

**REPÚBLICA DE COLOMBIA**

**C O N F I S**

**CONSEJO SUPERIOR DE POLÍTICA FISCAL**

**SOLICITUD AVALES FISCALES**

***MEJORAMIENTO DE LAS CONDICIONES DE LA INFRAESTRUCTURA Y MATERIAL RODANTE EN EL CORREDOR FERROVIARIO BOGOTÁ-BELENCITO EN LOS DEPARTAMENTOS DE BOYACÁ, CUNDINAMARCA, BOGOTÁ***

***MEJORAMIENTO DEL CORREDOR FÉRREO DEL PACÍFICO MEDIANTE LA RECUPERACIÓN DE INFRAESTRUCTURA, MATERIAL RODANTE Y GESTIÓN OPERATIVA, PARA GARANTIZAR SU FUNCIONALIDAD LOGÍSTICA Y APROVECHAMIENTO COMPETITIVO EN LOS DEPARTAMENTOS DE VALLE DEL CAUCA, CALDAS, RISARALDA, QUINDÍO***

MINISTERIO DE TRANSPORTE  
AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA - ANI

DOCUMENTO D.G.P.P.N. No. 51/2025  
10 de septiembre de 2025

CIRCULACIÓN

MIEMBROS DEL CONSEJO SUPERIOR DE POLÍTICA FISCAL

## 1. SOLICITUD

En el marco de lo dispuesto por los artículos 11 de la ley 819 del 2003<sup>1</sup> y 2.8.1.7.1.3. del Decreto 1068 de 2015<sup>2</sup>, se somete a consideración del CONFIS la solicitud de avales fiscales presentada por el Ministerio de Transporte mediante oficio MT No: 20251201151591 del 8 de septiembre de 2025, así:

SECCIÓN: 24-13-00 AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

PROGRAMA: 2404 INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE FÉRREO

SUBPROGRAMA: 0600 INTERSUBSECTORIAL TRANSPORTE

PROYECTO: 07 MEJORAMIENTO DEL CORREDOR FÉRREO DEL PACÍFICO MEDIANTE LA RECUPERACIÓN DE INFRAESTRUCTURA, MATERIAL RODANTE Y GESTIÓN OPERATIVA, PARA GARANTIZAR SU FUNCIONALIDAD LOGÍSTICA Y APROVECHAMIENTO COMPETITIVO EN LOS DEPARTAMENTOS DE VALLE DEL CAUCA, CALDAS, RISARALDA, QUINDIO

SUBPROYECTO: 51102D 5. CONVERGENCIA REGIONAL / D. INTEGRACIÓN DE TERRITORIOS BAJO EL PRINCIPIO DE LA CONECTIVIDAD FÍSICA Y LA MULTIMODALIDAD.

VIGENCIA	FUENTES			
	VALORES CORRIENTES		VALORES CORRIENTES	
2026	NACIÓN	-	PROPIOS	257.327.000.000
2027	NACIÓN	307.697.493.376	PROPIOS	2.000.000.000
2028	NACIÓN	298.568.403.220	PROPIOS	37.209.493.210
2029	NACIÓN	299.205.215.585	PROPIOS	39.465.153.241
<b>TOTAL</b>		<b>905.471.112.181</b>	<b>TOTAL</b>	<b>336.001.646.451</b>

<sup>1</sup> **ARTÍCULO 11.** (...) El Consejo Superior de Política Fiscal, Confis, en casos excepcionales para las obras de infraestructura, energía, comunicaciones, aeronáutica, defensa y seguridad, así como para las garantías a las concesiones, podrá autorizar que se asuman obligaciones que afecten el presupuesto de vigencias futuras sin apropiación en el presupuesto del año en que se concede la autorización. El monto máximo de vigencias futuras, el plazo y las condiciones de las mismas deberán consultar las metas plurianuales del Marco Fiscal de Mediano Plazo del que trata el artículo 1 de esta ley. (...)

<sup>2</sup> **Artículo 2.8.1.7.1.3.** Los proyectos de inversión que requieran vigencias futuras excepcionales y superen el respectivo período de Gobierno, deben contar con el aval fiscal por parte del CONFIS, antes de su declaratoria de importancia estratégica por parte del CONPES (...).

SECCIÓN: 24-13-00 AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

PROGRAMA: 2404 INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE FÉRREO

SUBPROGRAMA: 0600 INTERSUBSECTORIAL TRANSPORTE

PROYECTO: 06 MEJORAMIENTO DEL CORREDOR FÉRREO DEL PACÍFICO MEDIANTE LA RECUPERACIÓN DE INFRAESTRUCTURA, MATERIAL RODANTE EN EL CORREDOR FERROVIARIO BOGOTÁ-BELENCITO EN LOS DEPARTAMENTOS DE BOYACÁ, CUNDINAMARCA, BOGOTÁ

SUBPROYECTO: 51102D 5. CONVERGENCIA REGIONAL / D. INTEGRACIÓN DE TERRITORIOS BAJO EL PRINCIPIO DE LA CONECTIVIDAD FÍSICA Y LA MULTIMODALIDAD.

