



Documento firmado digitalmente



Para contestar cite:
Radicado ANI No.: **20252000375001**
20252000375001
Fecha: **09-10-2025**

Bogotá D.C., Octubre de 2025

**No. de radicado al que
responde:
20254091236122**

Doctor
RAÚL FERNANDO RODRÍGUEZ RINCÓN
Secretario
Comisión Sexta
Cámara de Representantes
Congreso de la Republica.
comision.sexta@camara.gov.co

ASUNTO: Respuesta radicado ANI No. 20254091236122 del 29 de septiembre del 2025 – “Proposición 17 - AVANCES, APUESTAS Y RETOS DEL PROCESO DE RECUPERACION FERREA EN COLOMBIA Y SU IMPACTO EN EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA”

Respetado representante:

En respuesta a su solicitud mediante el radicado del asunto, en relación con la Proposición Debate de Control Político, la Agencia Nacional de Infraestructura da respuesta en el marco de su competencia en los siguientes términos:

6. ¿Cuáles han sido las inversiones que ha realizado en Gobierno Actual, en relación con la recuperación del sistema Férreo en el País? Por favor detallar cada inversión, especificando el tramo, el objeto de la inversión y el avance.

Respuesta: Se informa que las inversiones realizadas, se detallan en el archivo en excel denominado “PUNTO 6- INFO INVERSIONES MODO FÉRREO 2022 A 2025”

8. Informar cuantos kilómetros de red férrea se encuentran en operación actualmente, especificando el tipo de operación, los tramos de operación, el tipo de transporte y la fecha en que inició su operación.

Respuesta: Actualmente, se cuenta con operación alrededor de 1.045 km de red férrea nacional, distribuidos de la siguiente manera:

- **Corredor La Dorada – Chiriguaná (522 km):** En operación de carga, principalmente hidrocarburos, cemento, carbón y carga contenerizada.



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20252000375001**

20252000375001

Fecha: **09-10-2025**

- **Corredor Bogotá – Belencito (278 km):** En operación de carga y pasajeros, lo correspondiente a carga principalmente cemento y balasto, en lo correspondiente a pasajeros, turistas en Cundinamarca (incluido y transporte Universidades) y tren turístico de Paz del Río (Boyacá).
- **Corredor Chiriguaná - Santa Marta - Red Férrea del Atlántico (245 Km):** En este corredor se realiza operación en los 245 km, movilizandoprincipalmente carbón entre La Loma y Puerto Drummond en el municipio de Ciénaga (Magdalena). Desde el inicio de la concesión Red Férrea del Atlántico en el año 2000, el corredor ha realizado la movilización de carga, operación que ya se venía realizando a través del contrato operacional con la empresa Drummond.

9. Informar cuales nuevos tramos férreos han iniciado operación durante el periodo actual de gobierno.

Respuesta: En el actual periodo de gobierno se han logrado avances en reactivación y puesta en operación de:

- Corredor La Dorada – Chiriguaná: puesto en operación bajo el esquema de la primera APP férrea del país, lo que ha permitido la movilización progresiva de carga, principalmente carbón y graneles, fortaleciendo el Corredor Central.
- Corredor Bogotá – Belencito: Se avanzó con la modernización del corredor Bogotá – Belencito con diseños de 53 Km e intervención con obras de rehabilitación y/o mejoramiento de la superestructura de la vía e incorporación de materiales en el tramo priorizado, a la fecha de más de 18 km, desde Belencito.
- Red Férrea del Atlántico: como se mencionó en la respuesta anterior, la operación de este corredor se realiza desde antes del presente gobierno.

10. Informar de manera clara y resumida en que consiste el contrato de concesión de la primera APP férrea de Colombia en el corredor La Dorada - Chiriguaná, cuantos recursos invierte la nación, cuantos recursos invierte la APP, cuales obras se van a desarrollar, cual es la modalidad de retorno económico para el privado y todos los detalles que considere pertinentes, para entender a mayor profundidad el alcance de esta concesión.

Respuesta: Las Asociaciones Público – Privadas o APP, son un elemento que permite vincular a las empresas privadas con el Gobierno para facilitar la construcción de bienes y servicios públicos en materia de infraestructura. La Ley 1508 de 2012, dice que: "las Asociaciones Público Privadas son un instrumento de vinculación de capital



Para contestar cite:
Radicado ANI No.: **20252000375001**
20252000375001
Fecha: **09-10-2025**

privado, para la provisión de bienes públicos y de sus servicios relacionados, que involucra la retención y transferencia de riesgos entre las partes, y mecanismos de pago relacionados con la disponibilidad y el nivel de servicio de la infraestructura y/o servicio” el cual se materializa en un contrato entre una entidad pública y una persona natural o jurídica.

Para el presente caso, la APP para el corredor Férreo La Dorada – Chiriguaná fue una iniciativa pública, que contempla la inversión de recursos de la Nación para que el Concesionario ejecute las obras y actividades estipuladas en el Contrato de concesión bajo APP No. 001 de 2025.

El contrato de concesión bajo el esquema de Asociación Público-Privada (APP) para el corredor férreo La Dorada – Chiriguaná constituye la primera APP férrea en Colombia y tiene como objeto la rehabilitación, mantenimiento, operación y administración integral de aproximadamente 522 km de red férrea, comprendida entre los municipios de La Dorada (Caldas) y Chiriguaná (Cesar). El valor del contrato asciende a TRES BILLONES TRESCIENTOS NOVENTA Y NUEVE MIL MILLONES CIENTO CINCUENTA Y DOS MIL PESOS (\$3.399.000.152.000), expresados en Pesos del Mes de Referencia.

