios ferroviarios y todos aquellos elementos asociados a este modo de transporte, tales como la adecuación del terreno intervenido y/o no intervenido y/o mejorado y/o vías férreas y/o infraestructura y/o superestructura ferroviaria, sistemas de mitigación de ruido, infraestructura de telecomunicaciones, sistemas de información, redes y subestaciones eléctricas, estaciones ferroviarias con sus anexidades, necesarios para la seguridad de la operación del proyecto férreo.

PARÁGRAFO 2°. - El párrafo del artículo 2.2.2.5.4.1 del Decreto 1076 de 2015, no aplica para lo previsto en el numeral 19 del artículo 2.2.2.5.2.1 tratándose de Planes de Manejo Ambiental como instrumentos de manejo de control.

Artículo 3. El artículo 2.2.2.5.4.3 *"Programa de Adaptación de la Guía Ambiental - PAGA"* del Decreto 1076 de 2015 tendrá un párrafo en los siguientes términos:

PARÁGRAFO. - En caso de superposición entre proyectos de infraestructura con otros proyectos, la coexistencia técnica se dirimirá de acuerdo con el procedimiento establecido en los artículos 46 al 48 de la Ley 1682 de 2013.

Artículo 4. Adicionar el numeral 26 al artículo 2.2.2.6.1.4 del Decreto 1076 de 2015, Modo Terrestre-Férreo, el cual tendrá el siguiente texto:

26. La adecuación de la infraestructura del corredor férreo para que operen trenes propulsados con electricidad, hidrógeno, electromagnetismo o cualquier otro medio de baja emisión de gases de efecto invernadero o no derivados de la combustión interna de combustibles fósiles, y su ampliación para la conexión e integración a otros sistemas de transporte masivo dentro del perímetro urbano.

"Por el cual se modifican los artículos 2.2.2.5.2.1, 2.2.2.5.4.3 y 2.2.2.6.1.4 del Decreto 1076 de 2015 y se dictan otras disposiciones."

Artículo 5. Los trámites ambientales en curso, relacionados con proyectos del sector de infraestructura de transporte del modo terrestre-férreo que correspondan a la descripción del numeral 19 del artículo 2.2.2.5.2.1 y del numeral 26 del artículo 2.2.2.6.1.4 del presente decreto, se archivarán de oficio por la autoridad ambiental o a solicitud del interesado. Para el efecto, se ordenará la devolución de la totalidad de la documentación aportada, mediante acto administrativo motivado que se notificará en los términos de ley.

Artículo Último. Vigencia. El presente decreto rige a partir de la fecha de publicación en el diario oficial.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dado en Bogotá, D.C., a los



**LA MINISTRA DE AMBIENTE Y DESARROLLO SOSTENIBLE
MARÍA SUSANA MUHAMAD GONZÁLEZ**



**EL MINISTRO DE TRANSPORTE
WILLIAM FERNANDO CAMARGO TRIANA**

Para contestar cite:
Radicado MT No.: 20241300427061




17-04-2024

Bogotá, D.C.

Doctora
PAULA ROBLEDO SILVA
Secretaria Jurídica
PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA
Carrera 8 No. 7 - 26
contacto@presidencia.gov.co
Bogotá, D.C.

EXT24-00059600
PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA DE COLOMBIA
Fecha y Hora: 18/04/2024 9:17 00 a. m. Clave: U7yp2x3yl
Folios: 14
Pasa A: SECRETARÍA JURÍDICA
Ingreso: Ventanilla
Link: <https://psqr.presidencia.gov.co/Publico/FindIndexWeb.aspx>



Respetado Ciudadano, para verificar el estado de su solicitud y dependencia competente asignada para su trámite puede consultar el Link, con su número de radicado identificado con la iniciales EXT y su Clave. Para cualquier información cite el No. de Radicación y la oficina. Teléfono: (57) 1 562-9300 - Bogotá, D.C.

ASUNTO: Envío Original de Proyecto de Decreto.

Respetada Doctora:

Cordial saludo, de manera atenta se remite proyecto de Decreto "Por el cual se modifican los artículos 2.2.2.5.2.1, 2.2.2.5.4.3 y 2.2.2.6.1.4 de! Decreto 1076 de 2015 y se dictan otras disposiciones".

Agradezco su Atención,

Cordialmente,



FLAVIO MAURICIO MARIÑO MOLINA
Jefe Oficina Asesora Jurídica

Anexo: Proyecto de Decreto en doce (12) folios.


Elaboró: Andrés Aguirre - Contratista OAJ

Documento firmado electrónicamente en el Ministerio de Transporte
Esta es una copia auténtica del documento electrónico
www.mintransporte.gov.co



Bogotá D.C., 15 de abril de 2024

Doctora
KAROLL GARCÍA VARGAS
Secretaria General
Ministerio de Transporte
Calle 24 # 60-50 Piso 9
Centro Comercial Gran Estación II
Ciudad

	Al responder por favor cite este número 40002024E2012315	
	Fecha Radicado: 2024-04-15 12:42:14	
	Código de Verificación: a8aea	Folios: 1
	Radicator: Ventanilla Minambiente	Anexos: 13
Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible		

MINISTERIO DE TRANSPORTE Tel:3240800



No.20243030613642

Fecha Radicado: 2024-04-15
RTE:MINISTERIO DE AMBIENTE
Anexos: 52 FOLIOS

ASUNTO: Envío Original de Proyecto de Decreto

Respetado doctora García, reciba un cordial saludo:

De manera atenta remitimos original de Decreto *"Por el cual se modifican los artículos 2.2.2.5.2.1, 2.2.2.5.4.3 y 2.2.2.6.1.4 del Decreto 1076 de 2015 y se dictan otras disposiciones"*.

Agradezco por su atención.

Cordialmente,



RAMÓN EDUARDO VILLAMIZAR MALDONADO
Secretario General - Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible

Anexos: Memorando (1) folio
Decreto (12) folios

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.



MEMORANDO No.

PARA: **MARIA SUSANA MUHAMAD GONZÁLEZ**
Ministra de Ambiente y Desarrollo Sostenible

DE: **ALICIA ANDREA BAQUERON ORTEGÓN**
Jefe Oficina Asesora Jurídica

ASUNTO: Solicitud viabilidad de firma de la iniciativa normativa – Decreto “*Por el cual se modifican los artículos 2.2.2.5.2.1, 2.2.2.5.4.3 Y 2.2.2.6.1.4 y del Decreto 1076 de 2015 y se dictan otras disposiciones.*” Respuesta al radicado 20002024E3006377-EXPEDIENTE No. 20242000900100011E

Cordial saludo señora Ministra;

Revisada la iniciativa normativa y los documentos anexos, esta oficina conforme con el artículo 11 de del Decreto-Ley3570 de 2011, encuentra que los documentos remitidos por el señor Viceministro de Políticas y Normalización Ambiental, Mauricio Cabrera Leal, se encuentran ajustados.

En razón de lo anterior, se aprueba la propuesta de decreto, para que la Señora Ministra evalúe la viabilidad de seguir con la siguiente etapa, esto es la firma de la iniciativa normativa, en los términos del Decreto 1081 de 2015 y sus modificaciones y procedimiento de instrumentación normativa P-M-INA-09- V12., propuesta normativa que debe ser sometida a revisión y firma del señor Ministro de Transporte, William Camargo Triana.

Atentamente,


ALICIA ANDREA BAQUERO ORTEGÓN
Jefe Oficina Asesora Jurídica

Anexos. 1- Instrumento normativo formato “F-M-INA-47 – Propuesta de decreto, 2- “F-A-GJR-07 -Memoria Justificativa, 3- Concepto de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales-ANLA. 4-F-M-INA-25. Publicidad e Informe de Observaciones y Respuestas. 5.Certificado de publicación a consulta nacional del instrumento normativo, del 4 de abril de 2024, expedido por el Coordinador del Grupo de Comunicaciones. 6 . F-M-INA-82- Hoja de Control para Custodia Documental

c.c. Sandra Patricia Montoya Villarreal - Directora de Asuntos Ambientales. Sectorial y Urbana

Elaboró. Carmen Lucia Pérez Rodríguez- Asesora

Revisó. Myriam Amparo Andrade Hernández- Asesora- Coordinadora-Grupo conceptos Biodiversidad

ÍNDICE [Mostrar]

RESUMEN DE MODIFICACIONES [Mostrar]

RESUMEN DE JURISPRUDENCIA [Mostrar]

DECRETO 1076 DE 2015

(mayo 26)

por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Ambiente y Desarrollo Sostenible.

ESTADO DE VIGENCIA: Vigente [Mostrar]

SUBSECCIÓN 2 B. MODO TERRESTRE- FÉRREO

Artículo 2.2.2.5.2.1. Modo Terrestre-Férreo. Ampliación de líneas férreas y/o construcción de líneas paralelas a las existentes y demás obras asociadas a unas y otras siempre y cuando:

- a) Se encuentren en el corredor férreo;
 - b) No impliquen reasentamientos ni reubicación;
 - c) Se obtengan los permisos ambientales y autorizaciones respectivas ante las autoridades competentes, para la disposición del material derivado de cortes.
2. El ajuste de las líneas férreas a las especificaciones establecidas en la Ley y en las normas técnicas relativas a líneas férreas, puentes, pontones, apartaderos y obras de drenaje.
 3. La adaptación, migración o ampliación de la trocha (distancia entre rieles) y/o construcción de terceros rieles.
 4. La rectificación de alineamientos geométricos (horizontales y/o verticales) de las líneas férreas.
 5. La adecuación, ampliación, reforzamiento, reemplazo de puentes, estructuras deprimidas y/o pontones en vías férreas.
 6. La adecuación, ampliación, reforzamiento, reemplazo y/o construcción de pontones, estructuras deprimidas y/o puentes peatonales.
 7. La adecuación, ampliación, reforzamiento, reemplazo o construcción de obras de drenaje y subdrenaje transversal y longitudinal.
 8. La adecuación y/o cambio de subestructura (terraplenes, cortes, sub-base y colocación de balasto).
 9. La instalación, reubicación y operación temporal de plantas de trituración de materiales pétreos, plantas de producción de concreto en cercanía a las obras principales o del área de influencia del proyecto, durante el tiempo en que se realice la actividad de mejoramiento.
 10. La instalación y operación de campamentos temporales e infraestructura asociada durante el tiempo en que se realice la actividad de mejoramiento.

11. La construcción de obras de protección, contención, perfilado y/o terraceo de taludes para líneas férreas.
12. La reubicación, construcción, adecuación y ampliación de estaciones y/o centros de control y de servicio.
13. La construcción de túneles falsos en líneas férreas, y a la entrada y salida de túneles.
14. Construcción de corredores de servicio en túneles.
15. Rectificación, perfilado y/o adecuación de la sección transversal de túneles con fines de mejoramiento de la línea férrea. No se considerará una rectificación, la ampliación de la sección transversal del túnel especialmente si el objetivo es la construcción de líneas paralelas a la línea férrea.
16. La instalación de señalización vertical y horizontal, barreras y defensas metálicas y pasos a desnivel.
17. El cambio de traviesas y/o rieles de menor a mayor peso o viceversa y/o actualización de accesorios.
18. La habilitación de vías férreas, entendiendo la habilitación como la actividad que se adelanta para poder volver a usar u operar una línea que se encuentre inactiva.

(Decreto 769 de 2014, artículo 1º)

Artículo 2.2.2.5.4.3. Programa de Adaptación de la Guía Ambiental (PAGA). El interesado en la ejecución de las actividades de mejoramiento listadas en el presente decreto, deberá dar aplicación de las Guías Ambientales para cada subsector y elaborar un Programa de Adaptación de la Guía Ambiental (PAGA) el cual contendrá como mínimo:

1. Introducción.
2. Descripción de la actividad incluyendo planos o mapas de localización y su respectiva georreferenciación.
3. Justificación de que la actividad está incluida dentro de las previstas en el artículo primero del presente Decreto.
4. **Área de Influencia y Línea Base Ambiental (Caracterización Abiótica, Biótica y Socioeconómica).**
5. Identificación y evaluación de los Impactos Ambientales.
6. Programas de Manejo Ambiental.
7. Cronograma de Ejecución.
8. Permisos Ambientales requeridos.

9. Presupuesto, y

10. Plan de Contingencia.

Artículo 2.2.2.6.1.4. Modo terrestre-férreo. Son cambios menores, los siguientes:

1. Ampliación de líneas férreas y/o construcción de líneas paralelas a las existentes y demás obras asociadas a unas y otras siempre y cuando la actividad:

a) Se encuentren en el corredor licenciado;

b) No pasen por centros poblados;

c) No impliquen reasentamientos ni reubicación;

d) No implique la construcción de túneles;

e) Si se realizan cortes, estos no generen impactos en zonas de nacideros y su zona de ronda, abatimiento de agua por desconfinamiento de acuíferos, y/o desestabilización de macizos rocosos;

f) No se realicen rellenos en humedales y/o morichales y esteros.

2. Ajustes de diseño geométrico en la construcción de vías y puentes dentro del corredor licenciado.

3. Cambios en la localización de campamentos e infraestructura asociada siempre y cuando se encuentren dentro de las áreas licenciadas. Podrán incluir la modificación de los sistemas de conducción de aguas concesionadas o de los sistemas de conducción de los vertimientos autorizados.

4. Cambio de los volúmenes autorizados o ampliación de las Zonas de Disposición de Material Sobrante de Excavaciones (ZODMEs) siempre y cuando su ampliación se encuentre dentro del polígono licenciado.

5. Cambios en los sistemas de tratamiento de aguas residuales domésticas e industriales, siempre y cuando no se intervengan nuevas áreas y estos cambios garanticen las eficiencias necesarias para el cumplimiento de la normativa ambiental vigente y se mantenga la capacidad de asimilación del cuerpo receptor.

6. Cambios en el receptor y/o los sistemas o facilidades de tratamiento de residuos sólidos ordinarios, hospitalarios o peligrosos, solamente en el evento que el manejo de residuos sólidos esté autorizado para ser desarrollado por un tercero y este cuente con los permisos ambientales requeridos.

7. Instalación, reubicación y operación temporal de plantas de producción de asfaltos o de concreto, en cercanía de los túneles, viaductos, áreas o edificaciones para operación y derecho de vía, siempre y cuando se mantenga dentro de los límites de la norma de ruido y calidad del aire.

8. La instalación, reubicación y operación temporal de plantas de trituración de materiales pétreos en cercanía de los túneles, viaductos, áreas o edificaciones para operación y derecho de vía, en caso de que el permiso de emisiones otorgado mediante la licencia ambiental haya contemplado la modelación para la totalidad del corredor, y siempre y cuando se mantenga dentro de los límites de la norma de ruido y calidad del aire.

9. Mantenimiento y recuperación de vías (carretero) asociadas al proyecto que presenten daño o deterioro y se requiera su rehabilitación, durante la fase de construcción y/u operación del proyecto.
10. Recuperación y construcción de pontones, obras de arte y obras hidráulicas que no implique la intervención de áreas diferentes a las definidas en la licencia o plan de manejo ambiental.
11. Utilización de los materiales de préstamo lateral para terraplenes siempre y cuando estén dentro del derecho de vía a lo largo del corredor férreo licenciado.
12. Cambio en la sección hidráulica requerida para adelantar obras en los cruces de cauces (puentes, pontones, alcantarillas y box culverts, entre otras) sin reducir la capacidad hidráulica.
13. Modificación de diseños de detalle de obras (puentes, pontones, cimentaciones, accesos, obras de arte, entre otras) dentro del corredor férreo licenciado.
14. Acopios temporales, por periodos hasta máximo de quince (15) días, para materiales de construcción, siempre y cuando no obstruya accesos ni viviendas.
15. Instalación y/o reubicación de pasos de fauna.
16. Cambio de sitios para compensaciones forestales, dentro de lo dispuesto en el manual de compensación o el que haga sus veces.
17. El uso de fuentes de materiales que cuenten con títulos mineros y licencias ambientales expedidas por las autoridades competentes.
18. Reubicación o construcción de puentes peatonales, estructuras deprimidas y/o pasaganados.
19. Adecuación de las intersecciones en los pasos nacionales, departamentales o municipales.
20. Construcción de estaciones y su infraestructura asociada cuando estén dentro del derecho de vía a lo largo del corredor férreo licenciado.
21. Construcción de obras hidráulicas (incluidas obras de protección), carretables, obras accesorias y estabilización de taludes.
22. Construcción de pasos elevados y/o deprimidos para uso peatonal, siempre y cuando se garanticen las condiciones de seguridad para su uso.
23. Rehabilitación o mantenimiento preventivo y correctivo o cambios en los diseños arquitectónicos en estaciones de la línea férrea.
24. Rehabilitación y mantenimiento de obras de drenaje dentro del derecho de vía de la línea férrea.
25. La habilitación de vías férreas existentes, entendiendo la habilitación como la actividad que se adelanta para poder volver a usar u operar una línea que se encuentre inactiva.

(Decreto 770 de 2014, artículo 4º)

Artículo 2.2.2.6.1.5. Modo acuático-fluvial, marítimo y de infraestructura portuaria. Son, entre otros, los siguientes:

A. Modo Acuático-fluvial

1. Ajustes en la ubicación y/o dimensiones de espolones, siempre y cuando:

- a) No aumenten la relación de estrechamiento inicial del cauce;
- b) No modifiquen la línea original de recuperación de orilla;
- c) Se encuentren dentro de la zona caracterizada ambientalmente y aprobadas para el desarrollo del proyecto;
- d) Conserve el objetivo para el cual fue aprobado.

2. Ajustes en la ubicación y/o dimensiones de las obras licenciadas de proyectos de rectificación de cauces, desviación de cauces, cierre de brazos, meandros y madrevejas, siempre y cuando:

- a) Se encuentren dentro de las zonas caracterizadas ambientalmente, y aprobadas para el desarrollo del proyecto;
- b) Conserve el objetivo para el cual fue aprobado;
- c) No altere el régimen hidro-sedimentológico.

3. Incremento del volumen autorizado de dragado de profundización en canales navegables y en áreas de deltas manteniendo las especificaciones técnicas del canal definidas en la licencia ambiental, siempre y cuando:

- a) El botadero o los botaderos autorizados tengan la capacidad de recibir el material producto del dragado;
- b) Los materiales del lecho que se remuevan no contengan materiales contaminados;
- c) No se afecten áreas de playas, manglares, corales y/o pastos marinos adicionales a los inicialmente identificados.

B. Modo acuático-marítimo

1. Incremento del volumen autorizado de dragado de profundización en canales navegables manteniendo las especificaciones técnicas del canal definidas en la licencia ambiental, siempre y cuando:

- a) El botadero o los botaderos autorizados tengan la capacidad de recibir el material producto del dragado;
- b) Que los materiales del lecho que se removerán no contienen materiales contaminados;
- c) No se afecten áreas de playas, manglares, corales y/o pastos marinos, adicionales a los inicialmente identificados.

2. Ajustes en la ubicación y/o dimensiones de los elementos constitutivos de obras duras y de regeneración de dunas y playas dentro del área licenciada, siempre y cuando el resultado de la modelación de los ajustes no muestre afectaciones con relación al comportamiento hidro-sedimentológico en el área de influencia.

C. Modo Acuático (fluvial y marítimo)– Infraestructura portuaria

1. Incremento del volumen autorizado de dragado de los canales de aproximación, áreas de maniobra, zonas de atraque para los terminales portuarios, manteniendo las especificaciones técnicas del canal definidas en la licencia ambiental, siempre y cuando:

- a) El botadero o los botaderos autorizados tengan la capacidad de recibir el material producto del dragado;
- b) Los materiales del lecho que se remuevan no contengan materiales contaminados;
- c) No se afecten áreas de ronda hídrica, lecho del cuerpo de agua, playas, manglares, corales y/o pastos marinos, adicionales a los inicialmente identificados.

2. Obras o actividades para la construcción y operación de puertos que requieren cambios de los diseños en zonas licenciadas ya sea que se encuentren construidas y/o intervenidas o en construcción, siempre y cuando no implique la construcción de nuevas vías de acceso.

Dichas obras o actividades corresponden a:

- a) Rehabilitación y/o modificación de especificaciones o alineación de vías internas y/o vías existentes de acceso al proyecto;
- b) Rehabilitación y/o modificación de especificaciones o alineación de vías férreas internas del proyecto;
- c) Cambio en el trazado de poliductos y gasoductos dentro del área del proyecto, ubicados en área terrestre;
- d) Rediseños, reubicación o redistribución de edificios, zonas administrativas de recibo y/o almacenamiento, siempre y cuando no implique zonas de almacenamiento de granel sólido;
- e) Construcción de instalaciones destinadas al sistema eléctrico del proyecto;
- f) Demolición de pavimentos, bodegas y/o edificaciones;
- g) Rehabilitación y/o reparaciones al sistema de defensa de muelles;
- h) Ajustes constructivos a muelles, embarcaderos, marinas y sistemas de atraque, que hagan parte de un terminal portuario y que no modifiquen el comportamiento hidro-sedimentológico del cuerpo de agua donde se construye el muelle;
- i) Cambios de elementos de amarre en muelles como bitas o bolardos;
- j) Reparaciones y/o mantenimiento preventivo del muelle;

k) Mantenimiento de elementos de protección marginal bajo muelle;

l) Reubicación y/o redistribución de la infraestructura hidráulica y sanitaria, incluyendo tuberías, accesorios, obras para manejo de agua potable y residual doméstica;

m) Cambios en los sistemas de tratamiento de aguas residuales domésticas, siempre y cuando no se intervengan nuevas áreas y estos cambios garanticen las eficiencias necesarias para el cumplimiento de la normativa ambiental vigente y se mantenga la capacidad de asimilación del cuerpo receptor;

n) Dragado de mantenimiento de los canales y áreas de maniobra para los terminales portuarios, siempre y cuando los botaderos sean suficientes para el material a dragar y no se intervengan manglares, corales o pastos marinos.

(Decreto 770 de 2014, artículo 5°)

Artículo 2.2.2.6.1.6. Modo aéreo. Son cambios menores los siguientes: (...)

(Decreto 770 de 2014, artículo 6°)

MINISTERIO DE AMBIENTE Y DESARROLLO SOSTENIBLE	MEMORIA JUSTIFICATIVA Proceso: Gestión jurídica	MADSIG Sistema Integrado de Gestión
Versión: 4	Vigencia: 25/11/2022	Código: F-A-GJR-07

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, 2.2.2.5.4.3 y 2.2.2.6.1.4 del Decreto 1076 de 2015 y se dictan otras disposiciones."
<p>1. ANTECEDENTES Y RAZONES DE OPORTUNIDAD Y CONVENIENCIA QUE JUSTIFICAN SU EXPEDICIÓN. <i>(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)</i></p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	

Formato tomado del Departamento Administrativo de la Función Pública a partir de lo reglamentado por medio del Decreto 1273 de 2020 y la Resolución 371 de 2020.

MINISTERIO DE AMBIENTE Y DESARROLLO SOSTENIBLE	MEMORIA JUSTIFICATIVA Proceso: Gestión jurídica	MADSIG Sistema Integrado de Gestión
Versión: 4	Vigencia: 25/11/2022	Código: F-A-GJR-07

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"*.

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.

Formato tomado del Departamento Administrativo de la Función Pública a partir de lo reglamentado por medio del Decreto 1273 de 2020 y la Resolución 371 de 2020.

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

Formato tomado del Departamento Administrativo de la Función Pública a partir de lo reglamentado por medio del Decreto 1273 de 2020 y la Resolución 371 de 2020.

MINISTERIO DE AMBIENTE Y DESARROLLO SOSTENIBLE	MEMORIA JUSTIFICATIVA Proceso: Gestión jurídica	MADSIG Sistema Integrado de Gestión
Versión: 4	Vigencia: 25/11/2022	Código: F-A-GJR-07

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 c 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 de baja emisión de gases de efecto invernadero o no derivados de la combustión interna de combustibles fósiles así como su ampliación, entendida ésta, como la infraestructura necesaria que se requiera para la conexión e integración a otros sistemas de transporte dentro del perímetro urbano.

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 mismo establece 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".

ARTÍCULO 2.2.2.3.2.3. COMPETENCIA DE LAS CORPORACIONES AUTÓNOMAS REGIONALES. Las Corporaciones Autónomas Regionales, las de Desarrollo Sostenible, los Grandes Centros Urbanos y las autoridades ambientales creadas mediante la Ley 768 de 2002, otorgarán o negarán la licencia ambiental para los siguientes proyectos, obras o actividades, que se ejecuten en el área de su jurisdicción.

Por otra parte, el Decreto 1079 de 2015, "Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte", 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,

Formato tomado del Departamento Administrativo de la Función Pública a partir de lo reglamentado por medio del Decreto 1273 de 2020 y la Resolución 371 de 2020.

MINISTERIO DE AMBIENTE Y DESARROLLO SOSTENIBLE	MEMORIA JUSTIFICATIVA Proceso: Gestión jurídica	MADSIG Sistema Integrado de Gestión
Versión: 4	Vigencia: 25/11/2022	Código: F-A-GJR-07

tranvía y tren-tram, y establece los requisitos que deben cumplir las empresas interesadas en la habilitación en esta modalidad.

"9. La construcción de vías férreas de carácter regional y/o variantes de estas tanto públicas como privadas."

En el artículo 3 de la Ley 76 de 1920, *Sobre Policía de Ferrocarriles*, 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 objeto¹ 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, 3934² 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

¹ Artículo 1.

² Sobre política de crecimiento verde.

Formato tomado del Departamento Administrativo de la Función Pública a partir de lo reglamentado por medio del Decreto 1273 de 2020 y la Resolución 371 de 2020.

MINISTERIO DE AMBIENTE Y DESARROLLO SOSTENIBLE	MEMORIA JUSTIFICATIVA Proceso: Gestión jurídica	MADSIG Sociedad Integrada de Gestión
Versión: 4	Vigencia: 25/11/2022	Código: F-A-GJR-07

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 de baja emisión de 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 se remitió a la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales a fin de que conceptuara técnicamente frente a la modificación normativa propuesta.

Formaio tomado del Departamento Administrativo de la Función Pública a partir de lo reglamentado por medio del Decreto 1273 de 2020 y la Resolución 371 de 2020.

MINISTERIO DE AMBIENTE Y DESARROLLO SOSTENIBLE	MEMORIA JUSTIFICATIVA Proceso: Gestión jurídica	MADSIG Sistema Integrado de Gestión
Versión: 4	Vigencia: 25/11/2022	Código: F-A-GJR-07

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.