		<b>VALOR</b>
<b>VIGENCIA</b>	<b>FUENTE</b>	<b>CORRIENTES</b>
2026	PROPIOS	100.846.555.871
2027	PROPIOS	84.186.555.871
2028	PROPIOS	66.336.555.871
2029	PROPIOS	66.336.555.871
<b>TOTAL</b>		<b>317.706.223.484</b>

## 2. OBJETO DE LA SOLICITUD

El aval fiscal, según lo manifestado por el Ministerio de Transporte y la ANI, se requiere para superar las limitaciones evidenciadas en modelos contractuales de corta duración, los cuales no han sido efectivos para consolidar una operación férrea sostenible ni atractiva para los generadores de carga.

En el caso, del corredor del Pacífico se encuentra inactivo desde hace más de siete años, situación atribuible, entre otras razones, a la ausencia de inversiones sostenidas, la pérdida de superestructura por hurto, el deterioro de puentes y drenajes, y la falta de contratos de largo plazo que aseguren continuidad en la recuperación y operación del sistema.

En cuanto al corredor Bogotá – Belencito, en marco de la estrategia ferroviaria

y teniendo en cuenta el estado del material rodante, no se ha logrado la explotación de la capacidad ferroviaria con que cuenta el corredor, y se ha tenido una limitación en la carga y pasajeros a movilizar en el corredor.

### 3. ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN

Colombia ha promovido el reconocimiento del modo ferroviario como una alternativa actual, segura y con bajo impacto ambiental y energético. Esta visión se alinea con la tendencia histórica de América Latina y con ejemplos consolidados de Europa, Norteamérica y Asia. Por ello, se plantea fortalecer el ferrocarril, asignándole un papel relevante en la sociedad y la economía, lo cual requiere una firme voluntad gubernamental para impulsarlo como un transporte moderno, rápido y seguro, que pueda competir y complementarse con otros modos, además de actuar como eje integrador del país y contribuir a mejorar la calidad de vida (BOE, 2003).

Esta perspectiva se sustenta en la red ferroviaria de Colombia, que cuenta con aproximadamente 3.533 kilómetros (DNP, 2020), de los cuales 1.610 km están a cargo de la ANI y 1.734 km del Instituto Nacional de Vías - INVIAS. Sin embargo, como lo muestra la ilustración 1, gran parte de esta red no se encuentra operativa.

**Ilustración 1. Mapa red férrea de Colombia**

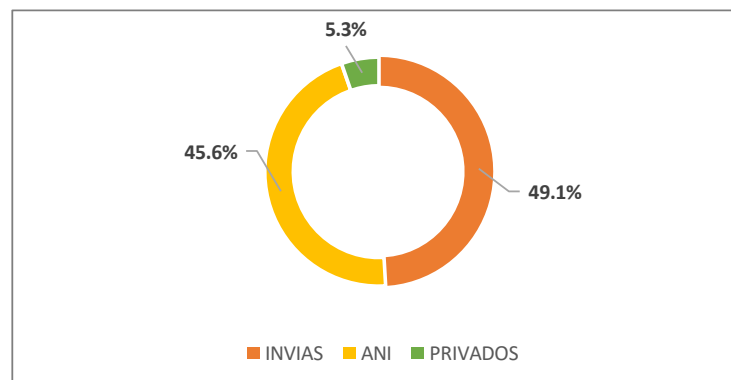


Fuente: (DNP, Plan Maestro Ferroviario, 2020).

La gestión de la red ferroviaria por parte de diferentes entidades, tanto públicas como privadas, es clave para garantizar su operatividad y desarrollo. De acuerdo con lo presentado en el Gráfico 1, la ANI administra el 45.6% del total de kilómetros de línea férrea del país. En los últimos 13 años, la evolución ha sido significativa, pasando de 869 km concesionados y/o con contratos de obra pública en el año 2012 a 1,610 km en el año 2024; se aclara que, de esta red, 498 Km de la red ferroviaria del Pacífico no están en operación. Aunque este crecimiento refleja los esfuerzos realizados para expandir y mejorar la red ferroviaria en Colombia, es imperante la necesidad de fortalecer las inversiones en el modo, mejorando la infraestructura de transporte y la conectividad a nivel nacional.