Los recursos que va a invertir la Nación están amparados con las Vigencias futuras -VF autorizados por el CONFIS mediante el Radicado MHCP No. 2-2024-040003 del 25 de julio de 2024, los cuales están discriminados en el Apéndice Financiero 3 del Contrato de Concesión bajo esquema APP No. 001 de 2025, y que se resumen por cada vigencia a continuación:

Año	fuelle	VF adjudicada en constantes (pesos 2023) Apéndice Financiero 3 Contrato de concesión bajo esquema APP No.001 de 2025 COP
2026	Nación	44.054.155.130,00
2027	Nación	552.727.929.903,00
2028	Nación	682.487.648.619,00
2029	Nación	438.820.632.791,00
2030	Nación	781.399.504.458,00
2031	Nación	547.834.979.196,00
2032	Nación	547.834.979.196,00
2033	Nación	547.834.979.196,00
2034	Nación	316.386.660.941,00
		4.459.381.469.430,00



Las obras y actividades principales a desarrollar comprenden:

- Rehabilitación integral de la vía férrea a lo largo de los 522 km del corredor.
- Recuperación y reforzamiento de puentes, túneles y obras de drenaje.
- Atención de puntos críticos y mejoramiento de la estabilidad de la infraestructura.
- Modernización de los sistemas de señalización, control y telecomunicaciones.
- Puesta a punto, operación y mantenimiento del material rodante.
- Prestación del servicio de transporte férreo de carga en condiciones de continuidad y seguridad.
- Mantenimiento rutinario y periódico de toda la infraestructura durante la vigencia del contrato.
- Reversión de los bienes al Estado al finalizar el plazo contractual.

Frente a la modalidad de retorno económico para el privado el contrato de concesión bajo esquema APP No.001 de 2025 en el capítulo IV retribución y otros aspectos económicos del contrato, 4.1 Generalidades de la Retribución (k) indica:

"(...) Son fuentes para el pago de la Retribución:

(i) Los recursos del presupuesto general de la Nación asignados a la ANI a través de vigencias futuras, y que la ANI se obliga a consignar en los montos, plazos y condiciones establecidos en la Sección 6.2(h)(iv) de este Contrato y en el Apéndice Financiero 3;

(ii) Los demás saldos de las subcuentas de la Subcuenta Aportes ANI, en adición de los recursos de los que trata la Sección 4.1(k)(i) anterior;

(iii) El cincuenta por ciento (50,00%) de los Ingresos por Recaudo de Tarifa por Uso de la Infraestructura Férrea pagados por Terceros Operadores;

(iv) El ochenta y cinco por ciento (85,00%) de los Ingresos por Explotación Comercial;

(v) El cincuenta y nueve coma ochenta y ocho por ciento (59,88%) de los Ingresos por Prestación de Servicios Logísticos pagados por Terceros Operadores;

(vi) Los Ingresos por la Prestación del Servicio Público de Transporte Ferroviario de Carga; y

(vii) De ser el caso, los recursos de la Subcuenta Excedentes ANI. (...)"

11. Informar antes de la firma de la concesión férrea del corredor La Dorada - Chiriguaná, como era el funcionamiento y operación de este tramo.

Respuesta: Previo a la adjudicación bajo el esquema de Asociación Público-Privada (APP), el corredor férreo La Dorada – Chiriguaná se encontraba en operación bajo la administración de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), a través del contrato



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20252000375001**

20252000375001

Fecha: **09-10-2025**

de obra pública VE-639-2023 y la interventoría VGCON-660-2023, cuya vigencia finalizó el 31 de julio de 2025. Durante este periodo, el tramo permaneció habilitado para el transporte tanto de carga como de pasajeros.

La operación fue desarrollada principalmente por operadores con permiso otorgado por el Ministerio de Transporte, entre ellos TRANSFERPORT S.A.S. y Prodeco S.A. En materia de carga, el corredor movilizó de manera constante principalmente carbón con destino a exportación, con volúmenes significativos que aportaron al uso de la red.

En lo referente a la infraestructura y al material rodante, se disponía de locomotoras, carromotores y vagones bajo administración del contratista temporal, los cuales permitieron mantener la operación.

En conclusión, antes de la implementación de la APP, el corredor se encontraba en funcionamiento, pero bajo un esquema de administración transitoria.

14. Informar los avances en estudios y diseños que tienen los 6 proyectos férreos priorizados de importancia nacional.

Respuesta:

A continuación, se da respuesta para cada uno de los proyectos férreos priorizados.

- **CORREDOR INTEROCEÁNICO**

Estado actual y avance de la estructuración: Actualmente, en esta Agencia se encuentra radicada por parte de CONARCON una iniciativa privada (IP) denominada Conexión Interoceánica, la cual está surtiendo el proceso de revisión de parte de la entidad.

- **CORREDOR DEL PACÍFICO TRAMO YUMBO – CAIMALITO**

Estado actual y avance de la estructuración: Actualmente se adelantan los procesos precontractuales para la estructuración de la Obra Pública.

- **CORREDOR DEL PACÍFICO BUENAVENTURA – PALMIRA**

Estado actual y avance de la estructuración: Se encuentra en cierre técnico la fase de prefactibilidad, desarrollada mediante el Contrato Interadministrativo No. VE-631-2022, suscrito con la Financiera de Desarrollo Nacional – FDN, tendiente a “*Adelantar los estudios y diseños a nivel de prefactibilidad para la reactivación del Corredor Férreo del Pacífico desde el puerto de Buenaventura y su conexión con el Corredor Férreo Central*”. Finalización prevista para octubre de 2025.



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20252000375001**

20252000375001

Fecha: **09-10-2025**

- **VILLAVICENCIO – PUERTO GAITÁN**

Estado Actual y Avance de la Estructuración: El proyecto se encuentra actualmente en fase de estructuración técnica a nivel de prefactibilidad, la cual fue culminada por la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte (UPIT) y entregada a la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) en junio de 2025, con el fin de dar continuidad al proceso de estructuración. A la fecha, en la plataforma SECOP II se encuentra publicado, en etapa de prepliegos, el proceso No. VJ-VE-CM-009-2025 denominado "Estructuración técnica integral a nivel de factibilidad de la infraestructura ferroviaria que permitirá la conexión férrea entre los municipios de Villavicencio y Puerto Gaitán".

- **CONEXIÓN BOGOTÁ REGIÓN – CORREDOR FÉRREO CENTRAL**

Estado actual y avance de la estructuración: La estructuración de este proyecto se inició mediante el contrato de consultoría VE-693-2023, con una inversión de \$19.268 millones, cuyo alcance corresponde al análisis a nivel de prefactibilidad. El objeto contractual es la "Consultoría especializada para la estructuración integral a nivel de prefactibilidad (técnica, económica, financiera, jurídica, predial, social, ambiental y de riesgos) de la conexión férrea entre la Región Metropolitana Bogotá-Cundinamarca y el Corredor Férreo Central", contrato que cuenta con acta de inicio del 19 de octubre de 2023.

