

Corredor Buenaventura - Palmira.

Contacto.	Eje temático / Subsector	Entidades Relacionadas.	ODS.
Ventanilla Única de Inversión. Ministerio de Transporte. contactovui@mincit.gov.co	Transporte Férreo.	<ul style="list-style-type: none"> - Unidad de Planeación de Transporte (UPIT). - Agencia Nacional de Infraestructura (ANI). - Ministerio de Transporte. 	  

Plan Nacional de Desarrollo (PND). Transformación / Estrategia.	
<ul style="list-style-type: none"> - Convergencia Regional - Crecimiento Económico Sostenible. 	<p>Infraestructura para la Integración: Desarrollar infraestructura de transporte que conecte centros de producción y puertos.</p> <p>Fortalecimiento Logístico: Impulsar modos de transporte más eficientes y sostenibles.</p>

Consideraciones ESG.	
Ambientales:	<ul style="list-style-type: none"> - Reducción de la huella de carbono por la sustitución de transporte carretero por férreo.
Sociales:	<ul style="list-style-type: none"> - Generación de empleo local durante las fases de construcción y operación. Mejora de la calidad de vida y reducción de costos logísticos para las comunidades.
Gobernanza:	<ul style="list-style-type: none"> - Transparencia y Rendición de Cuentas. El proyecto se somete a la regulación pública (UPIT, ANI) y a las metodologías de riesgo y mitigación de CONPES, MHCP y DNP.

Generales del Negocio.	
Objetivos.	<p>Capitalizar la ventaja geoestratégica de Colombia mediante la reactivación y modernización del corredor férreo Buenaventura-Palmira, generando retornos a través de la optimización del transporte de carga.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Asegurar la consecución de la fase de Factibilidad (\$66.590 millones COP) y el posterior cierre financiero para el CAPEX total estimado de \$22 billones COP. - Implementar un modelo operativo y tecnológico (incluyendo BIM y especificaciones técnicas) que garantice una demanda anual de transporte de carga de 0.5 a 1 millón de toneladas. - Mitigar los riesgos legales y de litigio sobre el corredor (procesos judiciales pendientes) para garantizar la viabilidad jurídica y la estabilidad del activo.

Generales del Negocio.	
Alcance.	<p>Este proyecto incluye:</p> <p>Corredor Férreo Buenaventura – Palmira (120 km de corredor, incluyendo 38 km de túneles y 22 km de viaductos).</p> <p>La finalización de la fase de Prefactibilidad (99%) y la contratación y desarrollo de la fase de Factibilidad (\$66.590 millones COP).</p> <p>Inversión total (CAPEX) estimada en \$22 billones COP para la construcción, rehabilitación y operación del tramo priorizado.</p> <p>El proyecto no incluye:</p> <p>La conexión total con el Corredor Férreo Central (más allá de Palmira), es decir, la totalidad de la red férrea nacional.</p> <p>Los costos de adquisición de predios o resolución de litigios no previstos en la estructuración o que superen el presupuesto inicial.</p> <p>La operación y mantenimiento a largo plazo de la infraestructura después del periodo concesional, salvo que se incorpore en el modelo de negocio.</p>
Metas del proyecto.	<ul style="list-style-type: none"> - Finalizar la contratación de la Factibilidad en el plazo establecido como oportunidad próxima (hito de pre-inversión). - Alcanzar el tráfico objetivo en el primer año de operación de la fase 1, movilizandoo entre 0.5 y 1 millón de toneladas anuales. - Completar el 100% de los estudios de viabilidad legal, de riesgos y económico-financiero durante la fase de factibilidad. - Obtener la aprobación de los \$22 billones COP de CAPEX total estimado en el cierre financiero.
Oportunidad en el mercado.	<p>Crecimiento de la Demanda.</p> <p>El proyecto resuelve un déficit logístico crucial al conectar el principal puerto de Colombia sobre el Pacífico (Buenaventura) con el interior del país a través del Corredor Férreo Central, optimizando los flujos comerciales.</p> <p>La iniciativa está alineada con los objetivos del Plan Plurianual de Inversiones (PPI) y el Plan Maestro Ferroviario (PMF-2020), lo que garantiza el soporte institucional y regulatorio.</p> <p>La demanda anual proyectada de 0.5 a 1 millón de toneladas evidencia una necesidad insatisfecha y un potencial de crecimiento en la transferencia modal de carga desde la carretera al ferrocarril, apalancada por los beneficios en costo y eficiencia.</p>

2

Generales del Negocio.

Condiciones Excepcionales.

El proyecto se encuentra en un estado de Prefactibilidad del 99%, lo que minimiza el riesgo de pre-inversión y acelera la transición a la fase de Factibilidad y posterior contratación, ofreciendo una oportunidad próxima a contratar Factibilidad.

La necesidad de construir túneles (38 km) y viaductos (22 km) en un corredor de solo 120 km significa que es un proyecto de alto valor agregado en ingeniería, con una barrera de entrada natural para competidores y una necesidad crítica para el Estado.

La estructuración está siendo liderada por entidades de primer nivel como la ANI y la FDN (Federación Nacional de Departamentos), garantizando el rigor técnico, legal y financiero del diseño y la estabilidad contractual.

Modelo de Negocio.