La gestión de la red ferroviaria por parte de diferentes entidades, tanto públicas como privadas, es clave para garantizar su operatividad y desarrollo. De acuerdo con lo presentado en el Gráfico 2, la ANI administra el 45.6% del total de kilómetros de línea férrea del país. En los últimos 13 años, la evolución ha sido significativa, pasando de 869 km concesionados y/o con contratos de obra pública en el año 2012 a 1,610 km en el año 2024; se aclara que, de esta red, 498 Km de la red ferroviaria del Pacífico no están en operación. Aunque este crecimiento refleja los esfuerzos realizados para expandir y mejorar la red ferroviaria en Colombia, es imperante la necesidad de fortalecer las inversiones en el modo, mejorando la infraestructura de transporte y la conectividad a nivel nacional.

**Gráfico 1. Distribución de la red férrea en Colombia**

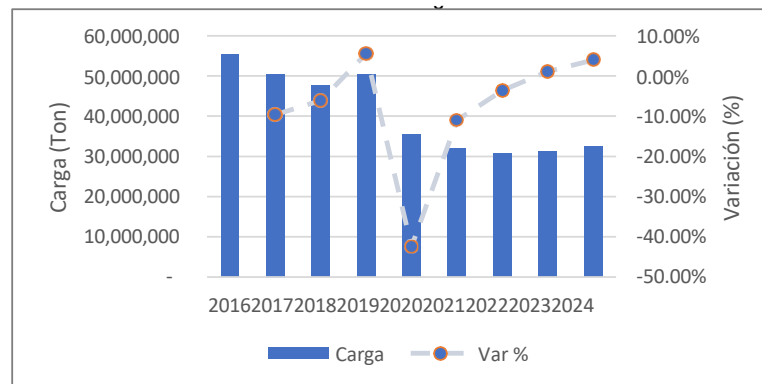


Fuente: ANI

En el transporte de carga para el modo férreo, en el año 2024, se movilizaron alrededor de 32.428.370 toneladas a través de los tres corredores férreos actualmente en operación: Bogotá-Belencito, La Dorada Chiriguaná y Chiriguaná- Santa Marta. De acuerdo con los datos presentados en el Gráfico

2, en el último año se observa una tendencia de aumento a la carga en los tres corredores, lo que se traduce en un interés en el modo, motivado por las inversiones que en el presente gobierno se han realizado, las cuales ascienden a los 570.000 millones, distribuidos en contratos de estudios de prefactibilidades y contratos de Obra Pública e interventoría y 3,4 billones (precios constantes de 2023) comprometidos con la APP Dorada – Chiriguana, lo que denota el compromiso por la reactivación del modo. Sin embargo, mantener la tendencia de crecimiento en el transporte de carga por ferrocarril plantea desafíos importantes para la eficiencia logística y el desarrollo económico en el país, por lo que es crucial explorar estrategias para revitalizar la infraestructura ferroviaria y promover su uso como una alternativa sostenible y eficiente para el transporte de carga a largo plazo.

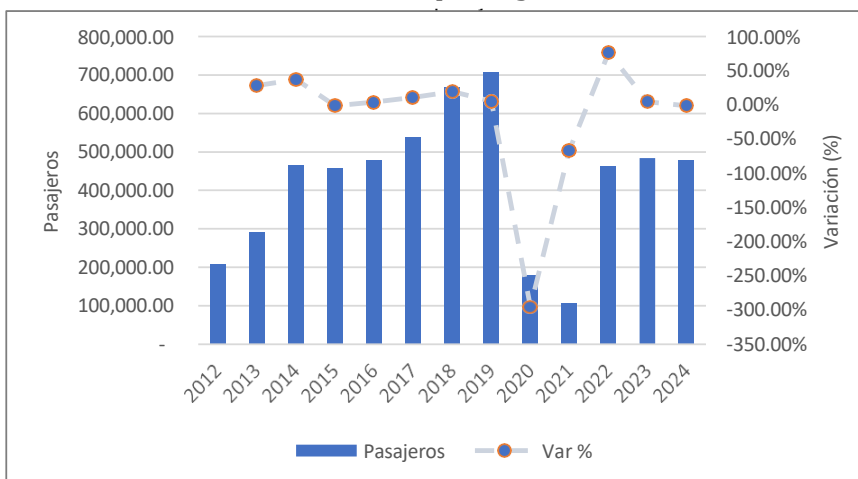
**Gráfico 2. Movilización de carga en el modo férreo**



Fuente: ANI

Frente al transporte de pasajeros se evidencia crecimiento para los años 2023 y 2024, pasando de transportar 462.031 pasajeros en 2022 a 483.831 en 2023 y 477.275 en 2024 y 16.000 pasajeros en el Tren Navideño de Boyacá en el corredor de Bogotá - Belencito, de acuerdo con los datos reportados por la ANI en 2024<sup>3</sup>. A lo largo de la última década se ha observado un crecimiento continuo en el transporte de pasajeros por este modo, con excepción del año 2015, que experimentó una variación negativa de 1,3% con respecto al año anterior (2014), en 2020, por efectos de la pandemia de COVID-19 y las restricciones asociadas, se sufrió una notable caída en el transporte de pasajeros con tan solo 178.664 pasajeros transportados, al punto que el año 2021 fue el que registró la menor afluencia, con un total de 107.694 pasajeros transportados.