El proyecto de prefactibilidad se ha desarrollado en tres fases: Fase I – Plan estratégico y debida diligencia; Fase II – Evaluación de alternativas; y Fase III – Estructuración integral de la alternativa seleccionada, la cual se encuentra actualmente en ejecución y proyecta su cierre para finales del segundo semestre de 2025. Por su parte, en la plataforma SECOP II se encuentra publicado, en etapa de prepliegos, el proceso No. VJ-VE-CM-007-2025, denominado "Estructuración técnica integral a nivel de factibilidad de la infraestructura ferroviaria para realizar la conexión férrea entre la Región Metropolitana Bogotá-Cundinamarca y el Corredor Férreo Central".

- **CORREDOR BOGOTÁ – BELENCITO**

Estado Actual y avance de la estructuración: La Agencia avanza en la solicitud de aval fiscal del corredor férreo Bogotá – Belencito con el propósito de requerir las vigencias futuras excepcionales que permitan cubrir las inversiones destinadas al siguiente objeto: "Ejecutar las obras de mantenimiento de la infraestructura, así como las actividades relacionadas con la administración, vigilancia, control de tráfico, operación, gestión predial, ambiental y social del corredor Bogotá – Belencito que incluye los tramos Bogotá (PK 5) – Belencito (PK 262), La Caro (PK 32+628) - Zipaquirá (PK 53) y Bogotá (PK 5 a PK 6 en dirección hacia Facatativá) en una longitud



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20252000375001**

20252000375001

Fecha: **09-10-2025**

de 278.4 km y la puesta a punto del material rodante asignado al corredor según las necesidades de operación futura”.

A su vez, se adelantan gestiones precontractuales orientadas a iniciar la gestión de los contratos interadministrativos y/o contratos de obra pública que sean necesarios para garantizar la operación continua y segura del corredor.

16.¿Cuáles tramos están operando en esta Red Férrea y que tipo de operación realiza?

Respuesta:

La Red Férrea del Pacífico actualmente no se encuentra en operación. Sin embargo, se adelantan labores de administración, vigilancia y mantenimiento del corredor a través del Contrato Interadministrativo No. VE-809-2023, suscrito entre la ANI y la Financiera de Desarrollo Territorial – Findeter.

Los tramos objeto de dichas labores corresponden al corredor férreo Buenaventura – La Felisa y al ramal Zarzal – La Tebaida.

17.¿Por favor Indicar en qué fecha iniciaron la operación estos tramos?

Respuesta:

Cabe reiterar que los tramos mencionados no se encuentran en operación, sino que son objeto de actividades de administración, vigilancia y mantenimiento. Para tal efecto, la Financiera de Desarrollo Territorial – Findeter suscribió, el 15 de octubre de 2024, los contratos derivados de obra e interventoría con los consorcios Infraestructura Nacional LTDA y Consorcio Férreo BC 70, respectivamente.

En consecuencia, la fecha de inicio de las actividades ejecutadas por dichos contratistas corresponde al 15 de octubre de 2024. No obstante, es importante precisar que Findeter garantizó la continuidad en las labores de vigilancia del corredor férreo desde el 21 de febrero de 2024, hasta el empalme con los contratistas de obra e interventoría antes mencionados.

18.Si hay algún tramo en operación, informar cual es la entidad encargada de su administración y bajo que naturaleza jurídica se realiza.

Respuesta:

Actualmente no existe ningún tramo en operación dentro de la Red Férrea del Pacífico. Sin embargo, la administración, vigilancia y mantenimiento de la infraestructura férrea se encuentran a cargo de la Financiera de Desarrollo Territorial – Findeter, en virtud



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20252000375001**

20252000375001

Fecha: **09-10-2025**

del Contrato Interadministrativo No. VE-809-2023, celebrado con la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI.

Dicho contrato constituye el instrumento jurídico mediante el cual se ejecutan las actividades mencionadas, garantizando la preservación y custodia del corredor férreo, aun cuando no se desarrollen operaciones ferroviarias comerciales.

En ese sentido, la naturaleza jurídica corresponde a un contrato interadministrativo suscrito entre una Entidad Estatal (ANI) y una entidad de carácter mixto (Findeter), cuyo objeto es la administración, vigilancia y mantenimiento de la Red Férrea del Pacífico.

19.¿Cuántos kilómetros de la red férrea del Pacífico están habilitados para la operación? Especificar de donde hasta donde están habilitados estos kilómetros de red férrea.

Respuesta:

Actualmente no se encuentran habilitados kilómetros para la operación dentro de la Red Férrea del Pacífico. Esto se debe a que la infraestructura presenta un estado que impide su uso seguro y continuo, requiriéndose intervenciones integrales tanto en la superestructura como en la subestructura de la vía férrea.

20.Explicar de manera resumida los resultados de la Concesión realizada a Ferrocarril del Pacífico S.A, en el año 2000, para la operación y explotación de la infraestructura Férrea del Pacífico. Exponiendo los logros, dificultades y avances de esta concesión en pro de la recuperación de este corredor férreo.

Respuesta:

La Agencia Nacional de Infraestructura – ANI asumió la administración del corredor férreo del Pacífico a través del Contrato Interadministrativo No. VE-809-2023 suscrito con FINDETER, luego de la declaratoria de caducidad del Contrato de Concesión No. 09-CONP-98 (Res. 1685 de 2019, confirmada en 2020) y su liquidación unilateral (Res. 20223070021395 de 23 de diciembre de 2022).

En cuanto a los resultados de la concesión otorgada en el año 2000 a Ferrocarril del Pacífico S.A. (posteriormente transformada en Ferrocarril del Pacífico S.A.S.), se destacan los siguientes aspectos:

Respecto a logros relevantes se destacan:

- Reinicio parcial de operaciones ferroviarias (2012) tras la transformación societaria del concesionario.
- Ejecución del Plan de Normalización (2013–2016) que correspondía a:
 - Rehabilitación básica de tramos de vía férrea y pasos a nivel.
 - Recuperación y puesta en operación de material rodante.
 - Implementación de sistemas de seguridad y señalización.
 - Adecuación de talleres, para mantenimiento de locomotoras.



- Reactivación parcial de carga movilizada, logrando mantener la conectividad mínima del corredor durante algunos años.