2. 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.

3. VIABILIDAD JURÍDICA

(Por favor desarrolle cada uno de los siguientes puntos)

3.1 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.

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 reestructuró 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.

³ Corte Constitucional, Sentencia C-056-21, MP. Paola Andrea Meneses Mosquera.

Formato tomado del Departamento Administrativo de la Función Pública a partir de lo reglamentado por medio del Decreto 1273 de 2020 y la Resolución 371 de 2020.

MINISTERIO DE AMBIENTE Y DESARROLLO SOSTENIBLE	MEMORIA JUSTIFICATIVA Proceso: Gestión jurídica	MADSIG Sistema Integrado de Gestión
Versión: 4	Vigencia: 25/11/2022	Código: F-A-GJR-07

Así mismo, en los artículos 49 y 50 ibidem, 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 Ley 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.

3.2 Vigencia de la ley o norma reglamentada o desarrollada

A partir de su publicación en el diario oficial.

3.3 Disposiciones derogadas, subrogadas, modificadas, adicionadas o sustituidas

El presente proyecto de decreto modifica los artículos 2.2.2.5.2.1, 2.2.2.5.4.3 y 2.2.2.6.1.4 del Decreto 1076 de 2015 y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

3.4 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.

Formato tomado del Departamento Administrativo de la Función Pública a partir de lo reglamentado por medio del Decreto 1273 de 2020 y la Resolución 371 de 2020.

MINISTERIO DE AMBIENTE Y DESARROLLO SOSTENIBLE	MEMORIA JUSTIFICATIVA Proceso: Gestión jurídica	MADSIG grado de Gestión
Versión: 4	Vigencia: 25/11/2022	Código: F-A-GJR-07

En relación con esta política, la Corte Constitucional llevó a cabo una exhaustiva y exitosa revisión de esta, 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", adoptado el 12 de diciembre de 2015, así como la Ley 1844 de 2017 por medio de la cual se aprueba dicho acuerdo.

3.5 Circunstancias jurídicas adicionales

El proyecto normativo se publicó a consulta nacional entre el 28 de febrero y el 13 de marzo de 2024 para conocimiento y observaciones de las partes interesadas, así como las respuestas y observaciones fueron publicadas en la página web del Ministerio.

4. IMPACTO ECONÓMICO

No aplica, no se restringen derechos económicos.

5. 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.

6. 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:

Formato tomado del Departamento Administrativo de la Función Pública a partir de lo reglamentado por medio del Decreto 1273 de 2020 y la Resolución 371 de 2020.

MINISTERIO DE AMBIENTE Y DESARROLLO SOSTENIBLE	MEMORIA JUSTIFICATIVA Proceso: Gestión jurídica	MADSIG <small>Sistema Integrado de Gestión</small>
Versión: 4	Vigencia: 25/11/2022	Código: F-A-GJR-07

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 ferreo 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 férreos 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

Formato tomado del Departamento Administrativo de la Función Pública a partir de lo reglamentado por medio del Decreto 1273 de 2020 y la Resolución 371 de 2020.

MINISTERIO DE AMBIENTE Y DESARROLLO SOSTENIBLE	MEMORIA JUSTIFICATIVA Proceso: Gestión jurídica	MADSIG Sistema Integrado de Gestión
Versión: 4	Vigencia: 25/11/2022	Código: F-A-GJR-07

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 férreos 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, 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.

7. 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:

Formato tomado del Departamento Administrativo de la Función Pública a partir de lo reglamentado por medio del Decreto 1273 de 2020 y la Resolución 371 de 2020.

MINISTERIO DE AMBIENTE Y DESARROLLO SOSTENIBLE	MEMORIA JUSTIFICATIVA	MADSIG Sistema Integrado de Gestión
	Proceso: Gestión jurídica	
Versión: 4	Vigencia: 25/11/2022	Código: F-A-GJR-07

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.

Formato tomado del Departamento Administrativo de la Función Pública a partir de lo reglamentado por medio del Decreto 1273 de 2020 y la Resolución 371 de 2020.

MINISTERIO DE AMBIENTE Y DESARROLLO SOSTENIBLE	MEMORIA JUSTIFICATIVA Proceso: Gestión jurídica	MADSIG Sistema Integrado de Gestión
Versión: 4	Vigencia: 25/11/2022	Código: F-A-GJR-07

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 2021⁴).

Bajo este marco, la implementación de proyectos referentes a trenes eléctricos en corredores férreos 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 2021⁵ 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 <i>(Firmada por el servidor público competente –entidad originadora)</i>	(X)
Concepto(s) de Ministerio de Comercio, Industria y Turismo	No aplica

⁴ Modificada por la Ley 2294 de 2023.

⁵ Modificada por la Ley 2294 de 2023.

Formato tomado del Departamento Administrativo de la Función Pública a partir de lo reglamentado por medio del Decreto 1273 de 2020 y la Resolución 371 de 2020.

(Cuando se trate de un proyecto de reglamento técnico o de procedimientos de evaluación de conformidad)	
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)	Concepto de la ANLA número de radicado 20241400225441.

Aprobó:


MADSIG
 ALICIA ANDREA BAQUERO ORTEGON
 Jefe de la Oficina Jurídica Minambiente


 Sistema Integrado de Gestión
 SANDRA PATRICIA MONTOYA VILLARREAL
 Directora Asuntos Ambientales Sectorial Urbana


 FLAVIO MAURICIO MARINO MOLINA
 Jefe Oficina Asesora Jurídica Mintransporte


 LUIS EDUARDO ACOSTA MEDINA
 Coordinador UMUS

Formato tomado del Departamento Administrativo de la Función Pública a partir de lo reglamentado por medio del Decreto 1273 de 2020 y la Resolución 371 de 2020.

Bogotá, DC, miércoles, 03 de abril de 2024

Doctora

SANDRA PATRICIA MONTOYA

Directora de Asuntos Ambientales Sectorial y Urbana

Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible

spmontoya@minambiente.gov.co

Bogotá, D.C

Asunto: Respuesta oficio con radicado MinAmbiente 24002024E2009987 del 27 de marzo de 2024 y oficio con radicado ANLA 20246200362552 del 03 de abril de 2024 (10DPE0739-00-2024). Remisión de compilación y respuestas a comentarios y proyecto de decreto en versión 9 "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" para cumplimiento del inciso segundo del artículo 41 de la Ley 1682 de 2013".

Respetada doctora Sandra:

Después de analizar tanto la versión definitiva del proyecto de decreto mencionado en el asunto como la base de datos que compila las respuestas a los comentarios recibidos durante la fase de consulta pública⁽¹⁾, elaboradas y revisadas, estas últimas, de forma conjunta entre el Ministerio de Transporte, el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible y la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales, se sugiere realizar dos ajustes: de un parte, respecto al artículo 6, en el sentido de establecer que el decreto entrará en vigencia a partir de su publicación en el diario oficial, en lugar de su expedición; y de otra, frente a la expresión "COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE", ubicada en la antefirma, que debería reemplazarse por "PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE".

Mencionado lo anterior, y de conformidad con lo establecido en el numeral 6, artículo 3 del Decreto 3573 de 2011 y el inciso segundo del artículo 41 de la Ley 1682 de 2013, esta entidad se pronuncia frente a la modificación de 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, reiterando lo dicho en el oficio 20241400136081 del 29 de febrero de 2024, a través del cual se respondió la solicitud No. MADS24002024E2005508 del 26 de febrero de 2024, que se transcribe a continuación:

"En atención al radicado del asunto y de conformidad con lo establecido en el numeral 6, artículo 3 del Decreto 3573 de 2011 y el inciso segundo del artículo 41 de la Ley 1682 de

¹ Remitido por medio de correo electrónico, con radicado número ANLA 20246200362552 del 03 de abril de 2024



20131 , a continuación, esta entidad se pronuncia frente a la modificación de 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, teniendo en cuenta, primero, que de forma precedente se realizaron mesas de trabajo entre el Minambiente y nuestro equipo técnico y jurídico, el 31 de enero, 6 y 9 de febrero de 2024; y segundo, que por medio de oficio 20241400081761 del 6 de febrero de 2024, la Oficina Asesora Jurídica de esta autoridad ambiental remitió el proyecto de decreto y su memoria justificativa, la cual incluye los aportes que desde las áreas técnicas de esta entidad se hicieron para el adecuado soporte de esta iniciativa normativa, atendiendo a las observaciones producto de las discusiones previas entre estas dos entidades.

Precisado lo anterior y en el marco de la solicitud, reiteramos lo expuesto en la memoria justificativa a la que se hace referencia, en el sentido de indicar lo siguiente:

Los sistemas de transporte eléctricos masivos, como los trenes intermunicipales o regionales sobre corredores existentes y en áreas de alta intervención antrópica, disminuyen la emisión de gases efecto invernadero. Esto reduce los posibles riesgos en la salud de las personas que pueden generarse por la exposición a los derivados de los motores de combustión interna de combustibles fósiles y los impactos ambientales asociados a sus obras y operación, que son similares a los producidos por el mantenimiento y adecuación de los corredores viales urbanos. Por lo tanto, es necesario actualizar el listado de actividades de mejoramiento y modificaciones menores o ajustes normales dentro del giro ordinario en proyectos de infraestructura de transporte, modo férreo.

Se concluye que la adecuación de la infraestructura de corredores férreos existentes para la operación de trenes, cuyo uso de energía no genera gases efecto invernadero, no ocasiona impactos significativos negativos adicionales a los recursos naturales, ya que, al ser un proyecto implantado sobre un corredor construido, los impactos asociados a la adecuación de estas líneas férreas ya fueron generados, por lo que la demanda de recursos naturales disminuye o es casi nula.

Adicionalmente, en estos proyectos las afectaciones prediales son muy pocas y por ende, los impactos que se puedan generar en las comunidades, durante la construcción, no superan las molestias propias de cualquier obra urbana. Por esto se concluye que este tipo de proyectos no genera deterioro grave a los recursos naturales renovables o al medio ambiente ni introduce modificaciones considerables o notorias al paisaje”.

Por lo anterior, esta autoridad considera que la versión 9 del proyecto de decreto del asunto cumple los propósitos para los cuales fue elaborado y consideramos que se debe continuar con su proceso de publicación.

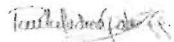
Agradecemos su atención y cualquier consulta o inquietud adicional será atendida.

Cordialmente,



DANIEL RICARDO PAEZ DELGADO
JEFE OFICINA ASESORA JURIDICA

Medio de Envío: Correo Electrónico



PAOLA ANDREA GALVEZ GALLEGO
CONTRATISTA



SARA LUCIA CASTELLANOS SUAZO
PROFESIONAL ESPECIALIZADA CON FUNCIONES DE COORDINADORA DEL GRUPO DE CONCEPTOS JURIDICOS

Archívese en: EXPEDIENTE

Nota: Este es un documento electrónico generado desde los Sistema de Información de la ANLA. El Original reposa en los archivos digitales de la entidad.



MINISTERIO DE AMBIENTE Y DESARROLLO SOSTENIBLE Versión: 5	PUBLICIDAD E INFORME DE OBSERVACIONES Y RESPUESTAS DE LOS PROYECTOS ESPECIFICOS DE REGULACIÓN	MADSIG Sistema Integrado de Gestión
	Proceso: Instrumentación ambiental Vigencia: 06/10/2022	

En cumplimiento del Decreto 1076 de 2015 artículo 2.2.14. Publicidad e informe de observaciones y respuestas de los proyectos específicos de regulación expedidos con firma del presidente de la República

Datos básicos

Nombre de la entidad	MINISTERIO DE AMBIENTE Y DESARROLLO SOSTENIBLE
Responsable del proceso	MARIO ORLANDO LOPEZ CASTRO
Nombre del proyecto de regulación	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
Objetivo del proyecto de regulación	Añadir el numeral 19 y dos párrafos al artículo 2.2.2.5.2.1 y el numeral 26 al artículo 2.2.2.6.1.4 del Decreto 1076 de 2015, Modo Terrestre Ferreo.
Fecha de publicación del informe	28/02/2024

Descripción de la consulta

Tiempo total de duración de la consulta:	15 días
Fecha de inicio	28/02/2024
Fecha de finalización	13/03/2024
Enlace donde estuvo la consulta pública	https://www.minambiente.gov.co/consulta/por-el-cual-se-modifican-los-articulos-2-2-2-
Canales o medios dispuestos para la difusión del proyecto	Página web www.minambiente.gov.co
Canales o medios dispuestos para la recepción de comentarios	Página web www.minambiente.gov.co

Resultados de la consulta

Número de Total de participantes	16		
Número total de comentarios recibidos	99		
Número de comentarios aceptados	66	%	67%
Número de comentarios no aceptados	33	%	33%
Número total de artículos del proyecto	6		
Número total de artículos del proyecto con comentarios	6	%	100%
Número total de artículos del proyecto modificados	3	%	50%

Consolidado de observaciones y respuestas

No.	Fecha de recepción	Remitente	Observación recibida	Estado	Consideración desde entidad
1	4/03/2024	Bons Cordovez	El señor Cordovez expresa en su comunicado lo siguiente: debe tenerse en cuenta en una primera etapa, mientras se desarrollan tecnologías competitivas, el tren de con motor híbrido (diesel y eléctrico), ya que ahorra un 70% de combustible por tonelada transportada y por ende de emisiones de CO2	Aceptada	En la actualidad, se cuenta con motores completamente eléctricos con lo cual se contribuye en mayor medida con las reducciones de las emisiones atmosféricas de gases y material particulado, por lo cual no resulta deseable el uso principal de motores a combustión con combustibles fósiles. Justamente el Plan Nacional de Desarrollo propende por reducir las emisiones de gases y material particulado. No obstante, se podría considerar un sistema híbrido, como respaldo para atender contingencias de desabastecimiento de fluido eléctrico, por lo cual se modificará la redacción, para dejar un requisito más general frente a la tecnología a emplear.
2	00/1/1900	Bons Cordovez	El señor Cordovez expresa en su comunicado lo siguiente: debe evitarse que los trenes de pasajeros sigan interrumpiendo en los corredores de carga de las ciudades invadiendo el total del corredor pudiendo ser compartidos	No aceptada	De acuerdo, en las estructuraciones técnicas de corredores para trenes es factible que estos puedan ser compartidos tanto en el uso para pasajeros como para carga, lo cual resultará soportado con los diseños que se realicen buscando esas alternativas a cargo de los responsables de la estructuración.
3	8/03/2024	EFR-CIRO	La observación hace referencia al artículo 1 y se pone a consideración lo siguiente: puede existir oposición entre el Numeral 1 del Artículo 2.2.2.5.2.1 y el Numeral 19 que se pretende incluir con el Proyecto Decreto. Al referirse el Numeral 19 a "Corredor férreo existente" resulta más restrictivo que el Numeral 1, el cual permite inclusive la construcción de líneas paralelas, ya que el numeral 19 propuesto habla de adecuación de la infraestructura existente. El término "Adecuación" utilizado en el Numeral 19 que se pretende incluir es un concepto poco aplicable a las intervenciones reales que se requerían en los corredores férreos del país dada su antigüedad. En la actualidad se requiere realizar "construcción y ampliación". Una de las ventajas que proporciona el numeral que pretende incluirse, se refiere a "la conexión e integración con otros sistemas de transporte masivo dentro del perímetro urbano", lo cual incluiría sectores del proyecto que no usan la trocha existente, como es el caso de Ramal Metro (Proyecto Regotram de Occidente), sin embargo, no existe claridad si esta condición es suficiente para viabilizar la construcción de infraestructura proyectada fuera del corredor férreo existente. En este sentido, no es claro, si la conexión e integración con otros sistemas de transporte puede construirse fuera de los "corredores férreos existentes". Esto, ya que la mayoría de las conexiones entre sistemas de transporte ferroviarios con otros sistemas (trenes que construíse por fuera de los corredores existentes). Por lo anterior, se identifica la necesidad de que el decreto no posea en su articulado párrafos que se refieran a "corredor férreo" y otros en los que se cite "corredor férreo existente", resulta necesaria la unificación del concepto de "corredor férreo" independientemente de que sea existente o proyectado. De otra manera, en el futuro, cuando sea necesario realizar intervenciones, en casos como la construcción del Ramal Metro del Regotram de Occidente va a ser necesario tramitar una Licencia Ambiental.	Aceptada	Se acepta la propuesta, en el sentido de precisar la definición de "corredor férreo". Adicionalmente, se recuerda que el presente proyecto de decreto no se establece para un proyecto específico, cada caso se deberá analizar de manera puntual.

4	3/03/2024	EFR-CFRQ-CIRO	<p>La observación hace referencia al artículo 1 y se pone a consideración lo siguiente: "Teniendo en cuenta lo expuesto en la parte considerativa del Proyecto del nuevo decreto, en donde se especifica que "Los sistemas de transporte eléctricos masivos, como los trenes intermunicipales o regionales sobre corredores existentes y en áreas de alta intervención antrópica, amoniarán la emisión de gases efecto invernadero (...)", se puede inferir que se está buscando que los trenes sean cero emisiones, en este sentido y con el fin de no generar interpretaciones técnicas o comentarios relacionados con "cero emisiones", se debe dar el mismo tratamiento referente a contribuir a la reducción o disminución de gases efecto invernadero ya que no se puede garantizar que los proyectos sean cero emisiones. Así mismo se propone la siguiente redacción: ARTICULO 1. - Adicionar e numerar 19 al artículo 2.2.2.2.1 del Decreto 1076 de 2015, fmod. Terrestre Ferreo, el cual tendrá el siguiente texto</p> <p>19. La adecuación, ampliación y/o construcción de la infraestructura del corredor ferreo para que operen trenes propulsados con derivados de la combustión interna de combustibles fósiles, incluyendo, pero sin limitarse a las siguientes: conexión e integración a otros sistemas de transporte masivo dentro del perímetro urbano y/o rural, segundas o terceras líneas, cocheros intercompartimentados, puentes ferroviarios, obras hidráulicas, traslado de redes existentes, adecuaciones eléctricas, intersecciones viales y peatonales, estaciones, talleres, módulos de conexión a las fuentes de energía, subestaciones eléctricas, y todas aquellas obras necesarias para el funcionamiento de los trenes en cuestión y las zonas en donde los proyectos requieren obras por fuera del corredor ferreo para garantizar la conectividad con las diferentes redes de transporte existentes a cargo de la Nación, los Departamentos y los Municipios, siempre y cuando la actividad:</p> <p>a. Se desarrolle dentro del corredor ferreo y en las zonas por fuera del corredor ferreo requeridas para la conectividad con las diferentes redes de transportes</p> <p>b. No implique traslado involuntario de población que ameriten reasentamientos y/o reubicaciones, exceptuando los casos por la adquisición de nuevos predios y/o recuperación de espacio público.</p> <p>c. Se obligan los permisos ambientales y autorizaciones respectivas ante las autoridades competentes, para la disposición del material derivado de cortes</p>	<p>Acopiado</p>	<p>Del texto "cero emisiones" se tuvo en cuenta el comentario y se ajustó la propuesta de decreto, ya que tal como se afirma en el comentario no se puede garantizar la cero emisión de gases efecto invernadero en el marco de la operación de trenes que sea propulsados por electricidad, hidrógeno, electromagnético etc.</p> <p>Del texto "conexión e integración a otros sistemas de transporte masivo dentro del perímetro urbano y/o rural, segundas o terceras líneas, cocheros intercompartimentados, puentes ferroviarios, obras hidráulicas, traslado de redes existentes, adecuaciones eléctricas, intersecciones viales y peatonales, estaciones, talleres, módulos de conexión a las fuentes de energía, subestaciones eléctricas, y todas aquellas obras necesarias para el funcionamiento de los trenes en cuestión y las zonas en donde los proyectos requieren obras por fuera del corredor ferreo para garantizar la conectividad con las diferentes redes de transporte existentes a cargo de la Nación, los Departamentos y los Municipios, siempre y cuando la actividad" se tiene que la misma hace parte de la definición de corredor ferreo que está estipulada por el Ministerio de Transportes.</p> <p>Del texto "Se desearrá dentro del corredor ferreo y en las zonas por fuera del corredor ferreo requeridas para la conectividad con las diferentes redes de transportes" se tiene que el ámbito de aplicación del proyecto de decreto implica que la adecuación se dé sobre corredores ferreos de alta intervención antrópica, por lo tanto, las áreas rurales no se enmarcan en este proyecto.</p>	<p>Se tuvo en cuenta el comentario y se ajustó la redacción del artículo para generar coherencia</p> <p>Se tiene que el objeto del proyecto de decreto implica que las adecuaciones se den sobre corredores ferreos y de alta intervención antrópica por lo tanto, no se autorizó la construcción de nuevas vías ferreas o variantes de la misma, fuera de los corredores actuales, salvo lo relacionado con la conexión e integración a otros sistemas de transporte dentro del perímetro urbano.</p>	<p>Se acepta la propuesta en el sentido de precisar la definición de "corredor ferreo". Adicionalmente se recuerda que el presente proyecto de decreto no se establece para un proyecto específico, cada caso se deberá analizar de manera puntual.</p>
5	3/03/2024	EFR-CFRQ-CIRO	<p>La observación hace referencia al artículo 1 y se pone a consideración lo siguiente. En los condicionantes establecidos para que sea aplicable el numeral 19 que pretende incluirse en el artículo 2.2.2.2.1 del Decreto 1076 de 2015 resulta confuso, debido a que en el enunciado del numeral se refiere a "corredor existente" y en los condicionantes de su aplicación "ferría", se refiere únicamente a que la adecuación se desarrolle dentro del "corredor ferreo" se sugiere unificar los conceptos, permitiendo que la adecuación se pueda adelantar fuera del corredor ferreo existente.</p>	<p>Acopiado</p>	<p>Del texto "cero emisiones" se tuvo en cuenta el comentario y se ajustó la propuesta de decreto, ya que tal como se afirma en el comentario no se puede garantizar la cero emisión de gases efecto invernadero en el marco de la operación de trenes que sea propulsados por electricidad, hidrógeno, electromagnético etc.</p> <p>Del texto "conexión e integración a otros sistemas de transporte masivo dentro del perímetro urbano y/o rural, segundas o terceras líneas, cocheros intercompartimentados, puentes ferroviarios, obras hidráulicas, traslado de redes existentes, adecuaciones eléctricas, intersecciones viales y peatonales, estaciones, talleres, módulos de conexión a las fuentes de energía, subestaciones eléctricas, y todas aquellas obras necesarias para el funcionamiento de los trenes en cuestión y las zonas en donde los proyectos requieren obras por fuera del corredor ferreo para garantizar la conectividad con las diferentes redes de transporte existentes a cargo de la Nación, los Departamentos y los Municipios, siempre y cuando la actividad" se tiene que la misma hace parte de la definición de corredor ferreo que está estipulada por el Ministerio de Transportes.</p> <p>Del texto "Se desearrá dentro del corredor ferreo y en las zonas por fuera del corredor ferreo requeridas para la conectividad con las diferentes redes de transportes" se tiene que el ámbito de aplicación del proyecto de decreto implica que la adecuación se dé sobre corredores ferreos de alta intervención antrópica, por lo tanto, las áreas rurales no se enmarcan en este proyecto.</p>	<p>Se tuvo en cuenta el comentario y se ajustó la redacción del artículo para generar coherencia</p> <p>Se tiene que el objeto del proyecto de decreto implica que las adecuaciones se den sobre corredores ferreos y de alta intervención antrópica por lo tanto, no se autorizó la construcción de nuevas vías ferreas o variantes de la misma, fuera de los corredores actuales, salvo lo relacionado con la conexión e integración a otros sistemas de transporte dentro del perímetro urbano.</p>	<p>Se acepta la propuesta en el sentido de precisar la definición de "corredor ferreo". Adicionalmente se recuerda que el presente proyecto de decreto no se establece para un proyecto específico, cada caso se deberá analizar de manera puntual.</p>
6	3/03/2024	EFR-CFRQ-CIRO	<p>Estas empresas hacen la siguiente observación. En el caso del proyecto Rogatam de Occidente se tiene que el tramo comprendido entre el PK0+000 al PK1+000 denominado RAMAL METRO, es un nuevo tramo por construir, el cual no se encuentra sobre infraestructura ferroviaria preexistente. Sin embargo, existen diseños y estudios de detalle que validan la construcción del RAMAL METRO, adicionalmente en el POT de Bogotá se incluyó la destinación de una zona urbana a la construcción de esta obra. En este sentido, se identifican los siguientes escenarios donde será obligatorio tramitar una Licencia Ambiental, ya que el Decreto no tendría aplicabilidad:</p> <p>Otros como el Ramal Metro de Rogatam de Occidente no pueden ser considerados "mejoramientos" porque se encuentran proyectados fuera del "Corredor Ferreo Existente", entonces requieren Licencia Ambiental.</p> <p>Si las obras de conexión e integración con otro modo de transporte pretenden adelantarse en zonas rurales, ven a requerir Licencia Ambiental.</p> <p>De acuerdo con los anteriores escenarios, se considera necesario ampliar la definición técnica de "corredor ferreo", con el fin de no generar vacíos conceptuales de la Autoridad Ambiental que limiten el desarrollo de las actuaciones del proyecto Rogatam de Occidente y de otros proyectos ferreos, esto es, que permitan obras fuera del corredor ferreo que es probable que se requieran para los proyectos ferroviarios</p>	<p>Acopiado</p>	<p>Del texto "cero emisiones" se tuvo en cuenta el comentario y se ajustó la propuesta de decreto, ya que tal como se afirma en el comentario no se puede garantizar la cero emisión de gases efecto invernadero en el marco de la operación de trenes que sea propulsados por electricidad, hidrógeno, electromagnético etc.</p> <p>Del texto "conexión e integración a otros sistemas de transporte masivo dentro del perímetro urbano y/o rural, segundas o terceras líneas, cocheros intercompartimentados, puentes ferroviarios, obras hidráulicas, traslado de redes existentes, adecuaciones eléctricas, intersecciones viales y peatonales, estaciones, talleres, módulos de conexión a las fuentes de energía, subestaciones eléctricas, y todas aquellas obras necesarias para el funcionamiento de los trenes en cuestión y las zonas en donde los proyectos requieren obras por fuera del corredor ferreo para garantizar la conectividad con las diferentes redes de transporte existentes a cargo de la Nación, los Departamentos y los Municipios, siempre y cuando la actividad" se tiene que la misma hace parte de la definición de corredor ferreo que está estipulada por el Ministerio de Transportes.</p> <p>Del texto "Se desearrá dentro del corredor ferreo y en las zonas por fuera del corredor ferreo requeridas para la conectividad con las diferentes redes de transportes" se tiene que el ámbito de aplicación del proyecto de decreto implica que la adecuación se dé sobre corredores ferreos de alta intervención antrópica, por lo tanto, las áreas rurales no se enmarcan en este proyecto.</p>	<p>Se tuvo en cuenta el comentario y se ajustó la redacción del artículo para generar coherencia</p> <p>Se tiene que el objeto del proyecto de decreto implica que las adecuaciones se den sobre corredores ferreos y de alta intervención antrópica por lo tanto, no se autorizó la construcción de nuevas vías ferreas o variantes de la misma, fuera de los corredores actuales, salvo lo relacionado con la conexión e integración a otros sistemas de transporte dentro del perímetro urbano.</p>	<p>Se acepta la propuesta en el sentido de precisar la definición de "corredor ferreo". Adicionalmente se recuerda que el presente proyecto de decreto no se establece para un proyecto específico, cada caso se deberá analizar de manera puntual.</p>

