# REPÚBLICA DE COLOMBIA



# MINISTERIO DE TRANSPORTE

# AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

RESOLUCIÓN No. **CCRAD\_S**

CBRAD\_S

Fecha: **CCF\_RAD\_S**

*“****Resolución por medio de la cual se fijan los requisitos y se establece el procedimiento para asignar surcos ferroviarios****”*

**EL PRESIDENTE DE LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA**

En ejercicio de sus facultades legales y en especial las asignadas en el numeral 9° del artículo 11 del Decreto 4165 de 2011 y

**CONSIDERANDO:**

Que el servicio de transporte ferroviario es, a la luz del artículo 80 de la Ley 336 de 1996, un servicio público esencial que “*se regula por las normas estipuladas en esta ley y las normas especiales sobre la materia”.*

Que el artículo 2° de la Ley 105 de 1993 establece que le corresponde al Estado la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas, con el fin de garantizar la eficiente e ininterrumpida prestación del servicio público esencial de transporte, en los términos del Artículo 365 de la Constitución Política.

Que el artículo 1° del Decreto No. 4165 de 2011 establece que la Agencia Nacional de Infraestructura, es una Agencia Nacional Estatal de naturaleza especial, del sector descentralizado de la Rama Ejecutiva del Orden Nacional, con personería jurídica, patrimonio propio y autonomía administrativa, financiera y técnica.

Que la Agencia Nacional de Infraestructura tiene por objeto, de conformidad con el artículo 3° del Decreto No. 4165 de 2011 “*planear, coordinar, estructurar, contratar, ejecutar, administrar y evaluar proyectos de concesiones y otras formas de Asociación Público Privada - APP, para el diseño, construcción, mantenimiento, operación, administración y/o explotación de la infraestructura pública de transporte en todos sus modos y de los servicios conexos o relacionados y el desarrollo de proyectos de asociación público privada para otro tipo infraestructura pública cuando así lo determine expresamente el Gobierno Nacional respecto de infraestructuras semejantes a las enunciadas en este artículo. dentro del respeto a las normas que regulan la distribución de funciones y competencias y su asignación”.*

Que, de conformidad con el artículo 4 del Decreto 4165 de 2011, son funciones generales de la Agencia Nacional de Infraestructura:

*“(…)*

*4. Planear y elaborar la estructuración, contratación y ejecución de los proyectos de concesión u otras formas de Asociación Público-Privada para el diseño, construcción. Mantenimiento, Operación, administración y/o explotación de la infraestructura pública y de los servicios conexos o relacionados, que hayan sido previamente identificados por el Ministerio de Transporte o asignados por el Gobierno Nacional.*

*(…)*

*19.* ***Administrar y operar*** *de forma temporal la infraestructura ferroviaria nacional cuando por razones de optimización del servicio ésta haya sido desafectada de un contrato de concesión y hasta tanto se entregue a un nuevo concesionario o se disponga su entrega definitiva al Instituto Nacional de Vías, INVIAS”* (Negrilla fuera del texto inicial).

Que el Decreto 1079 de 2015 ***“****por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte”* establece en relación con los requisitos para el otorgamiento de un permiso de operación:

***“Artículo 2.2.4.2.2. Requisitos y permiso de operación.****La habilitación y el permiso de operación se otorgarán como consecuencia de la celebración de un contrato de concesión adjudicado mediante licitación pública.*

*De conformidad con lo establecido en el artículo 11 de la Ley 336 de 1996, el respectivo pliego de condiciones especificará los siguientes requisitos que deberán cumplir los interesados:*

*(…)”*

Que, a su vez, el artículo **2.2.4.2.8.** del mismo Decreto señala que “*cuando se trate de vías concesionarias sin exclusividad, la autoridad administrativa que otorgó la concesión podrá otorgar permiso de operación a empresas o terceros interesados en operar el corredor en determinados segmentos de la red concesionada.*

*Para los efectos previstos en el inciso anterior la autoridad competente deberá determinar previamente la capacidad disponible del corredor.*

*La empresa concesionaria inicial podrá convenir con la nueva o nuevas empresas concesionarias que ingresen al corredor, la forma en que se prestará el servicio”.*

Que, en virtud de lo anterior, se requiere fijar los requisitos y establecer el procedimiento para asignar la capacidad ferroviaria a los interesados en operar sobre los corredores férreos concesionados y aquellos que se encuentran bajo administración de la Agencia Nacional de Infraestructura.

En mérito de lo expuesto,

## RESUELVE:

**ARTICULO PRIMERO. DEFINICIONES:**

**Administrador de la infraestructura**: Empresa adjudicataria de un corredor férreo otorgado por parte del Estado para su administración, vigilancia, control de tráfico, rehabilitación, mejoramiento y/o actividades adicionales que se requieran.

**Interesado:** Se define como aquella persona natural o jurídica que esté interesada en solicitar la asignación de surcos ferroviarios con el propósito de operar sobre la red férrea concesionada o aquella a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura utilizando material rodante aportado por él.

