

CONPES PARA LA GENTE 4160

COLOMBIA VA EN LOCOMOTORA

*Las inversiones para fortalecer
la red ferroviaria en el país*



CONPES *FERROVIARIO*



Departamento
Nacional de Planeación

CONPES PARA LA GENTE 4160

Directora general

Natalia Irene Molina Posso

Subdirector general del

Sistema General de Regalías

Rubin Ariel Huffington Rodríguez

Subdirector general de

Prospectiva y Desarrollo Nacional

Rovitzon Ortiz Olaya

Subdirector general encargado de

Descentralización y Desarrollo Territorial

Rubin Ariel Huffington Rodríguez

Subdirectora general de

Inversiones, Seguimiento y Evaluación

Martha Cecilia García Buitrago

Secretaria general

Luz Mery Portela David

Equipo técnico del Grupo CONPES

Julián Acosta Barreto

Coordinador

Santiago Castro Quiroz

Validación técnica

Luz Ángela Uscátegui Cuéllar

Redactora y correctora de estilo

Laura Guerrero-Torres

Diseñadora

© Departamento Nacional de Planeación

2026

Calle 26 n.º 13-19

PBX: (57+) 601 38150000

Bogotá D. C., Colombia

www.dnp.gov.co



Sugerencia de citación¹: Departamento Nacional de Planeación. (2026). *CONPES para la Gente 4160. Colombia va en locomotora: las inversiones para fortalecer la red ferroviaria en el país.*

Los medios de comunicación nos muestran todos los días información sobre los productos que genera el país, sus riquezas naturales y sus destinos turísticos para atraer viajeros e inversores resaltando la cara más grandiosa de nuestros paisajes, así como el potencial que tiene Colombia para los negocios. Sin embargo, esta imagen cambia cuando nos movilizamos a través de nuestra compleja geografía.

En Colombia, el transporte de pasajeros y mercancía enfrenta varios desafíos que frenan su crecimiento y afectan la economía del país. Las carreteras, abarrotadas y algunas en constante deterioro, ocasionan mayores costos de mantenimiento y el desgaste de los vehículos de carga se incrementa año tras año, lo cual genera altos gastos y riesgos para la movilidad. La congestión vial es una constante que ralentiza el flujo de mercancías y personas en las principales rutas, mientras que las emisiones de gases contaminantes siguen aumentando. Además, la dependencia excesiva del transporte por carretera hace vulnerable la infraestructura vial, que se ve afectada por el uso intensivo y las condiciones climáticas. Todo esto limita la competitividad del país y obstaculiza el desarrollo de regiones alejadas, lo cual dificulta su integración y el acceso a oportunidades económicas.

Ante este panorama, los proyectos ferroviarios tienen el potencial de solucionar algunos de los principales problemas de transporte en el país, como la congestión vial y los altos costos logísticos², al ofrecer una alternativa eficiente para el movimiento de carga y pasajeros. Además, contribuyen a reducir el desgaste de la infraestructura vial, las emisiones de CO₂ y la dependencia del transporte por carretera, lo cual fortalece la intermodalidad³ y mejora la competitividad regional. La modernización y

¹ En esta edición del *CONPES para la Gente* se sintetiza el contenido del Documento CONPES 4160 *Declaración de importancia estratégica de los proyectos de inversión para el mejoramiento de corredores ferroviarios por obra pública, específicamente en el corredor del Pacífico y el corredor Bogotá-Belencito*, aprobado el 29 de septiembre de 2025. Disponible en <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Economicos/4160.pdf>.

² Los costos logísticos son todos los gastos en los que incurre una empresa, desde la adquisición de materias primas hasta la entrega de productos, lo cual abarca el transporte, el almacenamiento y la distribución desde el origen hasta el cliente final (DNP, 2020b). En Colombia, según los resultados de la Encuesta Nacional Logística de 2022, el 35,9% de estos costos corresponde al transporte y una de las principales barreras que dificultan las operaciones logísticas son los altos costos que representa este componente. En relación con ello, la encuesta señala que la mejora en la infraestructura vial, fluvial, férrea, portuaria y aeroportuaria es uno de los temas prioritarios por atender para mejorar esta situación (DNP, 2023).

³ Una estrategia intermodal implica la integración de diferentes modos de transporte —ferroviario, vial, aéreo y marítimo— para mover mercancías y personas de manera más eficiente, sostenible y segura. En el contexto de estos proyectos, la infraestructura ferroviaria se incorpora como un eslabón clave en la cadena logística, ya que fortalece las cadenas productivas regionales y permite consolidar corredores competitivos a nivel nacional e internacional para garantizar la conectividad y la eficiencia del proceso (DNP, 2025).

recuperación de los corredores ferroviarios también facilita el acceso a áreas estratégicas, dinamiza la economía local, promueve el desarrollo sostenible y mejora la conectividad entre diferentes regiones del país.