7	5/03/2024	EPR-CFRQ-CIRO	<p>Estas empresas hacen la siguiente observación: la empresa, con el parágrafo del Artículo 22.2.5.4.7 del Decreto No. 1076 de 2015 y continúa que el Proyecto Decreto no modifica las disposiciones contenidas en el Artículo anteriormente citado. En consecuencia con la expedición de este, el parágrafo del Decreto No. 1076 de 2015 mantendrá su vigencia, lo cual implica que cualquier ejecutor de un proyecto ferroviario debe garantizar que las intervenciones a realizar en calidad de mejoramiento no generen deterioro grave a los recursos naturales renovables o al medio ambiente, y no introduzcan modificaciones considerables a paisajes. En este orden de ideas, obras tales como la construcción de puentes, estaciones, edificaciones, intervenciones de cobertura vegetal que pueden llegar a ser consideradas como cambios considerables al paisaje, por lo tanto, la construcción de estas obras deberá ser considerada como cambios considerables al paisaje, por lo tanto, la construcción de estas obras deberá ser considerada como cambios considerables al paisaje, por lo tanto, la construcción de estas obras deberá ser considerada como cambios considerables al paisaje. En el caso del PMS-000 y el PMS-000 se han solicitado pronunciamientos a la autoridad ambiental competente para emitir modificaciones menores, un ejemplo sería el pronunciamiento ANLA 2023330048431 del 04 de octubre de 2023, donde se determinó que el desarrollo de obras de construcción e incremento mediante pilotaje (puentes) a lo largo del corredor férreo, no cumplen los criterios de cambio menor o ajuste normal dentro del uso ordinario, por lo tanto, tampoco cumple los criterios técnicos para ser definido como un mejoramiento, debido a que se generan impactos ambientales adicionales y/o modificaciones notorias al paisaje. Es decir, que, para visas obras puntuales Regalman de Occidente tendrá que solicitar una Licencia Ambiental, para construir puentes, módulos de conexión, subestaciones, entre otras obras que no son consideradas obras de "mejoramiento". Por otra parte, es importante citar la alta preocupación que existe a nivel de que el Proyecto de decreto no genera excepciones, modificaciones o negligencias al Artículo 22.2.5.4.2 el cual establece que los mejoramientos no podrán ejecutarse en áreas sujetas a las reglas de Licenciamiento Ambiental. Y teniendo en cuenta que Regalman se declarará sobre una red férrea Nacional - Regional intercepta Áreas Protegidas, posee obras que requieren del suministro de energía eléctrica, subestaciones; y que entre los casos como el Regalman será necesario tramitar una Licencia Ambiental, debido a que las áreas a utilizar se encuentran sujetas a las reglas sobre licenciamiento ambiental contenidas en los Decretos 2041 del 2014 y 769 del 2014 hoy completado en el Decreto 1076 del 2015.</p>	Aceptada	<p>El licenciamiento ambiental se realiza a la misma del trámite de licenciamiento ambiental conforme al artículo 44 de la Ley 1882 de 2015, luego no habrá lugar a concepto previo de la autoridad ambiental.</p> <p>ARTICULO 44. Los siguientes Proyectos de Infraestructura de Transporte no requieren Licencia Ambiental:</p> <ol style="list-style-type: none"> Proyecto de mantenimiento; Proyecto de rehabilitación; Proyecto de mejoramiento. <p>Para el debido cumplimiento de la presente disposición, el Gobierno Nacional, que para estos efectos se entiende conformado por los Ministerios de Transporte y Ambiente, en coordinación con la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales, reglamentará en un término máximo de noventa (90) días calendario, a partir de la fecha de expedición de esta ley, el listado de las obras de mejoramiento en proyectos de infraestructura de transporte.</p> <p>PARAGRAFO G. En el evento que una o más actividades de mejoramiento requiera permisos o autorizaciones ambientales, la entidad pública responsable del proyecto de infraestructura de transporte (y sus filiales) deberá tramitarlos y obtenerlos, cuando a ello haya lugar.</p> <p>Adicionalmente, si las obras puntuales (la construcción de puentes, estaciones, edificaciones, intervenciones de coberturas vegetales, a las que hace referencia el comentario) pertenecen a esa misma actividad, deberá entenderse como parte de un mismo proyecto, luego no requerirá licencia ambiental ya que serán considerados como un mejoramiento. En caso de darse la aplicación del régimen de mejoramiento, cuando se trate de actividades no listadas como tal en el Decreto 1076 de 2015 los ejecutores del proyecto podrán pronunciarse a la autoridad ambiental. Al lado de lo anterior, debe tenerse en cuenta que no se puede exigir licencia ambiental a proyectos obras o actividades que no se encuentren listadas en la norma.</p> <p>Se resalta que el objeto del proyecto de decreto implica adecuaciones sobre corredores férreos y de alta intervención ambiental por lo tanto, no se autoriza la construcción de nuevas vías férreas o variantes de la misma, fuera de los corredores actuales, salvo lo relacionado con la conexión e integración a otros sistemas de transporte dentro del patrimonio urbano. Para efecto de la aplicación de la norma, se deberá tener en cuenta el concepto de corredor férreo elaborado por el Ministerio de Transporte, para determinar el alcance de las obras a ejecutar.</p> <p>Por otra parte, aunque se comprende que se trata de coleccionar el proyecto de Regalman de Occidente, para efectos de empalmar los comentarios propuestos se resalta que la expedición del decreto no depende a un proyecto específico.</p> <p>En cuanto a los proyectos de la red férrea que se pretenden mejorar en el presente decreto se pretenden realizar el estudio de integración al artículo 22.2.5.4.4 del Decreto 1076 de 2015. Cuando las actividades de mejoramiento que se relacionan en el presente decreto se pretenden realizar al interior de las áreas protegidas públicas que integran el Sistema Nacional de Áreas Protegidas-SINAP o las zonas antrópicas del Sistema de Parques Nacionales Naturales debidamente delimitadas, se deberá tramitar y obtener la correspondiente licencia ambiental, en el marco de las actividades permitidas.</p> <p>Adicionalmente, se recuerda que el presente proyecto de decreto no asume a los ejecutores de proyectos de solicitar los permisos o autorizaciones ambientales a que haya lugar.</p>
8	5/03/2024	EPR-CFRQ-CIRO	<p>Estas empresas hacen la siguiente observación: En el caso de cualquier proyecto ferroviario se requieren adicionales obras que licenciamiento no responden a un "mejoramiento": tales como estaciones elevadas, puentes ferroviarios, segundas o terceras líneas dentro de tiempos probados, módulos de conexión a las fuentes de energía, subestaciones eléctricas, entre otros y que a su vez implican modificaciones notorias al paisaje, lo que representará que el Regalman de Occidente requiere del trámite de Licencia Ambiental para el desarrollo de las obras antes descritas considerando los pronunciamientos anteriores de la propia autoridad ambiental. En este sentido, la adopción de los artículos 1 y 4 propuestos, no generará lo pretendido, ya que Regalman de Occidente sufrirá un hitivo inmediato del trámite de Licencia Ambiental según lo establece el Artículo 4 de este proyecto. Considerando las demás normas en la materia Regalman de Occidente tendrá que tramitar nuevos procesos de Licenciamiento Ambiental para las obras que no se encuentran como mejoramientos.</p> <p>Adicionalmente, el Artículo 22.2.5.4.2 del Decreto 1076 de 2015, numeral 8.3, establece que deberán tener licencia ambiental la construcción de vías férreas y/o variantes de la red férrea nacional tanto pública como privada, en este sentido, Regalman de Occidente o cualquier otra línea férrea que tramita Licencia Ambiental dado que la construcción de vías férreas en red férrea nacional es una de las obras dadas del proyecto.</p>	Aceptada	<p>El licenciamiento ambiental se realiza a la misma del trámite de licenciamiento ambiental conforme al artículo 44 de la Ley 1882 de 2015, luego no habrá lugar a concepto previo de la autoridad ambiental.</p> <p>ARTICULO 44. Los siguientes Proyectos de Infraestructura de Transporte no requieren Licencia Ambiental:</p> <ol style="list-style-type: none"> Proyecto de mantenimiento; Proyecto de rehabilitación; Proyecto de mejoramiento. <p>Para el debido cumplimiento de la presente disposición, el Gobierno Nacional, que para estos efectos se entiende conformado por los Ministerios de Transporte y Ambiente, en coordinación con la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales, reglamentará en un término máximo de noventa (90) días calendario, a partir de la fecha de expedición de esta ley, el listado de las actividades de mejoramiento en proyectos de infraestructura de transporte.</p> <p>PARAGRAFO F. En el evento que una o más actividades de mejoramiento requiera permisos o autorizaciones ambientales, la entidad pública responsable del proyecto de infraestructura de transporte o quien haga sus veces, deberá tramitarlos y obtenerlos, cuando a ello haya lugar.</p> <p>Adicionalmente, si las obras puntuales (la construcción de puentes, estaciones, edificaciones, intervenciones de coberturas vegetales, a las que hace referencia el comentario) pertenecen a esa misma actividad, deberá entenderse como parte de un mismo proyecto, luego no requerirá licencia ambiental ya que serán considerados como un mejoramiento. En caso de darse la aplicación del régimen de mejoramiento, cuando se trate de actividades no listadas como tal en el Decreto 1076 de 2015, los ejecutores del proyecto podrán pronunciarse a la autoridad ambiental. Al lado de lo anterior, debe tenerse en cuenta que no se puede exigir licencia ambiental a proyectos obras o actividades que no se encuentren listadas en la norma.</p> <p>Se resalta que el objeto del proyecto de decreto implica adecuaciones sobre corredores férreos y de alta intervención ambiental por lo tanto, no se autoriza la construcción de nuevas vías férreas o variantes de la misma, fuera de los corredores actuales, salvo lo relacionado con la conexión e integración a otros sistemas de transporte dentro del patrimonio urbano. Para efecto de la aplicación de la norma, se deberá tener en cuenta el concepto de corredor férreo elaborado por el Ministerio de Transporte, para determinar el alcance de las obras a ejecutar.</p> <p>Por otra parte, aunque se comprende que se trata de coleccionar el proyecto de Regalman de Occidente, para efectos de empalmar los comentarios propuestos se resalta que la expedición del decreto no depende a un proyecto específico.</p> <p>Adicionalmente, se recuerda que el presente proyecto de decreto no asume a los ejecutores de proyectos de solicitar los permisos o autorizaciones ambientales a que haya lugar.</p>

9	803/2024	EFR-CFRO-CIRO	<p>Estas empresas hacen la siguiente observación: [Cualdo se habla de reasentamiento o reubicación se está incluyendo el traslado involuntario de unidades sociales identificadas en un expediente 0007].</p> <p>Esta pregunta se realiza, debido a que la manera en que está redactado el decreto, daña a lugar a que se interprete que la compra de una unidad social, con ocasión de la gestión propia que usualmente tienen los proyectos de infraestructura ferroviaria se entendió como un reasentamiento. En aras de no dejar abierta la interpretación sobre lo que significa trasladar a la población y conocer si las familias que residen en inmuebles objeto de adquisición son consideradas en el proyecto de decreto como "reubicación".</p> <p>Esto cierra la brecha de interpretación para ratificar si la intención del decreto es que su aplicabilidad sea radicante a la existencia de procesos de alto impacto de adquisición propia, ya que el decreto en su memoria justificativa manifiesta que las compras (prociales son pocos), como los que tenemos por el traslado de redes en las localidades de Fontibón y Facatimá.</p> <p>Conforme a lo anterior, existen procesos previales que implican traslados involuntarios de población, sin que esto signifique reasentamiento o reubicación. En este sentido se recomienda establecer la precisión en el literal b) del artículo 1 del Proyecto.</p> <p>Adicionalmente, las autoridades ambientales en documentos como la Metodología General para la Elaboración y Prestación de Estudios Ambientales - 2018 indica que para los traslados involuntarios de población se debe establecer un plan de reasentamiento, desde esta perspectiva, en el caso del Rogaram de Occidente se deberá tramitar Licencia Ambiental debido a las adquisiciones previales que están traslado involuntario de población.</p>	Aceptado	<p>En atención a su observación se informa que este requisito se eliminó. De igual forma se eliminaron las condiciones previstas en el proyecto de decreto para la aplicación del numeral 7 del artículo 2.2.2.6.1.4. todo vez que se trata de temas que ya cuentan con una normatividad especial y su inclusión en este punto podría generar dudas en la aplicación de la norma.</p>
10	803/2024	EFR-CFRO-CIRO	<p>Estas empresas hacen la siguiente observación: La naturaleza del Decreto busca que los proyectos ferroviarios que operen con energías limpias no requieran procesos de Licenciamiento Ambiental. Sin embargo, el texto del Artículo 1 del Proyecto Decreto al hablar de adquisición se toma altamente restrictivo para lograr ese objetivo. Es importante tener en cuenta que proyectos de tipo eléctrico requieren de subestaciones y puntos de conexión que operan a alta tensión (tensiones superiores a 50 KV) y por lo tanto requieren Licencia Ambiental. Un ejemplo de esto es el proyecto Miño de Bogotá, el cual en el año 2022 tuvo que realizar el trámite de tres (3) submisiones de energía y sus líneas de conexión. La misma situación ocurre con cualquier otro proyecto de transporte de energía eléctrica, dado que el Decreto 1076 de 2015, Artículo 2.2.2.3.2 y 2.2.2.3.2 involucra las líneas de conexión y los puntos de conexión como infraestructura que requiere Licencia Ambiental.</p> <p>En este orden de ideas, es necesario tener presente el citado Decreto para esto se sugiere que el Artículo 1 del Proyecto Decreto contemple en su redacción los módulos de conexión y/o subestaciones como parte de las obras de mejoramiento, y contemple las reglas sobre licenciamiento ambiental (de los Artículos 2.2.2.3.2 y 2.2.2.3.2 del 2015, Teniendo en cuenta esto, casos como Rogaram de Occidente van a tener que tramitar licencias ambientales.</p>	Aceptado	<p>Se acogió la sugerencia y en el marco de la definición de corredor ferreo se afianzó el relacionado con la infraestructura y servicios asociados se recuerda que el presente proyecto de decreto no se establece para un proyecto específico, cada caso se deberá analizar de manera puntual.</p>
11	803/2024	EFR-CFRO-CIRO	<p>La observación hace referencia al artículo 2 párrafo 1 y se pone a consideración lo siguiente la definición de corredor ferreo no está teniendo en cuenta que los diseños y estudios justificativos pueden dar soporte a las áreas de infraestructura por construir. Sin embargo, el proceso constructivo exige que en muchas ocasiones se tengan áreas adicionales, ya sea para campamentos, almacenes, almacenamiento, y otras áreas que propiamente no hacen parte de los diseños pero que se necesitan para poder adelantar el proceso constructivo de la infraestructura, al requerir estas áreas adicionales y no estar contempladas en el párrafo 1, exponiendo a los proyectos a requerir Licencia Ambiental.</p> <p>Se propone realizar la revisión de los comentarios 3 y 4 indicados para el Artículo No. 1, en relación con la definición de "Corredor Ferreo", que se planteó, para mayor claridad del concepto.</p> <p>En caso, de que resultara aplicable la definición de corredor ferreo original desarrollada en el proyecto decreto resultaría incongruente referir que se está frente a una actividad de mejoramiento o incluso que la cual el PMA existente, puesto que la implantación de los diseños que determinan el área del Proyecto no necesariamente va a coincidir con el corredor ferreo existente o el permiso ambiental vigente, es decir, los diseños, poseen zonas o superficies que pueden superar las áreas del corredor ferreo existente o las áreas de Proyecto de un PMA.</p> <p>Adicionalmente, existen zonas requeridas para el desarrollo de los procesos constructivos que no son jurídicamente parte de los diseños del proyecto, tales como los que se mencionan a continuación, pero sin limitarse a estas: áreas de acopios, vías de acceso, abdicaciones, valles, senderos peatonales, campamentos, oficinas, entre otros. Por este motivo, es importante incluir en el concepto de corredor ferreo las áreas que lo soportan y que pueden ocupar superficies superiores a lo definido como "corredor ferreo existente". Así mismo, se propone la siguiente redacción: "PARAGRAFO 1. - Por corredor ferreo, entendiéndose aquella faja de terreno destinada para ubicar todas las áreas necesarias para el desarrollo de procesos constructivos (acopios, campamentos, patios, entre otros), y la instalación y/o adecuación de infraestructura, (instalaciones ferroviarias, puentes ferroviarios, obras hidráulicas, traslado de redes existentes, módulos de conexión a las fuentes de energía, subestaciones eléctricas, conexiones e integraciones con sistemas de transporte, sistemas de señalización y electrificación, estaciones, patios, talleres de mantenimiento, centros de control y telecomunicaciones para la operación de un servicio de transporte ferreo, bien sea de pasajeros, carga o mixto). Su extensión dependerá de los estudios técnicos que lo soporten".</p>	Aceptado	<p>Se acogió la sugerencia y en el marco de la definición de corredor ferreo se afianzó el relacionado con la infraestructura y servicios asociados se recuerda que el presente proyecto de decreto no se establece para un proyecto específico, cada caso se deberá analizar de manera puntual.</p>
12	803/2024	EFR-CFRO-CIRO	<p>Estas empresas hacen la siguiente observación: el párrafo 2 del Artículo 1 del Proyecto Decreto es insuficiente para permitir que se realicen mejoramientos al interior de zonas o áreas que posean instrumentos de manejo o licencias ambientales. Lo anterior, porque el Proyecto Decreto no realiza ninguna modificación ni aplica excepción alguna al Artículo 2.2.5.4.2. En ese sentido, no es coherente que no exista aplicabilidad del párrafo del artículo 2.2.5.4.1 del Decreto 1076 de 2015, si el Artículo 2.2.5.4.2 sigue manteniendo vigencia en relación con los que los mejoramientos aplican en áreas que no estén sujetas a reglas sobre licenciamiento ambiental.</p>	Aceptado	<p>Aun cuando existen instrumentos de manejo y control vigentes, como los planes de manejo ambiental PMA, para el sector ferreo se establecieron para actividades que hoy no están sujetas a licencia ambiental, como por ejemplo, la rehabilitación. En ese sentido, no podrán estar limitados para desarrollar adecuaciones al corredor ferreo y que por ende deban adelantar un trámite administrativo de obtención o modificación de licencia ambiental, por tal razón la propuesta de decreto incluye el siguiente párrafo en el artículo 2°, que tiene como objetivo permitir el desarrollo de estas actividades aun cuando el plan de manejo ambiental esté vigente.</p> <p>Teniendo en cuenta lo anterior, se procedió con la precisión correspondiente.</p>

13	803/2024	EFR-QFRO-GIRO	<p>La observación hace referencia al artículo 3 y se pone a consideración lo siguiente. El concepto de "adecuación" resulta inadecuado para facilitar el desarrollo de proyectos ferroviarios dado que, fundamentalmente, la adecuación departara procesos constructivos asociados.</p> <p>Ahora bien, teniendo en cuenta que Regopan de Occidente requiere construir líneas adicionales, y coherente al interior de centros poblados genera contradicción entre el Numeral 19 del proyecto Decreto y el Numeral 1 del Artículo 2.2.2.6.1.4 del Decreto 1076 de 2015. Así mismo, la condición asociada a trabajos anuarios de población conlleva a que se requiera una Licencia Ambiental, según lo expresado en el comentario 7 del Artículo 1 de este documento.</p>	Aceptada	<p>Se acogió la observación y en el marco de alcance del numeral 19 y de la definición de corredor feroe se afianzó lo relacionado con la infraestructura y servicios asociados, así como las condiciones establecidas explícitamente en dicho numeral.</p> <p>Frente al literal b) del numeral 19. "No implique resentamientos ni reubicación", este tema no es propio del licenciamiento ambiental, el alcance del artículo está contenido en el ítem del artículo inicial del listado de actividades de mejoramiento, por tanto, se realizaron los ajustes correspondientes.</p> <p>Adicionalmente, se recuerda que el presente proyecto de decreto no se establece para un proyecto específico, cada caso se deberá analizar de manera puntual.</p>
14	803/2024	EFR-QFRO-GIRO	<p>Estas empresas hacen la siguiente observación, de conformidad con lo establecido en el Decreto 1076 de 2015, Capítulo 6, Sección 1, Artículo 2.2.2.6.1.1.</p> <p>Se entiende por Cambios Menores, las modificaciones menores o ajustes normales dentro del giro ordinario de la actividad licenciada, que no impliquen nuevos impactos ambientales, convalidándose adicionalmente a que no impliquen cambios en los permisos ambientales (...). Subrayado fuera de texto.</p> <p>Con respecto a la definición de cambio menor citada previamente, al ser aplicada para el Plan de Manejo Ambiental existente de la Real Fierro del Atlántico, el Artículo Octavo de la Resolución 0751 de 2002 (...). no ampara la captura, ni la extracción de especímenes de fauna y flora (...), e igualmente el Artículo Diecinueve (...). en el evento de requerir el uso, aprovechamiento y/o afectación de cualquier recurso natural renovable, previamente a su utilización deberá tramitar y obtener los permisos que sean necesarios para el desarrollo del proyecto, ante la Corporación Autónoma Regional respectiva (...). En relación con este aspecto, efectuar una solicitud de cambio menor sobre un área que requiere permisos ambientales como ocupación de cauce y/o aprovechamiento forestal para el desarrollo del proyecto, se contrasta con lo establecido por la normatividad citada frente a la aplicabilidad de los cambios menores, conllevando a presentar un trámite administrativo de Licencia Ambiental.</p>	Aceptada	<p>Primero se debe señalar que no se está modificando el artículo 2.2.2.6.1.1 del Decreto 1076 de 2015, en segundo lugar, al incluir esta actividad como mejoramiento quiere decir que no está sujeto al régimen de licenciamiento ambiental. Adicionalmente, se recuerda que el presente proyecto de decreto no reúne a los requisitos de proyectos de solicitud de permisos o autorizaciones ambientales que haya lugar, tal como se establece explícitamente en el Decreto 1076 de 2016.</p> <p>En todo caso debe tenerse en cuenta que actividades no sometidas al régimen de licenciamiento ambiental requieren la obtención de permisos o autorizaciones ambientales.</p>

