

Foro Ruta Ferroviaria

Estación Caribe



Evolución de la política férrea

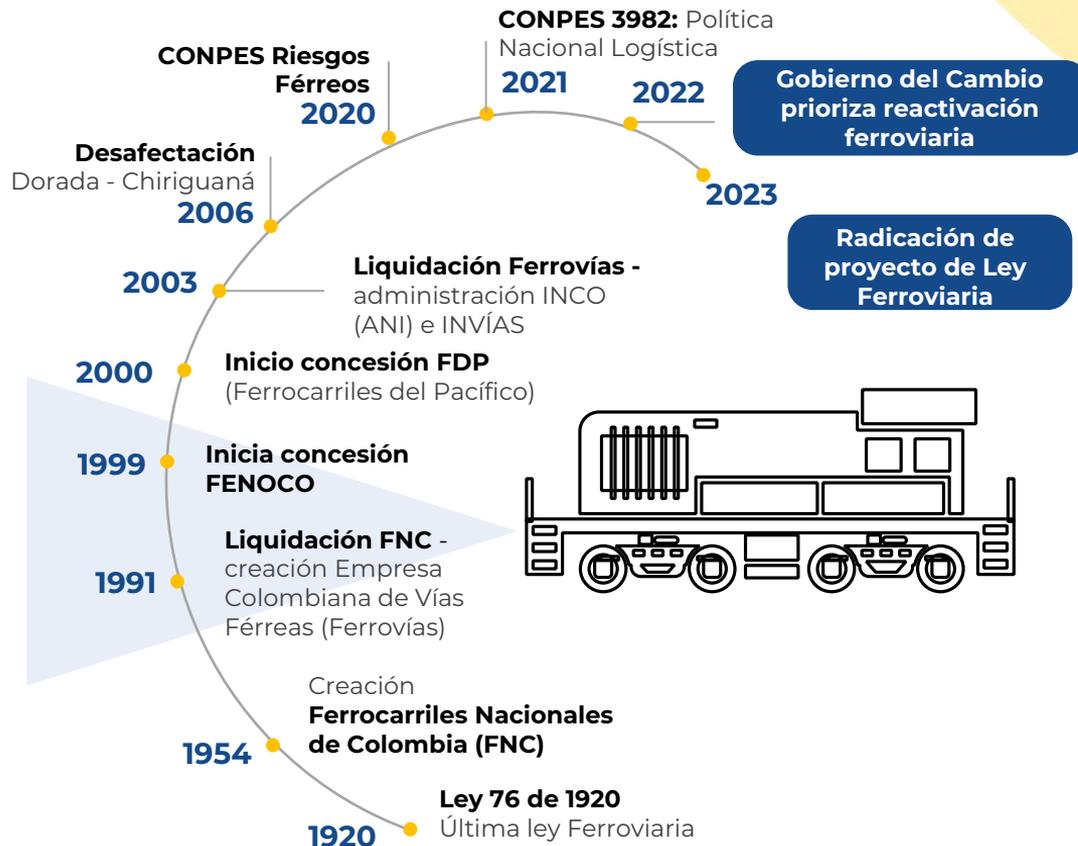
Jonathan David Bernal Gonzalez
Vicepresidente de Estructuración

CONTEXTO HISTÓRICO

Se alcanzó la máxima extensión de la red férrea

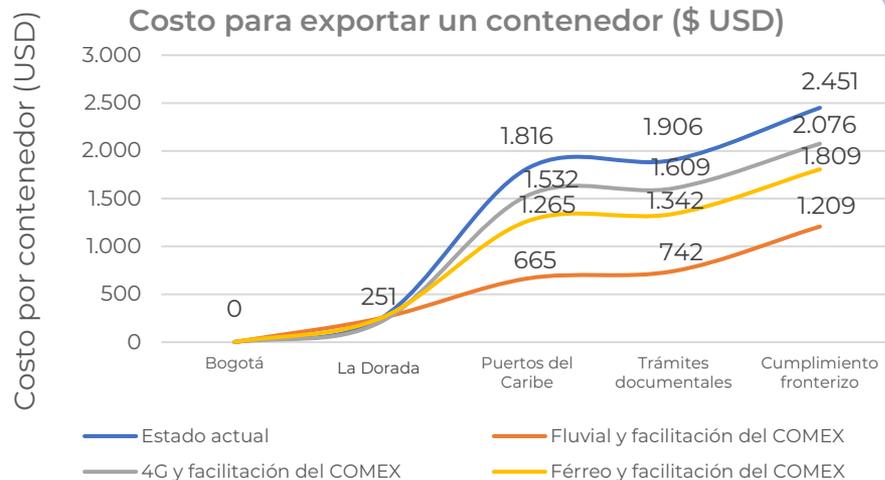
(3.533 km)

