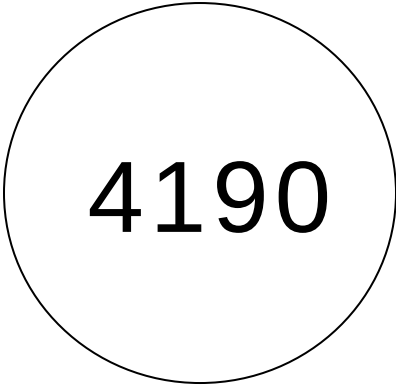


Documento CONPES

CONSEJO NACIONAL DE POLÍTICA ECONÓMICA Y SOCIAL
REPÚBLICA DE COLOMBIA
DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN



4190

MODIFICACIÓN AL DOCUMENTO CONPES 4172 MODIFICACIÓN AL DOCUMENTO CONPES 4171 DECLARACIÓN DE IMPORTANCIA ESTRATÉGICA DEL PROYECTO DE INVERSIÓN TREN DE ZIPAQUIRÁ (BPIN 202500000024991)

Departamento Nacional de Planeación
Ministerio de Hacienda y Crédito Público
Ministerio de Transporte

Versión aprobada

Bogotá, D.C., 04 de mayo de 2026

CONSEJO NACIONAL DE POLÍTICA ECONÓMICA Y SOCIAL CONPES

Gustavo Francisco Petro Urrego

Presidente de la República

Francia Elena Márquez Mina

Vicepresidenta de la República

Armando Alberto Benedetti Avellaneda

Ministro del Interior

Rosa Yolanda Villavicencio Mapy

Ministra de Relaciones Exteriores

Germán Ávila Plazas

Ministro de Hacienda y Crédito Público

Jorge Iván Cuervo Restrepo

Ministro de Justicia y del Derecho

Pedro Arnulfo Sánchez Suárez

Ministro de Defensa Nacional

Martha Viviana Carvajalino Villegas

Ministro de Agricultura y Desarrollo Rural

Guillermo Alfonso Jaramillo Martínez

Ministro de Salud y Protección Social

Antonio Eresmid Sanguino Páez

Ministra del Trabajo

Edwin Palma Egea

Ministra de Minas y Energía

Diana Marcela Morales Rojas

Ministro de Comercio, Industria y Turismo

José Daniel Rojas Medellín

Ministro de Educación Nacional

Irene Vélez Torres

Ministra de Ambiente y Desarrollo Sostenible (E)

Aydee Marqueza Marsiglia Bello

Ministra de Vivienda, Ciudad y Territorio (E)

Yeimi Carina Murcia Yela

Ministra de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones

María Fernanda Rojas Mantilla

Ministra de Transporte

Yannai Kadamani Fonrodona

Ministro de las Culturas, las Artes y los Saberes

Patricia Duque Cruz

Ministra del Deporte

Angela Yesenia Olaya Requene

Ministro de Ciencia, Tecnología e Innovación

Alfredo Acosta Zapata

Ministro de Igualdad y Equidad

Natalia Irene Molina Posso

Directora General del Departamento Nacional de Planeación

Rovitzon Ortiz Olaya

Subdirector General de Prospectiva y Desarrollo
Nacional

Rubin Ariel Huffington Rodríguez

Subdirector General del Sistema General de
Regalías

Martha Cecilia García Buitrago

Subdirectora General de Inversiones,
Seguimiento y Evaluación

Rubin Ariel Huffington Rodríguez

Subdirector General de Descentralización y
Desarrollo Territorial (E)

Resumen ejecutivo

El 30 de octubre de 2025, el Consejo Nacional de Política Económica y Social (CONPES) aprobó el Documento CONPES 4171 *Declaración de Importancia Estratégica del Proyecto de Inversión Tren de Zipaquirá (BPIN 202500000024991)*¹. Dicho proyecto, que hace parte de la apuesta por la reactivación ferroviaria incluida en el Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2022-2026 *Colombia, Potencia Mundial de la Vida*, busca impulsar una movilidad regional basada en energías limpias en la Región Metropolitana Bogotá-Cundinamarca (RMBC).