<sup>3</sup> Cálculos propios a partir de reportes mensuales y anuales de la ejecución de los contratos de obra pública VJ-VE- 001-2019, VEJ-VE-477-2021 de 2021, VGC-498-2022 de 2022 y VE-629-2022 de 2022.

**Gráfico 3. Movilización de pasajeros en el modo férreo**

Fuente: ANI

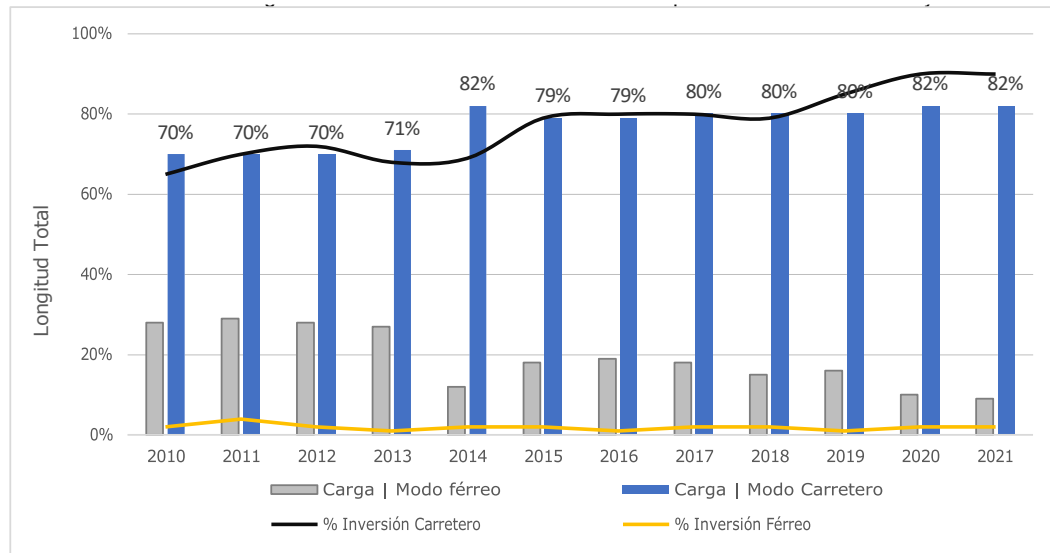
Los instrumentos de política pública, de acuerdo con lo mencionado, en PMTI y el PMF destacan tres (3) corredores, el Tren del Pacífico, Tren Bogotá-Belencito y Tren La Dorada – Chiriguaná; a estas iniciativas se suma un tercer grupo de proyectos de escala regional. De estos, se destacan los esfuerzos realizados por la Promotora Ferrocarril de Antioquia en los estudios de su red férrea, los cuales permitirán, en el largo plazo, realizar la conexión de Medellín con el Corredor Férreo Dorada Chiriguaná y, eventualmente, con el Tren del Pacífico.

Desde 2015, los avances del PMTI han trazado como uno de sus objetivos consolidar un portafolio de infraestructura de transporte mediante la definición de políticas públicas sectoriales. Este plan busca conectar ciudades, regiones, fronteras y puertos mediante una red intermodal que plantea acciones a mediano y largo plazo. La Política Nacional de Logística (DNP, 2020) destaca la importancia del intermodalismo para el país, definido como el uso complementario de distintos medios de transporte para movilizar una carga desde su origen hasta su destino. Ejemplos incluyen la combinación entre camión, ferrocarril y barco, garantizando conectividad y eficiencia.

Sin embargo, la mayoría de las inversiones han priorizado el desarrollo de infraestructura carretera. Aunque el modo ferroviario representa el 11 % del transporte de carga en Colombia, solo recibe en promedio el 1,2 % del presupuesto sectorial frente al 85 % destinado al modo carretero (Ministerio de Transporte, 2021). Las cifras del gráfico 4

evidencian la necesidad de complementar el sistema de transporte mediante una red intermodal eficiente y sostenible.