15	8032024	EFR-CFRO-CIRO	<p>Estas empresas hacen la siguiente observación: De conformidad con lo establecido en el Decreto 1076 de 2015, Capítulo 6, Sección 1, artículo 2.2.2.6.1.1:</p> <p>(...) Se entiende por cambios modificaciones menores o normales giro ordinario de la actividad licenciada que no impliquen nuevos impactos ambientales. Los cambios menores corresponden a aquellas actividades que cumplen con las condiciones establecidas a continuación:</p> <p>Que localizados dentro del corredor o líneas de:</p> <p>No impliquen nuevos impactos ni con un menor grado de importancia a los inicialmente identificados en el Estudio de Impacto Ambiental.</p> <p>No impliquen cambios en permisos ambientales.</p> <p>No impliquen variaciones permanentes a obligaciones, requerimientos, restricciones y prohibiciones establecidas en la Licencia Ambiental, Plan Manejo Ambiental o demás instrumentos de Manejo y Control Ambiental.</p> <p>Que hayan sido contempladas las medidas de manejo para la ejecución de las actividades propuestas en los estudios ambientales prescrito en el marco de los diferentes instrumentos de manejo, y</p> <p>No impliquen riesgos adicionales a los inicialmente identificados ni cambios en el plan contingencia (...)</p> <p>Entendiéndose que, en el caso de la Red Ferrea de Atlántico, al contar con un Plan de Manejo Ambiental para actividades de rehabilitación, conservación y mantenimiento, este instrumento no otorga permisos para aprovechamiento de recursos naturales renovables, en este sentido, solicitar permisos ambientales no solo contradice el condicionamiento detallado en el numeral 3º del Artículo en mención sino que, al ser estos otorgados, se están generando obligaciones y requerimientos adicionales a los establecidos en el Plan de Manejo Ambiental otorgado (Resolución 0751 de 2007).</p> <p>En relación con el numeral "y" del Plan de Manejo Ambiental vigente (Res. 751 de 2007) no considera medidas de manejo para aguas de las actividades precursoras y constructivas requeridas para el proyecto Regogram de Occidente, y tampoco los riesgos adicionales a los inicialmente identificados, por lo tanto, estas actividades no podrán aplicarse a cambio menor.</p>	Aceptada	<p>Se recuerda que el presente proyecto de estudio, no existe a los operadores de proyectos de sociedad, los permisos o autorizaciones ambientales a que haya lugar tal como se establece actualmente en el Decreto 1076 de 2015. En todo caso debe tenerse en cuenta que actividades no sometidas al régimen de licenciamiento ambiental requieren la obtención de permisos o autorizaciones ambientales.</p> <p>Aun cuando existen instrumentos de manejo y control vigentes, como los planes de manejo ambiental (PMA), para el sector férreo se establecieron para actividades que hoy no están sujetas a licencia ambiental, como por ejemplo, la rehabilitación. En este sentido, no podrán estar limitados para desarrollar actividades de construcción y mantenimiento, por medio de un trámite administrativo de obtención o modificación de licencia ambiental, por tal razón la propuesta de decreto incluye el numeral 2º que tiene como objetivo permitir el desarrollo de estas actividades sin cuantificar el plan de manejo ambiental (establecimiento de límites de emisión de ruido) con la prestación correspondiente.</p> <p>Finalmente, se recuerda que si se realiza alguna modificación a un proyecto específico, cada caso se deberá analizar de manera puntual.</p>
16	8032024	EFR-CFRO-CIRO	<p>Estas empresas hacen la siguiente observación: la restricción citada en el literal "e" del artículo 3 del Proyecto Decreto limita su aplicación en el trayecto de los corredores férreos del país que se encuentran localizados sobre esteros, ciénagas, marjales y humedales.</p> <p>Por lo argumentado previamente, los proyectos ferroviarios que presenten dicha condición y requieran ejecutar actividades enmarcadas bajo el concepto de cambios menores, o ajustes normales dentro del giro ordinario aprovechando los beneficios de este Decreto, se verán impedidos por esta restricción y propensos a un trámite de Licencia Ambiental dado que las alternativas de rellenos de estos elementos hídricos son la construcción de viaductos o de puentes (siendo obras de gran magnitud que representan nuevos impactos ambientales: nuevos permisos ambientales y modificaciones notorias en el paisaje), por lo tanto no son cambios menores.</p>	Aceptada	<p>Se recuerda que no se está modificando el artículo 2.2.6.1.1 del Decreto 1076 de 2015. En ese sentido, cualquier actividad sujeta a cambio menor debe cumplir con las condiciones allí establecidas. En el evento que se esté frente a caso de modificación de licencia ambiental deberá adelantarse dicho trámite conforme a la normativa ambiental vigente.</p>
17	8032024	EFR-CFRO-CIRO	<p>El Numeral 1 del Artículo 2.2.6.1.4 Modo ferreo - férreo define los cambios menores:</p> <p>(...) 1. Ampliación de líneas férreas y/o construcción de líneas paralelas a las existentes y demás obras asociadas a estas y otras siempre y cuando la actividad:</p> <p>a. Se encuentren en el corredor licenciado</p> <p>b. No pasen por centros poblados</p> <p>c. No impliquen reasentamientos ni reubicación</p> <p>d. No implique la construcción de líneas</p> <p>e. Si se realizan cortes, estos no generen impactos en zonas de recederos y su zona de ronda, abastecimiento de agua por desconfinamiento de acuíferos, y/o desestabilización de mázates rocosos.</p> <p>f. No se realicen rellenos en humedales y/o marjales y esteros (...).</p> <p>Teniendo presente lo anterior, en relación con el Artículo No. 3 del Proyecto Decreto, no es claro si la ampliación de líneas férreas, construcción de líneas paralelas y otras obras asociadas pueden considerarse como "adecuación de la infraestructura del corredor férreo existente para que operen líneas propiamente con electrificación", entendiendo que la mayoría de proyectos férreos necesitarían de segundas líneas.</p> <p>En este orden de ideas, existe una contradicción entre lo que sería la adecuación de la red férrea para un tren que opere con energía limpia y el primer cambio menor del Artículo 2.2.6.1.4, el cual establece que no se podrán construir segundas líneas como cambio menor dentro de centros poblados; es decir que proyectos como Regogram de Occidente o Regogram del Norte estarían obligados a tramitar Licencia Ambiental para líneas adicionales.</p>	No aceptada	<p>No se modificaron los numerales ya citados como cambios menores, se adicionó un nuevo numeral que aplica exclusivamente para líneas propiadas con electrificación, hidrógeno, electromagnético o cualquier otro medio de baja emisión de gases de efecto invernadero o no derivados de la combustión interna de combustibles fósiles, de acuerdo con las condiciones allí propuestas, por lo tanto, no hay contradicción.</p> <p>Adicionalmente, se recuerda que el presente proyecto de decreto no se estableció para un proyecto específico, cada caso se deberá analizar de manera puntual.</p>

18	6/03/2024	EFR-CFRO-CIRO	<p>La observación hace referencia al artículo 4 y se pone a consideración lo siguiente: El Artículo No 4 del Decreto 769 del 2014 establece que:</p> <p>"Artículo 4°. Sistema Nacional de Áreas Protegidas: Cuando las actividades de mejoramiento que se relacionen en el presente decreto se pretendan realizar al interior de las áreas protegidas públicas que integran el Sistema Nacional de Áreas Protegidas (SINAP) o las zonas amortiguadoras del Sistema de Parques Nacionales Naturales debidamente delimitadas, se deberá tramitar y obtener la correspondiente licencia ambiental, en el marco de las actividades permitidas." En relación con lo anterior, el proyecto Decreto no incluye excepciones o modificaciones al citado artículo, lo que quiere decir que, proyectos ferreos cuyos corredores son preexistentes a las declaraciones de delimitación de áreas protegidas deberán tramitar Licencia Ambiental aun cuando sus zonificaciones y planes de manejo contemplen los corredores ferreos preexistentes. En este orden de ideas, proyectos como Regotram de Occidente deberán tramitar Licencias Ambientales para las obras que tengan que desarrollarse al interior de áreas protegidas que forman parte del SINAP como zonas RAMSAR y Distritos de Manejo Integrado. En este sentido, si se archiva el trámite de Licencia Ambiental que se encuentra en avanzado estado de evaluación ante la ANLA para el caso del proyecto Regiotram, este proyecto requerirá realizar trámite de Licencias Ambientales para poder desarrollar las intervenciones sobre las áreas protegidas que intercepta, las cuales podría intervenir inicialmente dado que el Plan de Manejo Ambiental de estas áreas protegidas y la Zonificación de las áreas protegidas lo permitan según los pronunciamientos de las Corporaciones frente a intervenciones ferreas dentro de estas áreas, pero al intentar realizar obras de mejoramiento en estos sectores, no sería posible a razón del Artículo 4 del Decreto 769 del 2014 y será necesaria una Licencia Ambiental.</p> <p>La misma situación se presenta para la figura de cambios menores, dentro de la solicitud de Licencia Ambiental que se encuentra en curso actualmente ante la ANLA, ya que en ciertos puntos se requieren puentes ferroviarios, los cuales de acuerdo con pronunciamientos de la autoridad ambiental no pueden ser considerados modificaciones menores, en este sentido el archivo del trámite de Licencia Ambiental por la vía del Artículo 4 del proyecto Decreto va llevar a que Regotram de Occidente retome la solicitud de Licencia Ambiental porque existen áreas sujetas a la misma.</p> <p>Además de lo anterior, el archivo de oficio del trámite de Licencia Ambiental de Regotram, de Occidente va a impactar considerablemente los tiempos de inicio de la fase constructiva del proyecto, debido a que será necesario realizar nuevos trámites de permisos de aprovechamiento de recursos naturales ante Corporaciones Regionales y de autoridades ambientales locales, se requerirá realizar nuevos estudios, solicitudes de pronunciamientos, entre otros requisitos, que retrasarán el inicio de obras más de ocho meses.</p> <p>Resulta necesario indicar que si se archiva de oficio el trámite de Licencia Ambiental de Regiotram de Occidente, será necesario ejecutar procesos de consulta a la ANLA sobre la aplicabilidad de ejecución de obras de mejoramiento, conceptos sobre ejecución de modificaciones menores, ejecutar trámites de cesión de expediente ambiental vigentes actualmente, y no obstante realizar nuevos trámites de Licencia Ambiental. Teniendo en cuenta el trámite de licenciamiento ambiental actual se propone incluir el siguiente párrafo al artículo 4 propuesto:</p> <p>PARÁGRAFO. Regimen de transición. El régimen de transición se aplicará a los proyectos, obras o actividades que iniciaron los trámites para la obtención de una licencia ambiental o el establecimiento de un Plan de Manejo Ambiental o modificación de los mismos, los cuales</p>	No aceptado	<p>En cuanto a los proyectos de la red férrea que se pretendan realizar al interior del Sistema Nacional de Áreas Protegidas se deberá dar aplicación al artículo 2.2.2.5.4.4 del Decreto 1076 de 2015: "Cuando las actividades de mejoramiento que se relacionen en el presente decreto se pretendan realizar al interior de las áreas protegidas públicas que integran el Sistema Nacional de Áreas Protegidas -SINAP o las zonas amortiguadoras del Sistema de Parques Nacionales Naturales debidamente delimitadas, se deberá tramitar y obtener la correspondiente licencia ambiental en el marco de las actividades permitidas" teniendo en cuenta la sensibilidad de dichas áreas.</p> <p>Adicionalmente, se recuerda que el presente artículo de decreto no es un artículo de ley, por lo tanto, cada caso se deberá analizar de manera puntual.</p>
19	10/03/2024	Usubiaga Consultores	<p>La observación hace referencia al artículo 1 número 19 inciso 1 y se pone a consideración lo siguiente: Los proyectos operados con fuentes de energía virtualmente no contaminantes, por garantía de continuidad del servicio público o por seguridad, requerirán de fuentes alternativas de suministro de energía, las cuales, teniendo en consideración la demanda energética de su operación, pueden ser soportados con combustibles fósiles. Por lo anterior, para efecto de consistencia normativa, se recomienda eliminar lo subrayado en el texto de la norma propuesta.</p>	Aceptada	<p>La operación de trenes propulsados con electricidad, hidrógeno o electromagnetismo bajo ciertas circunstancias puede generar emisiones por lo que se cambia la redacción del numeral para que en lugar de que señale "que no emita o genere gases efecto invernadero", señale que es de baja emisión de gases efecto invernadero.</p>
20	10/03/2024	Usubiaga Consultores	<p>La observación hace referencia al artículo 2 párrafo 1 y se pone a consideración lo siguiente: La expresión "Su extensión dependerá de los estudios técnicos que la soporten", no es tema de competencia de la ANLA, por cuanto la autoridad ambiental no tiene dentro de su resorte definir o establecer las obras civiles y otras de tipo operacional (incluidas las de seguridad) para la construcción y operación de proyectos ferreos. Por lo anterior se recomienda eliminar lo subrayado en el párrafo propuesto por corredor férreo, entendiéndose 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. <u>Su extensión dependerá de los estudios técnicos que la soporten.</u></p>	Aceptada	<p>Se retira el texto "Su extensión dependerá de los estudios técnicos que la soporten".</p>
21	10/03/2024	Usubiaga Consultores	<p>La observación hace referencia al artículo 3 Número 26 inciso 1 y se pone a consideración lo siguiente: los proyectos operados con fuentes de energía virtualmente no contaminantes, por garantía de continuidad del servicio público o por seguridad, requerirán de fuentes alternativas de suministro de energía, las cuales, teniendo en consideración la demanda energética de su operación, pueden ser soportados con combustibles fósiles. Por lo anterior, para efecto de consistencia normativa, se recomienda eliminar lo subrayado en el texto de la norma propuesta.</p>	Aceptada	<p>La operación de trenes propulsados con electricidad, hidrógeno o electromagnetismo bajo ciertas circunstancias puede generar emisiones por lo que se cambia la redacción del numeral para que en lugar de que señale "que no emita o genere gases efecto invernadero", señale que es de baja emisión de gases efecto invernadero.</p>
22	10/03/2024	Usubiaga Consultores	<p>La observación hace referencia al artículo 4 y se pone a consideración lo siguiente: Teniendo en consideración que la propuesta 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 no el Decreto 770 de 2014, sería pertinente referirse a los artículos 2.2.2.6.1.1, y 2.2.2.6.1.3.</p> <p>Respecto al archivo de oficio de las solicitudes presentadas con antelación a la vigencia de la modificación normativa, es importante regular lo expuesto anteriormente en las consideraciones generales.</p> <p>Se considera pertinente que se evalúe el cierre de dichas solicitudes con un pronunciamiento de fondo, bien estableciendo que se requiere una solicitud o modificación del instrumento de manejo y control ambiental o, en su defecto, informar al interesado el cambio de procedimiento aplicable en virtud de los principios de economía, eficacia y celeridad administrativa establecido en el artículo 3° del CPACA y se emita una decisión de fondo acorde a lo señalado en la modificación normativa propuesta, a fin de no generar un daño grave al interesado en cuanto a tiempos y pago de tasas administrativas por evaluación.</p>	No aceptada	<p>En primer lugar, las condiciones del artículo 2.2.2.6.1.1 del Decreto 1076 de 2015, establecidas en general para las modificaciones menores o ajustes normales dentro del giro ordinario de la actividad licenciada en el sector de infraestructura de transporte, no fueron objeto de modificación en el presente decreto. Debe tenerse en cuenta además, que la inclusión del numeral 26 del artículo 2.2.2.6.1.4 del Decreto 1076 de 2015, se encuentra cobijado en las condiciones para que la actividad propuesta sea considerada cambio menor o ajuste normal dentro del giro ordinario de la actividad.</p> <p>Adicionalmente, y en lo que respecta al artículo 2.2.2.6.1.3, del Decreto 1076 de 2015 (referente al modo "Terrestre-Carretero"), tampoco se buscó modificar su alcance pues tal como se ha mencionado, el objeto del presente proyecto de decreto es la adecuación de la infraestructura del corredor férreo para que operen trenes propulsados con electricidad, hidrógeno, electromagnetismo o cualquier otro modo de baja emisión de gases de efecto invernadero o no derivados de la combustión interna de combustibles fósiles, lo que implicó su inclusión en el modo "Terrestre-Férreo".</p> <p>En segundo lugar, frente a las apreciaciones de la figura de "archivo" propuesta en el proyecto de decreto, se resalta que lo que se busca es cerrar los trámites en curso, en aplicación de los principios de eficacia y celeridad desarrollados en el artículo 3 de la Ley 1437 de 2011. La razón, se insiste, radica en que los proyectos, obras o actividades que, en principio, requieren actualmente licencia ambiental o su modificación, ya no necesitarían tal instrumento a partir de la vigencia del proyecto de decreto.</p>

23	10/03/2024	Unidad Ejecutora	La observación hace referencia al artículo 5 párrafo 1 y se pone a consideración lo siguiente: Se considera que este párrafo transida sin fundamento legal la competencia del análisis ambiental a otra Autoridad Administrativa sin funciones y competencias ambientales. Se recomienda suprimir este párrafo.	No aceptada	La finalidad de aplicar el párrafo 1 del artículo 2.2.2.5.4.1 del Decreto 1076 de 2015 es dejar claro que la superposición entre proyectos de infraestructura con otros proyectos se realiza de acuerdo con el procedimiento establecido en los artículos 46 y 48 de la Ley 1887 de 2013 (Ley de Infraestructura de Transporte), más no con las normas del licenciamiento ambiental.
24	10/03/2024	Unidad Ejecutora	La observación hace referencia al artículo 6 y se pone a consideración lo siguiente: Se recomienda conservar solamente la figura del "licenciamiento" como control ambiental se realice mediante el PACA, pero en el caso de cambio menor, queda fuera del seguimiento y control ambiental de una actividad adicional a nueva (constructiva).	Aceptada	Se alinea el artículo 6 del proyecto de decreto, eliminando un inciso que para el caso de cambios menores genera confusión al indicar que no implica la respectiva del respectivo contenido del Plan de Manejo o Licencia Ambiental, por cuanto este instrumento debe estar activo.
25	12/03/2024	Ministerio de Transporte	Desde el Ministerio de Transporte consideran pertinente tanto en el artículo 6 como en la memoria justificativa cambiar el término de "Corredor ferroviario" por "Corredor Ferroviario" y el mismo sugerimos en el párrafo 1 del artículo 1 utilizar la definición sobre "línea férrea" que está incluida en el Proyecto de Ley 337 de 2023, "Proyecto de Ley Ferroviaria" en trámite en el Congreso de Representantes del Congreso de la República (con un debate aprobado), para mantener la consistencia en las definiciones en todo el marco normativo y legal. Complementariamente incluimos la definición de "Infraestructura Ferroviaria Nacional", por si se considera conveniente incluir dentro del artículo 6 y la memoria justificativa de este proyecto de Decreto.	No aceptada	Durante la etapa de elaboración del proyecto de decreto se trabajó con el Ministerio de Transporte, quien acordó la definición de "corredor férreo", la cual se encuentra en el proyecto de decreto.
26	12/03/2024	Ministerio de Transporte	Desde el Ministerio de Transporte consideran que la redacción del párrafo del artículo 2.2.2.5.4.1 del Decreto 1076 de 2015 no es suficientemente clara y tampoco la excepción que se establece para la actividad de mantenimiento en el modo ferroviario (línea férrea) descrita en este nuevo párrafo 2). En conclusión con este punto, consideramos que la actividad descrita en el numeral 19 del artículo 2.2.2.5.2.1, debería no aplicarse exclusivamente en 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, sino en toda situación, aun cuando haya sido otorgado con autorización/licencia o instrumentos de manejo ambiental vigentes.	Aceptada	Se modifica el párrafo quedando de la siguiente manera: PARAGRAFO 2. "El párrafo del artículo 2.2.2.5.4.1 del Decreto 1076 de 2015, no aplica para lo previsto en el numeral 19 del artículo 2.2.2.5.2.1. Autoridades de Planes de Manejo Ambiental como instrumento de manejo y control". La existencia de instrumentos de manejo y control ambiental como los Planes de Manejo Ambiental, que no fueron establecidos para la construcción de líneas férreas o sus variantes (actividades que hoy están sujetas a las reglas de licenciamiento ambiental), no implica que no se puedan desarrollar adecuaciones al corredor férreo y que por ende se deba obtener licencia ambiental o modificar el PMA. Esto por cuanto, no es viable modificar un PMA establecido para una finalidad diferente, por tal razón se ajustó el párrafo en el artículo 2, para exceptuar los PMA vigentes.
27	12/03/2024	Ministerio de Transporte	Desde el Ministerio de Transporte consideran que el artículo 1 establece, con respecto a las actividades que no requieren de licencia ambiental: "La edificación de la infraestructura del corredor férreo existente para que opere trenes propulsados por electricidad, hidrógeno, electroneutralidad o cualquier otro modo que no emita o genere gases de efecto invernadero o derivados de la combustión interna de combustibles fósiles" y su conexión e integración a otros sistemas de transporte masivo dentro del perímetro urbano siempre y cuando la actividad: a. Se desarrolle dentro del corredor férreo. b. No implique reasentamientos ni edificación. c. Se obtengan los permisos ambientales y autorizaciones respectivas ante las autoridades competentes, para la disposición del material derivado de cortes". Al respecto, se sugiere considerar que, en la eventualidad en que llegaran a desarrollarse sistemas de carga por vía férrea en los corredores existentes, que puedan ser alimentados por las líneas descritas, los mismos no tendrán la necesidad de conexión o integración con sistemas de transporte masivo, aun cuando llegaran a integrarse al perímetro urbano. Por lo tanto, podrían exceptuarse los proyectos asociados a carga de la condición de conexión e integración.	No aceptada	En el proyecto de decreto se está refiriendo a la construcción de trenes en corredores existentes en el perímetro urbano incluidos sus conexiones o integraciones a otros sistemas de transporte masivo dentro del perímetro urbano, lo cual igualmente aplica a los trenes de carga, en su área urbana. No obstante si se requieren construir tramos nuevos por fuera del perímetro urbano, estos requerirán de los trámites de licenciamiento ambiental vigente.
28	12/03/2024	Empresa Ferrea Regional	La observación hace referencia al artículo 3 y se pone a consideración lo siguiente: Se debe dejar claro que los depósitos en zonas urbanas no son líneas.	No aceptada	Efectivamente una obra de un depósito no es un túnel, ya que el depósito lo que hace es bajar el rasante natural del piso dejando libre en algunos sectores, el espacio superior, mientras que los túneles son obras que perforan una estructura de suelo o se construyen como una estructura cerrada con arco en forma de tubo con piso y techo. Lo anterior no implica que en un área urbana no se pueda construir este tipo de infraestructura.
29	12/03/2024	Empresa Ferrea Regional	La observación hace referencia al artículo 3 y se pone a consideración lo siguiente: Aplica el mencionado párrafo Artículo para reasentamientos.	Aceptada	En atención a su observación se informa que este requisito se eliminó. De igual forma se eliminaron las condiciones previstas en el proyecto de decreto para la aplicación del numeral 1 del artículo 2.2.2.6.1.4, toda vez que se trata de líneas que ya cuentan con una normatividad especial y su inclusión en este punto podría generar dudas en la aplicación de la norma.
30	12/03/2024	Empresa Ferrea Regional	La observación hace referencia al artículo 2 párrafo 2 y se pone a consideración lo siguiente: El Párrafo 2 del Artículo 2 del Proyecto Decreto es insuficiente para permitir que se realicen mejoramientos al interior de zonas o áreas que poseen instrumentos vigentes al Artículo 2.2.2.5.4.2, el cual establece que: "ARTICULO 2.2.2.5.4.2. Sin licencia ambiental. Las actividades listadas, son aplicables a las áreas o tramos de proyectos que de acuerdo con la normativa vigente no están sujetos a las reglas sobre licenciamiento ambiental". En este sentido, no es coherente que no exista aplicabilidad del párrafo del artículo 2.2.2.5.4.1 del Decreto 1076 de 2015, si el Artículo 2.2.2.5.4.2 sigue manteniendo vigencia en relación con que los mejoramientos aplican en áreas que no están sujetas a reglas sobre licenciamiento ambiental.	Aceptada	La existencia de instrumentos de manejo y control ambiental como los Planes de Manejo Ambiental, que no fueron establecidos para la construcción de líneas férreas o sus variantes (actividades que hoy no están sujetas a las reglas de licenciamiento ambiental), no implica que no se puedan desarrollar adecuaciones al corredor férreo y que por ende se deba obtener licencia ambiental o modificar el PMA. Esto por cuanto, no es viable modificar un PMA establecido para una finalidad diferente, por tal razón se ajustó el párrafo en el artículo 2, para exceptuar los PMA vigentes.

31	12/03/2024	Empresas Ferros Regionales	<p>La observación hace referencia al artículo 2º del Decreto 1076 de 2015, en el cual se establece la definición de "comedor ferreo". Adicionalmente, se recuerda que el presente proyecto de decreto no se establece para un proyecto específico, cada caso se deberá analizar de manera puntual.</p>	Aceptada	<p>En atención a su observación, se informa que este requisito se eliminó. De igual forma se eliminaron las condiciones previstas en el proyecto de decreto para la aplicación del numeral 1º del artículo 2.2.2.6.1.4, toda vez que se trata de temas que ya cuentan con una normatividad especial y su inclusión en este punto podría generar dudas en la aplicación de la norma.</p>
32	12/03/2024	Empresas Ferros Regionales	<p>La observación hace referencia al artículo 2º del Decreto 1076 de 2015, en el cual se establece la definición de "comedor ferreo". Adicionalmente, se recuerda que el presente proyecto de decreto no se establece para un proyecto específico, cada caso se deberá analizar de manera puntual.</p>	Aceptada	<p>La observación hace referencia al artículo 1º y se pone a consideración lo siguiente: "Cuando se habla de reasentamiento o reubicación se está incluyendo el traslado involuntario de unidades sociales identificadas en un expediente predial". Esta pregunta se realiza, debido a que la manera en que está redactado el decreto, da lugar a que se interprete que la compra de una unidad social, con ocasión de la gestión predial que igualmente tienen los proyectos de infraestructura ferrea, se entiende como un reasentamiento. En aras de no dejar abierta la interpretación sobre lo que significa trasladar a la población y conocer si las familias que residen en inmuebles objeto de adquisición son consideradas en el proyecto de decreto como "reubicación". Adicionalmente, la Resolución 1023 de 2017 del Min. Transporte.</p> <p>"Artículo 4. Adopción Marco de Política Adoptase el marco de políticas de reasentamientos y adquisición predial, en el marco de la Política Nacional de Transporte Urbano, contenido en el anexo No 2 el cual hace parte integral de la presente resolución". Esto cierra la brecha de interpretación para ratificar si la intención del decreto es que su aplicabilidad sea indiferente a la existencia de procesos de alto impacto de adquisición predial (ya que el decreto en su memoria justificativa manifiesta que las compras prediales son pocos). Conforme a lo anterior, existen procesos prediales que implican traslados involuntarios de población, sin que esto signifique reasentamientos o reubicaciones. En este sentido, se recomienda referir al literal b del Artículo 1</p>
33	12/03/2024	Empresas Ferros Regionales	<p>La observación hace referencia al artículo 1º y se pone a consideración lo siguiente: "En el caso del proyecto Registrar de Occidente se tiene que el tramo comprendido entre el PK+000 al PK+1000 denominado RAMAL METRO, es un nuevo tramo por construir, el cual no se encuentra sobre infraestructura ferroviaria preexistente. Sin embargo, existen diseños y estudios de detalle que validan la construcción del RAMAL METRO, adicionalmente en el POT de Bogotá se definió la destinación de una zona urbana a la construcción de esta obra. En este sentido, se identifican los siguientes escenarios donde será obligatorio tramitar una Licencia Ambiental, ya que el Decreto no tendría aplicabilidad". - Obras como el Ramal Metro de Registrar de Occidente no pueden ser consideradas "mejoramientos" porque se encuentran proyectadas fuera del "Corredor Ferreo Este-Oeste", entonces requerirá Licencia Ambiental. - Si las obras de conexión e integración con otro modo de transporte pretenden adelantarse en zonas rurales, van a requerir Licencia Ambiental. De acuerdo con los anteriores escenarios, se debe ampliar la definición técnica de "comedor ferreo", con el fin de no generar vacíos conceptuales de la Autoridad Ambiental que limiten el desarrollo de las actuaciones del proyecto Registrar de Occidente y de otros proyectos ferros.</p>	Aceptada	<p>La observación hace referencia al artículo 1º y se pone a consideración lo siguiente: "En los condicionantes establecidos para que sea aplicable el numeral 19 que pretende incluirse en el artículo 2.2.2.2.1 del Decreto 1076 de 2015, resulta confuso, debido a que en el enunciado del numeral se refiere al "comedor existente" y en los condicionantes de su aplicación "literales a", se refiere únicamente a que la adecuación se desarrolle dentro del "comedor ferreo", se sugiere unificar los conceptos ya que no es claro si la adecuación se pueda adelantar fuera del comedor ferreo existente.</p>
34	12/03/2024	Empresas Ferros Regionales	<p>La observación hace referencia al artículo 1º y se pone a consideración lo siguiente: "En el caso del proyecto Registrar de Occidente se tiene que el tramo comprendido entre el PK+000 al PK+1000 denominado RAMAL METRO, es un nuevo tramo por construir, el cual no se encuentra sobre infraestructura ferroviaria preexistente. Sin embargo, existen diseños y estudios de detalle que validan la construcción del RAMAL METRO, adicionalmente en el POT de Bogotá se definió la destinación de una zona urbana a la construcción de esta obra. En este sentido, se identifican los siguientes escenarios donde será obligatorio tramitar una Licencia Ambiental, ya que el Decreto no tendría aplicabilidad". - Obras como el Ramal Metro de Registrar de Occidente no pueden ser consideradas "mejoramientos" porque se encuentran proyectadas fuera del "Corredor Ferreo Este-Oeste", entonces requerirá Licencia Ambiental. - Si las obras de conexión e integración con otro modo de transporte pretenden adelantarse en zonas rurales, van a requerir Licencia Ambiental. De acuerdo con los anteriores escenarios, se debe ampliar la definición técnica de "comedor ferreo", con el fin de no generar vacíos conceptuales de la Autoridad Ambiental que limiten el desarrollo de las actuaciones del proyecto Registrar de Occidente y de otros proyectos ferros.</p>	Aceptada	<p>Se elimina la referencia a "existente". De igual manera se unificará el concepto de comedor ferreo.</p>

