

Bogotá D.C., 28 de julio de 2026

Doctora
LILIANA BOHÓRQUEZ AVENDAÑO
Directora Técnica de Infraestructura.
Ministerio de Transporte
Correos: dinfraestructura@mintransporte.gov.co
ljpineda@mintransporte.gov.co

Asunto: Observaciones al documento Proyecto de Resolución la cual tiene como asunto: *“Por la cual se establecen los lineamientos generales para la articulación normativa, el desarrollo progresivo y la definición de condiciones aplicables al modo férreo en Colombia y se dictan otras disposiciones”*.

Respetada doctora Liliana,

Desde la Cámara de Comercio de Bogotá (CCB) estamos interesados en participar de manera activa y técnica en las iniciativas relacionadas con el Proyecto de Resolución la cual tiene como asunto: *“Por la cual se establecen los lineamientos generales para la articulación normativa, el desarrollo progresivo y la definición de condiciones aplicables al modo férreo en Colombia y se dictan otras disposiciones”*, publicado mediante el enlace: [SERVI001](#)

Por lo que se anexan las observaciones y recomendaciones emitidas por parte de la Cámara de Comercio de Bogotá:

En particular, frente al proyecto de resolución se considera fundamental incorporar las siguientes propuestas:

- Fortalecer el enfoque de intermodalidad como criterio obligatorio de estructuración de proyectos.
- Promover principios de acceso abierto a la infraestructura férrea cuando sea técnica y económicamente viable.
- Incorporar indicadores de desempeño logístico y operacional para evaluar resultados del sistema férreo.
- Institucionalizar mesas técnicas permanentes con la industria para la actualización de los anexos técnicos.

Comentarios proyecto de Resolución "Por la cual se establecen los lineamientos generales para la articulación normativa, el desarrollo progresivo y la definición de condiciones aplicables al modo férreo en Colombia y se dictan otras disposiciones".

Indique capítulo, artículo, parágrafo	Observación/Comentario	Propuesta
Capítulo I. Art. 3. Parágrafo	Se recomienda precisar que la incorporación de los parámetros del Anexo 1 en proyectos en ejecución esté condicionada a un análisis de viabilidad técnica, económica y operacional, evitando sobrecostos y retrasos.	Adicionar que la incorporación deberá sustentarse en un análisis de viabilidad técnica, económica y operacional garantizando la continuidad 50 -60 años y sostenibilidad de los proyectos.

Capítulo II. Art. 5. 5.2	El principio de desarrollo gradual no incorpora expresamente criterios de competitividad logística ni de integración multimodal.	Incluir que el desarrollo normativo promoverá la competitividad logística, la interoperabilidad y la integración con los demás modos de transporte.
Capítulo II. Art. 5. 5.3	La exigencia de trazabilidad técnica carece de criterios mínimos y podría generar cargas administrativas excesivas.	Definir metodologías o guías proporcionales según la complejidad del proyecto.
Cap. II – Art. 6.1 Planeación y estructuración	El proyecto incorpora la integración multimodal y la articulación territorial, pero considero que desde la estructuración se debe establecer una evaluación explícita de la demanda logística, los flujos de carga, los nodos generadores y atractores, y el efecto esperado sobre los costos logísticos.	Es importante incluir como criterio mínimo de planeación y estructuración el análisis de demanda de carga y pasajeros, matrices origen-destino, conexión con nodos logísticos estratégicos, impacto en costos logísticos y evaluación costo-beneficio del corredor.
Capítulo II. Art. 6. 6.1 - 6.4	Las fases del ciclo de vida no exigen evaluar demanda de carga, conectividad logística ni articulación con puertos y plataformas logísticas.	Incorporar estudios obligatorios de demanda, corredores logísticos e integración multimodal en la fase de planeación.
Cap. II – Art. 7 Gobernanza y organización funcional	La coordinación institucional se plantea como principio general, pero no se establecen mecanismos mínimos de gobernanza, intercambio de información ni seguimiento del desempeño del sistema.	Resulta importante incorporar como lineamiento la definición de una instancia de coordinación interinstitucional y mecanismos estandarizados de intercambio de información, seguimiento de riesgos e indicadores de desempeño ferroviario y logístico, con el fin de asegurar los resultados de los planes y proyectos del sistema sin generar desgaste y doble esfuerzo.
Cap. II – Art. 8 Acceso, uso y capacidad de la red férrea	Los principios de equidad, eficiencia, transparencia y no discriminación son adecuados, pero la asignación y administración de capacidad queda remitida a regulación posterior, asunto crítico para la competencia y el desarrollo de operadores.	Consideramos relevante incluir expresamente el principio de acceso abierto o competitivo a la infraestructura, sujeto a capacidad y seguridad, con reglas transparentes para asignación de capacidad, tarifas de acceso, prioridades operativas y solución de controversias. Lo anterior genera un ambiente de confianza para futuros inversionistas.