**Capacidad ferroviaria:** La capacidad ferroviaria representa el número de trenes que pueden circular por una línea o red férrea y depende de factores que influyen en ella, tales como la cantidad de líneas de cruce y su longitud, la geometría del trazado, el emplazamiento de las estaciones, el sistema de tracción, así como los sistemas para el control de tráfico y seguridad de la línea .

**Certificado de Compatibilidad Exitosa**: Es el documento que acredita que las especificaciones técnicas del equipo rodante –a ser operado por el solicitante– son compatibles con la infraestructura sobre la cual circularán sus trenes.

**Concesionario:** Empresa adjudicataria de un corredor férreo otorgado por parte del Estado para la prestación del servicio público de transporte de carga y/o pasajeros, para su administración, vigilancia, rehabilitación, mejoramiento, construcción, reconstrucción y/o actividades adicionales que sean requeridas, así como del control de tráfico, la operación ferroviaria y la explotación económica del corredor.

**Derecho de ingreso**: Es la suma de dinero que un operador deberá pagar al concesionario de una vía férrea para acceder a la infraestructura ferroviaria a su cargo, conforme a lo establecido en el contrato de dicha concesión.

**Entidad concedente**: Entidad estatal que posee la competencia para otorgar una concesión ferroviaria.

**Entidad contratante**: Entidad estatal que posee la competencia para suscribir un contrato de obra pública para la administración de redes férreas a su cargo.

De igual forma, esta entidad posee la competencia para asignar surcos ferroviarios disponibles a los solicitantes interesados en operar en los corredores férreos concesionados y aquellos que son objeto de un contrato de obra pública para la administración de redes férreas a su cargo.

**Estación**: Edificación diseñada para el ingreso y abordaje de pasajeros al sistema ferroviario y/o manipulación y almacenamiento de carga.

**Patios Férreos**: Zona anexa a la estación ferroviaria, con una o más líneas férreas de cruce, adelantamiento, estacionamiento, cargue y, descargue en la cual se pueden detener trenes sin obstaculizar la operación de la o las líneas principales.

**Gálibo ferroviario:** Contorno de referencia utilizado para el diseño y la construcción de la infraestructura ferroviaria que contiene las dimensiones mínimas admisibles para el cruce de vehículos férreos, por estructuras en la vía, conforme a las dimensiones máximas de un tren en movimiento sobre un plano transversal a la vía férrea para que el tránsito ferroviario se realice sin interferencias físicas.

**Habilitación y permiso de operación:** Es la autorización que expide el Ministerio de Transporte para que una empresa pueda prestar el servicio público de transporte ferroviario de acuerdo con las condiciones señaladas en las normas vigentes.

**Material rodante o equipo rodante:** Vehículos tractivos y remolcados, diseñados y fabricados para circular sobre ferrocarriles incluyendo los vehículos ferroviarios habilitados para las tareas de supervisión, reconocimiento, construcción y mantenimiento de la vía y de sus instalaciones fijas.

**Material o equipo rodante tractivo**: Vehículos ferroviarios que cuentan con propulsión propia o que cuentan con motores alimentados por fuentes externas de energía, como catenarias o rieles electrificados y con capacidad de arrastre remanente para traccionar vehículos remolcados.

**Material o equipo rodante remolcado**: Vehículos ferroviarios que no cuentan con propulsión propia.

**Operación ferroviaria:** Conjunto de actividades que deben adelantarse de forma segura, coordinada y planificada para la formación y la circulación de trenes sobre una línea o red ferroviaria.

**Operador ferroviario:** Persona natural o jurídica poseedora de la habilitación y el permiso de operación que desempeñe todas las actividades necesarias para adelantar de manera coordinada y planificada la formación y movilización de trenes sobre una línea o red ferroviaria.

**Organismo de certificación, auditoría, control e inspección en la industria ferroviaria:** Empresa proveedora de servicios técnicos, de seguridad y certificación con la capacidad de inspeccionar equipos y sistemas ferroviarios para verificar la compatibilidad de determinado material rodante con la correspondiente infraestructura ferroviaria.

**Red de carga:** Red ferroviaria cuya infraestructura fue diseñada con especificaciones geométricas y de capacidad portante definidas para el servicio ferroviario de carga.

**Red Férrea:** Conjunto interconectado de tramos de vía férrea, que puede estar compuesta por uno o más concesionarios y/o administradores de infraestructura férrea, para la movilización de carga y/o pasajeros.

**Red Mixta:** Red ferroviaria cuya infraestructura fue diseñada para cumplir con los requerimientos de los sistemas ferroviarios por los cuales circulan trenes de carga y trenes de pasajeros, de forma simultánea.

**Sistema de Control, Señalización y Comunicaciones**: Sistema compuesto por todos los elementos y componentes necesarios destinados a garantizar que el movimiento de trenes se efectúe de forma segura sobre una línea o red ferroviaria

**Surco o “Slot”:** reserva de tiempo para realizar un trayecto, que se establece para tener preferencia al realizarlo y poder cumplir un horario previsto.

**Tarifa por uso de infraestructura:** Corresponde a la tarifa que un concesionario y/o administrador de la infraestructura férrea podrá cobrar a los operadores ferroviarios, por concepto del uso de la vía.