y se concesionó la Red Férrea del Atlántico y la Red Férrea del Pacífico



UN MODO FÉRREO EFICIENTE Y MEDIDAS DE FACILITACIÓN DE COMERCIO GENERAN REDUCCIONES DEL 26% EN LOS COSTOS DE EXPORTACIÓN

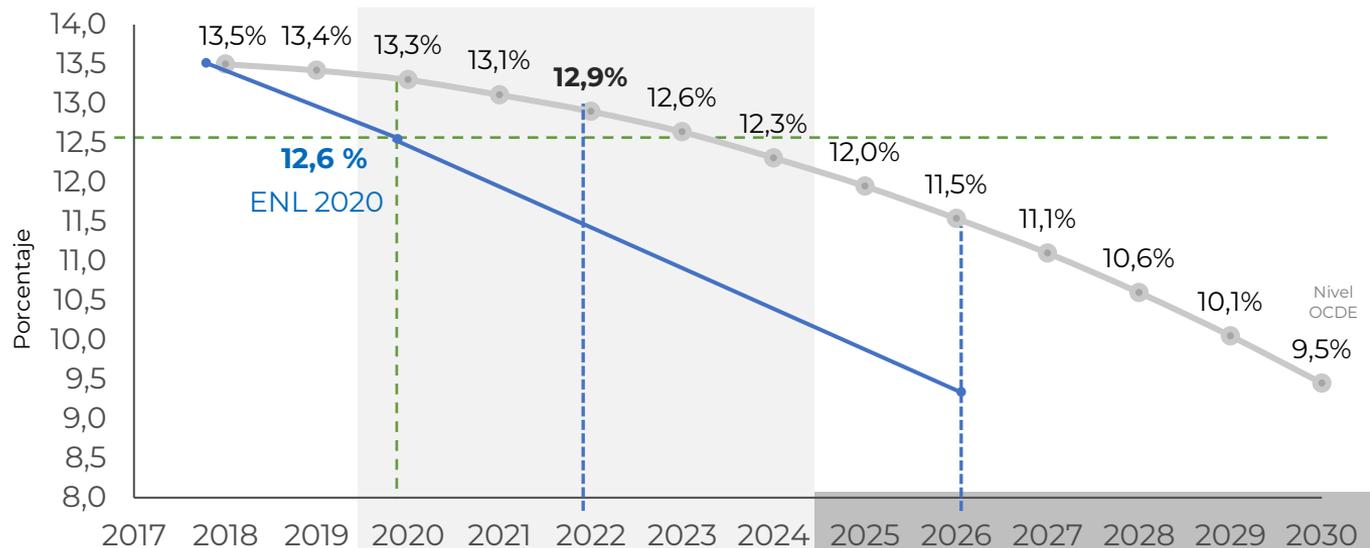
Tiempo para exportar un contenedor (Horas)
Comparación modos de transporte



Escenario	Variación
Fluvial - Medidas de facilitación del comercio	-50,7 %
Férreo - Medidas de facilitación del comercio	-26,2 %
4G - Medidas de facilitación del comercio	-15,3 %

COSTO LOGÍSTICO

El promedio del costo logístico de las empresas del país, como porcentaje de las ventas, se ubica en 12,6 %, representado principalmente por los costos de transporte



Implementación del plan de acción de la Política Nacional Logística

Impactos de largo plazo de la Política Nacional Logística

EVOLUCIÓN DE LA POLÍTICA FÉRREA



01. ¿Hacia donde vamos?
02. Institucionalidad
03. Financiación
04. Regulación técnica y económica