La red ferroviaria del país tiene una extensión aproximada de 3.533 kilómetros (Departamento Nacional de Planeación [DNP], 2020a), pero cerca del 63% se encuentra inactiva, lo cual representa un potencial enorme de mejora para las problemáticas de movilidad que hemos señalado. Invertir en nuestros ferrocarriles es apostar por un futuro más sostenible, en el que las comunidades puedan acceder a mejores servicios y las empresas tengan un aliado para sus procesos logísticos. Además, estas obras potenciarán el desarrollo regional, ya que conectan áreas aisladas y promueven la integración territorial de manera equitativa.

Por lo anterior, en Documento CONPES 4160 declaró la importancia estratégica los proyectos de inversión para el mejoramiento de dos corredores ferroviarios, el del Pacífico y Bogotá-Belencito, que se consideran estratégicos, pero enfrentan una capacidad física limitada e insuficiente tanto en la infraestructura ferroviaria como en el material rodante⁴. Además, cuentan con capacidades restringidas en la gestión operativa y administrativa y presentan deficiencias en los sistemas de vigilancia y control del tráfico ferroviario. Estas dificultades inhiben su consolidación como opciones competitivas para el transporte de carga y pasajeros en las regiones central y occidental del país. Veamos en detalle estos proyectos de inversión.

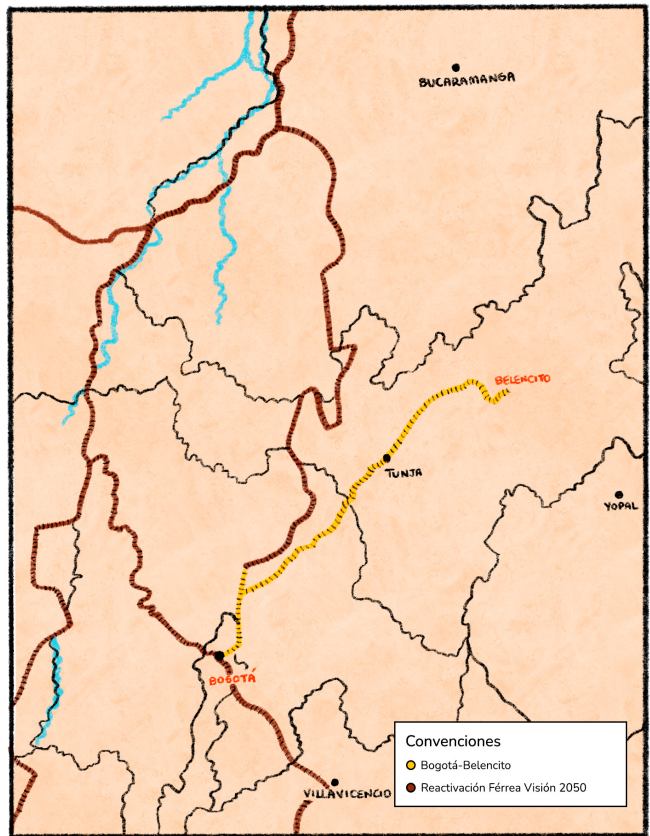
El corredor del Pacífico es un proyecto que se centra en la recuperación, mejoramiento y fortalecimiento de aproximadamente 498 kilómetros de infraestructura ferroviaria que conectan los departamentos del Valle del Cauca, Caldas y Risaralda, específicamente en los tramos Yumbo-Caimalito y Zarzal-La Tebaida (ver el mapa 3 del Documento CONPES 4160 en DNP, 2025, p. 39). La iniciativa busca mejorar la infraestructura física, el material rodante y la gestión operativa para garantizar que el corredor funcione de forma eficiente y competitiva en la región del Pacífico.

Este corredor es estratégico porque dinamiza la economía regional, facilita el transporte de carga y pasajeros, contribuye a la reducción de costos logísticos, descongestiona las vías terrestres y apoya la movilización de mercancías hacia puertos internacionales, lo cual fortalece la integración con mercados globales. Además, tiene potencial turístico en zonas de influencia como Buga, donde se proyecta que promueva también el desarrollo local.

⁴ El material rodante hace referencia a los “vehículos tractivos y remolcados, diseñados y fabricados para circular sobre vías férreas, incluyendo los vehículos ferroviarios habilitados para las tareas de supervisión, reconocimiento, construcción y mantenimiento de la vía férrea y de sus instalaciones fijas” (DNP, 2025, p. 55).



Corredor del Pacífico
Yumbo-Caimalito y Zarzal-La Tebaida



Corredor Bogotá-Belencito
Bogotá-Belencito, La Caro-Zipacquirá y otros

El corredor Bogotá-Belencito abarca aproximadamente 278 kilómetros en los departamentos de Cundinamarca y Boyacá, incluyendo los tramos Bogotá-Belencito, La Caro-Zipacquirá y otros (ver el mapa 4 del Documento CONPES 4160 en DNP, 2025, p. 42). El objetivo principal de la inversión proyectada es garantizar la continuidad operativa del corredor para asegurar su funcionalidad en la circulación de trenes de carga y pasajeros en condiciones seguras y eficientes. El proyecto incluye actividades de mantenimiento, gestión, vigilancia, control de tráfico y obras de mejoramiento de la infraestructura, además de la modernización del material rodante, para potenciar el comercio interno, reducir los costos logísticos y apoyar la descongestión de vías terrestres, lo cual promueve un desarrollo más equilibrado e integrado del país.