**Tren:** Formación de vehículos ferroviarios compuestos por al menos un vehículo tractivo que le permita circular sobre la vía férrea, con material rodante remolcado.

**Trocha:** Corresponde al ancho de la vía, medido en un plano a 5/8 de pulgada o 15,90 milímetros por debajo del tope de las cabezas de los rieles.

**ARTÍCULO SEGUNDO**: **OBJETO.** El objeto del presente acto administrativo es establecer los requisitos y el procedimiento para asignar surcos ferroviarios a los solicitantes interesados en operar sobre los corredores férreos bajo la administración de la Agencia Nacional de Infraestructura.

**PARÁGRAFO:** Los requisitos y los procedimientos establecidos en la presente resolución no son aplicables a los adjudicatarios de contratos de infraestructura ferroviaria a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura en la medida que dichas empresas obtienen el derecho de hacer uso de capacidad ferroviaria conforme a las condiciones fijadas en los respectivos contratos.

**ARTÍCULO TERCERO: PROCEDIMIENTO.** El procedimiento que se establece en la presente resolución para la asignación de surcos ferroviarios está compuesto por dos etapas, conforme a lo que se indica a continuación:

**Etapa 1:** Compatibilidad entre el equipo rodante y la infraestructura

**Etapa 2:** Asignación de surcos ferroviarios

**ARTÍCULO CUARTO**: **REQUISITOS Y PROCEDIMIENTO DE LA ETAPA 1 PARA INFRAESTRUCTURA FÉRREA NO CONCESIONADA.** La solicitud del certificado de compatibilidad exitosa deberá presentarse por escrito radicando tanto en las oficinas del administrador férreo competente como en la Agencia nacional de Infraestructura, en el área de Gestión Documental de la Agencia y dirigido a la Vicepresidencia Ejecutiva o en la forma que se indique por parte de la Agencia Nacional de Infraestructura, una vez cuente con el desarrollo tecnológico que le permita a los interesados presentar en línea su solicitud ingresando a la página [www.ani.gov.co](http://www.ani.gov.co).

Se deben presentar los siguientes documentos:

1. La manifestación de interés en operar trenes junto con el formato anexo denominado *Solicitud de la certificación de compatibilidad exitosa, debidamente diligenciado* que será suministrado por la Agencia Nacional de Infraestructura.
2. La *Validación por parte de un organismo certificador ferroviario,* así como la documentación que contenga toda la Información técnica del material rodante y que permita verificar los requisitos técnicos exigidos en el artículo 6°, incluyendo los manuales de operación y mantenimiento.
3. El modelo operacional de carga que debe incluir posibles sitios de cargue y descargue, cantidad de carga proyectada y el número de vehículos a utilizar por tren, para el servicio propuesto.

Con los documentos presentados por el solicitante, la Agencia Nacional de Infraestructura se pronunciará sobre lo solicitado en un término no mayor a un (1) mes, contados a partir del día de radicación de la solicitud con el cumplimiento de todos los documentos requeridos, por el medio que sea procedente.

Si en el curso de la revisión integral de la solicitud se encuentran dudas, observaciones o inquietudes que ameriten aclaración, la ANI procederá́ a requerir al interesado, por escrito, toda la información que sea necesaria; en este caso, el plazo previsto para emitir el pronunciamiento correspondiente se interrumpirá́ hasta que el solicitante allegue la información pendiente. Sí el requerimiento no es atendido dentro del término señalado, se entenderá́ que el interesado renuncia a su petición y en consecuencia se procederá con la devolución de la solicitud y sus anexos.

Contra el pronunciamiento que otorga o niega la adjudicación de surcos ferroviarios procede el Recurso de Reposición, conforme a lo dispuesto en los Artículos 74 y siguientes del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

**PARAGRAFO:** El documento “*validación por parte de un organismo certificador ferroviario*” corresponde al certificado que expide un organismo certificador idóneo y con la suficiente capacidad técnica para comprobar la compatibilidad entre el material rodante propuesto por el solicitante y la infraestructura ferroviaria sobre la cual dicho equipo circulará.

Todos los costos que surjan de la evaluación especializada que deberá realizar el organismo certificador ferroviario deberán ser asumidos por el solicitante, así como los costos que se deriven de las evaluaciones posteriores que se requieran para expedir el certificado de compatibilidad exitosa.

**ARTICULO QUINTO. REQUISITOS Y PROCEDIMIENTO DE LA ETAPA 1 PARA INFRAESTRUCTURA FÉRREA CONCESIONADA.** La solicitud del certificado de compatibilidad exitosa deberá presentarse por escrito radicando tanto en las oficinas del concesionario a cargo de la red o vía sobre la que se solicita la capacidad ferroviaria, como en la Agencia nacional de Infraestructura, en el área de Gestión Documental de la Agencia y dirigido a la Vicepresidencia Ejecutiva o en la forma que se indique por parte de la Agencia Nacional de Infraestructura, una vez cuente con el desarrollo tecnológico que le permita a los interesados presentar en línea su solicitud ingresando a la página [www.ani.gov.co](http://www.ani.gov.co).