En cuanto a las dificultades que se presentaron el entonces operador suspendió totalmente el servicio ferroviario entre Buenaventura, Cali, La Tebaida y Zarzal, debido a:

- La crisis financiera y administrativa, lo que deterioró la confianza de los generadores de carga.
- Problemas de gestión contractual por incumplimientos reiterados en entrega de informes, retrasos en ejecución de inversiones y deficiencias en el mantenimiento de la vía.
- La carga transportada fue insuficiente, lo que impidió alcanzar el equilibrio económico del contrato y comprometió la sostenibilidad del contrato.
- Posteriormente la suspensión unilateral de operaciones por parte de FDP en abril de 2016, incumpliendo su obligación de mantener la operación.

De esta manera, la concesión de la Red Férrea del Pacífico permitió avances puntuales en la recuperación de infraestructura y material rodante, pero no logró consolidar una operación sostenible ni garantizar la recuperación integral del corredor.

Las dificultades financieras, operativas y contractuales del concesionario condujeron finalmente a la caducidad del contrato en el año 2019 y a la liquidación unilateral en el año 2022, lo que dio paso a un nuevo esquema de administración transitoria a través de FINDETER con el contrato interadministrativo No. VE-809-2023 , con el propósito de preservar y recuperar el patrimonio público afecto al proyecto.

21.¿Mencionar cuáles fueron los resultados del Contrato adjudicado en el año a Empresa Infraestructura Nacional Limitada, por un valor de 41.465 millones? Por favor ilustrar sobre cómo se encontraba este corredor antes y después de la intervención realizada por este contrato.

Respuesta:

Resulta importante hacer la siguiente claridad, dentro del Contrato Interadministrativo No. VE-809-2023, suscrito con la Financiera de Desarrollo Territorial – Findeter y la ANI, se celebró el contrato derivado No. PAF-ANIFERREO-O-084-2024, el cual fue adjudicado por Findeter al contratista Infraestructura Nacional Ltda por un valor de \$36.209.801.136 millones de pesos, de otra parte, los \$3.536.717.850 millones restantes correspondieron al contrato derivado de interventoría, suscrito con el Consorcio Férreo BC 70 y Findeter.

Antes de la adjudicación y la entrada del contratista al corredor férreo, la denominada Red Férrea del Pacífico presentaba un estado de deterioro general, caracterizado por



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20252000375001**

20252000375001

Fecha: **09-10-2025**

tramos invadidos por vegetación, pérdida de continuidad de la vía férrea, ausencia de inventarios actualizados, sectores vandalizados y condiciones que impedían su eventual operación.

Durante la ejecución contractual, y como parte de sus obligaciones el contratista Infraestructura Nacional LTDA adelantó las siguientes actividades principales:

- Levantamiento de inventarios actualizados de la red férrea y material rodante.
- Diagnóstico técnico del estado de la vía para determinar necesidades de recuperación.
- Actividades de mantenimiento de la línea férrea, dentro de las capacidades contractuales, que incluyeron rocería, deshierbe manual y alineación básica de algunos tramos, así como, vigilancia y mantenimiento de infraestructura física (estaciones y edificaciones).
- Labores de apoyo a la administración del corredor, tales como vigilancia, gestión de defensa jurídica e interposición de querellas frente a invasiones o usos indebidos de la infraestructura.

En ese sentido, aunque la intervención no significó la habilitación de tramos para la operación ferroviaria, sí permitió contar con información técnica actualizada, recuperar parcialmente la infraestructura en términos de limpieza y conservación, fortalecer la protección jurídica y física del corredor férreo y su infraestructura, asimismo, recuperar las condiciones para el uso del taller de Palmira.

22.¿Actualmente se encuentra en ejecución el Contrato de la pregunta anterior?

Respuesta:

Si, el contrato PAF-ANIFERREO-O-084-2024 se encuentra vigente hasta el 15 de octubre de 2025.

23.¿Quién asumirá la administración del Corredor Férreo del Pacífico, cuando finalice el contrato adjudicado a la Empresa Infraestructura Nacional Limitada?

Respuesta:

Una vez culmine la ejecución del Contrato No. PAF-ANIFERREO-O-084-2024, adjudicado al contratista Infraestructura Nacional LTDA, la Financiera de Desarrollo Territorial – Findeter, en su calidad de ejecutora del Contrato Interadministrativo No. VE-809-2023 celebrado con la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI, será la entidad responsable de garantizar la continuidad en la administración del corredor, en los términos y plazos solicitados por la ANI, entre tanto, desde la Agencia se adelantan



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20252000375001**

20252000375001

Fecha: **09-10-2025**

las gestiones que permitan contratar las actividades que den continuidad a la administración, vigilancia y mantenimiento del corredor.

Sobre los Estudios para Conectar la Red Férrea del Pacífico con el Corredor Férreo Central

- 1. Informar los resultados arrojó la primera etapa de los estudios de prefactibilidad para estudios y diseños, entre la conexión del sistema férreo del pacífico y el corredor férreo central. Firmado entre Financiera de Desarrollo Nacional y La Agencia Nacional de infraestructura.***

Respuesta:

Los estudios de prefactibilidad han permitido establecer premisas técnicas clave y definir alternativas preliminares. Sin embargo, dichos insumos no constituyen diseños definitivos, ya que será en la fase de factibilidad donde estas alternativas serán evaluadas con mayor nivel de detalle, optimizadas y consolidadas técnicamente.

En ese sentido, los tramos que se presenta a continuación corresponde a una propuesta preliminar, cuyos trazados están sujetos a ajustes y modificaciones conforme avance el proceso de estructuración técnica en la siguiente etapa.

- Zona 1 (Priorizada para continuar a factibilidad) – 120 km: Variante Buenaventura, Citronela – Loboguerrero, Loboguerrero – Yumbo (Cruce en túnel Cordillera Occidental), Variante Yumbo – Palmira.
- Zona 2 - 130,3 km: Palmira – Tuluá, Variante Tuluá, Tuluá- Zarzal, Variante de Zarzal, Zarzal -La Tebaida.
- Zona 3 – 162,8 km: La Tebaida – Alvarado (túnel, cruce de la Cordillera Central, 22,5 km).
- Zona 4 – 146,7 km: Alvarado – Honda, Variante Honda, Honda – La Dorada, Variante La Dorada, Fin Variante La Dorada – Estación de México.

Este corredor enfrenta grandes retos en materia de infraestructura, razón por la cual se priorizó la Zona 1: Buenaventura – Palmira para avanzar hasta la fase de factibilidad.