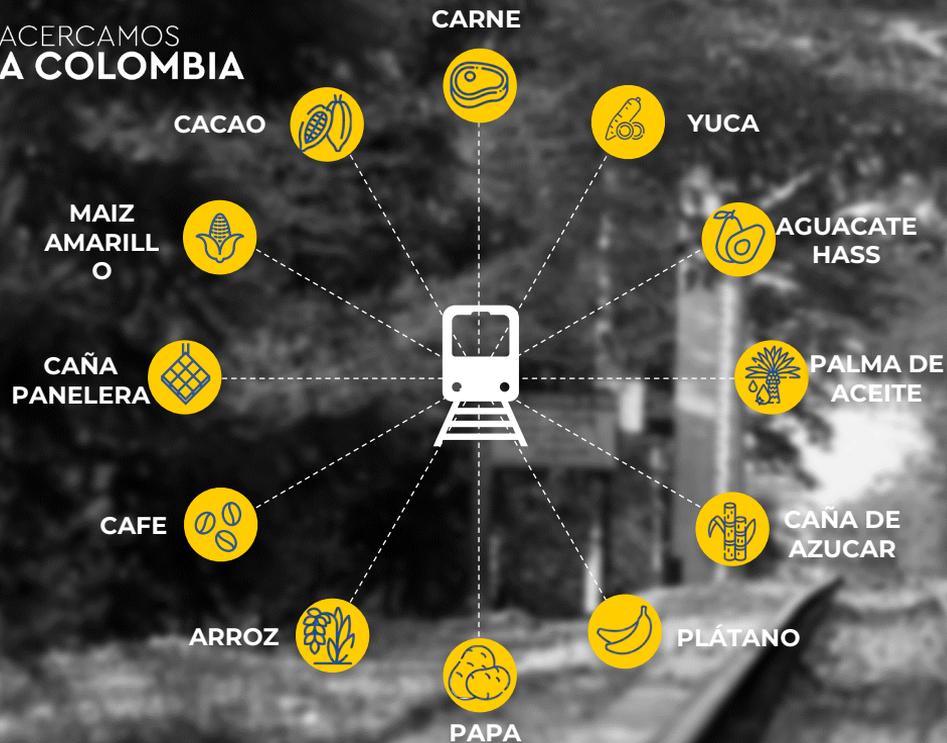
+

¿Hacia donde vamos?

+



ACERCAMOS
A COLOMBIA



Más de 70 millones de toneladas, podría producir Colombia en apuestas agrícolas.

El DNP identificó clústeres productivos agrícolas con ventajas comparativas en aquellos productos con mayor participación en la producción nacional. El análisis inicial se expandió de 10 a 15 productos con mayor área sembrada y potencial de desarrollo en el país y el potencial a mediano plazo.

Indicador	1. Palma Aceite	2. Café	3. Arroz	4. Plátano	5. Papa	6. Yuca	7. Caña Azúcar	8. Caña panelera	9. Maíz	10. Cacao	11. Ag-Hass	12. Carne
Estimado carga transportada as a 2021	3.9 MTA	0.8 MTA	2.5 MTA	4.3 MTA	2.6 MTA	2.4 MTA	2.1 MTA	1.2 MTA	1.8 MTA	0.3 MTA	0.12 MTA	0.6 MTA
Estimado carga Apuesta Productiva	201 MTA	2.5 MTA	8.9 MTA	12.4 MTA	5.5 MTA	5.5 MTA	5.2 MTA	2.3 MTA	5.6 MTA	3.6 MTA	0.8 MTA	1.2 MTA

Fuente: Apuesta productiva del sector agropecuaria –DNP



Agencia Nacional de Infraestructura

ANÁLISIS DE INFRAESTRUCTURA

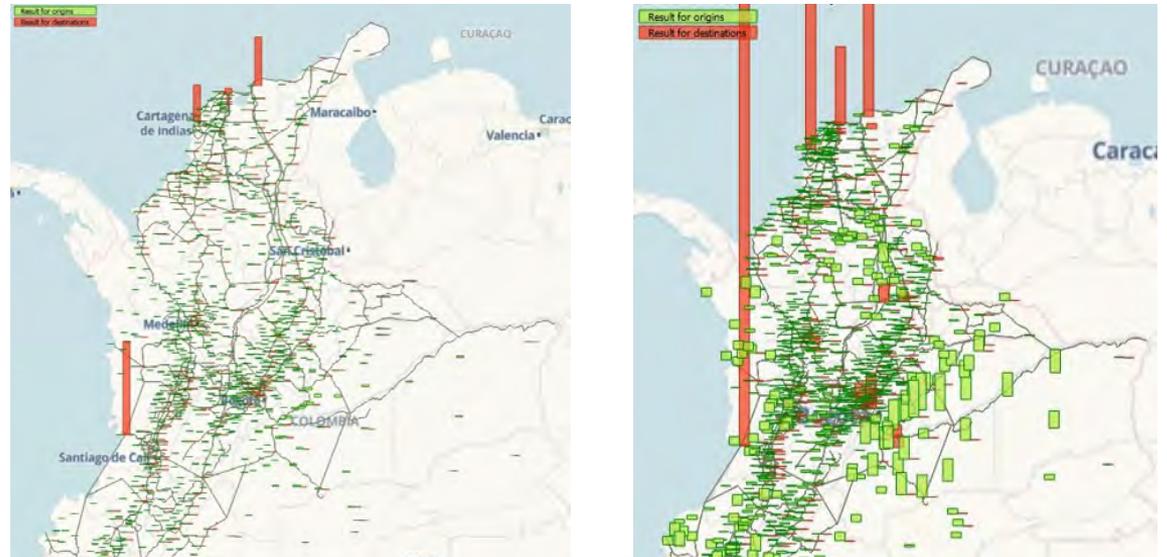
A la fecha el país moviliza **310 MTA**, se espera que a 2050 movilizemos más de **700 MTA**

Generación/Atracción de Carga 2050 PMTI tendencial



Carga estimada al año 2050 - 703 MTA

Generación/Atracción de Carga Agrícola Adicional 2050



La generación de 50 MTA de carga agrícola representaría un potencial de crecimiento para el tren y la carretera