La solicitud debe estar acompañada de los siguientes documentos:

1. La manifestación de interés en operar trenes junto con el formato anexo denominado *Solicitud de la certificación de compatibilidad exitosa,* que será suministrado por la Agencia Nacional de Infraestructura.
2. La documentación que contenga toda la Información técnica del material rodante y que permita verificar los requisitos técnicos exigidos en el artículo 6°, incluyendo los manuales de operación y mantenimiento.
3. El modelo operacional de carga que debe incluir posibles sitios de cargue y descargue, cantidad de carga proyectada y el número de vehículos a utilizar por tren, para el servicio propuesto.

La verificación de la compatibilidad entre el equipo rodante y la infraestructura concesionada deberá seguir el siguiente procedimiento:

1. El concesionario de la red realizará la revisión de la compatibilidad con base en los requerimientos establecidos en el artículo 6° de la presente resolución y contará con dos (2) meses para pronunciarse desde la fecha de radicación de la solicitud del certificado de compatibilidad exitosa. Si en el curso de la revisión integral de la solicitud, al concesionario le surgen dudas, observaciones o inquietudes que ameriten aclaración, el concesionario procederá́ a requerir al solicitante, por escrito y por una sola vez, toda la información que sea necesaria; en este caso, el plazo previsto para emitir el pronunciamiento correspondiente se interrumpirá́ hasta que el interesado allegue la información pendiente.
2. En caso tal que la revisión de la compatibilidad del paso anterior sea exitosa, el concesionario deberá expedir la certificación de compatibilidad exitosa.
3. Si, por el contrario, la revisión de compatibilidad realizada por el concesionario no genera un resultado satisfactorio, el concesionario deberá comunicar al solicitante las razones puntuales por las cuales no aprueba la compatibilidad.
4. En respuesta a los argumentos técnicos de incompatibilidad que se identifiquen en el punto anterior, el solicitante tendrá derecho a emitir una respuesta para nueva verificación del concesionario y una vez más, el concesionario contará con un mes para pronunciarse desde la fecha de la nueva radicación.
5. Si surtido el paso anterior, la revisión de compatibilidad realizada por el concesionario resulta, nuevamente, no exitosa, el solicitante podrá acudir a contratar, a su cuenta y riesgo, a un organismo certificador ferroviario para que éste realice la revisión de compatibilidad.
6. En caso de que el resultado de la inspección realizada por el organismo certificador sea exitoso, éste deberá expedir la *Validación por parte de un organismo certificador ferroviario,* el cual es el documento que certifica la compatibilidad del equipo rodante y la infraestructura concesionada.
7. El solicitante deberá radicar la solicitud del certificado de compatibilidad exitosa en las oficinas del concesionario a cargo de la red o vía sobre la que se solicita la capacidad ferroviaria junto con la *Validación otorgado por un organismo certificador ferroviario* y, nuevamente, el concesionario contará con dos (2) meses para pronunciarse desde la fecha de radicación de la nueva solicitud del certificado de compatibilidad exitosa.
8. En caso tal que la revisión de la compatibilidad del paso anterior sea exitosa, el concesionario deberá expedir el certificado de compatibilidad exitosa.
9. Si, por el contrario, la revisión de compatibilidad realizada nuevamente por el concesionario no genera un resultado satisfactorio, el solicitante tendrá el derecho a solicitar la revisión técnica de un organismo certificador ferroviario distinto al contratado por el solicitante, que será designado por la Agencia. El costo de los honorarios del nuevo organismo certificador será asumido por el solicitante.
10. El concepto emitido por el organismo certificador del que se hace referencia en el numeral 9, será obligatorio para las partes.

**PARÁGRAFO 1:** Todas y cada una de las comunicaciones que se remitan por parte del solicitante, el concesionario y el organismo certificador que tengan relación con el procedimiento mediante el cual se realiza la revisión técnica de compatibilidad deberán, obligatoriamente, enviarse con copia a la Agencia Nacional de Infraestructura.

**PARAGRAFO 2:** Sí alguno de los requerimientos hechos por el concesionario no es atendido por el solicitante dentro del término señalado, se entenderá́ que el interesado renuncia a su petición y en consecuencia éste procederá con la devolución de la solicitud y sus anexos.

**PARAGRAFO 3**: El concesionario deberá dar respuesta a todas las solicitudes en un tiempo inferior a un (1) mes, justificando sus decisiones. En caso contrario se entenderá que el concesionario está fijando una obstrucción a la condición de acceso abierto y libre de la infraestructura ferroviaria nacional.