Entre las obras de mayor envergadura destacan los túneles de gran longitud que deberán atravesar las cordilleras Occidental y Central, constituyendo puntos críticos del proyecto debido a las complejidades geotécnicas, ambientales y constructivas que implican. En estos tramos fue necesario adelantar el Diagnóstico Ambiental de



Alternativas (DAA), respecto del cual la ANLA emitió pronunciamiento, definiendo como más viables las siguientes alternativas.

- **Cruce de la Cordillera Occidental:** El trazado pretende cruzar de la cordillera Occidental con un túnel entre el PK 070+700 y PK 094+220 para una longitud estimada es de 23,52 Km, con portales a 620 msnm y 1015 msnm, aproximadamente, respectivamente.
- **Cruce de la Cordillera Central:** Iniciaría en el municipio de La Tebaida, al occidente del casco urbano, en la antigua línea férrea que conectaba Zarzal (Valle del Cauca) con Armenia, específicamente en el PK 250+475 (abscisado en sentido Buenaventura – La Dorada). Desde este punto se proyecta el trazado hasta las proximidades del río Quindío, alrededor del PK 263+000. Posteriormente continúa hacia el río Santo Domingo, el cual cruzaría al sur del casco urbano de Calarcá y luego al oriente de este municipio, entre el PK 283+000 y 284+000, donde se localiza el portal de entrada de un túnel de 22,5 km de longitud que atraviesa la Cordillera Central, con salida a superficie al norte del casco urbano de Cajamarca, en el departamento del Tolima.

24. Informar que acciones ha realizado el Gobierno Nacional, para avanzar en la conexión férrea de la red férrea del pacífico con el corredor férreo central.

Respuesta:

La Agencia Nacional de Infraestructura inicio la estructuración de este proyecto mediante contrato interadministrativo VE-631-2022, suscrito entre la Financiera de Desarrollo Nacional (FDN) y la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), con una inversión de \$24.997.140.000 cuyo objeto es: Adelantar los estudios y diseños a nivel de prefactibilidad para la reactivación del corredor férreo del Pacífico desde el puerto de Buenaventura y su conexión con el Corredor Férreo Central.

25. Informar cual ha sido el costo de los estudios realizados para determinar cuál es la mejor ruta para conectar el corredor férreo del pacífico con el corredor férreo central.

Respuesta:

Costo prefactibilidad: \$24.997.140.000.

26. Informar cuales fueron los fundamentos para realizar estudios de prefactibilidad sobre nuevas alternativas para conectar el corredor férreo del pacífico con el corredor férreo Central, diferentes a la



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20252000375001**

20252000375001

Fecha: **09-10-2025**

conexión histórica que se había realizado entre estos dos tramos, por el Departamento de Antioquia.

Respuesta:

La conexión del Pacífico con el corredor férreo central es vital para la eficiencia estructural y operativa de la red ferroviaria nacional. El trazado propuesto responde a un análisis multicriterio e integral que considera factores como la longitud total del recorrido, la envergadura de las obras requeridas, la topografía, los costos de construcción y mantenimiento, así como las dinámicas actuales de la carga y los centros logísticos emergentes. En este contexto, la actualización del esquema de red busca optimizar la conectividad entre los principales polos productivos del país y los puertos de exportación, reduciendo tiempos y costos logísticos. Si bien el estudio de prefactibilidad contempló una alternativa por Antioquia, los resultados técnicos determinaron que la conexión por el Tolima ofrecía mayores condiciones de eficiencia y sostenibilidad en la operación a largo plazo.

27. Informar cual fue la entidad encargada de realizar los estudios sobre la viabilidad de las diferentes alternativas para conectar el corredor férreo central y el corredor férreo del pacífico.

Respuesta:

La responsabilidad del desarrollo de la etapa de prefactibilidad corresponde a la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), entidad que adelantó la ejecución de esta fase mediante la contratación de la Financiera de Desarrollo Nacional (FDN), a través del contrato interadministrativo VE-631-2022 cuyo objeto es: Adelantar los estudios y diseños a nivel de prefactibilidad para la reactivación del corredor férreo del Pacífico desde el puerto de Buenaventura y su conexión con el Corredor Férreo Central.

28. Informar los avances en estudios y diseños que tienen cada uno de los corredores férreos analizados como alternativas para conectar el corredor férreo del pacífico con el corredor férreo central.

Respuesta:

En el marco de una prefactibilidad de carácter integral, los productos concluidos se desarrollaron de manera progresiva, iniciando con el plan de trabajo y cronograma (P1) y el diagnóstico preliminar de la infraestructura existente y la debida diligencia legal (P2). Posteriormente, se adelantó la revisión de los estudios de mercado y demanda (P3) y el análisis de alternativas (P4). Sobre la alternativa seleccionada, se elaboraron los estudios técnicos (P5) y los estudios complementarios (P6), dentro de los cuales se incluyó la gestión del Diagnóstico Ambiental de Alternativas – DAA para la red seleccionada, o la definición de su no aplicabilidad conforme a lo determinado por



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20252000375001**

20252000375001

Fecha: **09-10-2025**

la ANLA. También se realizaron los estudios económicos, de riesgos, jurídicos y financieros (P7), así como las especificaciones técnicas de factibilidad (P8), quedando únicamente pendiente la entrega del informe final (P9). De esta forma, la prefactibilidad cubrió las dimensiones técnicas, legales, ambientales, económicas y financieras necesarias para sustentar las decisiones del proyecto.

29. Por favor exponer los resultados de los estudios realizados sobre las diferentes alternativas para conectar el corredor férreo del pacífico con el corredor férreo central y los principales argumentos de priorización para cada una de las alternativas planteadas.