Esc 2 – Esc 1 Delta de asignación 2050 (PMTI- Agrícola)



ANÁLISIS DE INFRAESTRUCTURA

Incrementos de demanda (MTA) y necesidades de infraestructura

Corredores Intermodales

- Corredor Férreo Dorada – Chiriguáná
- Corredor Férreo del Pacífico - Dorada
- Corredor Férreo Bogotá - Belencito - Carare
- Río Magdalena
- Canal del Dique.
- Río Atrato - *Río Atrato y San Juan 0.7 MTA*
- Río Meta - *Orinoquia + Amazonia generarían 23 MTA (19.5 A Puertos del Caribe y 3.5 MTA al pacífico).*
- Conexión Arauca, Casanare, Huila, Cauca, Valle del Cauca, Buenaventura

+

Institucionalidad

+

DESAFÍOS DE LA INSTITUCIONALIDAD EN COLOMBIA

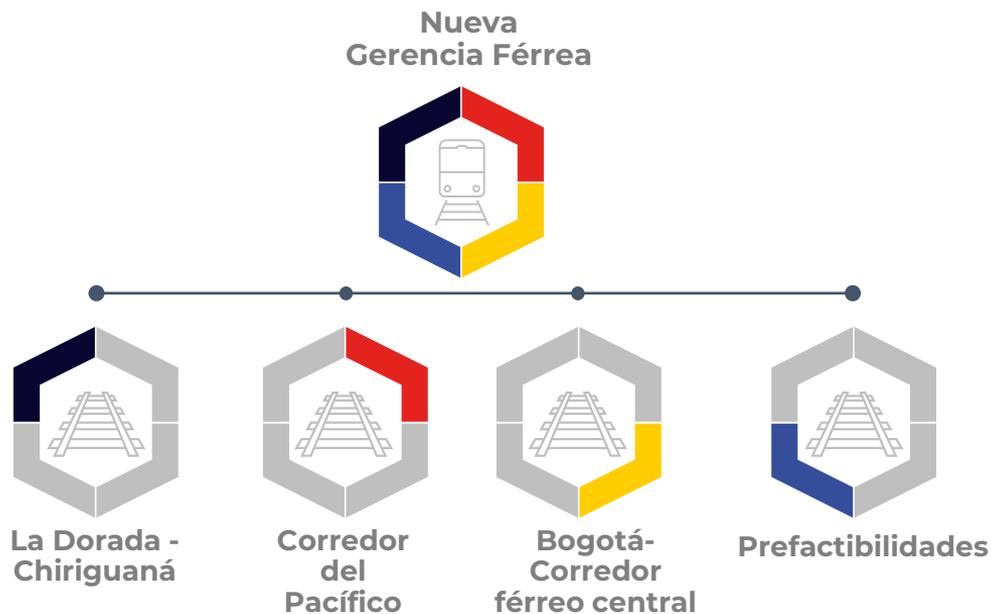


AVANCES DESDE LA ANI: IMPLEMENTACIÓN RESULTADOS ESTUDIO INTITUCIONAL - GOBIERNO BRITÁNICO

Acciones propuestas

- **Analizar la pertinencia de:**
 - Separar entidad a cargo de la expedición de la regulación técnica de la entidad responsable de las políticas en materia ferroviaria.
 - Concentrar en un organismo regulador la competencia para la expedición de la regulación técnica y para la vigilancia y control de su cumplimiento.
- Avanzar en **definición de la estructura y puesta en funcionamiento de la CRIT (Revisar alcances en cuanto a regulación técnica)**
- **Enmarcar la elaboración y expedición de reglas técnicas para el sector férreo en el marco jurídico vigente para la normalización**