35	12/03/2024	Empresas Férreas Regionales	Departamento Nacional de Planeación	<p>La observación hace referencia al artículo 1 y se pone a consideración lo siguiente. Artículo 1 se pretende adicionar un numeral adicional 2.2.2.5.2.1 del Decreto 1076 de 2015, incluyendo como una actividad de mejoramiento, la adecuación de la infraestructura existente para que operen trenes con energías limpias, sin embargo, en el supuesto contemplado en el numeral uno (1) de dicho artículo ya se contempla la ampliación de líneas paralelas y/o construcción de líneas paralelas. Tal como se muestra a continuación:</p> <p>NUMERAL 1 del Artículo 2.2.2.5.2.1 del Decreto 1076 de 2015:</p> <p>1. Ampliación de líneas férreas y/o construcción de líneas paralelas a las existentes y demás obras asociadas a unas y otras siempre y cuando:</p> <p>a. Se ajusten en el corredor ferroviario;</p> <p>b. No impliquen reasignación ni redistribución;</p> <p>c. Se obtengan los permisos ambientales y autorizaciones respectivas ante las autoridades competentes, para la disposición del material derivado de cortes;</p> <p>d. Tengan en cuenta lo anterior, sugiere diferentes observaciones, asociadas a la oposición que pudiera existir entre el Numeral 1 del Artículo 2.2.2.5.2.1 y el Numeral 13 que se pretende incluir con el Proyecto Decreto.</p> <p>Una de las ventajas que propone el numeral que pretende incluirse, se refiere a "la conexión e integración con otros sistemas de transporte masivo dentro del perímetro urbano", lo cual incluye sectores del proyecto que no usan la traza existente, como es el caso de Ramal Metro (Proyecto Rogotram de Occidente), sin embargo, no existe claridad si esta condición es suficiente para validar la construcción de infraestructura proyectada fuera del corredor férreo existente. En este sentido, no es claro, si la conexión e integración con otros sistemas de transporte puede consistirse fuera de los "corredores férreos existentes". Esto, ya que la mayoría de las conexiones entre sistemas de transporte ferroviarios con otros sistemas, bien sea construye por fuera de los corredores existentes.</p> <p>Por lo anterior, se identifica la necesidad de que el decreto no posea en su articulado, permisos que se refieren a "corredor férreo" y otros en los que se cite "corredor férreo existente", resulte necesario la unificación del concepto de "corredor férreo" independientemente de que sea existente o proyectado. De otra manera en el futuro, cuando sea necesario realizar intervenciones, en casos como la construcción del Ramal Metro del Proyecto Rogotram de Occidente, entre otros proyectos férreos, va a ser necesario limitar una Licencia Ambiental.</p>	No aceptada	<p>En primer lugar, la inclusión del numeral 19 al artículo 2.2.2.5.2.1 del Decreto 1076 de 2015 pretende un avance distinto al establecido en el numeral 1 del mencionado artículo, pues busca incluir, específicamente, como actividad de mejoramiento, la adecuación en su integridad del corredor férreo para que operen trenes propulsados por electricidad, hidrógeno, electromagnético, o cualquier otro medio de baja emisión de gases efecto invernadero, y su conexión con otros sistemas de transporte dentro del perímetro urbano.</p> <p>En segundo lugar, para superar la eventual contradicción que pueda presentarse en su aplicación en lo que se refiere a las actividades de adecuación que impliquen la conexión a otros sistemas de transporte en el perímetro urbano, se validará ajustar la expresión "corredor férreo existente" por "corredor férreo" igualmente se validará incluir en el inciso, la expresión "ampliación" para poder materializar las conexión e integración a otros sistemas de transporte.</p> <p>Adicionalmente, se recuerda que el presente proyecto de decreto no se establece para un proyecto específico, cada caso se deberá analizar de manera puntual.</p>
36	13/03/2024	Departamento Nacional de Planeación	Concesionaria Férreas de Occidente S.A.S	<p>La observación hace referencia al artículo 1 literal c, que hace referencia a: "Se obtengan los permisos ambientales y autorizaciones respectivas ante las autoridades competentes, para la disposición del material derivado de cortes"; y se propone considerar no solo los permisos ambientales para la disposición del material derivado de cortes, sino los requeridos para la consecución de generación de ruido por las actividades para la adecuación de la infraestructura del corredor férreo existente que por lo general puede ser subterráneas. Y se propone que la redacción del literal c quede de la siguiente forma: "Se obtengan los permisos ambientales y autorizaciones respectivas ante las autoridades competentes, para la disposición del material derivado de cortes y para la prevención y control de niveles de ruido generados en las actividades de adecuación de infraestructura".</p>	Aceptada	<p>Se tuvo en cuenta el comentario, sin embargo, debe precisarse que con independencia de que se requiera o no licencia ambiental, la obtención de los permisos para el aprovechamiento de los recursos naturales necesarios para el proyecto, deberá tramitarse de acuerdo con la normativa establecida para tal fin.</p>
37	13/03/2024	Concesionaria Férreas de Occidente S.A.S	Concesionaria Férreas de Occidente S.A.S	<p>La observación hace referencia al artículo 1, literal a y se propone adicionar un numeral al artículo 2.2.2.5.2.1 del Decreto 1076 de 2015, incluyendo como una actividad de mejoramiento, la adecuación de la infraestructura existente para que operen trenes con energías limpias, sin embargo, en el supuesto contemplado en el numeral uno (1) de dicho artículo ya se contempla la ampliación de líneas férreas y/o construcción de líneas paralelas. Tal como se muestra a continuación:</p> <p>NUMERAL 1 del Artículo 2.2.2.5.2.1 del Decreto 1076 de 2015:</p> <p>1. Ampliación de líneas férreas y/o construcción de líneas paralelas a las existentes y demás obras asociadas a unas y otras siempre y cuando:</p> <p>a. Se ajusten en el corredor férreo;</p> <p>b. No impliquen reasignación ni redistribución;</p> <p>c. Se obtengan los permisos ambientales y autorizaciones respectivas ante las autoridades competentes, para la disposición del material derivado de cortes;</p> <p>d. Tengan en cuenta lo anterior, sugiere diferentes observaciones, asociadas a la oposición que pudiera existir entre el Numeral 1 del Artículo 2.2.2.5.2.1 y el Numeral 13 que se pretende incluir con el Proyecto Decreto:</p> <p>- Al reemplazar el numeral 19 a "Corredor férreo existente" resulta más restrictivo que el Numeral 1, el cual permite inclusive la construcción de líneas paralelas, ya que el numeral 19 propuesto habla de adecuación de la infraestructura existente.</p> <p>- El término "Adecuación" utilizado en el numeral 19 que se pretende incluir es un concepto poco aplicable a las intervenciones reales que se requirieran en los corredores férreos del país dada su antigüedad. En la actualidad se requiere realizar "construcción y ampliación".</p> <p>Una de las ventajas que propone el numeral que pretende incluirse, se refiere a "la conexión e integración con otros sistemas de transporte masivo dentro del perímetro urbano", lo cual incluye sectores del proyecto que no usan la traza existente, como es el caso de Ramal Metro (Proyecto Rogotram de Occidente), sin embargo, no existe claridad sobre si esta condición es suficiente para validar la construcción de infraestructura proyectada fuera del corredor férreo existente. En este sentido, no es claro, si la conexión e integración con otros sistemas de transporte puede consistirse fuera de los "corredores férreos existentes". Esto, ya que la mayoría de las conexiones entre sistemas de transporte ferroviarios con otros sistemas, bien sea construye por fuera de los corredores existentes.</p> <p>Por lo anterior, se identifica la necesidad de que el decreto no posea en su articulado, permisos que se refieren a "corredor férreo" y otros en los que se cite "corredor férreo existente", resulte necesario la unificación del concepto de "corredor férreo" independientemente de que sea existente o proyectado. De otra manera en el futuro, cuando sea necesario realizar intervenciones, en casos como la construcción del Ramal Metro del Proyecto Rogotram de Occidente, va a ser necesario limitar una Licencia Ambiental. Y se propone la siguiente redacción: ARTÍCULO 1. - Adicionar el numeral 19 al artículo 2.2.2.5.2.1 del Decreto 1076 de 2015. Modo: Terrestre Férreo, el cual tendrá el siguiente tenor:</p> <p>"19. La adecuación, ampliación y/o construcción de la infraestructura del corredor férreo para que operen trenes propulsados por electricidad, hidrógeno, electromagnético o cualquier otro medio que mitigue la generación de gases de efecto invernadero o derivados de la combustión interna de combustibles fósiles, incluyendo, pero sin limitarse a las siguientes: conexión e integración a otros sistemas de transporte masivo dentro del perímetro urbano y/o rural, segundas o terceras líneas, cochetas,</p>	Aceptada	<p>En primer lugar, la inclusión del numeral 19 al artículo 2.2.2.5.2.1 del Decreto 1076 de 2015 pretende un avance distinto al establecido en el numeral 1 del mencionado artículo, pues busca incluir, específicamente, como actividad de mejoramiento, la adecuación en su integridad del corredor férreo para que operen trenes propulsados por electricidad, hidrógeno, electromagnético, o cualquier otro medio de baja emisión de gases efecto invernadero, y su conexión con otros sistemas de transporte dentro del perímetro urbano.</p> <p>De cara a las observaciones que se enuncian, se evaluará la pertinencia de lo siguiente:</p> <p>1. El cambio y unificación de la expresión "corredor férreo existente" por "corredor férreo".</p> <p>2. La definición de la expresión "adecuación" de cara a las actividades que se proponen en los artículos 2.2.2.5.2.1 y 2.2.2.6.1.4 del Decreto 1076 de 2015.</p> <p>3. Para superar la eventual contradicción que pueda presentarse en su aplicación en lo que se refiere a las actividades de adecuación que impliquen la conexión a otros sistemas de transporte en el perímetro urbano, se validará ajustar la expresión "corredor férreo existente" por "corredor férreo" igualmente, se validará incluir en el inciso, la expresión "ampliación" para poder materializar las conexión e integración a otros sistemas de transporte.</p> <p>Adicionalmente, se recuerda que el presente proyecto de decreto no se establece para un proyecto específico, cada caso se deberá analizar de manera puntual.</p>

38	13/03/2024	Concesionaria Ferma de Occidente SAS	<p>La observación hace referencia al Artículo 17 y comenta que "lo exigido en el parágrafo del nuevo decreto no se especifica que "Los sistemas de transporte eléctricos masivos, como los trenes atmosféricos o regionales sobre carriles existentes y en áreas de alta intervención antropica, minimicen la emisión de gases efecto invernadero". Se puede interpretar que se está buscando que los trenes sean cero emisiones, en este sentido y con el ánimo de no generar interpretaciones técnicas o comentarios relacionados con "cero emisiones", se debe dar el mismo tratamiento referente a contribuir a la reducción o disminución de gases efecto invernadero (Ver propuesta de modificación del Artículo 17) ya que no se puede garantizar que los proyectos sean cero emisiones. Y propone la siguiente redacción ARTÍCULO 17. - Alocacion el numeral 19 al artículo 2.2.5.2.7 del Decreto 1076 de 2015, Modo Terrestre Férreo, el cual tendrá el siguiente texto:</p> <p>19. La adecuación, ampliación y/o construcción de la infraestructura del corredor férreo para que operen trenes propulsados con electricidad, hidrógeno, electrolítico o cualquier otro medio que mitigue la generación de gases de efecto invernadero o derivados de la combustión interna de combustibles fósiles, incluyendo pero sin limitarse a las siguientes conexión e integración a otros sistemas de transporte masivo dentro del perímetro urbano y/o rural, segundas o terceras líneas, cochetas, intercambiadores, puentes ferroviarios, obras hidráulicas, traslado de redes existentes, adecuaciones viales, intersecciones viales y peatonales, estaciones, talleres, módulos de conexión a las fuentes de energía subestaciones eléctricas y todas aquellas obras necesarias para el funcionamiento de los trenes en cuestión, siempre y cuando la actividad:</p> <p>a. Se desarrolle dentro del corredor férreo y áreas destinadas a usos ferroviarios.</p> <p>b. No implique traslado involuntario de población que ameriten reasentamientos y/o reubicaciones, exceptuando los ocasionados por la adquisición de nuevos predios y/o recuperación de espacio público.</p> <p>c. Se obliguen los permisos ambientales y autorizaciones respectivas ante las autoridades competentes para la disposición de material derivado de cortes.</p>	Aceptado	<p>Se realiza la consulta frente a la posibilidad de incluir en el numeral, la ampliación de la infraestructura del corredor férreo, pero se precisan que es solo para su conexión e otros sistemas de transporte, sin detallar los elementos listados en la propuesta, toda vez que podría generarse confusión en la aplicación de la norma.</p>
39	13/03/2024	Concesionaria Ferma de Occidente S.A.S	<p>La observación hace referencia al Artículo 17 literal a) y comenta que "En los condicionamientos establecidos para que sea aplicable el numeral 19 que pretende incluirse en el artículo 2.2.5.2.7 del Decreto 1076 de 2015, resulta confuso, debido a que en el enunciado del numeral se refiere a corredor existente y en los condicionamientos de su aplicación "línea a", se refiere únicamente a la adecuación y/o ampliación dentro del "corredor férreo", se sugiere utilizar los conceptos ya que no es claro si la adecuación se pueda adelantar fuera del corredor férreo existente". Así mismo, propone la siguiente redacción ARTÍCULO 17. - Alocacion el numeral 19 al artículo 2.2.5.2.7 del Decreto 1076 de 2015, Modo Terrestre Férreo, el cual tendrá el siguiente texto:</p> <p>19. La adecuación, ampliación y/o construcción de la infraestructura del corredor férreo para que operen trenes propulsados con electricidad, hidrógeno, electrolítico o cualquier otro medio que mitigue la generación de gases de efecto invernadero o derivados de la combustión interna de combustibles fósiles, incluyendo pero sin limitarse a las siguientes conexión e integración a otros sistemas de transporte masivo dentro del perímetro urbano y/o rural, segundas o terceras líneas, cochetas, intercambiadores, puentes ferroviarios, obras hidráulicas, traslado de redes existentes, adecuaciones viales, intersecciones viales y peatonales, estaciones, talleres, módulos de conexión a las fuentes de energía subestaciones eléctricas y todas aquellas obras necesarias para el funcionamiento de los trenes en cuestión, siempre y cuando la actividad:</p> <p>a. Se desarrolle dentro del corredor férreo y áreas destinadas a usos ferroviarios.</p> <p>b. No implique traslado involuntario de población que ameriten reasentamientos y/o reubicaciones, exceptuando los ocasionados por la adquisición de nuevos predios y/o recuperación de espacio público.</p> <p>c. Se obliguen los permisos ambientales y autorizaciones respectivas ante las autoridades competentes para la disposición de material derivado de cortes.</p>	No aceptado	<p>Efectivamente, existe la actividad propuesta como un mejoramiento de la infraestructura del corredor férreo, pero se precisan que es solo para su conexión e otros sistemas de transporte, sin detallar los elementos listados en la propuesta, toda vez que podría generarse confusión en la aplicación de la norma.</p>
40	13/03/2024	Concesionaria Ferma de Occidente S.A.S	<p>La observación hace referencia al artículo 17 y pone a consideración lo siguiente: "El parágrafo del Artículo 2.2.5.2.7 del Decreto No. 1076 de 2015 "Las actividades listadas en el presente decreto son aplicables a las áreas o tramos de proyectos que de acuerdo con el numeral 19 del presente decreto no están sujetos a las reglas sobre licenciamiento ambiental. Parágrafo. En todo caso, cuando de manera particular y en el desarrollo de un proyecto específico de infraestructura, el titular considere que una actividad puede ser considerada como un mejoramiento este deberá solicitar previamente pronunciamiento de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA). Para el efecto el titular deberá allegar un documento en el que de acuerdo con los impactos que la actividad pueda generar, justifique las razones por las cuales la ejecución del mismo no genera deterioro grave a los recursos naturales renovables o al medio ambiente o introducir modificaciones considerables o notorias al paisaje. La ANLA, dentro de los treinta (30) días siguientes a la recepción de la solicitud determinará mediante dicto si la actividad corresponde a un mejoramiento."</p> <p>El proyecto Decreto no modifica las disposiciones contenidas en el Artículo anteriormente citado. En consecuencia con la expedición de este, el parágrafo de 2.2.5.2.7 del Decreto No. 1076 de 2015 mantendrá su vigencia, lo cual implica que cualquier ejecutor de un proyecto ferroviario debe garantizar que las intervenciones a realizar en calidad de mejoramientos no generen deterioro grave a los recursos naturales renovables o al medio ambiente y no introduzcan modificaciones considerables notorias al paisaje. En este orden de ideas, obras tales como la construcción de puentes, estaciones elevadas, intervenciones de coberturas vegetales pueden llegar ser consideradas como cambios considerables al paisaje por lo tanto, la construcción de estas obras conllevará al trámite de una Licencia Ambiental, ante la imposibilidad de adoptar la figura de mejoramiento.</p> <p>Lo anterior, se cita porque el proyecto de Reglaman de Occidente cuenta con un PMA entre el PK35-000 y el PK35-000 debido a la Concesión Actual, es decir, cuenta con un instrumento de manejo y control ambiental.</p> <p>En el tramo comprendido entre el PK35 y el PK35 se han solicitado pronunciamientos a la autoridad ambiental competente para construir modificaciones menores, un ejemplo será el pronunciamiento ANLA 2023300449201 del 04 de octubre de 2023, donde se determinó que el desarrollo de obras de construcción y reforzamiento mediante puente (puente) a lo largo del corredor férreo no cumplen los criterios de cambio menor o ajuste normal dentro del giro ordinario, por lo tanto, tampoco cumple los criterios necesarios para ser definido como un mejoramiento, debido a que se generan impactos ambientales ocasionales y/o modificaciones notorias al paisaje. Es decir que, para estas obras puntuales, Reglaman de Occidente tendrá que solicitar una Licencia Ambiental, para construir puentes, módulos de conexión, subestaciones, entre otras obras que no son consideradas obras de mejoramiento.</p> <p>Por otra parte, es importante citar la alta preocupación que existe en razón de que el Proyecto Decreto no genera excepciones, modificaciones o negligencias al Artículo 2.2.5.2.7 el cual establece que los mejoramientos no podrán ejecutarse en áreas sujetas a las reglas de Licenciamiento Ambiental. Y teniendo en cuenta que Reglaman de Occidente sobre una red férrea Nacional - Regional, intercity Areas Protegidas, posee obras que requieren del suministro de energía eléctrica subestaciones, y que entre el PK35-000 y el PK35-000 existe un instrumento de Manejo y Control Ambiental Cedido a la actual Concesión, entonces para el caso como el Reglaman será necesario tramitar una Licencia Ambiental, debido a que las áreas a utilizar se encuentran sujetas a las reglas sobre licenciamiento ambiental contenidas en los Decretos 2041 del 2014 y 789 del 2014 hoy compilados en el Decreto 1076 del 2015. Así mismo propone la siguiente redacción del artículo: ARTÍCULO 17. - Alocacion el numeral 19 al artículo</p>	No aceptado	<p>Efectivamente, existe la actividad propuesta como un mejoramiento de la infraestructura del corredor férreo, pero se precisan que es solo para su conexión e otros sistemas de transporte, sin detallar los elementos listados en la propuesta, toda vez que podría generarse confusión en la aplicación de la norma.</p>

<p>41</p> <p>13/03/2024</p> <p>Concesionaria Férreo de Occidente S.A.S</p>	<p>La concesión hace referencia al artículo 1 y 2 de la consideración lo siguiente: Teniendo en cuenta que el Artículo 2.2.2.3.1.3 del Decreto 1078 del 2017 establece que:</p> <p>“La licencia ambiental es la autorización que otorga la autoridad ambiental competente para la ejecución de un proyecto, obra o actividad, que de acuerdo con la ley y los reglamentos, pueda producir deterioro grave a los recursos naturales renovables o al medio ambiente o entorpecer modificaciones considerables o molestias a las personas”</p> <p>En el caso de cualquier proyecto ferroviario se trata de una actividad o acción que físicamente no responden a un “mejoramiento”, tal como se determinó en el Estudio de Impacto Ambiental de las Líneas de los Ferrocarriles, segundas o terceras líneas dentro de centros poblados, módulos de conexión con las líneas, electrificación, obras, entre otros y que a su vez implican modificaciones notorias al paisaje, lo que repercute en el régimen de ocupación del territorio de licencia ambiental para el desarrollo de las obras antes descritas, considerando las características del terreno que la propia autoridad ambiental. En este sentido, no hay beneficio alguno de la implementación del artículo 1 y 2 del artículo 4 del código proyecto decreto, ya que Regulan de Ocupación Sujeta un Archivo inmediato de estado de licencia ambiental según lo establece el artículo 4 de este. Considerado las demás normas en la materia, Regimen de Ocupación Sujeta se tramita nuevos procesos de Licenciamiento Ambiental para las obras que no se enmarcan como “mejoramientos”.</p> <p>Adicionalmente, el artículo 2.2.2.2 del Decreto 1076 de 2015, numeral 8.3, establece que debe haber tener licencia ambiental la construcción de vías férreas, vías férreas de vía férrea nacional la vía pública como privada”, en este sentido, Regimen de Ocupación Sujeta de las obras clave del proyecto. Así mismo, propone la siguiente redacción: ARTICULO 1. - Adecuación e instalación de las obras de transporte de energía eléctrica, Modulo Terrestre Férreo, el cual tendrá el siguiente texto:</p> <p>19. La adecuación, ampliación y/o construcción de la infraestructura de corredor férreo para que opere líneas propiadas con electricidad, hidrógeno, electromagnético o cualquier otro medio que mitigue la generación de gases de efecto invernadero o derivados de la combustión interna de combustibles fósiles, incluyendo pero sin limitarse a las siguientes: conexión e integración a otros sistemas de transporte masivo dentro del perímetro urbano y/o rural, segundas o terceras líneas, cocheras, intercambiadores, puentes ferroviarios, obras hidráulicas, trabajo de redes exteriores, adecuaciones vales, intersecciones vales y postiones, estaciones, talleres, módulos de conexión a las fuentes de energía, subestaciones eléctricas, y todas aquellas otras necesarias para el funcionamiento de los trenes en cuestión, siempre y cuando la actividad:</p> <p>a. Se desarrolle dentro del corredor férreo y áreas destinadas a usos ferroviarios.</p> <p>b. No implique traslados involuntarios de población que ameriten reasentamientos y/o reubicaciones, exceptando los ocasionados por la adquisición de nuevos predios y/o recuperación de espacio público.</p> <p>c. Se obligan los permisos ambientales y autorizaciones respectivas, ante las autoridades competentes, para la disposición del material derivado de cortes.</p>	<p>Aceptada</p>	<p>Se acogió la sugerencia y en el marco de las actividades de gestión de la licencia ambiental, se procedió a la adecuación de los planos asociados, así como a las condiciones establecidas inicialmente en dicho proceso.</p> <p>Del artículo 19. “No implica reasentamientos o reubicación”, este punto no es propio del licenciamiento ambiental, el alcance del artículo está contenido en el inicio del artículo inicial del listado de actividades de mejoramiento, por tanto, se realizaron los ajustes correspondientes. Sin embargo, en aras de la actividad propuesta como un mejoramiento, excepto a la misma del listado de licenciamiento ambiental (conforme al artículo 44 de la Ley 1852 de 2010, luego no deberá ligar a concesión ferroviaria de la actividad propuesta”.</p> <p>ARTICULO 44. Los siguientes Proyectos de Infraestructura de Transporte no requieren Licencia Ambiental:</p> <p>a) Proyectos de mejoramiento;</p> <p>b) Proyectos de rehabilitación;</p> <p>c) Proyectos de mejoramiento.</p> <p>Para el debido cumplimiento de lo presente en el artículo 44 del Decreto 1076 de 2015, conformado por los Ministerios de Transporte y Ambiente, en coordinación con la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales, se estableció un mecanismo de coordinación, de manera que, para el día de la fecha, se expedieron en el marco de las actividades de mejoramiento los siguientes proyectos de infraestructura de transporte:</p> <p>PARAGRAFOS. En el evento que una o más actividades de mejoramiento o rehabilitación y autorizaciones ambientales, la entidad pública responsable del proyecto de infraestructura de transporte o quien haga sus veces, deba trasladar y reubicar, o no, actividades de mejoramiento, a las que hace referencia el presente artículo, se las obras propiadas de puentes, estribos, soportales, armatrazos, de coberturas vegetales, a las que hace referencia el presente artículo, pertenecen a esta misma actividad, deberá entenderse como parte del mismo proyecto, luego no requerirán licencia ambiental ya que serán considerados como un mejoramiento. En caso de duda sobre la aplicación del presente artículo, cuando se trate de actividades no listadas como tal en el Decreto 1076 de 2015, los ejecutores de proyectos podrán solicitar pronunciamiento a la autoridad ambiental. Al efecto de lo anterior, debe tenerse en cuenta que no se puede exigir licencia ambiental a proyectos o actividades que no se desarrollen o realicen en la zona.</p> <p>Se resalta que el dajido del proyecto de decreto implica adecuaciones sobre corredores férreos y de alta intervención antigua por lo tanto, no se autorizó la construcción de nuevas vías férreas o variantes de la misma, fuera de los corredores actuales, salvo lo relacionado con la conexión e integración a otros sistemas de transporte dentro del perímetro urbano. Para efecto de la aplicación de la norma, se deberá tener en cuenta el concepto de corredor férreo elaborado por el Ministerio de Transporte, para determinar el alcance de las obras a ejecutar.</p>
<p>42</p> <p>13/03/2024</p> <p>Concesionaria Férreo de Occidente S.A.S</p>	<p>La observación hace referencia al artículo 4 parágrafo 2 y pone a consideración lo siguiente. La naturaleza del Decreto busca que los proyectos ferroviarios que operen con energías limpias no requieran procesos de Licenciamiento Ambiental. Sin embargo, el texto del artículo 1 del Proyecto Decreto al hablar de adecuación se toma únicamente para lograr ese objetivo. Es importante tener en cuenta que proyectos de tipo eléctrico requieren de subestaciones y punto de conexión que operen a alta tensión (teniones superiores a 50 KV) y por lo tanto requieren Licencia Ambiental. Un ejemplo de esto es el proyecto línea Bogotá, el cual en el año 2023 tuvo que realizar el trámite de tres (3) subestaciones de energía y sus líneas de conexión. La misma situación ocurre con cualquier otro proyecto de transporte de energía eléctrica, dado que el Decreto 1076 de 2015, Artículo 2.2.2.2.2 y 2.2.2.2.3 involucra las líneas de conexión y los puntos de conexión como infraestructura que requiere Licencia Ambiental.</p> <p>En este orden de ideas, es necesario tener presente el código Decreto, para esto se sugiere que el Artículo 1 del Proyecto Decreto contemple en su redacción los módulos de conexión y/o subestaciones como parte de las obras de mejoramiento, y consigne los reglamentos sobre licenciamiento ambiental de los Artículos 2.2.2.2.2 y 2.2.2.2.3 del 2015. Teniendo en cuenta esto, casos como Regimen de Ocupación Sujeta o cuando se trate de obras de infraestructura de transporte. Y propone la siguiente redacción: Artículo 4. Régimen de transición: El régimen de transición del presente decreto se aplicará a los proyectos, obras o actividades del modo terrestre férreo para líneas propiadas con energía eléctrica que se encuentren en los siguientes casos:</p> <p>1. Los trámites de licencia ambiental sobre los proyectos, obras o actividades que cuenten con auto de inicio expedido por la autoridad ambiental competente, previo a la entrada en vigor del presente decreto, continuarán el trámite ante dicha autoridad hasta la obtención de la misma. Las actividades de modificación, seguimiento y control, desmantelamiento y abandono, según a cargo de la autoridad que otorgue la licencia</p>	<p>No aceptada</p>	<p>Frente a la primera parte del comentario, se acogió la sugerencia y en el marco de la definición de corredor férreo se vinculó con la infraestructura y servicios asociados.</p> <p>Frente a la solicitud de establecer un régimen de transición, se tiene que al entrar la actividad como mejoramiento y cambio menor ya no se requiere la conexión o modificación de la licencia ambiental, por lo tanto se establece la figura de “archivo” en el proyecto de decreto, con el fin de conectar los límites, en cuanto a aplicación de los principios de eficacia y celeridad desarrollados en el artículo 3 de la Ley 1437 de 2011. La razón, se insiste radica en que los proyectos obras o actividades que, en principio, requieren actualmente licencia ambiental o su modificación, ya no necesitarían tal instrumento a partir de la entrada en vigor del proyecto de decreto.</p> <p>Adicionalmente, se resalta que el presente proyecto de decreto no se establece para un proyecto específico, cada caso se deberá analizar de manera puntual.</p>
<p>43</p> <p>13/03/2024</p> <p>Concesionaria Férreo de Occidente S.A.S</p>	<p>La observación hace referencia al artículo 2 parágrafo 1 y pone a consideración lo siguiente. En relación con el Parágrafo 1 del Artículo 2 del Proyecto Decreto, la definición de corredor férreo no está teniendo en cuenta que los diseños y estudios justificativos pueden dar soporte a las áreas de infraestructura por construir. Sin embargo, el proceso constructivo exige que en muchas ocasiones se tengan áreas adicionales, ya sea para campamentos, acopios, almacenamientos, y otras áreas que propiamente no hacen parte de los diseños pero que se necesitan para poder adelantar el proceso constructivo de la infraestructura, al requerir esas áreas adicionales y no estar contempladas en el parágrafo 1, expone a los proyectos a requerir Licencia Ambiental.</p> <p>En caso de que resultara aplicable la definición de corredor férreo original desarmada en el Proyecto Decreto, resultaría un contradecido referir que se está frente a una actividad de mejoramiento o incluso que la cubre el PMA existente, puesto que la implantación de los diseños que determinan el área del Proyecto no necesariamente va a coincidir con el corredor férreo existente o el permiso ambiental vigente, es decir, los diseños poseen zonas o superficies que pueden superar las áreas del corredor férreo existente o las áreas de proyecto de un PMA. Adicionalmente, existen zonas requeridas para el desarrollo de los procesos constructivos que no son puntualmente parte de los diseños del proyecto, tales como los que se mencionaron en continuación, pero se limitase a estas áreas de acopios, vías de acceso, adecuaciones vales, senderos peatonales, campamentos, oficinas, entre otros. Por este motivo, es importante tener claridad sobre la aplicación del concepto de corredor férreo y si los estudios que lo soportan pueden ocupar superficies superiores a lo definido como “corredor férreo existente”. Y propone la siguiente redacción: “PARAGRAFO 1. - Por corredor férreo, entendiéndose aquella fase de terreno destinada para ubicar todas las áreas necesarias para el desarrollo de procesos constructivos (acopios, campamentos, platóes, entre otros), y la instalación y/o adecuación de infraestructura, (instalaciones ferroviarias, puentes ferroviarios, obras hidráulicas, trabajo de redes exteriores, módulos de conexión a las fuentes de energía, subestaciones eléctricas, conexiones e integraciones con sistemas de transporte masivo, sistemas de señalización y electrificación, estaciones, 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”.</p>	<p>Aceptada</p>	<p>Se acogió la propuesta, en el sentido de precisar la definición de “corredor férreo”.</p>