**Gráfico 4. Carga movilizada vs. Inversión del sector transporte en los modos férreo y carretero**



Fuente: DNP

El PMF de 2020 y el PMTI 2021-2051 establecen la importancia de fortalecer la red ferroviaria como un componente esencial para reducir los costos logísticos, incrementar la competitividad y mejorar la conectividad regional. Adicionalmente, el CONPES 3982 (DNP, 2020) y el CONPES 4047 (DNP, 2021) resaltan la necesidad de diversificar la carga transportada, fomentar la transición energética y consolidar corredores logísticos eficientes.

La Estrategia Nacional de Reactivación Ferroviaria busca consolidar una red ferroviaria moderna, eficiente y sostenible. Las principales apuestas incluyen la revitalización del corredor del Pacífico para mejorar la conectividad con el puerto de Buenaventura, el desarrollo del corredor del Caribe para fortalecer el enlace entre el centro del país y la costa norte, y la modernización del corredor Central que une Bogotá con el sistema férreo nacional. Esto incluye la incorporación de tecnologías avanzadas para la operación y el mantenimiento, la adquisición de material rodante adecuado y la implementación de sistemas de control de tráfico que garanticen una operación segura y eficiente.

El Plan Maestro Ferroviario presenta las cinco (5) fases de la estrategia ferroviaria, que son la ruta para establecer la columna vertebral del modo ferroviario y sus etapas de ejecución en el corto, mediano y largo plazo. En el corto plazo (Fase 0) se encuentra el mejoramiento y recuperación de los corredores existentes en los tramos de Bogotá - Belencito y Yumbo - Caimalito, del cual hace parte la presente solicitud de Aval Fiscal.

### **Corredor Férreo Bogotá - Belencito**

Estudios recientes, e informes de interventorías en estos corredores han identificado tramos críticos que requieren intervenciones urgentes en la superestructura, incluyendo puentes, túneles y sistemas de drenaje. El análisis de demanda y mercado ayudan a confirmar el potencial de los corredores para captar carga diversa, incluyendo productos agrícolas, materiales de construcción y bienes industriales. En conjunto, estas acciones buscan garantizar que el proyecto no solo recupere la funcionalidad del corredor, sino que también lo prepare para responder a las demandas futuras de transporte de carga y pasajeros.

El corredor Bogotá-Belencito se ha configurado como un eje estratégico de la red ferroviaria nacional por su relevancia histórica y su papel en la movilización de carga y pasajeros en los departamentos de Cundinamarca y Boyacá. A pesar de las limitaciones en su infraestructura y material rodante, el corredor continúa representando una alternativa viable para la operación ferroviaria, en particular en segmentos de carga especializada como el transporte de cemento y materiales de construcción.

Dado que las necesidades actuales sobre la infraestructura ferroviaria nacional no permiten, en el corto plazo, una modernización integral del corredor Bogotá-Belencito, resulta necesario adoptar un enfoque de inversión orientado al mantenimiento esencial de la vía férrea y a la puesta a punto del material rodante existente. Este tipo de intervención permite preservar la operatividad del corredor, mitigar los riesgos de seguridad asociados al deterioro de la superestructura y garantizar la continuidad del servicio ferroviario en niveles aceptables. Asimismo, el incremento en la capacidad de arrastre y en la eficiencia del material rodante, una vez rehabilitado, contribuirá a fortalecer la competitividad del corredor y a incrementar su atractivo

tanto para el transporte de carga como para la movilización de pasajeros.

Con este enfoque, la inversión se orienta a mitigar los riesgos inmediatos derivados del desgaste de traviesas y rieles de bajo peso por unidad de longitud, estabilizar las condiciones de la vía para velocidades de operación seguras, y recuperar el desempeño mínimo de locomotoras y vagones para el arrastre eficiente de carga en tramos con pendientes pronunciadas. Así, se asegura la funcionalidad básica del corredor mientras se generan las condiciones para una eventual modernización en el mediano plazo.

La pertinencia de esta estrategia radica en que permite mantener la competitividad del corredor ferroviario mediante el uso eficiente de las inversiones disponibles, asegurando un mejor desempeño operacional gracias al incremento sustancial de la oferta y la capacidad asociada al material rodante puesto a punto. El aumento de la capacidad de arrastre del material rodante permitirán incrementar los niveles de eficiencia, lo que se traducirá en un aumento del transporte de carga y en una mayor competitividad del modo, especialmente en la movilización de minerales, cemento y otros productos de los sectores de la construcción y agrícola (UPTC, 2021).