El Documento CONPES 4171, reformado por el Documento CONPES 4172 *Modificación al Documento CONPES 4171 Declaración de Importancia Estratégica del Proyecto de Inversión Tren de Zipaquirá (BPIN 202500000024991)*² del 7 de noviembre de 2025, estableció el marco técnico, legal y financiero del proyecto, definiendo un costo total de 17.445.736.229.863 pesos constantes de 2024 y autorizando una cofinanciación por parte de la Nación por un monto de 12.209.690.555.124 pesos constantes de 2024, equivalentes al 69.99% del costo total.

Sin embargo, tras la expedición de los Documentos CONPES 4171 y 4172, en el marco de la coordinación interinstitucional entre las entidades cofinanciadoras, y con el fin de preservar el cronograma de ejecución del proyecto y asegurar su cierre financiero, el Gobierno nacional, a través del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, evaluó y validó un ajuste en la estructura de cofinanciación que incorpora aportes complementarios de la Nación.

En ese sentido, este Documento CONPES presenta un ajuste a la estructura de financiación del proyecto, que implica la incorporación de recursos complementarios de la Nación y el ajuste de la estructura de cofinanciación. El costo total del proyecto se actualiza a 17.360.270.294.603 pesos constantes de 2024. La Nación incrementa su participación a un monto de 14.168.295.619.864 pesos constantes de 2024, pasando a cofinanciar el 81,61% del proyecto.

Por lo anterior, este documento somete a consideración del CONPES la modificación del Documento CONPES 4172, la cual contempla una adición de aportes de la Nación necesaria para viabilizar el nuevo esquema de financiación y permitir la suscripción de un otrosí al convenio de cofinanciación.

El Tren de Zipaquirá (Regiotram del Norte) es un sistema de transporte público de pasajeros regional que busca integrar de manera eficiente el Distrito Capital con los

¹ Disponible en: <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/4171.pdf>.

² Disponible en: <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/4172.pdf>.

municipios de Chía, Cajicá y Zipaquirá. Será un sistema tipo Tren-Tram con una longitud aproximada de 49 kilómetros (km) que inicia en la zona central de Bogotá D.C. y finaliza en la zona de expansión urbana nororiental de Zipaquirá. Operará con un sistema 100% eléctrico de última generación y se integrará con el Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá (SITP) y el Regiotram de Occidente, así como con modos complementarios como la red de cicloinfraestructura, el servicio de transporte público individual y el transporte intermunicipal, configurando un esquema intermodal y eficiente.

El trazado contempla 17 estaciones y 2 patios-taller con accesibilidad universal, y su implementación permitirá reducir en hasta 60 minutos los desplazamientos de ida y regreso entre Zipaquirá y Bogotá D.C., mitigar alrededor de 60,000 tCO₂ anuales y disminuir la siniestralidad vial en aproximadamente 12 muertes y 127 lesionados por año (Gobernación de Cundinamarca, 2024). El tren de Zipaquirá ofrecerá confiabilidad en los tiempos de viaje, operará con tecnologías limpias y contribuirá a la protección de la vida e integridad de la ciudadanía a través de la reducción del riesgo de siniestralidad vial. En consecuencia, se fortalecerá la conectividad de la RMBC y con ello se reducirá la segregación socioespacial, entre otros aspectos.

La declaración de importancia estratégica de este proyecto se sustenta en que existe una baja conectividad regional en el corredor Bogotá D.C. – Zipaquirá, originada por la insuficiente infraestructura de transporte público regional y la limitada integración intermodal. Esta situación impide la prestación de servicios de movilidad eficientes, seguros y sostenibles, lo que afecta negativamente la articulación territorial entre la capital del país y los municipios de la provincia de Sabana Centro.