44	13/03/2024	Concesionaria Ferros de Occidente S.A.S	<p>La observación hace referencia al Artículo 2 párrafo 1 y pone a consideración lo siguiente: El párrafo 2 del Artículo 1 del Proyecto Decreto es inadmisible para permitir que se realicen mejoramientos al interior de zonas o áreas que posean instrumentos de manejo o licencias ambientales. Lo anterior, porque el Proyecto Decreto no realiza ninguna modificación ni aplica excepción alguna al Artículo 2.2.2.5.4.2, el cual establece que:</p> <p>ARTICULO 2.2.2.5.4.2. Sin licencias ambientales. Las actividades listadas, son aplicables a las áreas o tramos de proyectos que de acuerdo con la normativa vigente no están sujetos a las reglas sobre licenciamiento ambiental.</p> <p>En ese sentido, se tiene presente que no resulta aplicable el párrafo del artículo 2.2.2.5.4.1 del Decreto 1071 de 2015, si el Artículo 2.2.2.5.4.2 de este Decreto no se aplica a las zonas o áreas que los mejoramientos aplican en áreas que no están sujetas a reglas sobre licenciamiento ambiental. Debe considerarse la función transitoria, o incluir una excepción al Artículo 2.2.5.4.2.</p>	No aplica	<p>Aun cuando existen instrumentos de manejo o licencias ambientales, los proyectos de mejoramiento ambiental (PMA) que los instrumentos PMA para el sector ferros se realicen para actividades que hoy no están sujetas a licencias ambientales, ejemplo, la rehabilitación. En ese sentido, no pueden estar limitados para realizar mejoramientos al corredor ferreo que por esos sean admitidos un trámite administrativo de obtención o modificación de licencia ambiental, por tal razón el presente Decreto incluye el siguiente párrafo en el artículo 2°, que tiene como objetivo permitir el desarrollo de estas actividades aun cuando el plan de manejo ambiental está vigente:</p> <p>Teniendo en cuenta lo anterior, se propone que el presente Decreto modifique el párrafo 1 del artículo 2.2.2.5.2.1, artículo que define el Planes de Manejo Ambiental como instrumentos de manejo ambiental:</p> <p>PARÁGRFO 2° - El presente Decreto modifica el párrafo 1 del artículo 2.2.2.5.2.1 del Decreto 1071 de 2015, en el sentido de que:</p> <p>Frente a la sociedad de evaluador, el caso de trabajo, se tiene que el artículo que establece cómo se debe evaluar y dar seguimiento a la ejecución o modificación de la licencia ambiental, para que se establezca el Plan de Manejo Ambiental, con el fin de controlar los impactos en caso de aplicación de los principios de precaución y prevención, en el artículo 2.2.2.5.2.1 del Decreto 1071 de 2015. En consecuencia, indica en que los proyectos o obras o actividades que, en principio, requieren licencia ambiental, se no requieren, al momento de su ejecución, el cumplimiento a partir de la entrada en vigor del proyecto de decreto.</p>	<p>Se exceptúa la vigencia y en el inciso del artículo del numeral 19 y de la definición de corredor ferreo, donde se relaciona con la infraestructura y servicios asociados, así como las condiciones establecidas inicialmente en dicho numeral.</p> <p>Frente al literal b del numeral 19. No implique reasentamientos ni reubicación, esta línea se es el área de licenciamiento ambiental, el balance del artículo está contenido en el inciso del artículo inicial del Estado de actividades de mejoramiento de 2015, en el artículo 2.2.2.5.4.2 del Proyecto de Decreto.</p>	<p>Se tiene en cuenta en el marco de la definición de corredor ferreo el artículo 19 y del mismo. No obstante se precisa que teniendo en cuenta que no se está modificando el artículo 2.2.2.6.1.1 del Decreto 1071 de 2015, cualquier actividad jurídica como cambio menor debe cumplir con las condiciones allí establecidas. En el evento que se está frente alguna de las causas de modificación de licencia ambiental deberá solicitarse dicho trámite conforme a la normativa ambiental vigente.</p>
45	13/03/2024	Concesionaria Ferros de Occidente S.A.S	<p>La observación hace referencia al artículo 3 y pone a consideración lo siguiente. El concepto de "Aer acción" resulta inadecuado para facilitar el desarrollo de proyectos ferroviarios, dado que taxativamente, la adecuación decaerá a procesos constructivos debido a la naturaleza de concepto. En este sentido, se recomienda modificar el Artículo 3 del Proyecto Decreto.</p> <p>Ahora bien, teniendo en cuenta que Reglaman de Occidente requiere construir segundas y terceras líneas, y cocheras dentro de centros poblados, existe coincidencia entre el numeral 19 del Proyecto Decreto y el numeral 1 del Artículo 2.2.2.6.1.4 del Decreto 1076 de 2015. Así mismo, la modificación asociada a traslado involuntario de población conllevará a que se requiera una Licencia Ambiental. Y propone la siguiente redacción del artículo ARTÍCULO 3° - Modificar el numeral 19 del artículo 2.2.2.6.1.4 del Decreto 1076 de 2015, modo Terrestre-Ferreo, a cual tendrá el siguiente texto:</p> <p>26. La adecuación y/o construcción de la infraestructura en el área licenciable para que operen trenes propulsados con electricidad, hidrógeno, electroenergía o cualquier otro medio que no emita o genere gases de efecto invernadero o derivados de la combustión interna de combustibles fósiles; incluyendo su conexión e integración a otros sistemas de transporte masivo dentro del perímetro urbano, segundas o terceras líneas y cocheras, interconectores, puentes ferroviarios, obras hidráulicas, traslado de toda existente, adecuaciones viales, intersecciones viales y peatonales, estaciones, talleres, módulos de conexión a las fuentes de energía, subestaciones eléctricas, y toda aquellas obras necesarias para el funcionamiento de los trenes en cuestión, siempre cuando la actividad:</p> <p>a. Se desarrolle dentro del área licenciable;</p> <p>b. No implique traslado involuntario de población que amerite reasentamientos o reubicaciones, aunque se hagan algunas compras forzadas;</p> <p>c. No implique la construcción de túneles;</p> <p>d. Si se realizan cortes, estos no generen impactos en zonas de nacimientos y su zona hídrica, admetiendo de agua por deterioramiento de acuíferos y/o desatracación de mareas altas;</p> <p>e. No se realicen rellenos en humedales y/o marismales y/o esteros.</p>	Aceptada	<p>La observación hace referencia al Artículo 3 literal e y pone a consideración lo siguiente: La restricción cruzada en el literal "e" del Artículo 3 del Proyecto Decreto es altamente restrictiva, la gran mayoría de los corredores ferros del país poseen esteros, marismales y humedales. En este sentido, la mayoría de los proyectos ferroviarios que requieren ejecutar adecuaciones o actividades enmarcadas bajo el concepto de cambios menores, modificaciones menores o ajustes normales dentro del giro ordinario aprovechando los beneficios de este Decreto, se verán truncados por esta restricción y expuestos a un trámite de Licencia Ambiental, esto debido a que las alternativas de rellenos de estos elementos hídricos es la construcción de viaductos o puentes, que son obras de gran magnitud que representan nuevos impactos ambientales, nuevos permisos ambientales y modificaciones notadas en el paisaje, por lo tanto, no son cambios menores. Se propone eliminar el requerimiento literal "e".</p>		
46	13/03/2024	Concesionaria Ferros de Occidente S.A.S		Aceptada			

50	13/03/2024	Cent Transporte y logística de hidrocarburos	<p>La construcción, rehabilitación y mantenimiento de las infraestructuras de transporte por vías férreas y por carretera, así como la explotación de los servicios de transporte público, se debe gestionar con el objetivo de habilitar estas infraestructuras para permitir el desarrollo de proyectos de transporte masivo impulsados por energías limpias.</p> <p>Esta realidad supone que al momento de su uso - rehabilitar los corredores ferroviarios existentes, se deben adoptar procesos de recuperación de las estaciones, ocupación para nuevas actividades, espacios públicos, etc. Lo anterior requiere del desarrollo de planes de rehabilitación, adecuación y conservación de las infraestructuras de transporte, así como la realización de estudios de factibilidad, estudios de impacto ambiental y estudios de viabilidad económica, que permitan la implementación de proyectos de transporte masivo.</p> <p>Así mismo, el desarrollo de infraestructuras de transporte masivo en centros urbanos debe contar con mecanismos de integración de los corredores definidos, así como la adecuación de los espacios públicos, que permita la realización y/o reasentamiento de aquellas infraestructuras que no se han venido ocupando a lo largo del tiempo.</p> <p>En este contexto, y en atención a que los corredores de transporte masivo ocupan corredores previamente definidos y reasentamiento sin que esto implique un cambio de uso de suelo, se propone la modificación de un instrumento ambiental, Rescate o reasentamiento, como parte integral del proceso de adecuación de la infraestructura ferroviaria dentro de un corredor férreo autorizado, así como el traslado de aquellos proyectos y redes de servicios públicos esenciales que se trasladen con los corredores ferroviarios existentes. Lo anterior, además de aplicar los principios de sostenibilidad, permitirá estrategias de planeación y organización de terreno a futuro.</p> <p>Las actividades que supongan la rehabilitación y/o reasentamiento de unidades habitacionales y/o productivas, deberán incluir en el Programa de Adecuación de Gestión Ambiental - PAGA, las medidas a implementar para adelantar estas actividades de forma planeada.</p> <p>En consecuencia, se requiere:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Modificar el literal b del numeral 1 del artículo 222.6.4.1 del Decreto 1076 de 2015, ya que, como se presenta en la actualidad, la ampliación de corredores ferroviarios que requieren reasentamiento o reducción de unidades habitacionales y/o productivas depende en la necesidad de adelantar un proceso de mejoramiento ambiental, lo cual implica mayores tiempos en la gestión y no se estaría cumpliendo con el objetivo del Decreto. 2. Cambiar la propuesta del numeral 19 en el artículo 222.6.2.1 del Decreto 1076 de 2015, en su sentido de modificar el literal b. Así mismo se propone la redacción del artículo de la siguiente forma: ARTICULO 19. - Modificar el literal b del artículo 222.6.2.1 del Decreto 1076 de 2015, luego Tormenta Férrea, el cual tendrá el siguiente texto: <ol style="list-style-type: none"> a. Se encuentran en el corredor férreo. b. Se realiza el reasentamiento de aquellas unidades habitacionales y/o productivas, que se encuentran en los corredores ferroviarios existentes y que impiden el desarrollo de las actividades constructivas, así como la operación y el mantenimiento en las distancias millonarias de seguridad en aquellos proyectos de los que trata el presente artículo. También, cuando el reasentamiento se requiere para hacer posible el uso de aquellos proyectos y redes de servicios públicos esenciales que se trasladen con los corredores ferroviarios, y, particularmente, la ocupación de corredores ferroviarios por viviendas y/o infraestructuras productivas en una realidad que se debe gestionar con el objetivo de habilitar estas infraestructuras para permitir el desarrollo de proyectos de transporte masivo impulsados por energías limpias. c. Esta realidad supone que, al momento de adoptar - rehabilitar los corredores ferroviarios existentes, se deben adoptar procesos de recuperación de los espacios necesarios para realizar una operación segura. Lo anterior requiere del desarrollo de procesos articulados, planeados y coordinados de rehabilitación de aquellas infraestructuras que, a lo largo del tiempo, ocupan los corredores definidos y establecidos para la operación férrea, que en la actualidad sitúan la implementación de proyectos ferroviarios de transporte masivo. <p>A partir de lo indicado, el desarrollo de proyectos ferroviarios de transporte masivo en centros urbanos debe involucrar necesariamente la recuperación de los corredores definidos y establecidos para la operación, hecho que supone la rehabilitación y/o reasentamiento de aquellas infraestructuras que no se han venido ocupando a lo largo del tiempo.</p> <p>En este contexto, y en atención a que las viviendas y/o unidades productivas ocupan corredores previamente definidos y establecidos para la operación férrea, la recuperación - rehabilitación de estos corredores deberá permitir su reubicación y/o reasentamiento sin que esto implique un cambio de uso de suelo, se propone la modificación de un instrumento ambiental, Rescate o reasentamiento, como parte integral del proceso de adecuación de la infraestructura ferroviaria dentro de un corredor férreo autorizado, así como el traslado de aquellos proyectos y redes de servicios públicos esenciales que se trasladen con los corredores ferroviarios existentes. Lo anterior, además de aplicar los principios de sostenibilidad, permitirá estrategias de planeación y organización del territorio a futuro.</p> <p>Las actividades que supongan la rehabilitación y/o reasentamiento de unidades habitacionales y/o productivas, deberán incluir en el Programa de Adecuación de Gestión Ambiental - PAGA, las medidas a implementar para adelantar estas actividades de forma planeada.</p> <p>En relación con el peto por centros poblados para la ampliación de líneas férreas y/o construcción de líneas paralelas a las existentes y demás obras asociadas, se propone:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Retirar el literal b del numeral 1 del artículo 222.6.4.1 del Decreto 1076 de 2015, ya que en el desarrollo de proyectos ferroviarios de transporte masivo es necesario el paso de trenes por los centros poblados para la conexión entre poblaciones, aplicando el Plan Maestro Ferroviario Nacional programado para el cumplimiento de las metas del 72%. 2. Modificar el literal c del numeral 1 del artículo 222.6.4.1 del Decreto 1076 de 2015, ya que, como se presenta en la actualidad, la ampliación de corredores ferroviarios que requieren reasentamiento o reducción de unidades habitacionales y/o productivas depende en la necesidad de adelantar un proceso de mejoramiento ambiental, lo cual implica mayores tiempos en la gestión y no se estaría cumpliendo con el objetivo del Decreto. 3. Ajustar la propuesta del numeral 26 en el artículo 222.6.4.1 del Decreto 1076 de 2015, en el sentido de modificar su literal b y proponer la siguiente redacción: ARTICULO 26. Modificar el numeral 1 del artículo 222.6.1.4, en el sentido de retener el literal b y modificar el literal c, el cual quedará así:
51	13/03/2024	Cent Transporte y logística de hidrocarburos	<p>En relación a su observación, se informa que esta solicitud se acogió al artículo 22.2.6.1.1 del Decreto 1076 de 2015, en el proyecto de decreto para la generación de normas que regulan el uso del suelo en las zonas de influencia de las actividades de explotación de hidrocarburos, y su aplicación en este punto podrá generarse dudas en la aplicación de la norma.</p>
	Aprobada		<p>Se acepta la propuesta en el sentido de precisar la definición de "corredor férreo". Adicionalmente, se recuerda que el presente proyecto de decreto no se sustable para un proyecto específico, cada caso se deberá analizar de manera puntual.</p>