En resumen, los beneficios generales de los proyectos de inversión para el mejoramiento de estos corredores ferroviarios son los siguientes:

■ Reducción de costos

El transporte ferroviario suele ser más económico para grandes volúmenes de carga a largas distancias, lo cual disminuye los costos totales del transporte para empresas y consumidores.

■ **Sostenibilidad ambiental**

El ferrocarril genera menos emisiones de gases de efecto invernadero en comparación con el transporte por carretera, lo cual contribuye a cumplir metas de protección ambiental.

■ **Descongestión vial**

Al mover mayor volumen de carga por tren, se disminuye el tránsito de vehículos pesados en las carreteras, lo cual reduce los accidentes, la contaminación y el desgaste de la infraestructura vial.

■ **Mayor eficiencia y conectividad**

La intermodalidad permite que las mercancías y los pasajeros se trasladen con mayor rapidez y comodidad, ya que combina diferentes modos de transporte según la necesidad, lo que fortalece la competitividad del país y favorece la integración regional y nacional.

En conclusión, estos proyectos, apoyados por una estrategia de transporte intermodal, promueven una economía más sólida, sostenible e integrada regionalmente, en la que la red ferroviaria cumple un papel estratégico para facilitar el movimiento de bienes y personas de manera más eficiente, lo cual implica también la generación de empleo y el crecimiento del comercio. Por ello, esta apuesta estratégica del Gobierno nacional para fortalecer la infraestructura ferroviaria ilumina el camino hacia un país más conectado, competitivo y respetuoso con el medio ambiente.



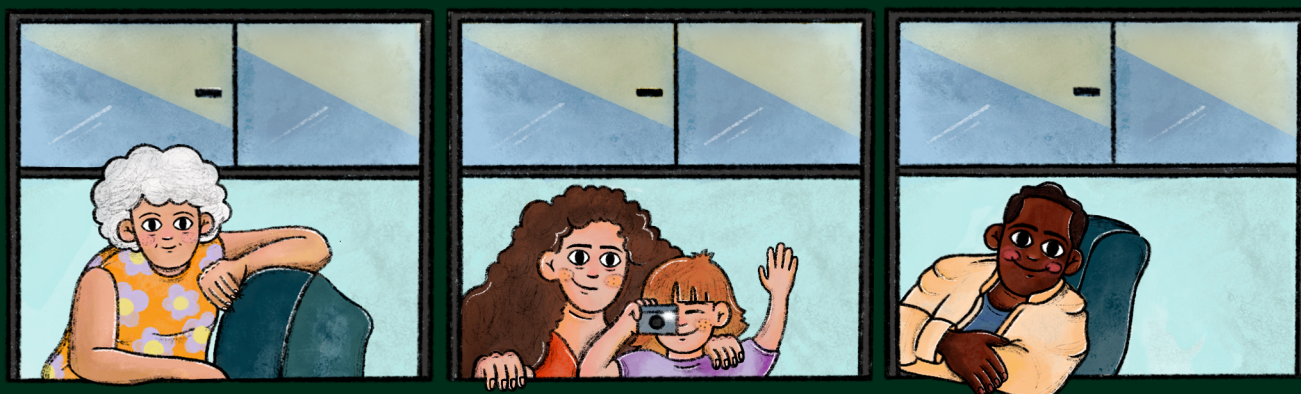
Bibliografía

Departamento Nacional de Planeación. (2020a). *Plan Maestro Ferroviario*. <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Prensa/Plan-Maestro-Ferroviario.pdf>

Departamento Nacional de Planeación. (2020b). *Guía para la medición de los costos logísticos de las micro y pequeñas empresas*. <https://www.colombiaproductiva.com/getattachment/447b956e-b30f-43e4-996e-f623e1d1a3ed/Guia-para-la-medicion-de-los-costos-logisticos-de.aspx>

Departamento Nacional de Planeación. (2023, noviembre 16). *El DNP reveló que el costo logístico nacional se ubicó en 17,9%, 5 p.p. por encima de la meta de 12,9%*. https://www.dnp.gov.co/Prensa_/Noticias/Paginas/el-dnp-revelo-que-el-costo-logistico-nacional-se-ubico-en-17-9-5-p-p-por-encima-de-la-meta-de-12-9.aspx

Departamento Nacional de Planeación. (2025). *Declaración de importancia estratégica de los proyectos de inversión para el mejoramiento de corredores ferroviarios por obra pública, específicamente en el corredor del Pacífico y el corredor Bogotá-Belencito* (Documento CONPES 4160). <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Economicos/4160.pdf>



Departamento Nacional de Planeación

www.dnp.gov.co

Consejo Nacional de Política Económica y Social

sisconpes.dnp.gov.co