Cap. II – Art. 9.1 Interoperabilidad del sistema ferroviario	Es acertado evitar soluciones regionales aisladas; sin embargo, la prevalencia del estándar nacional debe permitir soluciones técnicamente justificadas cuando existan restricciones urbanas, operativas o económicas particulares.	Consideramos conveniente precisar que la compatibilidad con la red nacional es obligatoria, pero que podrán adoptarse soluciones de transición o adaptación técnicamente justificadas, siempre que no afecten la continuidad, capacidad, seguridad ni interoperabilidad futura.
Cap. II – Art. 9.2 Integración multimodal y articulación territorial	La integración con otros modos está formulada de manera general. Para lograr continuidad logística es necesario considerar de forma explícita terminales intermodales, zonas logísticas, centros de distribución, puertos secos y conexiones de primera y última milla.	Es pertinente agregar criterios para identificar, priorizar y proteger nodos logísticos estratégicos y sus accesos viales, férreos y operacionales, promoviendo terminales intermodales eficientes y conexiones de primera y última milla. Lo anterior se puede generar alrededor de los ya establecidos corredores logísticos en el país.
Cap. II – Art. 10 Seguridad ferroviaria y gestión del riesgo	El aspecto relacionado con la seguridad se aborda como eje transversal, pero para corredores urbanos y regionales resulta especialmente relevante la interacción con otros modos, pasos a nivel, accesos no autorizados y ocupaciones del corredor.	Consideramos conveniente incluir dentro del desarrollo posterior de la regulación de seguridad criterios específicos para pasos a nivel, convivencia con movilidad urbana, control de accesos, protección del corredor, manejo de emergencias y coordinación con autoridades territoriales para aspectos específicos.
Cap. II – Art. 11 Sostenibilidad y protección del corredor férreo	La sostenibilidad se aborda en sus dimensiones ambiental, social, territorial y financiera, pero sería conveniente vincularla con indicadores verificables de desempeño y externalidades logísticas.	Incorporar como lineamiento la medición de reducción de emisiones, eficiencia energética, siniestralidad, congestión evitada, costos logísticos y otros beneficios externos frente a modos alternativos, desde la evaluación de los proyectos.