El Proyecto Férreo Bogotá - Belencito representa una apuesta estratégica para el desarrollo sostenible del país, no solo por su capacidad de contribuir con la reactivación del transporte ferroviario, sino por los beneficios económicos, sociales y ambientales que conllevan. Entre los beneficios más relevantes se destacan la generación de empleo directo, la reducción de emisiones contaminantes, el ahorro en costos de mantenimiento, y el aumento proyectado en el transporte de carga y pasajeros, incluidos los flujos turísticos. A continuación, se presenta un resumen comparativo de estos beneficios estimados:

**Tabla 1. Principales beneficios del proyecto**

Beneficios	Unidad de medida	Corredor Bogotá Belencito
Generación de empleo directo	Número	1.820
Menor contaminación atmosférica	Número Ton Co2/año reducidas	22.790
Menor coste de mantenimiento	Valor ahorro monetario (millones)	\$151.731
Aumento carga corredor	Ton	1.000.000
Aumentos pasajeros del corredor	Número pasajeros	1.600.000
Aumento pasajeros turísticos corredor	Número pasajeros	260.000

El trazado sobre el cual se desarrollará el objeto y el alcance contractual corresponde al corredor férreo Bogotá – Belencito que incluye los ramales Bogotá – Facatativá y La Caro – Zipaquirá. No se cuenta con alternativas por cuanto el mantenimiento y las actividades asociadas a la administración, vigilancia, control de tráfico, operación y puesta a punto de material rodante se realizarán sobre la infraestructura existente.

El corredor se desarrolla sobre los departamentos de Cundinamarca y Boyacá, pasando por el distrito capital de Bogotá. De occidente a oriente, el ramal Bogotá - Facatativá inicia el recorrido en el municipio de Facatativá y cruza a lo largo de Madrid, Mosquera, Funza hasta llegar a Bogotá. Posteriormente, el corredor principal toma hacia el norte desde Bogotá (PK 05) atravesando los municipios de Chía, Sopo, Tocancipá, Gachancipá, Sesquilé, Suesca, Chocontá, Villapinzón, Ventaquemada, Turmequé, Samacá, Tunja, Oicatá, Tuta, Sotaquirá, Paipa, Duitama, Tibasosa, Sogamoso y Nobsa. Finalmente, el ramal La Caro – Zipaquirá pasa sobre los municipios de Chía, Cajicá y Zipaquirá.

**Ilustración 1. Corredor Férreo Bogotá – Belencito**

Fuente: ANI

## **Corredor Férreo del Pacífico**

El Corredor Férreo del Pacífico, que se extiende entre Buenaventura y La Felisa con una longitud de 498 km (incluyendo el ramal Zarzal – La Tebaida), presenta actualmente un estado crítico debido a múltiples afectaciones: hurto de elementos de vía, invasiones, socavación de riberas en los ríos Cauca, Dagua y La Vieja, derrumbes, hundimientos, minería ilegal, colapso de estructuras hidráulicas y ausencia prolongada de mantenimiento. El tramo Buenaventura–Yumbo destaca por su compleja topografía, que obliga a alineamientos con radios mínimos de 80 m y pendientes superiores al 2,5%, al cruzar la cordillera Occidental.

El Ferrocarril del Pacífico inició su construcción en 1872 con el propósito de conectar Cali con Buenaventura, pero su avance fue lento debido a dificultades topográficas, técnicas y de financiamiento. La conexión parcial se logró en 1915, lo que impulsó el comercio regional. Posteriormente, la red se expandió hacia ciudades del interior como Palmira, Buga y Zarzal, integrándose al sistema férreo nacional.

En 1998, como parte del proceso de privatización liderado por la liquidada Ferrovías, se otorgó la concesión del corredor a Ferrocarriles del Pacífico S.A., con el encargo de rehabilitar y operar el tramo entre Buenaventura y el interior del país, contrato que tuvo orden de inicio el 14 de marzo de 2000 y con un plazo de concesión por 30 años (2030). Sin embargo, la concesión enfrentó desde el inicio serias limitaciones, incluyendo deficiencias en infraestructura, pendientes pronunciadas, escasa inversión y competencia con el transporte por carretera. A pesar de algunos trabajos de recuperación y adquisición de equipo, la demanda de transporte férreo fue baja y los ingresos insuficientes para sostener la operación.

Durante la década de 2010, la empresa concesionaria atravesó múltiples cambios en su composición accionaria, sin lograr resolver los problemas financieros y operativos que afectaban la sostenibilidad del proyecto. Ante los reiterados incumplimientos contractuales y el progresivo deterioro de la operación, la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) declaró la caducidad del contrato en 2019 e inició el proceso de liquidación, el cual continúa vigente.

El último año con actividad regular fue 2017, con un registro de 112.000 toneladas movilizadas, principalmente cemento, acero y contenedores.