Así, por medio de este documento se busca viabilizar el financiamiento del proyecto de inversión, garantizando la ejecución de las etapas preoperativas (preconstrucción, construcción y puesta en marcha) y permitiendo la entrada en operación del sistema en el año 2034. Esta viabilización financiera busca contribuir al objetivo general del proyecto, que es fortalecer la infraestructura para la prestación del servicio de transporte público de pasajeros en el corredor Zipaquirá – Cajicá – Chía – Bogotá D.C., con el fin de mejorar la conectividad regional de manera eficiente, sostenible y segura en un horizonte de mediano y largo plazo. La cofinanciación del Tren de Zipaquirá (Regiotram del Norte) por parte de la Nación, el cual se encuentra registrado en el Banco de Programas de Proyectos de Inversión Nacional con el código BPIN 202500000024991, será un factor clave para su viabilidad financiera.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 173 de la Ley 2294 de 2023³, se propone la declaratoria de importancia estratégica del Tren de Zipaquirá (Regiotram del Norte) el cual será desarrollado por el Departamento de Cundinamarca a través de la Empresa Férrea Regional, por medio de la cofinanciación por parte de la Nación por un monto de catorce billones ciento sesenta y ocho mil doscientos noventa y cinco millones seiscientos diecinueve mil ochocientos sesenta y cuatro pesos (14.168.295.619.864 pesos constantes 2024), entre los años 2027 y 2039. Estos recursos serán financiados mediante vigencias futuras excepcionales, de acuerdo con el aval fiscal otorgado por el Consejo Superior de Política Fiscal (Confis) el 7 de noviembre del 2025 y el 29 de abril de 2026, de conformidad con lo previsto en los artículos 11 de la Ley 819 de 2003⁴ y 2.8.1.7.1.3 del Decreto 1068 de 2015⁵.

Clasificación: R40, R41, R42.

Palabras clave: Transporte, Transporte Urbano, Política de Movilidad, Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Tren de Zipaquirá, Región Metropolitana Bogotá–Cundinamarca.

³ Por el cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 “Colombia Potencia Mundial de la Vida”.

⁴ Por la cual se dictan normas orgánicas en materia de presupuesto, responsabilidad y transparencia fiscal y se dictan otras disposiciones.

⁵ Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Hacienda y Crédito Público.

TABLA DE CONTENIDO

1. INTRODUCCIÓN	9
2. ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN	12
2.1. Antecedentes	13
2.2. Justificación	17
3. DIAGNÓSTICO.....	20
3.1 Baja conectividad regional	20
4. REQUISITOS PARA ACCEDER A LA COFINANCIACIÓN	30
5. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO	33
5.1. Objetivo general	33
5.2. Componentes del Proyecto.....	33
5.2.1. Esquema operacional y financiero.....	40
5.2.2. Esquema institucional.....	43
5.2.3. Medidas propuestas para controlar y minimizar la ilegalidad	45
5.2.4. Evaluación económica y social.....	46
5.2.5. Estrategias para la sostenibilidad, mantenimiento y actualización.....	51
5.2.6. Fuentes de pago definidas para alimentar el Fondo de Estabilización Tarifaria ..	52
5.2.7. Estudio Ambiental.....	53
5.2.8. Cronograma del proyecto.....	54
5.2.9. Costos del proyecto	54
5.3. Seguimiento.....	55
5.4. Financiamiento.....	57
6. RECOMENDACIONES.....	59
GLOSARIO.....	61
ANEXOS	63
Anexo A. Plan de Acción y Seguimiento (PAS).....	63
Anexo B. Aval fiscal otorgado por el Confis	64
BIBLIOGRAFÍA	67