**ARTÍCULO SEXTO. REQUERIMIENTOS TÉCNICOS A SER EVALUADOS EN LA COMPROBACIÓN DE LA COMPATIBILIDAD DEL MATERIAL RODANTE.**

1. Especificaciones geométricas
2. Compatibilidad con la Trocha o ancho de vía,
3. Compatibilidad con los radios de giro,
4. Compatibilidad con el Gálibo de la línea o la red,
5. Compatibilidad con la Capacidad portante de la vía y de las obras de arte de la línea o la red.
6. Se comprobará que las cargas por eje del material rodante tractivo y remolcado cargado a su capacidad máxima no generen esfuerzos mayores que los máximos permisibles en la vía férrea y en cada estructura del corredor al que el solicitante pretende acceder, de acuerdo con su diseño y estado.
7. Las locomotoras y/o los coches de pasajeros propuestos deberán contar con un velocímetro, un registrador de eventos que permita la grabación y registro de los eventos trascendentales de la operación, tales como la velocidad, aplicaciones de frenado, detenciones y tiempo.
8. Las locomotoras y/o los coches de pasajeros propuestos deberán estar equipados con dispositivos de seguridad, control y vigilancia como:
9. Dispositivo de hombre muerto o cualquier sistema de detección automática por incapacidad del maquinista,
10. Sistemas de protección automática de trenes u otros equivalentes,
11. Aquellos dispositivos que sean utilizados en la red a la que se pretende acceder,
12. Localización Satelital en tiempo real.
13. Sistema de gases.
14. Sistema de detección de incendios.
15. Botón alerta o pánico al operador. (pasajeros)
16. Sistema de detección de descarrilamientos.
17. Todas las locomotoras, vagones de carga y coches de pasajeros deberán estar equipados con enganches que les permitan unirse entre sí y mantener distancias que permitan conservar suficiente resistencia y seguridad; cumpliendo con los requisitos establecidos en las normas técnicas de referencia (RAILROAD FREIGHT CAR SAFETY STANDARDS Part 215).
18. La circunferencia de las ruedas, su variación entre ruedas y entre pares de ruedas, así como las dimensiones de las pestañas de las mismas deben mantenerse dentro de los límites establecidos en las normas técnicas de referencia (RAILROAD FREIGHT CAR SAFETY STANDARDS Part. 215); quedando prohibido circular con ruedas aplanadas, rajadas, pestañas rotas, estrías o fisuras fuertes, rozaduras o descascaradas.
19. Las locomotoras y/o coches de pasajeros deben contar con vidrios de seguridad que garanticen al personal de conducción o a los usuarios, evitar daños personales en caso de accidentes que generen rotura de los mismos.
20. Las locomotoras y/o coches de pasajeros deberán contar con la iluminación que le permita a la tripulación una visibilidad adecuada para una operación segura, tanto en la parte delantera, como posterior.
21. Todas las locomotoras y coches a motor deberán estar provistos de trompa de protección en su parte delantera en dirección del movimiento.
22. Compatibilidad entre el sistema de control de tráfico (señalización, enclavamientos y comunicaciones) en funcionamiento de la red a la que se pretende acceder con el equipo a bordo del material rodante propuesto. No será necesaria la prueba en caso tal que la empresa interesada en acceder a la infraestructura en calidad de tercer operador adquiera el equipo a bordo con el concesionario o administrador de la infraestructura.
23. Aquellos requerimientos que no hayan sido contemplados en el presente artículo y que, por condiciones específicas de la infraestructura, el concesionario o el administrador de la infraestructura decida solicitar, siempre que dichos requerimientos adicionales sean avalados por la Agencia Nacional de Infraestructura o la entidad que haga sus veces.

**ARTÍCULO SÉPTIMO. CERTIFICADO DE COMPATIBILIDAD EXITOSA.** El certificado de compatibilidad exitosa es el documento que acredita la compatibilidad del equipo rodante, a ser operado por el solicitante, con la infraestructura sobre la cual el solicitante circulará sus trenes. Este certificado deberá relacionar la conformidad del concesionario, el organismo certificador o la ANI según corresponda, de cada uno de los requerimientos establecidos en la lista de chequeo del artículo 6º de la presente resolución.

Adicionalmente, el certificado de compatibilidad exitosa, con base en el modelo operacional relacionado en la manifestación de interés del solicitante, deberá incluir una declaratoria de capacidad disponible, así como las especificaciones y el nivel de servicio que debe conservar la vía durante el término de asignación de capacidad ferroviaria.

**ARTÍCULO OCTAVO: REQUISITOS PARA LA ETAPA 2.** Una vez el solicitante cuente con la certificación de compatibilidad exitosa, este deberá iniciar la segunda etapa del procedimiento, la cual requerirá de una prueba de material rodante en la infraestructura sobre la cual se realiza la solicitud de asignación de surcos de operación y la evaluación exhaustiva del modelo operacional final que permitirá la asignación de surcos y la autorización para que el solicitante pueda iniciar la operación comercial. Lo anterior exige el cumplimiento de los siguientes requisitos:

1. Contar con la certificación de compatibilidad exitosa
2. Ser titular de la habilitación y el permiso de operación otorgado por el Ministerio de Transporte o quien el Gobierno Nacional designe.
3. Presentar un acuerdo comercial presente o futuro con una o varias empresas generadoras de carga indicando el tipo o tipos de productos y el volumen estimado a movilizar anualmente.
4. Contar con la disponibilidad del equipo rodante, hecho que deberá demostrar aportando el documento que acredite la propiedad, el contrato de arrendamiento, declaración de importación o el contrato que asegure la disponibilidad del equipo por parte del solicitante, según corresponda.