58	13/03/2024	Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá	<p>La observación hace referencia al artículo 3 del Decreto 1076 de 2015 por el cual se adopta el Reglamento de la Ley 182 de 2013 Ley de Infraestructura y se define la definición legal por ser de superior jerarquía de dejar esta definición hecha una discusión sustantiva frente al concepto de "dependencia" de estudios técnicos que la soporte" ya que no habría unos términos de referencia para ser hechos. Se sugiere cambiar:</p>	<p>Se acepta la propuesta en el sentido de precisar la definición de "corredor férreo". Adicionalmente, se recomienda que durante la elaboración del proyecto de decreto se debe analizar en minutas puntual para un proyecto específico, cada caso se deberá analizar en minutas puntual.</p>	Aceptada	<p>En primer lugar, la inclusión del numeral 19 en el artículo 7.2.2.5.21 del Decreto 1076 de 2015 pretende un mayor detalle en el establecimiento de los numerales 1 y 19 del mencionado artículo, para buscar medir, experimentalmente, como actividad de mejoramiento, la adecuación en su integridad del corredor férreo para que operen trenes propulsados por electricidad, hidrogeno, electrocombustión, o cualquier otro medio de baja emisión de gases efecto invernadero, y su conexión con otros sistemas de transporte dentro del primer urbano, teniendo en cuenta que se trata de áreas altamente antropizadas.</p>	<p>El proyecto de decreto no se establece para un caso en particular, sino con la finalidad de adoptar medidas necesarias para dar cumplimiento a las obligaciones y lineamientos contemplados en el Acuerdo 2020 de la ONU y compromisos CO2E, así como lo ordenado en la Ley 1844 de 2017, 1931 de 2018, 1964 de 2019 y 1972 de 2019 y en los documentos Conpes No. 3918 de 2018, 3924 de 2018 y 3991 de 2020, esto para realizar la transición energética de manera progresiva mediante el ascenso tecnológico del sector transporte y promoción de la movilidad activa, que avanzará en etapas progresivas hacia formas de movilidad de cero y bajas emisiones en todos los segmentos, medios y modos. En ese sentido, los sistemas de transporte eléctricos negativos, como los trenes intermunicipales o regionales sobre corredores existentes y en áreas de alta intervención antropica, amovieron la emisión de gases de efecto invernadero, reduciendo posibles riesgos en la salud de las personas. Es con este fin que se establece la necesidad de actualizar el listado de actividades de mejoramiento y modificaciones menores o ajustes normativos dentro del giro ordinario de la actividad en proyectos de infraestructura de transporte en su modo férreo.</p>
59	13/03/2024	Asociación Nacional de Empresas Generadoras- ANDEC	<p>ANDEC, comité permanente de la Arquitecta Ingrida de la Cruz, se refiere a los trenes eléctricos y no limitado a cero emisiones de CO2. Así mismo, consideramos importante mencionar que emitida según el artículo 1º del Decreto 1076 de 2015, se requiere de nueva oferta energética y de infraestructura para cargar vehículos eléctricos y otros vehículos eléctricos, también son alimentados por combustibles fósiles. En este sentido, se debe dar prioridad a la necesidad de mejorar la integración de la infraestructura energética, vale la pena indicar que el artículo 1º del Decreto 1076 de 2015, dice que los corredores de mejoramiento de proyectos de infraestructura de transporte se refieren a los corredores de transporte de pasajeros que se encuentran en el territorio nacional, en un fin para favorecer proyectos de trenes de pasajeros que se encuentran en el territorio nacional, desde los entes municipales con el apoyo del Gobierno Nacional. El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible como ente rector de la política ambiental de los instrumentos normativos del sector ambiental de movilidad general sino que ello implique el favorecimiento a unos cuantos proyectos.</p>	<p>La operación de trenes propulsados por electricidad, hidrogeno, electrocombustión, o cualquier otro medio de baja emisión de gases efecto invernadero, se debe hacer en un lugar que en lugar de que genere un efecto invernadero, sea que se de baja emisión de gases efecto invernadero.</p>	Aceptada	<p>En primer lugar, vale la pena indicar que el artículo 1º del Decreto 1076 de 2015, dice que los corredores de mejoramiento de proyectos de infraestructura de transporte se refieren a los corredores de transporte de pasajeros que se encuentran en el territorio nacional, en un fin para favorecer proyectos de trenes de pasajeros que se encuentran en el territorio nacional, desde los entes municipales con el apoyo del Gobierno Nacional. El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible como ente rector de la política ambiental de los instrumentos normativos del sector ambiental de movilidad general sino que ello implique el favorecimiento a unos cuantos proyectos.</p>	<p>De la lectura general de la propuesta de decreto, se entendió como consideración los beneficios de operar trenes eléctricos, impulsados por electrificación u otro medio de energía alternativa, pero en ningún caso se está haciendo un análisis profundo de los impactos que genera hacer mejoramientos sobre el corredor existente en los cuales en gran parte de la red férrea nacional ya no existe dicho corredor. Es por ello que no se está fundamentando lo que quiere decir la palabra adecuación, toda vez que esta implica hacer muchas actividades, desconociendo así que el instrumento ambiental más sólido es la licencia ambiental para dichos casos. Es claro que el decreto no busca quitar la licencia ambiental para la construcción de nuevas líneas férreas tanto en áreas nacionales como regional, pero el hecho de que se puede considerar mejoramiento el "ADECUAR" un corredor férreo existente deja mucho que pensar debido a que gran parte de ese corredor existente ya ni si quiera se encuentra operativo o en malas condiciones de diseño para los productos que se buscan.</p>
60	13/03/2024	Gustavo Vega	<p>En primer instancia, vale la pena indicar que el artículo 1º del Decreto 1076 de 2015, dice que los corredores de mejoramiento de proyectos de infraestructura de transporte se refieren a los corredores de transporte de pasajeros que se encuentran en el territorio nacional, en un fin para favorecer proyectos de trenes de pasajeros que se encuentran en el territorio nacional, desde los entes municipales con el apoyo del Gobierno Nacional. El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible como ente rector de la política ambiental de los instrumentos normativos del sector ambiental de movilidad general sino que ello implique el favorecimiento a unos cuantos proyectos.</p>	<p>No aceptada</p>	No aceptada	<p>El proyecto de decreto no se establece para un caso en particular, sino con la finalidad de adoptar medidas necesarias para dar cumplimiento a las obligaciones y lineamientos contemplados en el Acuerdo 2020 de la ONU y compromisos CO2E, así como lo ordenado en la Ley 1844 de 2017, 1931 de 2018, 1964 de 2019 y 1972 de 2019 y en los documentos Conpes No. 3918 de 2018, 3924 de 2018 y 3991 de 2020, esto para realizar la transición energética de manera progresiva mediante el ascenso tecnológico del sector transporte y promoción de la movilidad activa, que avanzará en etapas progresivas hacia formas de movilidad de cero y bajas emisiones en todos los segmentos, medios y modos. En ese sentido, los sistemas de transporte eléctricos negativos, como los trenes intermunicipales o regionales sobre corredores existentes y en áreas de alta intervención antropica, amovieron la emisión de gases de efecto invernadero, reduciendo posibles riesgos en la salud de las personas. Es con este fin que se establece la necesidad de actualizar el listado de actividades de mejoramiento y modificaciones menores o ajustes normativos dentro del giro ordinario de la actividad en proyectos de infraestructura de transporte en su modo férreo.</p>	<p>En primer lugar, vale la pena indicar que el artículo 1º del Decreto 1076 de 2015, dice que los corredores de mejoramiento de proyectos de infraestructura de transporte se refieren a los corredores de transporte de pasajeros que se encuentran en el territorio nacional, en un fin para favorecer proyectos de trenes de pasajeros que se encuentran en el territorio nacional, desde los entes municipales con el apoyo del Gobierno Nacional. El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible como ente rector de la política ambiental de los instrumentos normativos del sector ambiental de movilidad general sino que ello implique el favorecimiento a unos cuantos proyectos.</p>
61	13/03/2024	Gustavo Vega	<p>La observación hace referencia al artículo 1 y 19 y pone a consideración lo siguiente: Como se indicó en los comentarios generales, el establecimiento de un nuevo numeral es lógico, toda vez que el numeral 1 y 19 ya establecieron las condiciones frente a que un proyecto evalúe si se emite en la definición de lo que se llama los mejoramientos.</p>	<p>No aceptada</p>	No aceptada	<p>El proyecto de decreto no se establece para un caso en particular, sino con la finalidad de adoptar medidas necesarias para dar cumplimiento a las obligaciones y lineamientos contemplados en el Acuerdo 2020 de la ONU y compromisos CO2E, así como lo ordenado en la Ley 1844 de 2017, 1931 de 2018, 1964 de 2019 y 1972 de 2019 y en los documentos Conpes No. 3918 de 2018, 3924 de 2018 y 3991 de 2020, esto para realizar la transición energética de manera progresiva mediante el ascenso tecnológico del sector transporte y promoción de la movilidad activa, que avanzará en etapas progresivas hacia formas de movilidad de cero y bajas emisiones en todos los segmentos, medios y modos. En ese sentido, los sistemas de transporte eléctricos negativos, como los trenes intermunicipales o regionales sobre corredores existentes y en áreas de alta intervención antropica, amovieron la emisión de gases de efecto invernadero, reduciendo posibles riesgos en la salud de las personas. Es con este fin que se establece la necesidad de actualizar el listado de actividades de mejoramiento y modificaciones menores o ajustes normativos dentro del giro ordinario de la actividad en proyectos de infraestructura de transporte en su modo férreo.</p>	<p>En primer lugar, vale la pena indicar que el artículo 1º del Decreto 1076 de 2015, dice que los corredores de mejoramiento de proyectos de infraestructura de transporte se refieren a los corredores de transporte de pasajeros que se encuentran en el territorio nacional, en un fin para favorecer proyectos de trenes de pasajeros que se encuentran en el territorio nacional, desde los entes municipales con el apoyo del Gobierno Nacional. El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible como ente rector de la política ambiental de los instrumentos normativos del sector ambiental de movilidad general sino que ello implique el favorecimiento a unos cuantos proyectos.</p>
62	13/03/2024	Gustavo Vega	<p>La observación hace referencia al artículo 2 Parágrafo 1 y pone a consideración lo siguiente: Quien propone esta definición en la memoria justificativa no se indica que el Ministerio de Transporte quien es el único competente para definir técnicamente este aspecto, haya participado de manera oficial. Donde están los estudios técnicos que la soporte como lo dice la definición o se considera adecuado la expedición de este decreto dado que las condiciones ya están dadas en el Decreto 1076 de 2015.</p>	<p>Aceptada</p>	Aceptada	<p>El proyecto de decreto no se establece para un caso en particular, sino con la finalidad de adoptar medidas necesarias para dar cumplimiento a las obligaciones y lineamientos contemplados en el Acuerdo 2020 de la ONU y compromisos CO2E, así como lo ordenado en la Ley 1844 de 2017, 1931 de 2018, 1964 de 2019 y 1972 de 2019 y en los documentos Conpes No. 3918 de 2018, 3924 de 2018 y 3991 de 2020, esto para realizar la transición energética de manera progresiva mediante el ascenso tecnológico del sector transporte y promoción de la movilidad activa, que avanzará en etapas progresivas hacia formas de movilidad de cero y bajas emisiones en todos los segmentos, medios y modos. En ese sentido, los sistemas de transporte eléctricos negativos, como los trenes intermunicipales o regionales sobre corredores existentes y en áreas de alta intervención antropica, amovieron la emisión de gases de efecto invernadero, reduciendo posibles riesgos en la salud de las personas. Es con este fin que se establece la necesidad de actualizar el listado de actividades de mejoramiento y modificaciones menores o ajustes normativos dentro del giro ordinario de la actividad en proyectos de infraestructura de transporte en su modo férreo.</p>	<p>En primer lugar, vale la pena indicar que el artículo 1º del Decreto 1076 de 2015, dice que los corredores de mejoramiento de proyectos de infraestructura de transporte se refieren a los corredores de transporte de pasajeros que se encuentran en el territorio nacional, en un fin para favorecer proyectos de trenes de pasajeros que se encuentran en el territorio nacional, desde los entes municipales con el apoyo del Gobierno Nacional. El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible como ente rector de la política ambiental de los instrumentos normativos del sector ambiental de movilidad general sino que ello implique el favorecimiento a unos cuantos proyectos.</p>

63	13/03/2024	Gustavo Vega	La observación hace referencia al Artículo 5 y tiene a continuación lo siguiente: <i>Está señalado que se emmarca en establecer un nuevo número para el trabajo de cambios menores, lo que como se ha venido mencionando el listado de cambios menores ya está establecido en el Decreto 1076 de 2015 y esta propuesta actual, acá solo se busca favorecer proyectos de trenes o cambios que se logran a través de este decreto ya que si se requiere licenciar licencias ambientales, no sé si se puede utilizar el espacio menor. Así y no sé si se está dando que la licencia ambiental es para el diseño constructivo</i>	No aceptada	En primer lugar, la inclusión del numeral 26 al artículo 2.2.2.6.4 del Decreto 1076 de 2015 <i>presenta un alcance distinto al establecido para las licencias ambientales en el mencionado artículo, pues busca incluir, específicamente como cambio menor o de ajuste normal, el caso de los proyectos de adecuación en su integridad del corredor ferreo para que operen trenes propulsados por electricidad, hidrogeno, electromagnético, o cualquier otro medio de tracción que genere efecto invernadero, y su conexión con otros sistemas de transporte dentro del perimetro urbano, teniendo en cuenta los impactos ambientales y el uso de los recursos naturales, pero con la finalidad de adoptar medidas necesarias para dar cumplimiento a las obligaciones y obligaciones contempladas en el Acuerdo 2030 de la ONU y compromisos ODS, así como lo ordenado en las leyes 1844 de 2017, 1931 de 2018, 1934 de 2019 y 1972 de 2019 y en los documentos COPES No. 3818 de 2018, 3934 de 2018 y 3991 de 2020, así como el mandato constitucional que ordena a la Comisión de Planeación y programación del sector transporte y promoción de la movilidad aérea, que garantice el cumplimiento progresivo de los compromisos de cero y bajas emisiones en todos los segmentos, medios y modos de transporte, operación, mantenimiento, construcción de nuevas líneas, líneas internacionales o regionales sobre corredores existentes y en función de la intervención estratégica, amparada en la materia de planes de gestión y/o normativas, pudiendo ser posibles negar en la salud de las personas. Es con este fin que las autoridades, en necesidad de actualizar el listado de licencias de planeación y modificaciones menores o ajustes normales dentro del giro ordinario de la actividad en proyectos de infraestructura de transporte en el modo ferreo.</i>
64	13/03/2024	Gustavo Vega	La observación hace referencia al Artículo 4 y pone a consideración lo siguiente: <i>Está señalado que se emmarca en establecer un nuevo número para el trabajo de cambios menores, lo que como se ha venido mencionando el listado de cambios menores ya está establecido en el Decreto 1076 de 2015 y esta propuesta actual, acá solo se busca favorecer proyectos de trenes o cambios que se logran a través de este decreto ya que si se requiere licenciar licencias ambientales, no sé si se puede utilizar el espacio menor. Así y no sé si se está dando que la licencia ambiental es para el diseño constructivo</i>	No aceptada	Se reitera, que el proyecto de decreto no se establece para un caso en particular, sino con la finalidad de adoptar medidas necesarias para dar cumplimiento a las obligaciones e instrumentos consagrados en el Acuerdo 2030 de la ONU y compromisos ODS.
65	13/03/2024	Gustavo Vega	La observación hace referencia al Artículo 5. Preguntó y pone a consideración lo siguiente: <i>Cómo se indica la misma propuesta de modificación la suspensión de los proyectos en el Decreto 1076 de 2015, en el artículo 182 de 2013, se establece que los impactos ambientales se deben hacer esos acuerdos de suspensión de proyectos para que se permita la debida prevención, mitigación y conexión de los impactos que ocasiona una obra de infraestructura o se considere adecuado la expedición de este decreto dado que las condiciones ya están dadas en el Decreto 1076 de 2015.</i>	No aceptada	El cumplimiento ambiental no exige acuerdos de suspensión, exige que el interesado en el proyecto a licenciar demuestre que los proyectos pueden construirse e identificarse además, el manejo y la responsabilidad individual de los impactos ambientales generados en el área sumergida, en ese sentido, no están limitados a demostrar la conectividad a través de acuerdos. Igualmente, establecidos en proyectos de infraestructura de transporte, están o no sometidos al régimen de licenciamiento ambiental, deberá darse cumplimiento a las disposiciones que se señalan en la Ley 1882 de 2013, por la cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte, la cual involucra el cumplimiento del procedimiento para la protección, traslado o reubicación de redes entre otros aspectos.
66	13/03/2024	Mónica Naar	La señora Mónica Naar comenta lo siguiente: <i>La modificación del trámite de licenciamiento que se propone y al que busca el Gobierno de Cundinamarca por no haber podido cumplir todos los requisitos y normatividad aplicable en la actualidad para obtener la licencia ambiental del proyecto Regatam de Occidente, se solicita revisar, reconsiderar y especificar con claridad en el presente decreto excepciones, a fin de proteger a las comunidades que se ven afectadas, a las que se le incrementan los niveles de riesgo y se protaga eficazmente al ambiente y al patrimonio que desafortunadamente realizan uso del servicio de transporte sobre y en paralelo a hidrocarburos de alta volatilidad.</i>	Acceptada	El proyecto de decreto no se establece para un caso en particular, sino con la finalidad de adoptar medidas necesarias para dar cumplimiento a las obligaciones e instrumentos consagrados en el Acuerdo 2030 de la ONU y compromisos ODS, así como lo ordenado en las leyes 1844 de 2017, 1931 de 2018, 1964 de 2019 y 1972 de 2019 y en los documentos COPES No. 3818 de 2018, 3934 de 2018 y 3991 de 2020, así como el mandato constitucional que ordena a la Comisión de Planeación y programación del sector transporte y promoción de la movilidad aérea, que garantice el cumplimiento progresivo de los compromisos de cero y bajas emisiones en todos los segmentos, medios y modos de transporte, operación, mantenimiento, construcción de nuevas líneas, líneas internacionales o regionales sobre corredores existentes y en áreas de alta intervención estratégica, amparada en la materia de planes de gestión y/o normativas, pudiendo ser posibles negar en la salud de las personas. Es con este fin que se establece la necesidad de actualizar el listado de licencias de planeación y modificaciones menores o ajustes normales dentro del giro ordinario de la actividad en proyectos de infraestructura de transporte en su modo ferreo.
67	13/03/2024	Mónica Naar	La señora Mónica Naar comenta lo siguiente: <i>(Cómo ha intervenido la autoridad ambiental competente que suspenso el PMA de la infraestructura petrolera en relación con las suspensiones y licencias de la actividad en el Decreto 1076 de 2015, en el artículo 182 de 2013, se establece que los impactos ambientales se deben hacer esos acuerdos de suspensión de proyectos para que se permita la debida prevención, mitigación y conexión de los impactos que ocasiona una obra de infraestructura o se considere adecuado la expedición de este decreto dado que las condiciones ya están dadas en el Decreto 1076 de 2015.</i>	Acceptada	Con o sin licencia los proyectos de infraestructura de transporte deberán dar cumplimiento a la Ley 1882 de 2013 (Ley de Infraestructura), al respecto se precisa que el artículo III de la misma, es aplicable a la protección, traslado o reubicación de redes y activos de servicios públicos, de tecnologías de información y las comunicaciones y de la industria del petróleo, instalados en predios requeridos para el desarrollo de proyectos de infraestructura de transporte y en las fases de construcción, inclusive con anterioridad a la vigencia de la Ley 1278 de 2008 (Ley de áreas de restricción obligatoria o áreas de exclusión para las construcciones del sistema vial nacional). En ese sentido, si un proyecto con instrumento ambiental requiere algún cambio, esto debido a su traslado o reubicación, deberá adelantarse el trámite correspondiente, lo cual estará sujeto a revisión, análisis y pronunciamiento por parte de la autoridad ambiental competente.
68	13/03/2024	Eriger Utrata Abogados S.A.S	La observación hace referencia al Artículo 1. Llama a y pone a consideración lo siguiente: <i>Por otro lado, sobre el numeral (I) anterior, en la práctica los proyectos ferros en Colombia, si bien utilizan las áreas del corredor ferreo existente, es posible que, conforme a las conclusiones técnicas de diseño que presenten variaciones menores que involucren áreas autorizadas, lo cual no debería implicar requerimientos adicionales si se requiere priorizar su desarrollo en función de su carácter de interés público, lo cual no obstante, no impide el principio de sostenibilidad y los beneficios que de los mismos se derivan en materia ambiental (emisiones atmosféricas), de desarrollo sostenible (Objetivo de Desarrollo Sostenible - Agenda 2030 para Colombia) y de cumplimiento de metas de desertificación de Colombia (Compromiso de HODS, en el marco del Acuerdo de París). Lo anterior, en línea con lo establecido en la memoria justificativa de este mismo Proyecto de Decreto.</i> <i>Cabe destacar que para establecer el longor de 3 km mencionados, se toma como referencia el caso de cambios menores del sector transporte de hidrocarburos, conforme al cual se establece un margen máximo de 2 km (Resolución 0055 de 2022, Artículo 4, numeral 3.6). En cuenta que esta misma regla puede resultar aplicable el modo de transporte ferreo, por sus similitudes técnicas.</i> <i>(Teniendo en cuenta las variaciones puntuales que pueden tener el trazado geométrico contenido en los respectivos diseños, el que no siempre está exactamente superpuesto sobre el corredor existente). A los efectos de aclarar el alcance de la disposición se sugiere complementarla con el contenido del bien de los artículos 1 del Proyecto de Decreto. Así mismo, propone la siguiente redacción: ARTÍCULO 1.- Adicionar el numeral 19 al artículo 19 del Decreto 1076 de 2015, modo ferroviario, en la siguiente forma: El siguiente texto:</i> <i>a. Se ordena dentro de un corredor ferreo existente y que puede o no contar con licencia ambiental o plan de manejo ambiental previo. Además, que el trabajo de adecuación proyectado no implique actividades de adecuación que excedan una longitud de 3 km en respecto del corredor ferreo existente.</i>	Acceptada	Frente a la referencia "corredor ferreo existente", y en aras de unificar el término, se informa que durante el etapa de elaboración del Proyecto de decreto se trabajó con el Ministerio de Transporte, quien aportó la definición de "corredor ferreo", adecuadamente el decreto será expedido por las dos Cadenas Ministeriales. Igualmente frente a la expresión "licenciación", se deberá tener en cuenta que corresponde a un término propio de las actividades estatales como instrumento para los proyectos de infraestructura de transporte de acuerdo con el propio decreto 789 de 2014.

69	13/03/2024	Bogotá Urutá Abogados S.A.S.	<p>La observación hace referencia al Artículo 1 (Línea 9) y punto 2 (definición lo siguiente: expresamente que la adecuación descrita en el numeral 19 se refiere a actividades de adecuación que no impliquen nuevos reasentamientos ni nuevas reubicaciones. Los reasentamientos o reubicaciones ya contempladas en el corredor ferreo existente no deben considerarse como condicionales para aplicabilidad de esta actividad de adecuación como mejoramiento. Lo indicado debido a que la prescripción de un corredor ferreo puede implicar en la práctica que ya existieran reasentamientos o reubicaciones en el pasado. A los efectos de aclarar el alcance de la disposición, se sugiere complementar el contenido del literal b del artículo 1 del Proyecto de Decreto. Así mismo, se propone la siguiente redacción: ARTICULO 1º.- Aclarar el numeral 19 al artículo 2.2.2.5.1 del Decreto 1076 de 2015. Modo Teniente 3º-mer, el cual figura en el siguiente texto: b. No implique nuevos reasentamientos ni nuevas reubicaciones.</p>	Aceptado	<p>En atención a su observación, se informa que este requisito se eliminó. De igual forma se eliminaron las condiciones previstas en el proyecto de decreto para la aplicación del numeral 1 del artículo 2.2.2.6.1.4, toda vez que se trata de temas que ya cuentan con una normatividad especial y su inclusión en este punto podría generar dudas en la aplicación de la norma.</p>
70	13/03/2024	Bogotá Urutá Abogados S.A.S.	<p>La observación hace referencia al Artículo 2 (Parágrafo 2) y punto 3 (definición lo siguiente: Se considera necesario establecer expresamente que la condición del parágrafo del artículo 2.2.2.4.1 del Decreto 1076 de 2015 no es aplicable al numeral 19 del artículo 2.2.2.5.1, para evitar efectos en la interpretación. El presente tiene fundamento en que en la práctica las actividades de adecuación del numeral 19 se deben desarrollar en corredor. El uso adecuado que consiste en instrumentos de control y manejo ambiental previo y sólo no puede ser aplicado para beneficiar las actividades que se desarrollan en el corredor ferreo. Se sugiere complementar el contenido del literal b del artículo 1 del Proyecto de Decreto. Así mismo, se propone la siguiente redacción: ARTICULO 1º.- Aclarar el numeral 19 al artículo 2.2.2.5.1 del Decreto 1076 de 2015. Modo Teniente 3º-mer, el cual figura en el siguiente texto: b. No implique nuevos reasentamientos ni nuevas reubicaciones.</p>	Aceptado	<p>Se tiene en cuenta la observación, y se especifica para qué tipo de equipamiento de manejo y control ambiental, tales como: Pósters, Maquetas Ambientales, para los cuales no aplicará la restricción de que trata el parágrafo del artículo 1 del Decreto 1076 de 2014 contemplado en el parágrafo del artículo 2.2.2.4.1 del Decreto 1076 de 2015 para las actividades contempladas como mejoramiento. Dada la naturaleza y alcance de este tipo de instrumentos para el sector ferreo, no se establecerán para este tipo de actividades que hoy están sujetas a licencia ambiental, como por ejemplo, la exhibición.</p>
71	13/03/2024	Bogotá Urutá Abogados S.A.S.	<p>La observación hace referencia al Artículo 3 (Línea 1) y pone a consideración lo siguiente: Se considera necesario precisar la condición señalada en el literal a) que (i) se trata de un corredor ferreo existente que puede o no contar con licencia ambiental o plan de manejo ambiental previo; y (ii) el trazado de adecuación proyectado no implique actividades de adecuación que excedan una longitud de 3 km respecto del corredor ferreo existente. Esto último sujeto al cumplimiento de las fichas de manejo ambiental del instrumento de manejo y control ambiental proyectado, así como de la zonificación de manejo ambiental allí establecida. Sobre el numeral (i) anterior, se identifica la necesidad de precisar expresamente que la condición para la configuración del cambio menor se refiere al desarrollo de la adecuación dentro del corredor ferreo que ya existe y que necesariamente cuenta con instrumento de manejo y control ambiental, ya sea licencia ambiental o plan de manejo ambiental. Lo anterior, considerando que en la práctica los proyectos ferreos se desarrollan conforme al numeral 19, se proyectan sobre áreas superpuestas con corredores que ya existen y que, solo en los casos de cambio menor suponen la preexistencia de instrumentos de control y manejo ambiental (activos/vigentes). Por otro lado, sobre el numeral (ii) anterior, en la práctica los proyectos ferreos en Colombia, si bien utilizan las áreas del corredor ferreo existente, es posible que, conforme a consideraciones técnicas de diseño que presenten variaciones menores que involucren áreas adicionales, lo cual no debería implicar requerimientos adicionales si se requiere priorizar su desarrollo en función de su carácter de interés público, el principio de celeridad y los beneficios que de los mismos se demoren en materia ambiental (emisiones atmosféricas) de desarrollo sostenible (Objetivo de Desarrollo Sostenible - Agenda 2030 para Colombia) y de cumplimiento de metas de descarbonización de Colombia (Compromiso de NDCs, en el marco del Acuerdo de París). Lo anterior, en línea con lo establecido en la memoria justificativa de este mismo Proyecto de Decreto. Cabe destacar que para establecer la longitud mencionada, se toma como referencia el caso de cambios menores del sector del corredor ferreo, conforme al cual se estableció un margen máximo de 2 km (Resolución 0355 de 2022, Artículo 4, numeral 3.0). Creemos que esta misma regla puede resultar aplicable al modo de transporte terrestre ferreo, por sus similitudes técnicas y teniendo en cuenta las variaciones puntuales que pueden tener el trazado geométrico contenido en los respectivos diseños, al que no siempre está establecido sobrepuerto sobre el corredor existente). A los efectos de aclarar el alcance de la disposición, se sugiere complementar el contenido del literal a) del artículo 3 del Proyecto de Decreto. Y se propone la siguiente redacción: PARAGRAFO 3º.- La condición establecida en el parágrafo 2.2.5.4.1 del Decreto 1076 de 2015 no aplica a lo previsto en el numeral 19 del artículo 2.2.2.5.1, es decir, mediante el presente Decreto. La preexistencia de instrumento de control y manejo ambiental (licencia ambiental o plan de manejo ambiental) en el caso de la actividad del numeral 19 referido, no impide la configuración de mejoramiento.</p>	Aceptado	<p>Se acogió la sugerencia y en el marco del alcance del numeral 26 y de la definición de corredor ferreo se aclaró la relación con la infraestructura y servicios asociados. Teniendo en cuenta que no se está modificando el artículo 2.2.2.6.1.1 del Decreto 1076 de 2015, cualquier actividad lista como cambio menor debe cumplir con las condiciones allí establecidas. En el evento que se esté frente alguna de las causas de modificación de licencia ambiental deberá adelantarse dicho trámite conforme a la normativa ambiental vigente.</p>
72	13/03/2024	Bogotá Urutá Abogados S.A.S.	<p>La observación hace referencia al Artículo 3 (Línea 1) y pone a consideración lo siguiente: Se considera necesario precisar expresamente que la adecuación descrita en el numeral 26 se refiere a actividades de adecuación que no impliquen nuevos reasentamientos ni nuevas reubicaciones. Los reasentamientos o reubicaciones ya contempladas en el corredor ferreo existente no deben considerarse como condicionales para aplicabilidad de esta actividad de adecuación como cambio menor. Lo indicado debido a que la prescripción de un corredor ferreo puede implicar en la práctica que ya existieran reasentamientos o reubicaciones en el pasado. A los efectos de aclarar el alcance de la disposición, se sugiere complementar el contenido del literal b del artículo 3 del Proyecto de Decreto. Y se propone que el literal b quede de la siguiente manera: b. No implique nuevos reasentamientos ni nuevas reubicaciones.</p>	Aceptado	<p>En atención a su observación, se informa que este requisito se eliminó. De igual forma se eliminaron las condiciones previstas en el proyecto de decreto para la aplicación del numeral 1 del artículo 2.2.2.6.1.4, toda vez que se trata de temas que ya cuentan con una normatividad especial y su inclusión en este punto podría generar dudas en la aplicación de la norma.</p>