Como resultado, tras la liquidación del contrato de concesión 09-CONP-98, el corredor férreo permanece completamente inoperativo, sin circulación de carga ni pasajeros, lo que evidencia la necesidad urgente de una intervención estructural que permita su recuperación funcional y logística. En este contexto, el desarrollo de un esquema de obra pública que supere las limitaciones contractuales del modelo concesionado anterior permitiría implementar soluciones integrales de ingeniería, incorporar criterios de sostenibilidad ambiental y social, y dinamizar la economía regional mediante la generación de empleo y el fortalecimiento de encadenamientos productivos.

En el año 2023 la Agencia Nacional de Infraestructura suscribe con FINDETER el Contrato Interadministrativo VE-809- 2023, cuyo objeto es la prestación de servicios de asistencia técnica para el desarrollo de proyectos del sector transporte en el modo férreo, en los corredores a cargo de la Agencia y bajo el modelo de ejecución autorizado a FINDETER, se han celebrado diversos contratos derivados. Estos contratos, orientados a garantizar la administración, vigilancia y conservación de la infraestructura del Corredor Férreo del Pacífico, han sido ejecutados mediante esquemas contractuales diferenciados y desagregados, de acuerdo con las prioridades específicas definidas para dicho corredor.

En ese sentido se suscribe el contrato derivado PAF-ANIFERREO-O-084-2024 cuyo objeto corresponde a administración, vigilancia y mantenimiento y conservación de la infraestructura del corredor del Pacífico con una inversión inicial de 36 mil millones de pesos, como una primera apuesta a la recuperación de puntos sensibles para una operación temprana de trenes turísticos en la región enfocando los esfuerzos en el tramo Palmira Buga.

Los inventarios del Consorcio Férreo Pacífico, interventor hasta 2023, y los inventarios entregados Findeter en marco del contrato PAF-ANIFERREO-084-2024 evidencian un deterioro crítico en varios tramos, especialmente aquellos adyacentes al río Dagua, donde la erosión ha socavado la banca y desaparecido la plataforma férrea que registran a la fecha 112 puntos críticos que impiden la circulación normal de trenes. A esto se suma la pérdida de elementos de

superestructura y material rodante por falta de vigilancia y actos vandálicos.

Las obras de drenaje transversal, mayoritariamente alcantarillas de diámetros insuficientes no cumplen la normatividad vigente ni permiten mantenimiento adecuado; además, el corredor carece de drenajes longitudinales. Los puentes metálicos existentes presentan corrosión por falta de mantenimiento y han sido parcialmente desmantelados; sus pilas y estribos también sufren daños por socavación. Existen tramos desconectados entre sí y otros con afectaciones geotécnicas graves, especialmente entre Caimalito (PK 369+460) y La Felisa (PK 455+453).

El gálibo disponible (2,80 m horizontal y 3,20 m vertical) corresponde a locomotoras U10 o GR12 para trocha yárdica. La vía combina rieles ARA 75 (hasta PK 226+000) y ARA A90 en adelante, lo cual restringe la operación de trenes de mayor capacidad. Las estaciones entregadas a la antigua concesión se encuentran invadidas y en ruinas, mientras que las cedidas en comodato a municipios han sido conservadas y adecuadas para uso comunitario.

En resumen, más del 70% de su trazado presenta afectaciones graves como inestabilidad geotécnica, minería ilegal, derrumbes, socavación de banca, y hurto de rieles. La superestructura y obra civil se califican como malas o regulares en más del 80% de los tramos evaluados, actualmente en mal estado o invadidos.

Recuperar este proyecto férreo representa una apuesta estratégica para el desarrollo sostenible del país, no solo por su capacidad de contribuir con la reactivación del transporte ferroviario, sino por los beneficios económicos, sociales y ambientales que conllevan. Entre los beneficios más relevantes se destacan la generación de empleo directo, la reducción de emisiones contaminantes, el ahorro en costos de mantenimiento, y el aumento proyectado en el transporte de carga y pasajeros, incluidos los flujos turísticos. A continuación, se presenta un resumen comparativo de estos beneficios estimados:

**Tabla 2. Principales beneficios del proyecto**

Beneficios	Unidad de medida	Corredor del Pacífico
Generación de empleos directos	Número	5.500
Generación de empleos indirectos	Número	11.000
Menor contaminación atmosférica	Número Ton Co2/año reducidas	34.000
Menor coste de mantenimiento	COP/KM	\$7.389,54 por KM
ingresos turísticos corredor	COP	\$80.883.481.061

El corredor férreo del Pacífico objeto de intervención comprende una longitud total de 498 km, incluyendo el ramal Zarzal – La Tebaida, e integra los tramos estratégicos entre Yumbo (PK 158) y Caimalito (PK 365) como foco principal de operación comercial. El corredor atraviesa zonas de alto valor logístico, industrial y agroexportador, y su reactivación se alinea con las estrategias nacionales de diversificación modal y conectividad interregional.