**ARTICULO NOVENO DECIMO. PROCEDIMIENTO DE LA ETAPA 2.** A partir dela expedición del certificado de compatibilidad exitosa, el solicitante contará con un (1) año, prorrogable por (1) un año adicional, para dar cumplimiento a las siguientes exigencias:

1. Prueba satisfactoria de material rodante bajo condiciones reales de operación
2. Aprobación del modelo operacional detallado que permitirá realizar la asignación de surcos
3. Presentación de pólizas exigidas para la prueba de material rodante y el tiempo de operación comercial

**PARÁGRAFO PRIMERO:** La solicitud para la prórroga del plazo para el cumplimiento de los requisitos antes mencionados, deberá presentarse con una antelación no inferior a sesenta (60) días, antes del vencimiento del término inicialmente otorgado.

**ARTÍCULO DECIMO. PRUEBA DE MATERIAL RODANTE PARA PUESTA EN SERVICIO:** En la prueba de material rodante, el concesionario o la Agencia Nacional de Infraestructura, según corresponda, verificará que los requerimientos establecidos en el artículo 7° se cumplan satisfactoriamente bajo condiciones reales de operación. En caso de cumplimiento, el concesionario o Administrador Férreo correspondiente, deberá expedir una constancia de la aprobación de la prueba de material rodante para puesta en servicio.

La prueba de material rodante podrá estar constituida de más de un recorrido de trenes en diferentes surcos, y podrá movilizar carga durante la prueba a fin de probar las condiciones reales de operación. Tanto la duración como los recorridos de prueba y las condiciones de carga deberán ser justificados por el concesionario o por el administrador de la infraestructura, según corresponda

En caso tal que la prueba del material rodante sobre la infraestructura a la cual el solicitante pretende acceder no sea exitosa, el solicitante deberá realizar los ajustes necesarios que permitan al concesionario o Administrador Férreo correspondiente, otorgar la aprobación final de la prueba y el derecho a circular comercialmente sobre la red.

Si transcurrido un (1) año y su prórroga – en caso de darse esta última- contado a partir de la suscripción del acta de compatibilidad exitosa, el operador ferroviario no logra aprobar la prueba de material rodante para puesta en servicio, la Agencia Nacional de Infraestructura y/o la entidad que haga sus veces, entenderá que éste desiste de su solicitud y trámite y en consecuencia la asignación de surcos otorgada quedará sin efectos y la entidad procederá al archivo de la misma dando por concluido el trámite.

**PARÁGRAFO PRIMERO**: Todos los ajustes que se requieran para la expedición del comprobante de aprobación final de la prueba de material rodante serán a costo y riesgo del interesado.

**PARÁGRAFO SEGUNDO:** Todas y cada una de las comunicaciones que se deriven por parte del solicitante, el concesionario y el organismo certificador que tengan relación con el procedimiento mediante el cual se realizará la inspección técnica de material rodante para comprobar la compatibilidad deberán, obligatoriamente, enviarse con copia a la Agencia Nacional de Infraestructura.

**PARAGRAFO TERCERO:** La Agencia Nacional de Infraestructura no asumirá ningún costo que se derive por daños que se causen en la infraestructura o en el material rodante durante la prueba de la que trata el presente artículo. Todos los daños que se generen en la prueba de material rodante deberán ser asumidos por el solicitante, excepto en los casos que se demuestre que el daño es causado por causas atribuibles al gestor de la infraestructura.

**PARÁGRAFO CUARTO**: El concesionario deberá dar respuesta a todas las solicitudes relacionadas con la prueba de material rodante, en un tiempo inferior a un (1) mes, justificando sus decisiones. En caso contrario se entenderá que el concesionario está fijando una obstrucción a la condición de acceso abierto y libre de la infraestructura ferroviaria nacional.

**ARTICULO DECIMO PRIMERO. MODELO OPERACIONAL DETALLADO.** El modelo operacional detallado deberá ser entregado a la Agencia Nacional de Infraestructura en formato original y versión editable para facilitar la manipulación del mismo. La entrega del modelo deberá realizarse antes de que se inicie la prueba de material rodante.

El modelo operacional detallado deberá realizarse utilizando los horarios establecidos en el modelo operacional preliminar de la etapa 1 y, a partir de una herramienta de simulación que considere las características y las especificaciones del material rodante y la infraestructura, el solicitante deberá realizar las simulaciones que permitan identificar la malla de trenes óptima.

El solicitante deberá entregar el historial de simulaciones realizadas e ilustrar los conflictos operacionales que fueron generados antes de identificar la solución óptima.

La Agencia Nacional de Infraestructura deberá emitir un concepto técnico de la evaluación del modelo operacional detallado en un término no superior a dos (2) meses. Dicho plazo deberá ser tenido en cuenta por parte del solicitante para no superar el plazo máximo general de la solicitud de asignación de surcos ferroviarios.

**PARÁGRAFO PRIMERO:** En caso tal que la infraestructura, sobre la cual el solicitante está interesado en operar, sea concesionada, la Agencia Nacional de Infraestructura involucrará durante la evaluación del modelo operacional detallado, al concesionario a cargo de la red o vía sobre la que se solicitan los surcos ferroviarios.