Respuesta:

Alternativas de trazado estudiadas:

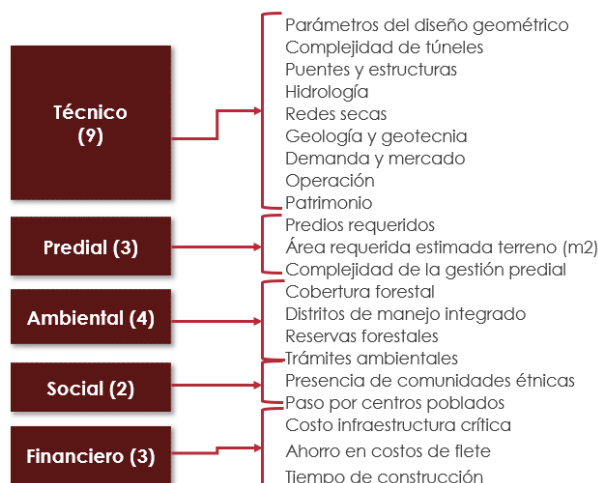
1. Buenaventura – Puerto Berrío: Buenaventura – Zarzal – Arauca – Bolombolo – Santa Fe de Antioquia – El Hatillo – Estación Grecia (Puerto Berrío)
2. Buenaventura – La Dorada (alternativa seleccionada): Buenaventura – Zarzal – Ibagué – Alvarado – Estación México (La Dorada)
3. Buenaventura – Puerto Triunfo: Buenaventura – Zarzal – Arauca – Pajuil – Puerto Triunfo.

- **Conexiones propuestas y trazado escogido:** La alternativa seleccionada atraviesa el Valle del Cauca, Quindío y Tolima. De las opciones estudiadas es la más directa hacia el centro del país, con empalme en La Dorada. Inicia en Puerta Pekín hasta Zarzal (PK 298+365), y allí diverge con el fin de proyectar una faja paralela al corredor del Pacífico hasta La Tebaida, luego se proyecta hacia Alvarado para conectar con Ferrocarril del Tolima (Buenos Aires – Ambalema), y de allí al Ferrocarril Central en estación México (La Dorada).

Con el fin de evaluar la mejor alternativa para la conexión entre Buenaventura y el corredor central, se definieron los siguientes criterios y subcriterios de análisis. La descripción detallada de cada uno de ellos, así como la calificación asignada, se presenta en los apartados siguientes.



Para contestar cite:
Radicado ANI No.: **20252000375001**
20252000375001
Fecha: **09-10-2025**



Con base en los criterios anteriores, la evaluación comparativa de los tres corredores férreos evidencia que la Alternativa 2 (Buenaventura – La Dorada) presenta las condiciones más equilibradas en términos de longitud, requerimientos de infraestructura crítica, aprovechamiento de corredores existentes y proyección de demanda, lo cual la posiciona como la opción más viable para el desarrollo del proyecto.

Características	1A Buenaventura – Puerto Berrío	2 Buenaventura – La Dorada	3 Buenaventura – Puerto Triunfo
Longitud	749,7 km	545,6 km	539,7 km
Túneles Nuevos	3 - 60,2 km	2 -45 km	2 -51,1 km
% de Corredores existentes	74%	66%	65%
Predios	4656	5509	3127
Demanda 2052 MTA	5,8 - 16,8	6,2 - 17,4	4,8 - 13,4

30. Por favor informar cuales son los volúmenes de carga que se proyectan movilizar en cada una de las alternativas planteadas para conectar el corredor férreo central con el corredor férreo del pacífico.

Respuesta:



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20252000375001**

20252000375001

Fecha: **09-10-2025**

El Corredor Férreo del Pacífico está diseñado para movilizar una amplia variedad de mercancías con vocación férrea, entre las que se destacarían: Carga contenerizada, abonos y alimentos para animales, cereales o graneles para alimentación humana, materiales de construcción, granel sólido limpio distinto de carbón, granel líquido distinto de hidrocarburos, hidrocarburos, materiales peligrosos, carbón y coque, metales y productos de la industria siderúrgica, plásticos y otros productos industriales.

En la fase de prefactibilidad se estimó que el corredor férreo concluido tendría una movilización estimada de 13,4 millones de toneladas anuales en 2037 y para 2052 hasta 17,4 millones de toneladas anuales.

31. Por favor informar cual es el valor proyectado que costaría construir cada una de las alternativas analizadas para conectar el corredor férreo central con el corredor férreo del pacífico.

Respuesta:

Partiendo de los valores analizados y considerando el nivel de maduración del proyecto (prefactibilidad), el estudio estableció un rango de costos para las actividades críticas de infraestructura evaluadas a lo largo del análisis. En consecuencia, se definió un margen superior del 40%, con el propósito de establecer el criterio calificativo mediante la aplicación de rangos de valoración.

COSTO E INCIDENCIA DE ACTIVIDADES DE INFRAESTRUCTURA CRÍTICA EN LAS ALTERNATIVAS 1A, 2 Y 3

Alternativa	Rango Menor	Rango Superior
Alt 1A (Buenaventura/Cali / Puerto Berrio)	\$ 16,885,431,044,432	\$ 23,639,603,462,205
Alt 2 (Buenaventura/Cali/La línea / Dorada)	\$ 10,775,217,465,928	\$ 15,085,304,452,299
Alt 3 (Buenaventura/Cali / Puerto Triunfo)	\$ 11,665,480,603,594	\$ 16,331,672,845,032

Ahora bien, una vez definida la alternativa más viable, se determinó el costo total del corredor a nivel de prefactibilidad, con base en los estudios técnicos y complementarios elaborados específicamente para dicha alternativa. El valor de CAPEX del corredor asciende a 56,49 billones de pesos colombianos (COP).



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20252000375001**

20252000375001

Fecha: **09-10-2025**

32. Informar el alcance del contrato de obra pública suscrito en el 2024 por\$ 71. 715 millones con el concesionario FENECO, para la administración, mantenimiento y operación del tramo la Dorada-Chiriguaná, que tipo de mantenimiento se llevó a cabo, y en qué tramos. De igual forma que tipo de operación se realizó. Describir de manera detallada cada una de las acciones.

Respuesta: Se aclara que la pregunta formulada no corresponde al año señalado ni al tercero, hace referencia Contrato de Obra Pública No. VE-639-2023, suscrito por la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) con el Consorcio San Felipe Férreo, cuyo objeto es la administración, mantenimiento y operación del corredor férreo La Dorada – Chiriguaná. En atención a lo anterior, la respuesta se presenta con base en dicho contrato y en la información contenida en los informes de interventoría y documentos oficiales asociados.

El Contrato de Obra Pública VE-639-2023, suscrito por la ANI en el año 2023 con el Consorcio San Felipe Férreo, por un valor de SETENTA Y UN MIL SETECIENTOS QUINCE MILLONES TRESCIENTOS VEINTIÚN MIL SETECIENTOS CUARENTA PESOS (\$71.715.321.740) M/CTE, tuvo por objeto la administración, mantenimiento y operación del corredor férreo La Dorada – Chiriguaná, con una longitud aproximada de 522 km.