**Ilustración 2. Corredor Férreo del Pacífico**

Fuente: ANI

En la actualidad el corredor se encuentra en un estado crítico debido a una serie de afectaciones de diversa índole, tales como, hurto de elementos de la vía, invasiones del corredor por parte de terceros, pérdidas de banca ocasionadas por la socavación de las riberas de los ríos Cauca, Dagua y La Vieja, además por las aguas de escorrentía, derrumbes, hundimientos, desprendimientos, minería ilegal (existencia de socavones bajo la vía férrea), colapso de alcantarillas, box coulvert, puentes y, en general, ausencia de mantenimiento.

## 4. IMPACTO FISCAL

Los montos solicitados son consistentes con la senda fiscal contemplada en el Marco Fiscal de Mediano Plazo 2025 y el Marco de Gasto de Mediano Plazo 2026 - 2029 del Sector Transporte, así:

SECTOR TRANSPORTE	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
MGMP 2026-2029 TRANSPORTE*	9.786.881	11.577.918	12.817.444	13.982.556	14.402.033	14.834.094	15.279.116	15.737.490	16.209.615	16.695.903
VF APP GOBIERNO ACTUAL	215.766	646.010	821.599	645.793	1.253.034	1.119.994	1.395.360	1.596.130	1.292.634	856.393
Estanquillo - Popayán	215.766	646.010	821.599	544.113	1.009.330	732.365	754.336	776.966	461.184	-
Dorada - Chiriguana	-	-	-	101.680	243.705	387.628	641.024	819.163	831.450	856.393
VF APP GOBIERNOS ANTERIORES**	6.586.670	6.877.767	6.728.898	6.922.217	7.030.139	7.481.096	7.363.758	7.022.474	4.524.696	3.137.111
Otras VF Sector Transporte***	1.714.473	1.855.919	1.574.244	1.559.692	1.435.711	-	-	-	-	-
Avales fiscales en trámite	356.981	949.574	1.693.240	1.991.179	1.836.522	1.835.974	1.719.755	1.653.136	1.820.158	1.944.647
Vías para la paz Sentencia T-302	40.000	84.872	316.891	393.928	405.746	417.918	430.456	443.370	482.766	497.249
Vía al mar pacífico	42.500	137.917	218.545	287.005	318.800	301.319	310.319	310.359	319.669	381.000
Vías para la paz Primarias	163.881	220.402	380.078	414.890	514.718	806.582	978.980	899.407	1.017.723	1.066.398
Vías para la paz Regionales	110.600	198.686	479.158	596.151	597.258	310.155	-	-	-	-
Corredor Férreo del Pacífico	-	307.697	298.568	299.205	-	-	-	-	-	-
Corredor Férreo Bogotá - Belencito	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cupo utilizado	9.230.871	10.632.835	11.689.623	12.464.268	12.138.894	11.153.044	10.803.268	10.328.746	8.165.012	7.026.405
Cupo disponible	556.010	945.083	1.127.821	1.518.288	2.263.139	3.681.049	4.475.849	5.408.744	8.044.602	9.669.498
% Cupo utilizado	94%	92%	91%	89%	84%	75%	71%	66%	50%	42%
% Cupo disponible	6%	8%	9%	11%	16%	25%	29%	34%	50%	58%

Fuente: SIIF Nación - DGPPN

El Corredor Férreo Bogotá - Belencito será financiado exclusivamente con recursos propios de la ANI

\*Techo indicativo de inversión con recursos Nación comunicado al sector transporte MGMP 2026 - 2029

\*\*VF APP Valores adjudicados a precios corrientes de 2026 bajo supuestos MFMP 2025

\*\*\* VF comprometidas por las demás entidades del sector

## 5. DOCUMENTOS SOPORTE

- Oficio MT No.: MT No: 20251201151591 del 8 de septiembre de 2025
- Justificación técnico-económica del proyecto.
- Presentación al CONFIS.

## 6. RECOMENDACIÓN.

Conforme lo dispuesto por los artículos 11 de la ley 819 del 2003 y 2.8.1.7.1.3. del Decreto 1068 de 2015, se recomienda al CONFIS otorgar avales fiscales a los montos señalados en este documento, para que el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Infraestructura continúen con los trámites ante el CONPES de declaratoria de importancia estratégica para el país de los aportes de la nación a los proyectos férreos Bogotá – Belencito y Corredor del Pacífico.

Lo anterior con el objeto de que el Ministerio De transporte y la ANI continúe con los trámites declaratoria de importancia estratégica ante el CONPES, previo ajuste de la imputación presupuestal ante el DNP.