AVANCES ANI / ANSV



COOPERACIÓN UK/BID

Infraestructura sostenible con énfasis en cambio climático



RETOS IDENTIFICADOS

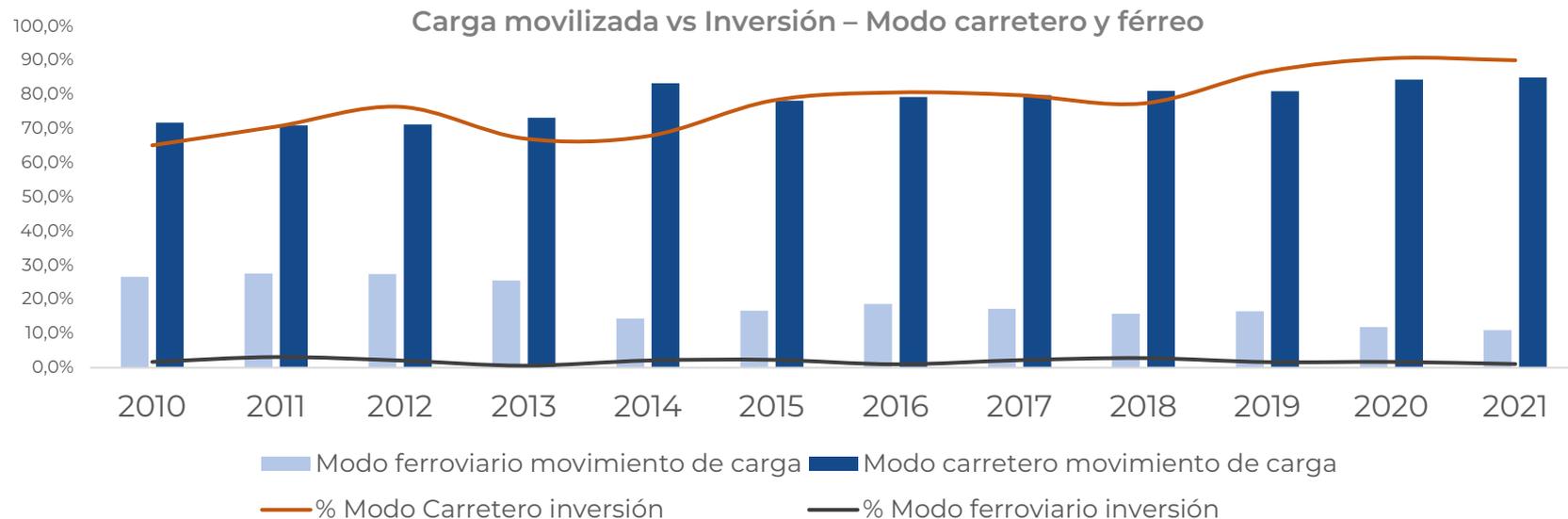


- Creación de la Agencia Nacional Ferroviaria

Financiación

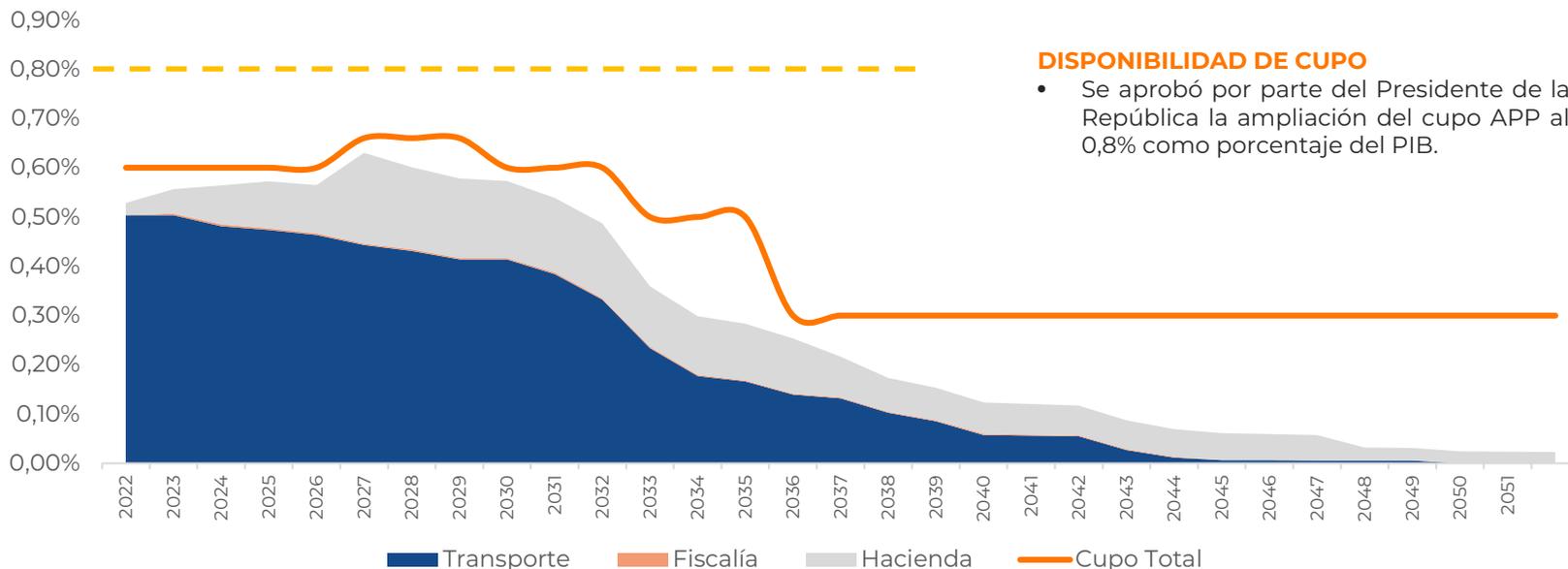
DESAFÍOS DE INVERSIÓN EN EL MODO FÉRREO

La falta de recursos públicos sobre el modo ha imposibilitado su crecimiento y ha definido el retroceso del modo férreo en Colombia durante la última década. Su baja participación en la política sectorial, lo cual se ve en su destinación presupuestal, siendo este el segundo en participación de movilización de carga.