Este contrato se desarrolló bajo un esquema transitorio, con el propósito de garantizar la operatividad del Corredor Central mientras se adelantaba la estructuración y adjudicación del contrato APP para el mismo tramo.

Alcance del contrato

El contrato comprendió tres componentes principales:

Administración del corredor: incluyó la gestión integral de la infraestructura, el control de tráfico ferroviario, la coordinación con los operadores, la atención de emergencias y el seguimiento a la seguridad operativa y técnica del corredor.

Mantenimiento: se ejecutaron labores rutinarias y correctivas sobre la vía férrea, puentes, túneles y obras de drenaje, así como la atención de puntos críticos y afectaciones derivadas de condiciones climáticas y desgaste de la infraestructura.

Operación: garantizó la prestación del servicio de transporte de carga y pasajeros, con el apoyo de los operadores Transferport S.A.S. y Prodeco S.A., quienes contaban con permisos vigentes otorgados por el Ministerio de Transporte.

Mantenimiento ejecutado

Durante la ejecución del contrato se desarrollaron las siguientes actividades:



Mantenimiento rutinario: limpieza y despeje de la vía, control de vegetación, nivelación de balasto y conservación de pasos a nivel.

Mantenimiento correctivo: sustitución de durmientes y rieles deteriorados, ajuste de fijaciones, soldadura y alineación de vía.

Obras hidráulicas: limpieza y mantenimiento de alcantarillas, box culverts y cunetas.

Atención de puntos críticos: intervención en zonas con afectaciones por deslizamientos o inestabilidad, principalmente en los sectores Puerto Berrío – Barrancabermeja, La Dorada – Puerto Boyacá y Gamarra – Chiriguaná.

Revisión estructural y mantenimiento de puentes y túneles, priorizando acciones preventivas de seguridad operacional.

Estas acciones permitieron mantener la infraestructura en condiciones seguras de transitabilidad y garantizar la continuidad de la operación.

Tipo de operación desarrollada

Operación de carga: orientada principalmente al transporte de carbón, cemento y graneles agrícolas.

Operación de pasajeros: restablecida desde agosto de 2023, con servicio regular en los tramos La Dorada – Puerto Berrío y Puerto Berrío – Chiriguaná.

Gestión operativa: control y programación de trenes, mantenimiento básico del material rodante (locomotoras y carromotores), supervisión del tránsito ferroviario y atención de novedades operativas menores, como fallas mecánicas o descarrilamientos.

El Contrato VE-639-2023 permitió mantener la continuidad de la operación férrea, conservar la infraestructura existente en condiciones adecuadas de seguridad y servicio, y asegurar la transición operativa hacia la APP La Dorada – Chiriguaná. Gracias a su ejecución, se sostuvo la conectividad logística del Corredor Central y la movilización tanto de carga como de pasajeros, garantizando la funcionalidad del sistema férreo mientras se implementa el nuevo esquema de largo plazo.

33. En el corredor férreo Bogotá-Belencito se firmó un contrato interadministrativo en 2022, que incluye administración, mantenimiento, atención de puntos críticos y operación. ¿A cuántos kilómetros se le hizo mantenimiento y qué tipo de mantenimiento se realizó? ¿Cuántos puntos críticos fueron intervenidos y de qué forma? ¿Y cuántos kilómetros fueron reactivados y cuantos se encuentran en operación?

Respuesta:



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20252000375001**

20252000375001

Fecha: **09-10-2025**

El corredor férreo Bogotá – Belencito se encuentra actualmente en ejecución bajo el Contrato Interadministrativo No. VE-629-2022, suscrito con la Financiera de Desarrollo Territorial – Findeter.

En relación con el mantenimiento, se realizan labores de tipo rutinario y preventivo a lo largo de los 278 km que conforman el corredor, incluyendo el tramo principal Bogotá – Belencito (257 km entre el K5+000 en Bogotá y el K262+000 en Belencito, Boyacá) y el ramal La Caro – Zipaquirá (20,4 km entre el K32+628 y el K53+000). Estas actividades corresponden a:

- Deshierbe manual y rocería.
- Alineación de vía.
- Riego y aporte de balasto.
- Reemplazo de traviesas en mal estado.
- Otras labores menores de conservación rutinaria.

En cuanto a la atención de puntos críticos, durante la vigencia contractual se han intervenido cuatro sectores priorizados, entre ellos:

Abscisa	Descripción del punto crítico
PK 140+450	Las obras realizadas incluyeron la sustitución del terraplén con material competente, la reparación del dissipador de energía y la construcción de un dentellón en su descole, junto con el sellado de grietas en la tubería de la alcantarilla existente y el mejoramiento en concreto ciclópeo en el costado del muro de contención.
PK 142+454	Se realizó la reconstrucción del terraplén mediante el reemplazo de material no apto por material competente, la sustitución de la alcantarilla existente mediante demolición, excavación e instalación de tubería de 1.800 mm SN4 doble pared con relleno en grava-cemento y recebo, así como la construcción de estructuras de encole y descole, colchagaviones, colchón drenante y cuneta en impertex, todo con el objetivo de optimizar el manejo de aguas de escorrentía y mejorar la infraestructura en este punto crítico.
PK 181+650	La construcción en este punto crítico consistió en obras de contención y manejo de aguas de escorrentía para mejorar la infraestructura ferroviaria, ejecutadas sin interrumpir la operación del corredor. Las actividades incluyeron el hincado de rieles para reforzar los gaviones, pilotes circulares de acero al carbón de 5" en la zona central, construcción de cunetas laterales y de coronación, instalación de geodrenes nodulares Lamidren y ripado de la vía.
PK 77+000	Deslizamiento de ladera. Se ejecuta protección mediante concreto lanzado, pernos de anclaje, malla electrosoldada y reconstrucción del muro afectado.
PK 127+300	Zona con afectaciones por socavación asociada a la presencia de un río. Se ejecutó la construcción de una nueva estructura soportada



Abscisa	Descripción del punto crítico
	sobre pilotes, con el fin de garantizar la estabilidad y continuidad del trazado ferroviario.
PK 146+800	Presencia de suelos altamente compresibles. Se reemplaza el relleno del terraplén por bloques de polietileno expandido (geobloques), complementado con material granular seleccionado, muro en gaviones, obras de drenaje y reemplazo de alcantarilla.
PK 188+650	Sector paralelo al río Jordán con amenaza de socavación y deslizamiento. La intervención incluye enrocado en la base del talud, reconfiguración geométrica con material granular, protección con geosintético y colchacreto, además de revegetalización con biomanto.