**ARTÍCULO DECIMO SEGUNDO**: GARANTÍAS QUE DEBERÁ OTORGAR EL SOLICITANTE PARA LA OPERACIÓN COMERCIAL:

El solicitante deberá allegar, de conformidad con el artículo décimo de la presente reglamentación, las garantías que amparen su operación. Para lo cual deberá aportar:

1. El operador férreo deberá mantener durante todo el tiempo que dure su operación indemne a la Agencia Nacional de Infraestructura –ANI– frente a las acciones, reclamaciones o demandas de cualquier naturaleza derivadas de daños y/o perjuicios causados a propiedades o a la vida o integridad de terceras personas, que surjan como consecuencia de la operación o cualquier clase de maniobra del material rodante operado por este (propio o no) durante todo el tiempo que dure su operación.

En este sentido el solicitante para poder iniciar operación deberá presentar para aprobación de la ANI, una póliza de seguro de responsabilidad civil extracontractual cuyo objeto deberá como mínimo cubrir: *Los daños Corporales (muerte, lesiones o menoscabo de la salud) y materiales (destrucción o deterioro a bienes) causados por la operación.*

La vigencia de esta póliza será por todo el tiempo de vigencia del permiso de operación y dos (2) años más.

El valor asegurado será definido por el concesionario y/o administrador a cargo de la red o vía sobre la que se solicitan los surcos ferroviarios, previa aprobación por parte de la interventoría del corredor bajo análisis corresponderá a **xxxxxxxx**

El tomador deberá ser el operador férreo que obtenga los surcos para la operación y el asegurado y los beneficiarios serán la Agencia Nacional de Infraestructura y Terceros indeterminados y/o afectados.

1. El solicitante deberá presentar una caución a favor de la Agencia Nacional de Infraestructura –ANI– que ampare el cumplimiento de todas las obligaciones derivadas del respectivo permiso y/o asignación de Surco, incluyendo el pago oportuno de las tarifas establecidas en el acto administrativo de asignación de Surcos, vigente por todo el término de vigencia del permiso de operación de los surcos asignados y un (1) año más.

El valor mínimo de la caución o valor asegurado será xxxxxxxxx.

La Caución podrá consistir en garantía bancaria o póliza de seguro expedidas por empresas debidamente autorizadas para esta clase de operaciones.

**PARAGRAFO UNICO:** la ANI tendrá un plazo de 20 días hábiles, contados a partir de la radicación, para la aprobación de las garantías solicitadas, si pasado este plazo, la Entidad no se ha pronunciado ni aprobando, ni solicitando correcciones o en cualquier sentido, las garantías se entenderán aprobadas.

**ARTÍCULO DECIMO TERCERO . ACTO ADMINISTRATIVO POR MEDIO DEL CUAL SE ASIGNAN SURCOS FERROVIARIOS.** En el caso que un solicitante cumpla satisfactoriamente con el procedimiento de la etapa 2, la Agencia Nacional de Infraestructura procederá a emitir un acto administrativo mediante el cual se asignarán los surcos ferroviarios al solicitante.

El acto administrativo mediante el cual se asignan surcos ferroviarios también definirá la infraestructura ferroviaria y las instalaciones de servicio que el solicitante está autorizado a utilizar para su operación.

**ARTÍCULO DECIMO CUARTO. TÉRMINO DE ASIGNACIÓN DE SURCOS FERROVIARIOS**. La asignación de surcos se otorgará por un plazo de diez (10) años, prorrogables de forma indefinida siempre que el operador ferroviario cumpla de forma constante con los requerimientos establecidos en el artículo 6° y no se encuentre incurso en una o algunas de las causas establecidas en el artículo 17°.

**PARÁGRAFO PRIMERO**: La asignación de surcos no genera adquisición de derechos por parte del titular sobre la infraestructura férrea distintos al derecho de uso de la infraestructura en un término y un espacio definidos en el acto administrativo de asignación de los mismos.

**PARAGRAFO SEGUNDO**: Si durante el término de asignación de surcos establecido, el operador requiere vincular equipo rodante adicional al equipo que fue objeto de análisis en el procedimiento establecido en la presente resolución, será necesario que realice el procedimiento para el certificado de compatibilidad y la prueba descrita en el ARTÍCULO DECIMO PRIMERO, así mismo, deberá iniciar un nuevo procedimiento de asignación de surcos, para este nuevo material rodante, en caso que el operador lo considere necesario.

**ARTÍCULO DECIMO QUINTO. CRITERIOS DE PRELACIÓN EN LA ASIGNACIÓN DE SURCOS FERROVIARIOS.** La Agencia Nacional de Infraestructura asignará surcos ferroviarios a los solicitantes de acuerdo con el orden de aprobación del procedimiento de la etapa 2 descrito en la presente resolución.

**ARTÍCULO DÉCIMO SEXTO . FIJACIÓN DE LA TARIFA POR USO DE INFRAESTRUCTURA.** En virtud del numeral 15 del artículo 5 del Decreto 2053 de 2003, que señala como función del Ministerio “establecer los peajes, tarifas, tasas y derechos a cobrar por el uso de la Infraestructura de los modos de transporte”, será el Ministerio de Transporte el responsable de establecer la metodología para el cálculo de la tarifa por el uso de la infraestructura.