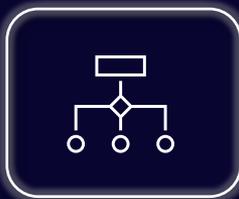


AVANCES CUPO APP

Límite para comprometer vigencias futuras para proyectos de APP: Con base en el aumento del cupo para Hacienda para 2022, los sectores que tienen cupo asignado son: Transporte, Fiscalía y Hacienda, lo que conlleva a tener el siguiente cupo disponible:



AVANCES DESDE LA ANI: ARTÍCULOS PROYECTO DE LEY PND 2022-2026 ANI



ARTÍCULO 232. Modifíquese el artículo 308 de la Ley 1955 de 2019, el cual quedará así: ARTÍCULO 308. DESTINACIÓN DE LAS CONTRAPRESTACIONES DERIVADAS DEL USO DE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE CONCESIONADA.

Las contraprestaciones recibidas por la utilización de la infraestructura férrea, portuaria, aeroportuaria y fluvial, sus anexidades y alquiler de equipos, serán destinadas a las actividades necesarias para la promoción y/o reactivación de estos modos de transporte en actividades de estructuración, construcción, rehabilitación, mantenimiento y operación.

PARÁGRAFO 1. De los recursos percibidos por concepto de la contraprestación por la utilización de la infraestructura férrea y fluvial se destinará máximo el 15% al funcionamiento de **la Agencia Nacional de Infraestructura -ANI-**.

PARÁGRAFO 2. De los recursos percibidos por concepto de las concesiones del modo aeroportuario y portuario, máximo el 5% se destinarán al fin previsto en el párrafo anterior.

RETOS IDENTIFICADOS



- Evaluar las estrategias de mercado que permitan la diversificación de la matriz de carga en el país
- Determinar tarifas de transporte en condiciones competitivas frente a otros modos de transporte

+

Regulación técnica y económica

+

REGULACIÓN TÉCNICA Y ECONÓMICA

Regulación económica

- | | | |
|--|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> Ausencia de directrices sobre regulación económica que garanticen el acceso competitivo y la potencialidad del modo en el marco de la intermodalidad | <ul style="list-style-type: none"> No existe una instancia definida en los procesos de regulación económica y tarifaria | <ul style="list-style-type: none"> No existe un marco normativo en materia de reglamentación y regulación económica |
|--|--|--|

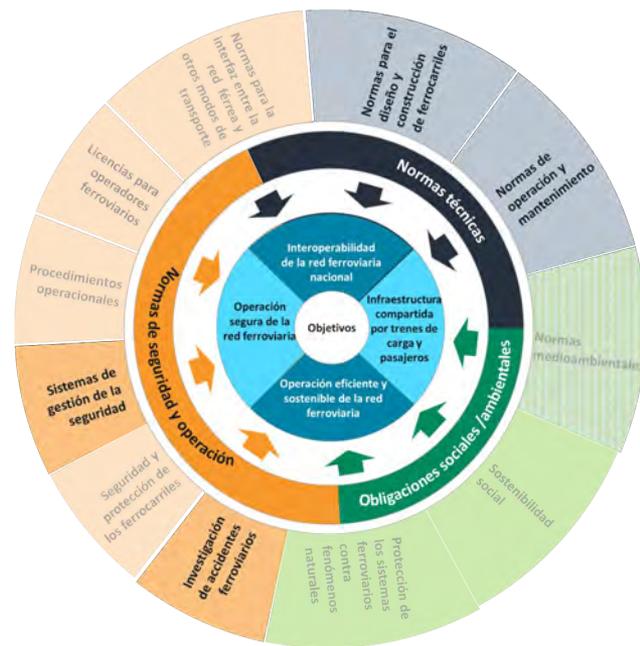
Regulación técnica

Inexistencia de:

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> Normativas técnicas, operación y seguridad de la infraestructura férrea del país. | <ul style="list-style-type: none"> Regulación de aspectos técnicos de la operación para asegurar la interoperabilidad y la articulación de red, la operación segura de material rodante sobre la infraestructura férrea, y el cumplimiento de los requisitos de seguridad para el modo. |
| <ul style="list-style-type: none"> Garantías en los tramos de red férrea la seguridad y condiciones adecuadas de operación | <ul style="list-style-type: none"> Inventario catastral, predial y de cruces de los corredores férreos nacionales así como su regulación. |

IMPLEMENTACIÓN RESULTADOS ESTUDIO TÉCNICO - GOBIERNO BRITÁNICO

- Revisión de la regulación existente de manera periódica
- Temáticas priorizadas
 - Regulación para el diseño y construcción de ferrocarriles.
 - Regulación de operación y mantenimiento.
 - Sistemas de gestión de la seguridad.
 - Investigación de accidentes ferroviarios

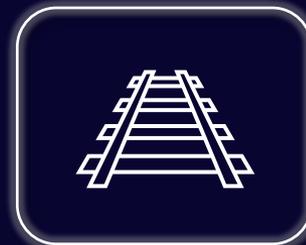


AVANCES DESDE LA ANI/MT: RESOLUCIÓN ASIGNACIÓN DE SURCOS FERROVIARIOS



Establecer los requisitos y el procedimiento para asignar Surcos/capacidad a los Solicitantes interesados en operar sobre la Red Férrea Nacional.

AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL



Investigará los siniestros y accidentes en el modo

RETOS IDENTIFICADOS

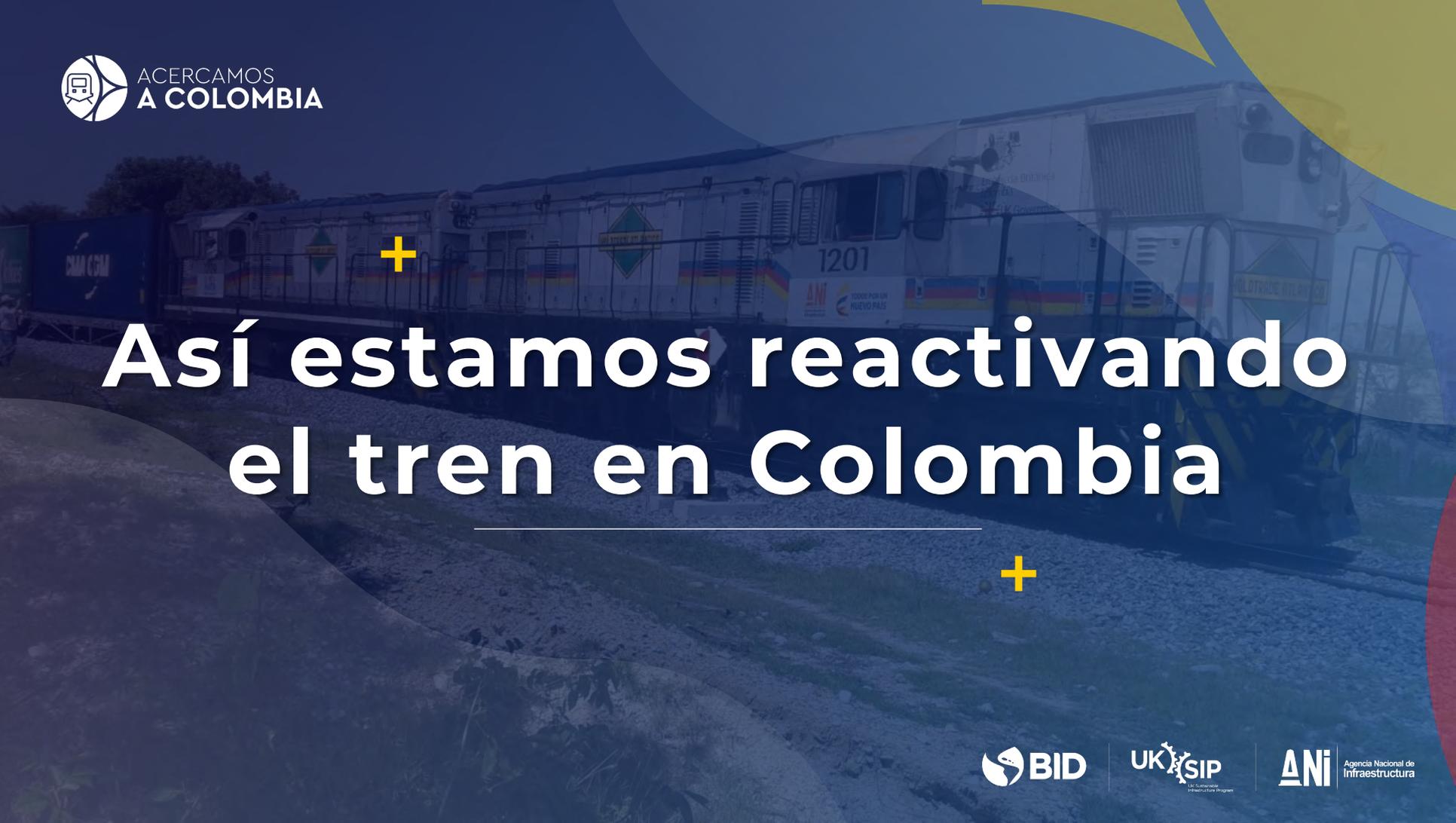


REGULACIÓN TÉCNICA

- Realizar estudio catastral y predial de los corredores férreos nacionales y regionales, tanto para la red activa como inactiva
- Revisar leyes que regulan los pasos a nivel e interfaces con otros modos de transporte para garantizar la seguridad y la eficiencia de la operación ferroviaria
- Construir un inventario general de todos los cruces en el país, un sistema de jerarquización de cruces y revisión de su regulación.