En lo que respecta a la reactivación del corredor, esta debe entenderse en el marco de las actividades de modernización de la vía férrea, que comprenden el reemplazo de la superestructura y la mejora de sus condiciones operativas. Dichas intervenciones se adelantan a través del Contrato Interadministrativo No. VE-809-2023, suscrito con la Financiera de Desarrollo Territorial – Findeter, en el cual, a la fecha 30 de septiembre de 2025, se reporta un avance de 15 kilómetros de vía modernizada.

Cabe señalar que todo el corredor se encuentra en operación, dado que las actividades de modernización se ejecutan bajo la modalidad de ventanas operativas, lo que permite intervenir la vía en horarios previamente definidos y, posteriormente, restablecer su condición para el tráfico ferroviario.

34.En el tramo Ibagué- La Dorada se proponen realizar unos estudios que se encaminan en la viabilidad, y el impacto ambiental, social, institucional y económico para un sistema férreo de carga y de pasajeros. ¿Cuánto es el valor que se estima costarían estos estudios?

Respuesta:

En la actualidad, no se dispone de una estimación concreta del valor de los estudios para el tramo Ibagué – La Dorada (Zona 3 y Zona 4), toda vez que el tramo priorizado corresponde a la Zona 1: Buenaventura – Palmira. Cabe resaltar que apenas con el Auto No. 008230 proferido por la ANLA el 15 de septiembre de 2025, mediante el cual fue definida la alternativa para el cruce de la cordillera central, se obtuvieron insumos clave que permitirán dar continuidad al proceso de planeación y definición de costos en las fases subsiguientes de estructuración.

35.Informar a la fecha, ¿Cuáles son los avances en los estudios de prefactibilidad del tramo entre la Tebaida-Ibagué?

Respuesta:



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20252000375001**

20252000375001

Fecha: **09-10-2025**

Mediante el Auto No. 8230 del 15 de septiembre de 2025, la ANLA definió la alternativa seleccionada y adoptó otras determinaciones, con lo cual se dio por concluido el trámite del Diagnóstico Ambiental de Alternativas (DAA) correspondiente a la Zona 3 del megaproyecto, quedando así finalizados los estudios a nivel de prefactibilidad para cierre contractual el 15 de octubre de 2025.

Sobre el Ferrocarril de Antioquía

36. Que proyectos ha presentado el Departamento de Antioquia a la Nación para la recuperación del Ferrocarril de Antioquia.

Respuesta:

Actualmente la Agencia Nacional de Infraestructura no tiene radicado ningún proyecto sobre la recuperación del Ferrocarril de Antioquía.

37. Informar cuales son los proyectos férreos que tiene proyectado construir el Departamento de Antioquia y el tipo de madurez de cada proyecto, especificando el nivel y detalle en los estudios de cada tramo o proyecto, los valores proyectados que constaría su financiación y los elementos que le faltan a cada proyecto para iniciar su materialización.

Respuesta:

Actualmente la Agencia Nacional de Infraestructura no tiene radicado ningún proyecto sobre la recuperación del Ferrocarril de Antioquía.

38. Desde los avances en estudios y diseño de proyectos de recuperación férrea desarrollados por el Departamento de Antioquia, que aportes podrían brindarle estos

Respuesta:

Actualmente la Agencia Nacional de Infraestructura no tiene radicado ningún proyecto sobre la recuperación del Ferrocarril de Antioquía.

39. Informar las ventajas comparativas que tendría que la conexión entre el corredor férreo del pacífico y el Corredor férreo central se realizara a través del Departamento de Antioquia.



Documento firmado digitalmente



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20252000375001**

20252000375001

Fecha: **09-10-2025**

Desde el punto de vista ambiental y social, esta alternativa presenta ventajas comparativas, al contener la menor proporción de tramos que requieren trámite de sustracción por su paso a través de Distritos de Manejo Integrado y Reservas de Ley 2ª de 1959, aspecto que se resalta en el estudio de prefactibilidad. No obstante, incluye en mayor medida el paso por una Reserva de la Sociedad Civil, áreas que en principio no son susceptibles de sustracción, pero que, al tratarse de predios privados, podrían ser objeto de negociación, sin garantía de éxito.

De acuerdo con los resultados del estudio de prefactibilidad, la matriz de evaluación determinó que la alternativa por Antioquia obtuvo la mayor calificación en los aspectos legal, ambiental y social, aunque con una diferencia reducida frente a la Alternativa 2. Esta última, si bien contempla un menor número de tramos sujetos a nuevo licenciamiento ambiental, presenta una mayor proporción de secciones ubicadas en áreas de reserva, que requieren surtir el trámite de sustracción, identificado en el estudio como un proceso más complejo desde el punto de vista legal..

Como fue expuesto en respuestas anteriores, la evaluación y priorización de las alternativas corresponde a un ejercicio multicriterio, en el cual todas fueron ponderadas de manera integral, considerando aspectos técnicos, ambientales, sociales, legales y financieros.

Finalmente, desde la Agencia Nacional de Infraestructura esperamos que esta respuesta atienda de fondo su solicitud y estaremos atentos en caso de precisar información adicional al respecto.

Cordialmente,

MILENA PATRICIA JIMÉNEZ HERNÁNDEZ

Presidente (E) – Agencia Nacional de Infraestructura

Anexos:

cc:

VoBo: CARLOS ALEXANDER VARGAS GUERRERO 1, DANY WILSON ORTIZ ROA 1, ISABEL CRISTINA VARGAS SINISTERRA, JUAN JAVIER GUIDO GONZALEZ, JULIAN DAVID RUEDA ACEVEDO VICE (E), MARIA ISAMAR BAYONA CONTRERAS, ADRIANA MARIA MONTANEZ SAENZ GERENTE, MILENA PATRICIA JIMENEZ HERNANDEZ VICE

Nro Rad Padre: 20254091236122

Nro Borrador: 20252000067867

GADF-F-012