Socios Clave	Actividades Clave	Propuesta de valor	Relaciones con el cliente	Segmentos de cliente
<ul style="list-style-type: none"> - Federación Nacional de Departamentos (FND). - Agencia Nacional de Infraestructura (ANI). - EGIS DB PACÍFICO (Consortio de experiencia técnica y operativa en férreos). 	<ul style="list-style-type: none"> - Finalización y contratación de la Factibilidad. - Gestión de la inversión. - Construcción de infraestructura compleja. - Operación, mantenimiento y gestión de tráfico de carga. 	<ul style="list-style-type: none"> - Ofrecer a los generadores de carga el modo de transporte más eficiente en costos y tiempo entre el principal puerto (Buenaventura) y los centros de consumo/producción. 	<ul style="list-style-type: none"> - Estructura Concesional (B2G/B2B) de largo plazo con el Estado (ANI). - Relación comercial con los principales generadores de carga. 	<ul style="list-style-type: none"> - Empresas de logística y carga masiva - Generadores de Carga de Alto Volumen.
	Recursos Clave <ul style="list-style-type: none"> - Concesión de la ruta Buenaventura-Palmira. - El capital de \$22 Billones COP. - La infraestructura existente y los estudios de Prefactibilidad (99%). 		Canales <ul style="list-style-type: none"> - La infraestructura ferroviaria per se. Acuerdos de Nivel de Servicio (SLA) con operadores de carga. 	
Estructura de costos <ul style="list-style-type: none"> - Servicio de la deuda por financiación de la inversión en el CAPEX inicial. - Los costos operativos (OPEX) futuros: el mantenimiento especializado de la infraestructura, garantizando la longevidad del activo. 		Flujo de Ingresos <ul style="list-style-type: none"> - Tarifas de Uso de la Infraestructura (Peajes Férreos). - Ingresos por Transporte de Carga (Tarifas a los generadores de carga) basadas en la demanda de 0.5 a 1 millón de toneladas anuales. - Posibles pagos por disponibilidad del Estado (esquemas APP). 		



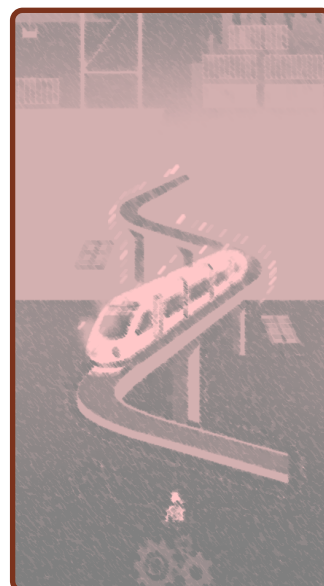
El proyecto Tren del Pacífico (Buenaventura - Palmira) posee una propuesta de valor que se cimienta en la captura de eficiencias logísticas, la solidez financiera y un compromiso ESG ineludible.

El corredor de 120 kilómetros —que incluye obras de ingeniería crítica como 38 km de túneles y 22 km de viaductos— es la solución definitiva para conectar el Puerto de Buenaventura con el corazón productivo del país. Al transferir carga pesada de la carretera al ferrocarril, reducimos significativamente los costos y tiempos de tránsito, desbloqueando el potencial exportador e importador. Esta eficiencia se traduce en una demanda anual garantizada de 0.5 a 1 millón de toneladas, asegurando un flujo de ingresos predecible y de alto volumen.

Cronograma del proyecto				
Fase	Inicio	Fin	Predecesor	Hito
I. Cierre de Prefactibilidad. Revisión y Aprobación de la Prefactibilidad.	N.A.	+ 6 meses.	N.A.	Estudio de prefactibilidad. Trazado definitivo.
II. Factibilidad y Licencias. - Estudios Técnicos de Factibilidad, Geología e Ingeniería de Valor. - Elaboración y radicación del Estudio de Impacto Ambiental (EIA).	6 meses.	+ 24 meses	Estudios de prefactibilidad.	Estudios de factibilidad. Licencias.
III. Estructuración y Cierre Financiero. - Estructuración legal y financiera (Modelación P-P, Garantías). - Proceso de Cierre Financiero y Sindicación de Fondos.	30 meses.	+ 12 meses	Estudios de factibilidad.	Aprobación de la Estructura de Riesgos (CONPES, MHCP, DNP). Cierre Financiero.
IV. Construcción y Ejecución.	42 meses.	+ 48 meses	Definición del proyecto.	Puesta en producción.
V. Operación y Largo Plazo.	90 meses.	Duración de la concesión.	Puesta en producción.	Inicio de operaciones.

FICHA DE PROYECTO.

Parámetros Financieros – Flujo de Caja.	
Parámetros de Ingresos	Parámetros de Egresos
Parámetro (Un)	Parámetro (Un)
Ingresos por Peaje Férreo. Tarifa variable por tonelada.	Mantenimiento Pesado: Conservación de la infraestructura, esencial para la seguridad y la vida útil de la concesión.
Ingresos por disponibilidad (APP).	Costos de Personal: Nómina especializada para la operación férrea.
Tarifas de almacenamiento temporal de contenedores, y servicios de manipulación.	Costos de Energía: Consumo energético para el sistema.
Otros ingresos asociados a la operación férrea.	Egresos Financieros. Servicio de la Deuda: Pago de capital e intereses del financiamiento obtenido para el CAPEX.



Plan de riesgos.					
Evento	Probabilidad	Impacto	Calificación	Mitigación	Contingencia
Socio-Ambiental. Efectos causados en el ambiente y/o las comunidades.	Bajo	Medio	Bajo	Diseño de ingeniería responsable para la protección ecológica.	Planes de Compensación robustos y seguros ambientales.
Retraso en Cierre Financiero.	Medio	Alto	Alto	Asegurar la participación conjunta del sector privado y público para el desarrollo eficiente del negocio.	Búsqueda de garantías basadas en compromisos estatales.
Estabilidad y viabilidad de negocio.	Baja	Alto	Medio	Suscripción de contratos de concesión de largo plazo y promoción del uso de los servicios desde el Estado mismo.	Establecimiento de mecanismos de salvamento.

5

FIN DEL DOCUMENTO.