76	13/03/2024	Caracas Colombiana de Infraestructura	La Ciudad comenta lo siguiente: Que el artículo 49 de la Ley 25.343.1993 establece que "Toda línea férrea o ambiental para su ejecución los proyectos, obras o actividades que puedan generar afectación por el ruido ambiente, a los recursos naturales renovables o al paisaje (...). Esta definición de licencia ambiental se encuentra en el decreto 385 de 2023 no obstante dicho decreto fue declarado inexecutable por la Corte Constitucional a través de la sentencia C-1316/2024. Que el artículo 45 de la Ley 1982 establece que "La ejecución de obras, el establecimiento de instalaciones o el desarrollo de cualquier actividad que se armonice con la ley y la reglamentación, puede producir afectación grave a los recursos naturales renovables y al medio ambiente o actividades recreativas o recreativas o impactos al paisaje ambiental de una zona ambiental (...).".	Se justifica el ruido en los considerados. En el texto no se hace mención a los recursos naturales renovables.	Acceptada	Se justifica el ruido en los considerados. En el texto no se hace mención a los recursos naturales renovables.
77	13/03/2024	Cámaras Colombiana de Infraestructura	La observación hace referencia al Artículo 3 y pone a consideración lo siguiente: Como ya se tiene establecido, medicaciones o subjetivas sobre este tema, considerando que el decreto debe referirse al proyecto de construcción de la infraestructura de licencias de construcción y gestión de obras, y no a la infraestructura de licencias de construcción, "construcción", "ampliación", "mejoramiento", "modernización", etc. Al mismo tiempo, como que en el artículo debe quedar claro que se tiene en cuenta el establecimiento de un sistema de monitoreo que se integre con esta afirmación. Y su conexión e integración a otros sistemas de transporte masivo dentro del territorio urbano, incluido el no cumplimiento de licencia ambiental, cuando se trate de líneas de conexión, y en el ámbito de las obras de construcción, licencias ambientales y que no estén dentro del perímetro urbano. Así mismo, se propone el siguiente redacción: "Licencia ambiental para la construcción de la infraestructura de licencias de construcción de transporte masivo dentro del territorio urbano, según el numeral 19 al artículo 22.2.5.2.1 del Decreto 1076 de 2015, Modo Terrestre Férreo, el cual busca la siguiente letra "18. La adecuación de la infraestructura del corredor férreo existente para operar trenes propulsados por electricidad, hidrógeno, electrificación o cualquier otro medio que no emita o genere gases de efecto invernadero o derivados de la combustión interna de combustibles fósiles y su conexión e integración a otros sistemas de transporte masivo dentro del territorio urbano, siempre y cuando la actividad a se desarrolle dentro del corredor férreo. No implique reasignación o modificación de licencias ambientales y autorizaciones respectivas ante las autoridades competentes, ni la disposición del material derivado de cortes o Cumpla con lo establecido en el decreto 769 de 2014	Se elimina el texto sugerido.	Acceptada	Se elimina el texto sugerido.
78	13/03/2024	Cámaras Colombiana de Infraestructura	La observación hace referencia al Artículo 2 Párrafo 1 y pone a consideración lo siguiente: No es claro a qué hace referencia incluir en el artículo el siguiente texto: "Su emisión dependerá de los estudios técnicos que se aporten". Lo anterior, ya que no se detiene si a una inspección o inspección del corredor requiere o no de licencia ambiental. Considerando que no es necesario incluir este texto. Solicitamos amablemente que se elimine este texto.	Se elimina el texto sugerido.	Acceptada	Se elimina el texto sugerido.
79	13/03/2024	Cámaras Colombiana de Infraestructura	La observación hace referencia al Artículo 2 Párrafo 2 y pone a consideración lo siguiente: Solicitamos eliminar este texto, pues se entiende redundante que los proyectos del numeral 18, si deben contar con licencia ambiental o con un instrumento de manejo ambiental vigente.	Se indica que no se está estableciendo esta sustancia con los recursos ambientales, el objetivo del párrafo 2 es permitir que aquellos considerados que cumplan con los requisitos ambientales (tales como: ruido, vibración, emisiones, etc.) y que no tengan un impacto ambiental significativo en el territorio. Por lo tanto, no es necesario establecer un requisito adicional de licencia ambiental para los proyectos que ya cumplen con los requisitos ambientales. En consecuencia, no se podrá establecer un requisito adicional de licencia ambiental para los proyectos que ya cumplen con los requisitos ambientales. En consecuencia, no se podrá establecer un requisito adicional de licencia ambiental para los proyectos que ya cumplen con los requisitos ambientales.	Acceptada	Se indica que no se está estableciendo esta sustancia con los recursos ambientales, el objetivo del párrafo 2 es permitir que aquellos considerados que cumplan con los requisitos ambientales (tales como: ruido, vibración, emisiones, etc.) y que no tengan un impacto ambiental significativo en el territorio. Por lo tanto, no es necesario establecer un requisito adicional de licencia ambiental para los proyectos que ya cumplen con los requisitos ambientales. En consecuencia, no se podrá establecer un requisito adicional de licencia ambiental para los proyectos que ya cumplen con los requisitos ambientales.
80	13/03/2024	Cámaras Colombiana de Infraestructura	La observación hace referencia al Artículo 3 y pone a consideración lo siguiente: Teniendo en cuenta que los cambios mejorados son modificaciones menores en el proyecto de licencia ambiental o plan de manejo ambiental, es importante que el alcance de esta licencia se mantenga el mismo, con el fin de establecer las condiciones, medidas o subjetivas sobre este tema, considerando que en artículo debe tenerse en cuenta el establecimiento de un sistema de monitoreo que se integre con esta afirmación, y en el ámbito de las obras de construcción, licencias ambientales y que no estén dentro del perímetro urbano. Así mismo, se propone el siguiente redacción: "Licencia ambiental para la construcción de la infraestructura de licencias de construcción de transporte masivo dentro del territorio urbano, según el numeral 19 al artículo 22.2.5.2.1 del Decreto 1076 de 2015, Modo Terrestre Férreo, el cual busca la siguiente letra "18. La adecuación de la infraestructura del corredor férreo existente para operar trenes propulsados por electricidad, hidrógeno, electrificación o cualquier otro medio que no emita o genere gases de efecto invernadero o derivados de la combustión interna de combustibles fósiles y su conexión e integración a otros sistemas de transporte masivo dentro del territorio urbano, siempre y cuando la actividad a se desarrolle dentro del corredor férreo. No implique reasignación o modificación de licencias ambientales y autorizaciones respectivas ante las autoridades competentes, ni la disposición del material derivado de cortes o Cumpla con lo establecido en el decreto 770 de 2014	Como puede apreciarse, durante la etapa de elaboración del proyecto de decreto el texto con el artículo de Transporte, que el artículo 49 de "torredor férreo" definitivamente el decreto será expedido por los los Cámaras Municipales. Como segundo aspecto se elimina los literales primeros, de acuerdo con observaciones recibidas por otros remitentes.	Acceptada	Como puede apreciarse, durante la etapa de elaboración del proyecto de decreto el texto con el artículo de Transporte, que el artículo 49 de "torredor férreo" definitivamente el decreto será expedido por los los Cámaras Municipales. Como segundo aspecto se elimina los literales primeros, de acuerdo con observaciones recibidas por otros remitentes.
81	13/03/2024	Cámaras Colombiana de Infraestructura	La observación hace referencia al Artículo 4 y pone a consideración lo siguiente: Se recomienda especificar también las solicitudes de licencia ambiental, si bien puede entenderse que con el término general "trámites ambientales" se incluyen tanto las solicitudes de licencia ambiental, se considere adecuado especificarlo para evitar inconvenientes o confusiones en la aplicación de la norma.	Se considera que la expresión "trámites ambientales", abarca una generalidad amplia de trámites.	No aceptada	Se considera que la expresión "trámites ambientales", abarca una generalidad amplia de trámites.
82	13/03/2024	Cámaras Colombiana de Infraestructura	La observación hace referencia al Artículo 5 Párrafo 1 y pone a consideración lo siguiente: Solicitamos aclarar si la inclusión de este párrafo aplicará para todos los modos de infraestructura de transporte: carretera, aerotransporte, portuario, férreo.	El proyecto de Decreto es específico y aplica para los proyectos de construcción de sistemas ferreos de transporte en pedimentos urbanos.	No aceptada	El proyecto de Decreto es específico y aplica para los proyectos de construcción de sistemas ferreos de transporte en pedimentos urbanos.
83	13/03/2024	Jhon Sierra	El señor Jhon Sierra hace las siguientes consideraciones: no es claro que se refiere a qué "licenciación". El decreto menciona la licenciación como parte de la infraestructura ferroviaria, pero no se refiere a qué licencia por esta licencia. Esto podría generar confusiones e interpretaciones diferentes por parte de las autoridades y los actores involucrados.	El término "licenciación" corresponde a las redes eléctricas que alimentan las subestaciones. Refiérase así como a la red del suministro de la energía a las subestaciones ferreas. No se considera necesario incluir en el artículo esta definición, pues es claro que los proyectos de trenes eléctricos tienen como elemento de consumo la energía eléctrica y su suministro es a través de lo que el sistema está electrificado.	No aceptada	El término "licenciación" corresponde a las redes eléctricas que alimentan las subestaciones. Refiérase así como a la red del suministro de la energía a las subestaciones ferreas. No se considera necesario incluir en el artículo esta definición, pues es claro que los proyectos de trenes eléctricos tienen como elemento de consumo la energía eléctrica y su suministro es a través de lo que el sistema está electrificado.

84	13/03/2024	Jhon Sierra	El señor Jhon Sierra hace las siguientes consideraciones, en su calidad de responsable para la evaluación de impactos ambientales. Si bien el decreto tiene algunos aspectos de la asignación de recursos, no establece un procedimiento para evaluar los impactos ambientales de estos proyectos. Esto podría generar riesgos ambientales y sociales. Se sugiere que se tenga en cuenta un estudio relevante al cual es: Para los proyectos que se asignen recursos ambientales, se debe evaluar los impactos ambientales y sociales de los siguientes aspectos: - Medición de niveles de ruido de las actividades que se desarrollarán en el proyecto. - Diferentes horarios y condiciones climáticas. - Identificación de fuentes de ruido. - Evaluación del impacto del ruido. - Medidas para evitar el impacto del ruido en el entorno. - Aspectos como la calidad del suelo, la capacidad de contaminación, el aire y la salud mental. - Propuesta de medidas de control. Se deben proponer medidas de control y monitoreo. - No se establecen medidas de mitigación y compensación. El decreto no establece medidas de mitigación y compensación para los impactos ambientales que puedan generar los proyectos. Esto es importante para evaluar la probabilidad de impacto ambiental y la reparación de los daños causados.	No aceptada	Desde una perspectiva socioeconómica, la expectativa de beneficio en términos de empleos y productividad proyectada para el proyecto, durante la construcción. Estas medidas son significativamente menores en comparación con el impacto de la explotación de la actividad. Esto conlleva a un deterioro de las condiciones de vida de la comunidad. Este efecto negativo debe ser mitigado por el proyecto. 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.
85	13/03/2024	Jhon Sierra	El señor Jhon Sierra hace referencia al Artículo 1 y pone a consideración lo siguiente: "Se establece un plazo para la obtención de los permisos ambientales y autorizaciones".	No aceptada	De acuerdo con la normativa vigente los permisos y autorizaciones requeridos para el uso y aprovechamiento de los recursos naturales, ambientales, se obtienen previo a la ejecución de actividades.
86	13/03/2024	Jhon Sierra	El señor Jhon Sierra hace referencia al Artículo 2 y pone a consideración lo siguiente: "El artículo 1º del decreto, que se entiende por 'sistemas de señalización y electrificación'. El párrafo 2º no se establece que se establezca por 'condición establecida'".	No aceptada	Por sistema de señalización en cualquier medio de transporte se refiere a las vitrinas, tableros, elementos digitales que anuncian la información de itinerarios y rutas de el sistema de transporte ya sea con ilustraciones en texto escrito y/o de tipo simbólico. Estos sistemas de señalización son universales y accesibles y se considera necesario, "y" en el decreto una definición al respecto. En cuanto al sistema de electrificación, como se menciona en una respuesta anterior se refiere a todo el conjunto de suministro de energía mediante redes eléctricas, subestaciones, cables de los trenes, elementos electrónicos, transformadores, etc.
87	13/03/2024	Jhon Sierra	El señor Jhon Sierra hace referencia al Artículo 4 y pone a consideración lo siguiente: "no se establece un procedimiento para la devolución de la documentación aprobada en los trámites ambientales", en su caso.	No aceptada	La actividad de devolución de la documentación presentada como parte de acciones administrativas posteriores que no inciden en aspectos sustanciales del procedimiento por lo que no son de grado de registración.
88	13/03/2024	Jhon Sierra	El señor Jhon Sierra hace referencia al Artículo 5 y pone a consideración lo siguiente: "El párrafo de este artículo no establece un plazo para la resolución del procedimiento de construcción técnica".	No aceptada	En cuanto al plazo para la resolución del procedimiento de construcción técnica, es de señalar que en los proyectos sujetos a licenciamiento ambiental se establece la necesidad de que el interesado en la licencia demuestre que el proyecto cumple con los requisitos establecidos en el artículo 10 de la Ley 2225-21, pero esto es solo para proyectos de licenciamiento ambiental, no obstante, en el caso de este Decreto, no se requiere un plazo para el debido a que no se trata ante un trámite de Licencia, quedando a discreción de las partes con la aplicación del artículo 47 numeral 3 y 4 de la Ley 1682 de 2013, en donde se establecen los plazos para la gestión de los acuerdos de los posibles traslados de la infraestructura que se requiera.
89	13/03/2024	Ministerio del Transporte, Grupo de Asuntos Ambientales y Regulación económica	La observación hace referencia al Artículo 1 y se solicita mayor claridad en relación al tipo de adecuación y alcance, dado que el término de "corredor férreo" como bien se expone en el párrafo 1, es propio de sistemas de transporte masivo de pasajeros, como el mantenimiento y control.	Aceptada	Durante el proceso de elaboración del Decreto, se trabajó con el Ministerio de Transporte, quien aportó la definición de "corredor férreo", expresamente el decreto será expedido por las dos Centralas Ministeriales.
90	13/03/2024	Ministerio del Transporte, Grupo de Asuntos Ambientales y Regulación económica	La observación hace referencia al Artículo 2 y pone a consideración lo siguiente: además, ya que las actividades que se listan en el artículo 2.225.21 del Decreto 1076 de 2015, corresponden al desarrollo de actividades adicionales sobre la infraestructura existente. ¿Es o que decir que los proyectos que tienen licencias ambientales iniciales, no requieren modificación?	Aceptada	En el caso que se suscite con una licencia ambiental se deberá acudir a la figura de cambio menor que se propone en el artículo 3 del Decreto de decreto.
91	13/03/2024	Ministerio del Transporte, Grupo de Asuntos Ambientales y Regulación económica	La observación hace referencia al Artículo 1 y pone a consideración lo siguiente: cuál es el objeto de la inclusión de integración a otros sistemas de transporte masivo?	Aceptada	La finalidad de incluir medidas necesarias para el cumplimiento de las obligaciones y compromisos establecidos en la Ley 2030 de 2015 y la Ley 2225-21 de 2015, en los documentos Concepto No. 3913 de 2013, 3934 de 2017, 3991 de 2020, esto para realizar la transición de sistemas de transporte masivo mediante el desarrollo del sector transporte y por ende la movilidad urbana, que permitan la transición de sistemas de transporte masivo de cero y bajas emisiones en todos los segmentos de transporte y por ende los sistemas de transporte electrónico masivo, como los trenes metropolitanos o regionales, sobre corredores existentes y en áreas de alta interacción urbana, permitan la emisión de gases de efecto invernadero reduciendo notablemente la salud de las personas. Es con este fin que se establece la necesidad de actualizar el listado de actividades de mejoramiento y modificaciones menores o ajustes normales dentro del grupo ordenado de la actividad en proyectos de infraestructura de transporte en su modo férreo.
92	13/03/2024	Ministerio del Transporte, Grupo de Asuntos Ambientales y Regulación económica	La observación hace referencia al Artículo 2 y pone a consideración lo siguiente: ser más claros, con respecto al objetivo del párrafo.	Aceptada	El objeto es incluir dentro del alcance de las intervenciones, aquellas conexiones de integración a otros sistemas de transporte masivo modos de transporte urbano, que beneficien a los usuarios disminuyendo tiempos de viaje.
93	13/03/2024	Ministerio del Transporte, Grupo de Asuntos Ambientales y Regulación económica	La observación hace referencia al Artículo 3 numeral 26 y pone a consideración lo siguiente: ¿claro ya que no se entiende si es una excepción de la licencia ambiental o corresponde a una inclusión de un cambio menor? Consideramos que este numeral 26 no debe estar incluido como una modificación menor, sino debe estar en el artículo 7.2.2.1 del Decreto 1076.	Aceptada	El numeral 7º se refiere a la inclusión de una actividad considerada como modificación menor o de ajuste normal dentro del grupo ordenado de los proyectos sometidos a Licencia Ambiental para el sector de infraestructura de transporte en su modo terrestre-ferreo, por lo que el artículo 3 propuesto modifica Artículo 2.2.6.14 del Decreto 1076 de 2015, para aquellas proyectos ferreos que cuenten con licencia ambiental y pretengan adaptar la actividad allí referida. Lo relacionado con la inclusión de la actividad como mejoramiento, y por ende, evento de licencia ambiental, corresponde a artículo 1º del proyecto normativo.
94	13/03/2024	Ministerio del Transporte, Grupo de Asuntos Ambientales y Regulación económica	La observación hace referencia al Artículo 6 y pone a consideración lo siguiente: es con el proyecto existente?	Aceptada	El artículo 6 del proyecto de decreto se eliminó.
95	20/03/2024	Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá	La entidad comenta lo siguiente: Se sugiere que en el considerando catorce, que señala "Que la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA), debe profiere concepto previo de conformidad con el inciso segundo del artículo 41 de la Ley 1682 de 2013", se recomienda hacer referencia a la materia sobre la cual se debe emitir concepto, es decir respecto de la reglamentación del listado de cambios menores o ajustes normales en proyectos de infraestructura de transporte y hacer alusión a la fecha en la cual se emite.	Aceptada	Se modifica el proyecto de decreto en la parte considerativa.

96	2003/2024	Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá	La entidad comenta lo siguiente: "Se respalda el reasentamiento del ferrocarril de Bogotá en los corredores ferroviarios existentes (en su operación) sobre una situación de riesgo. Como se ilustra en el cuadro objeto de revisión, rehabilitación, reparación, sustitución o implementación de un sistema férreo eléctrico es el medio social de los inversores o concesionarios, por tanto, se hace mediante el instrumento de la reubicación y el reasentamiento". Esta observación se replica con respecto a esta misma condición señalada en el artículo 3 del proyecto de decreto.	Acopiada	En atención a su observación, se informa que este requisito se eliminó. De igual forma se eliminaron las condiciones previas al proyecto de desarrollo la aplicación del numeral 1 del artículo 2.2.2.6.1.4, toda vez que se trata de temas que ya cuentan con una terminalidad especial y su inclusión en el artículo 3 podría generar dudas en la aplicación de la norma.
97	2003/2024	Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá	La entidad comenta lo siguiente: "El artículo 3 del proyecto de decreto, establece un requisito de las condiciones para la adecuación de la infraestructura del corredor férreo existente que: 'No obstante a la conformidad de la norma, por lo que se requiere precisar que, esto aplica a los corredores férreos en sus tramos urbanos, por lo que el caso de corredores suburbanos que requieran la adecuación de los actuales para mejorar las condiciones operativas de los sistemas, ferrocarriles y sistemas de tránsito, en los que se requiera salvar la geometría de la vía, no aplica".	Acopiada	Se elimina la letra C) del artículo primero del proyecto de decreto.
98	2003/2024	Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá	La entidad comenta lo siguiente: Con respecto a lo señalado en el parágrafo del artículo 2 del proyecto de Decreto, donde se incluye el siguiente parágrafo al artículo 2.2.2.5.4.3 del Decreto 1076 de 2016: "En caso de subcontratación, el contrato de infraestructura con otros proyectos, la constitución técnica se omite de acuerdo con el procedimiento establecido en los artículos 46 al 48 de la Ley 1857 de 2013", se recomienda reemplazar la unidad de medida que figura en el artículo 3 del cual se está incorporando, el cual está referido a la adaptación de guías ambientales. También, una vez revisados los artículos 46 a 48 del Decreto 1076 de 2013, no se observa el procedimiento al que se refiere este parágrafo, adicionalmente pareciera contradictorio a lo dispuesto en el artículo 64 de la Ley 1857, en donde se determina la prevalencia de los proyectos de infraestructura.	Acopiada	La finalidad de redactor el parágrafo al artículo 2.2.2.5.4.3 del Decreto 1076 de 2016 es dejar claro que la subcontratación entre proyectos de infraestructura con otros proyectos, se omite de acuerdo con el procedimiento establecido en los artículos 46 al 48 de la Ley 1857 de 2013 (Ley de Infraestructura de Transporte), más no con las normas del licenciamiento ambiental.
99	2003/2024	Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá	La entidad comenta lo siguiente: se observa que el decreto no establece condiciones más favorables para proyectos ferreos cuando las intervenciones correspondan a actividades de mejora y se cuente con licencias o permisos ambientales, en la medida que las condiciones para que procedan en la pública no serían posibles de cumplir, por ejemplo, en la mayoría de los casos se deben adelantar procesos de reasentamientos, y en los casos de mejora en el trazado, en algunos casos resulta necesario salvar del corredor existente.	Acopiada	En atención a su observación, se informa que este requisito se eliminó. De igual forma se eliminaron las condiciones previstas en el proyecto de desarrollo la aplicación del numeral 1 del artículo 2.2.2.6.1.4, toda vez que se trata de temas que ya cuentan con una terminalidad especial y su inclusión en este punto podría generar dudas en la aplicación de la norma.

Formato tomado del Departamento Administrativo de la Función Pública a partir de lo reglamentado por medio del Decreto 1273 de 2020 y la Resolución 371 de 2020.

CERTIFICACIÓN DE PUBLICACIÓN

Bogotá, D. C. 04 de abril de 2024

PARA: DIRECCIÓN DE ASUNTOS AMBIENTALES, SECTORIAL Y URBANA

DE: GRUPO DE COMUNICACIONES

Se certifica la publicación en la página web del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible Nombre del proyecto: "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"

Ruta del documento de consulta en la página web:

<https://www.minambiente.gov.co/consulta/por-el-cual-se-modifican-los-articulos-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/>

Desde: 28-02-2024 Hasta: 13-03-2024

Fecha de publicación de comentarios: 03-04-2024

Captura de pantalla de publicación:


Consultas "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"


Nombre del proyecto: "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"

Desde: 28-02-2024

Hasta: 13-03-2024

Contacto: molopez@minambiente.gov.co

 Respuestas a comentarios

 Descargar



Dependencia: Dirección de Asuntos Ambientales, Sectorial y Urbana

Cordialmente,

Juan Sebastián Céspedes C. Firmado digitalmente por
Juan Sebastián Céspedes C.
Fecha: 2024.04.04 13:10:20
-05'00'

JUAN SEBASTIÁN CÉSPEDES CARDONA
Coordinador Grupo de Comunicaciones



SC-2000142



SA-2000143

**HOJA DE CONTROL PARA CUSTODIA DOCUMENTAL INSTRUMENTACIÓN NORMATIVA
MINISTERIO DE AMBIENTE Y DESARROLLO SOSTENIBLE**

Identificación del Instrumento Normativo:

"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."

Identificación Única del Instrumento Normativo:

201420000001000111

Resumen de Consulta Pública Nacional:

Fecha de inicio: 28-02-2024

Fecha de finalización: 13-03-2024

Número de comentarios recibidos: 99

Número de comentarios aceptados: 66

Director o Jefe de Área Misional que solicita firma del acto administrativo y sus documentos adjuntos:	
	
Nombre: SANDRA PATRICIA MONTOYA VILLARREAL Cargo: Directora de Asuntos Ambientales Sectorial y Urbana Fecha de aprobación: 03-04-2024	
APROBACIÓN PARA FIRMA DE MINISTRA (O)	
DESPACHO DEL VICEMINISTRA (O) Firmado digitalmente por CABRERA LEAL MAURICIO CABRERA LEAL MAURICIO Nombre: CABRERA LEAL MAURICIO Cargo: Fecha de Aprobación: Fecha: 2024-04-04 19:08:59 -05'00'	OFICINA ASESORA JURÍDICA  CA Nombre: Cargo: Fecha de Aprobación:

Instrucciones de diligenciamiento:

Las firmas del documento deben ser electrónicas. Únicamente cuando por fallas en los sistemas sea imposible firmar electrónicamente éstas se harán manuscritas o con imagen manuscrita, para lo cual se digitarán los campos nombre, cargo y fecha. Una vez superada la falla de sistema, se deberá finalizar el firmado electrónico y adjuntar el registro manuscrito.

NUMERACIÓN DE ACTO ADMINISTRATIVO	
SECRETARÍA GENERAL RESOLUCIÓN NO. XXX DEL DD DE MM DE 202X NÚMERO DEL ACTO ADMINSTRATIVO	GRUPO DE SERVICIOS ADMINISTRATIVOS DIARIO OFICIAL NO. XX DEL DD/MM/202X NÚMERO DEL DIARIO OFICIAL

Nota: El diligenciamiento de los campos: numeración del acto administrativo y diario oficial, se hará de forma manuscrita.

ENTIDAD / DEPENDENCIA GENERADORA

MINISTERIO DE AMBIENTE Y DESARROLLO SOSTENIBLE

RADICADO

EXT24-00059600

FECHA

18/04/2024

EPIGRAFE

" Por el cual se modifican los artículos 2.2.2.5.2.1,2.2.2.5.4.3y 2.2.2.6.1;4del Decreto 1076 de 2015 y se dictan otras disposiciones."

DESCRIPCIÓN

El proyecto de decreto busca que los proyectos que consistan en la adecuación de vías férreas existentes, para que operen trenes propulsados por combustibles NO fósiles y su conexión con sistemas de transporte masivo dentro del perímetro urbano NO requieran LICENCIA AMBIENTAL, porque reúne las características de lo que la ley de infraestructura clasifica como Mejoramiento. Este decreto incluye una causal nueva de "Mejoramiento" para los proyectos que cumplen esas condiciones. La ley de infraestructura dice que el "mejoramiento" no requiere licencia ambiental.

Incluye:

- Memoria Justificativa.
- Constancia de publicación del proyecto de decreto para comentarios del 4 abril de 2024.
- Informe de observaciones y respuestas del proyecto de decreto.

Conceptos

- Concepto favorable emitido por el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible
- Concepto favorable emitido por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales.

ASESOR

Milton Alexander Dionisio Aguirre

FECHA

18/04/2024

Deisy Maria Roa Gómez

De: Claudia Eugenia Sánchez Vergel
Enviado el: jueves, 18 de abril de 2024 12:06 p. m.
Para: Deisy Maria Roa Gómez
Asunto: para imprimir

Concesionaria Férrea De Occidente S.A.S.

Actividades Económicas

- **4210** Construcción de carreteras y vías de ferrocarril

Representantes legales:

CARGO	NOMBRE	IDENTIFICACIÓN
Presidente	Haiyan Zhang	C.E. No. 6476889

CARGO	NOMBRE	IDENTIFICACIÓN
Suplente Del Presidente	Hongxu Liu	C.E. No. 5593210

Cordialmente,

Asesora, Secretaría Jurídica
Claudia Eugenia Sánchez Vergel
claudiasanchez@presidencia.gov.co
Tel. (601) 5629300 - Ext 3139
Carrera 8 No 7 - 26 | Bogotá D.C. Colombia