Con fundamento en lo establecido por el Ministerio de Transporte, la Agencia Nacional de Infraestructura o la entidad que haga sus veces, indicará la tarifa que le será aplicable al solicitante y tal tarifa será relacionada en el acto administrativo mediante el cual se asignen los surcos ferroviarios.

**PARÁGRAFO 1:** En el caso en que se viabilice la Concesión de la Infraestructura administrada actualmente por la ANI a través de un contrato de obra pública, el Ministerio de Transporte regulará las tarifas a cobrar en el tramo concesionado, las cuales serán aplicables a los operadores de dichos tramos.

**PARÁGRAFO 2**: Régimen Especial para Operadores Ferroviarios Pioneros: Con el fin de propiciar la consolidación y estabilidad de la operación ferroviaria, el Ministerio de Transporte podrá establecer un Régimen Especial para Operadores Ferroviarios Pioneros, donde se estipulen posibles incentivos para los primeros operadores férreos con asignación de surcos de conformidad con el procedimiento establecido en el presente acto administrativo, que efectúen movilización de carga diferente al carbón en los corredores no concesionados.

**ARTÍCULO DÉCIMO SÉPTIMO . CAUSAS QUE GENERAN LA PÉRDIDA DE LA ASIGNACIÓN DE SURCOS.** La Agencia Nacional de Infraestructura verificará trimestralmente el cumplimiento de las siguientes condiciones:

1. El no pago cumplido y completo de la tarifa por uso de infraestructura.
2. El incumplimiento de los requerimientos técnicos del material rodante establecidos en el artículo 6°.
3. No dar cumplimiento a los reglamentos de operación fijados sobre las redes ferroviarios sobre las cuales el solicitante está interesado en operar.
4. Cese injustificado de la operación ferroviaria por un plazo superior a dos (2) meses continuos o tres (3) meses discontinuos en el mismo año calendario.

En caso de un posible incumplimiento de las condiciones establecidas en el presente artículo, la Agencia Nacional de Infraestructura procederá a llevar a cabo el proceso correspondiente, establecido en el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, que tenga como fin establecer si existe o no cumplimiento de las condiciones y procederá a revocar la asignación de capacidad ferroviaria otorgada, en caso de que se confirme el incumplimiento.

**ARTÍCULO DÉCIMO OCTAVO . RESPECTO A LA MEDICIÓN DE CAPACIDAD FERROVIARIA PARA LA ASIGNACIÓN DE SURCOS FERROVIARIOS.** La medición de capacidad deberá realizarse a través de un método de simulación que sea diseñado a la medida de cada corredor férreo con el fin de hacer asignaciones de surcos de forma correcta, eficiente y segura. En tal sentido, el modelo de medición deberá ser alimentado con variables específicas de cada corredor férreo, tales como:

* Especificaciones geométricas del trazado
* Número de vías
* Estaciones de cruce o apartaderos
* Tipología del material rodante: i) Condiciones de frenado, ii) aceleración, iii) capacidad de arrastre, iv) longitud de trenes, v) uniformidad en aceleración y desaceleración
* Sistema de control de tráfico
* Límites de velocidad
* Restricciones de horarios de operación

La herramienta de medición de capacidad utilizando el método de simulación deberá ser seleccionada por el concesionario para que este pueda llevar a cabo las mediciones cuando se requiera, no obstante, la Agencia deberá contar también con una herramienta de las mismas características con el fin de que se puedan verificar los cálculos realizados por los concesionarios.

**PARÁGRAFO 1:** Las mediciones que realice el concesionario y la entidad concedente o contratante de cada red ferroviaria a ser analizada, deberán alimentarse de los mismos insumos, con el propósito de que las mediciones sean comparables. Si el concesionario lo considera conveniente, las mediciones podrán realizarse utilizando la misma herramienta de forma consensuada con la presencia de las dos partes.

**PARÁGRAFO 2:** Se fijará un período transicional de un año, a partir de la expedición de la presente resolución, para que los concesionarios adquieran la herramienta computacional y capaciten a los funcionarios que estarán a cargo de las mediciones de capacidad. Durante este período se podrán asignar surcos teniendo como referencia la capacidad teórica calculada sobre la red bajo análisis.

**ARTÍCULO DÉCIMO NOVENO . NIVEL DE SERVICIO DE LA INFRAESTRUCTURA.** El acto administrativo de asignación de surcos indicará las especificaciones y el nivel de servicio que tiene la vía al momento de expedición del mismo.

*Parágrafo:* Cuando por causas de fuerza mayor o caso fortuito, no imputable a ninguna de las partes, la infraestructura haya quedado temporalmente inutilizable y no sea posible la operación o tránsito por la vía férrea, las empresas ferroviarias afectadas no tendrán derecho a exigir compensación o indemnización alguna por la correspondiente suspensión del servicio

**ARTÍCULO VIGESIMO PRIMERO** : La presente resolución rige a partir de la fecha de su publicación.

***PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE***

Dada en Bogotá D.C., a los **CCF\_RAD\_S**

**LOUIS KLEYN LÓPEZ**

Presidente

Proyectó:

VoBo: CCF\_DOCTO1