Cap. II – Art. 11.2 y 11.3 Protección y uso estratégico del corredor	La protección del corredor férreo es fundamental, pero debe complementarse con la preservación de áreas para terminales, patios, zonas de transferencia y accesos logísticos, evitando que la expansión urbana limite la operación futura de carga.	Resulta relevante promover la articulación de los instrumentos de ordenamiento territorial con reservas y áreas de protección para patios, terminales, accesos y plataformas de intercambio modal asociados a corredores estratégicos de carga.
Cap. II – Art. 12.2 Referencias normativas/técnicas complementarias	La utilización transitoria de referencias internacionales es conveniente, pero puede generar combinaciones de estándares técnicamente incompatibles si cada proyecto adopta referencias diferentes.	Es importante establecer criterios de homologación y jerarquización de estándares internacionales aceptables, exigiendo una matriz de compatibilidad técnica y una justificación de su selección para cada proyecto. Lo anterior con el fin de asegurar la operación.
Cap. II – Art. 13 y Anexo 1 – Trocha	La adopción de trocha estándar de 1.435 mm para nueva infraestructura favorece la interoperabilidad, pero la migración de corredores existentes puede implicar inversiones significativas y riesgos sobre operaciones actuales.	Es conveniente solicitar respetuosamente que los planes de migración o adaptación de trocha incluyan análisis de demanda, costo-beneficio, continuidad operativa, material rodante, cronograma de transición y fuentes de financiación, priorizando la interoperabilidad efectiva.
Capítulo III. Art. 12. 12.1	No se contempla un mecanismo permanente de participación del sector productivo antes de expedir reglamentos técnicos.	Establecer mesas técnicas y procesos de consulta pública previos a la expedición de reglamentos.
Capítulo III. Art. 12. 12.2	No se establecen criterios para seleccionar estándares internacionales cuando existan diferentes referencias técnicas.	Definir criterios objetivos para la adopción y mantenimiento de estándares internacionales durante todo el proyecto.
Capítulo III. Art. 13. General	No se fija una periodicidad para actualizar los anexos técnicos.	Establecer revisiones periódicas (ej. cada cinco años) o cuando existan cambios tecnológicos relevantes.

Anexo 1 – Matriz Nacional de Parámetros / carga por eje	Resulta pertinente establecer Cooper E60 como condición mínima de diseño. No obstante, para corredores con vocación estratégica de transporte de carga, la definición del modelo estructural debería considerar no solo la demanda actual sino las proyecciones de largo plazo, la evolución esperada de las cargas por eje, la capacidad ferroviaria requerida y los costos de adaptación futura de las estructuras.	Consideramos importante incorporar como requisito en los estudios de prefactibilidad y factibilidad de corredores con vocación de carga la evaluación técnica y económica de escenarios Cooper E60, E72 y E80, de manera que la selección del modelo estructural se sustente en demanda proyectada, costo del ciclo de vida, capacidad futura e interoperabilidad, evitando tanto el sobredimensionamiento de la infraestructura como posteriores reforzamientos o reconstrucciones prematuras.
Anexo 3 – Estudios de prefactibilidad, factibilidad y diseño	Los estudios ferroviarios deberían incorporar de manera explícita la viabilidad logística y operacional del sistema completo, incluyendo terminales, interfaces multimodales, disponibilidad de equipos, costos de operación y nivel de servicio.	Adicionar dentro de los contenidos orientadores: análisis de cadena logística, demanda capturable, diseño conceptual de terminales y nodos, costos de transbordo, OPEX y costo de ciclo de vida, indicadores de confiabilidad, capacidad, tiempo de tránsito y nivel de servicio.
Anexo 3 – Estudios de prefactibilidad, factibilidad y diseño. General	No contemplan indicadores de desempeño logístico posteriores a la entrada en operación.	Incorporar KPIs como utilización de capacidad, disponibilidad, puntualidad, confiabilidad, costo por tonelada-km e integración multimodal.

Desde la CCB esperamos que, con estas recomendaciones, se logre aportar al desarrollo del Proyecto de Resolución con el fin de fortalecer su coherencia técnica, los lineamientos generales para la articulación normativa, el desarrollo progresivo y la definición de condiciones aplicables al modo férreo en Colombia. De ser necesario, nos ponemos a disposición para ampliar y profundizar estas consideraciones.



CLAUDIA PATRICIA VELASQUEZ OROZCO
Directora Gestión Pública y Ciudadana
Cámara de Comercio de Bogotá

Aprobó: Claudia Patricia Velasquez.

Consolidó: Luis Ernesto García Barrios, Coordinador de Gestión Regulatoria.

Elaboró: Mario Rafael Fontalvo Fontalvo, Líder Clúster Logística y Movilidad - Macrosector Servicios Empresariales y Tecnología.