REGULACIÓN ECONÓMICA

- Revisar, actualizar y definir un marco normativo para la regulación económica el modo férreo en Colombia, con el objetivo de expedir la reglamentación y regulación económica en materia de transporte ferroviario de carga y pasajeros.



+

Así estamos reactivando el tren en Colombia

+



Transformación productiva, internacionalización y acción climática

Ordenamiento del territorio alrededor del agua y justicia ambiental



Seguridad humana y justicia social



Convergencia Regional

PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 2022 -2026: COLOMBIA POTENCIA MUNDIAL DE LA VIDA



Más de 1.800 km de red ferroviaria reactivaremos en el **Gobierno del Cambio**

Artículos en el PND

300

Administrador de corredores férreos ANI

207

Financiación: Plusvalía, titularización

227

Contribución nacional de valorización

222

Liberar la contraprestación férrea para invertir en el tren





Primer trimestre del 2023

Se adjudicó el contrato de Obra Pública para operar y mantener **el corredor Bogotá - Belencito**

Tercer trimestre del 2023

Se adjudicará el contrato de Obra Pública para el mantenimiento, conservación y mejoramiento de la infraestructura del corredor **Dorada Chiriguaná**, por un valor de \$76.021.366.201.

Tercer trimestre del 2023

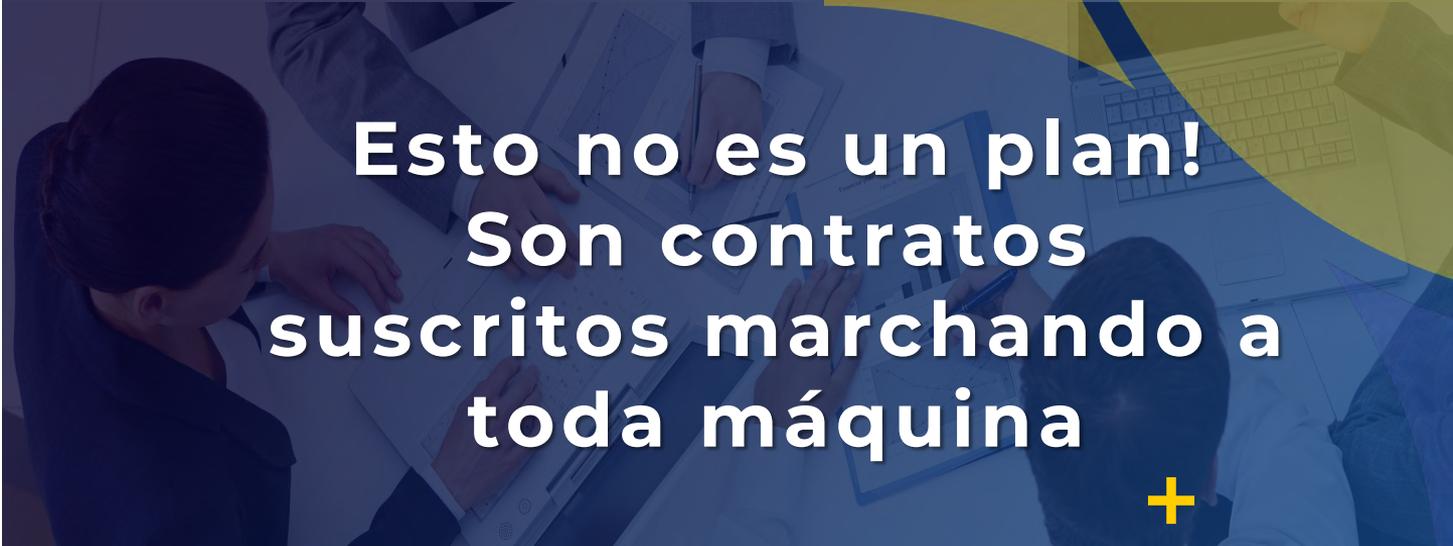
La FDN entregará estudio Técnico, para realizar análisis multicriterio y definir la mejor opción para continuar con la estructuración integral del proyecto de la **Red Férrea del Pacífico y su conexión con la Red Férrea Central**.

Primer semestre de 2024

Se adjudicará el contrato de **APP** encargado de la Construcción, Rehabilitación, Mejoramiento, Operación, Mantenimiento y Reversión de la Infraestructura Férrea del corredor **Dorada-Chiriguaná**

Segundo semestre de 2025

Se estima adjudicar la mejor conexión para **Bogotá y Buenaventura con el corredor Férreo Central** a nivel de prefactibilidad



Esto no es un plan! Son contratos suscritos marchando a toda máquina



CON TRENES



ACERCAMOS
A COLOMBIA