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Variación porcentual de tiempos de viaje entre Bogotá y los municipios de Chía, Cajicá y Zipaquirá en el periodo 2011 – 2023 ^(a)	21
Tabla 2. Número de viajes al día origen y destino de los viajes en Bogotá Región, 2023	27
Tabla 3. Número de viajes al día en Bogotá Región, 2023	28
Tabla 4. Viajes realizados entre Bogotá, Chía, Cajicá y Zipaquirá 2011-2023	28
Tabla 5. Cumplimiento de los requisitos para acceder a la cofinanciación	30
Tabla 6. Ubicación de estaciones Tren de Zipaquirá.	38
Tabla 7. Resumen de parámetros operacionales para atender demanda máxima a 2042	40
Tabla 8. Características del material rodante y la línea férrea	41
Tabla 9. Resultados de la evaluación económica de las tipologías vehiculares.....	42
Tabla 10. Resultados de los principales flujos del valor presente (costos).....	49
Tabla 11. Beneficios estimados del proyecto durante el horizonte de evaluación (2032 – 2055).....	49
Tabla 12. Resultados ACB.....	51
Tabla 13. Descripción de componentes de mantenimiento del proyecto	52
Tabla 14. Actividades, responsables y tiempos de ejecución del proyecto de inversión ...	54
Tabla 15. Inversión total del proyecto	55
Tabla 16. Cronograma de seguimiento.....	56
Tabla 17. Perfil de los aportes por vigencias de los aportantes	57

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1. Porcentaje de personas que se desplazan fuera del municipio, según tiempo de desplazamiento	21
Gráfico 2. Reparto modal entre Bogotá, Chía, Cajicá y Zipaquirá, 2023	22
Gráfico 3. Participación porcentual de los fallecidos en siniestros viales según actor vial en el corredor Zipaquirá - Cajicá - Chía – Bogotá (2014 – 2024)	23
Gráfico 4. Proyección poblacional Cajicá, Chía, Zipaquirá y Bogotá D.C. 2024 – 2042	26
Gráfico 5. Flujos anuales del beneficio de ahorros de tiempo	47
Gráfico 6. Flujos anuales del beneficio de ahorros de costos de operación	47
Gráfico 7. Flujos anuales del beneficio de ahorros de siniestralidad vial	48
Gráfico 8. Flujos anuales del beneficio de reducción de emisiones contaminantes	48
Gráfico 9. Flujos anuales del beneficio de edificabilidad	49

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Esquema trazado y ubicación estaciones Tren de Zipaquirá	34
Figura 2. Red de Sistemas de Transporte Masivo Proyectados de la Región Bogotá – Cundinamarca.....	36

SIGLAS Y ABREVIACIONES

ACB	Análisis costo-beneficio
BPIN	Banco de Programas de Proyectos de Inversión Nacional
CAPEX	Inversiones en capital
CCO	Centro de Control de Operaciones
CO2	Dióxido de carbono
Confis	Consejo Superior de Política Fiscal
CONPES	Consejo Nacional de Política Económica y Social
DANE	Departamento Administrativo Nacional de Estadística
DNP	Departamento Nacional de Planeación
EFR	Empresa Férrea Regional
km	Kilómetro
m	Metros
OPEX	Gasto operacional
PAS	Plan de Acción y Seguimiento
PIMRC	Programa Integral de la Movilidad de la Región Capital
PND	Plan Nacional de Desarrollo
POT	Plan de Ordenamiento Territorial
RMBC	Región Metropolitana Bogotá - Cundinamarca
SETP	Sistema Estratégico de Transporte Público
SITP	Sistema Integrado de Transporte Público
TIR	Tasa interna de retorno
VPN	Valor presente neto

1. INTRODUCCIÓN

El Documento CONPES 4171 estableció el diagnóstico y la solución a la problemática de movilidad en el corredor norte de la Región Metropolitana Bogotá-Cundinamarca, teniendo en cuenta que existe una baja conectividad regional en el corredor Bogotá D.C. - Zipaquirá, originada por la insuficiente infraestructura de transporte público regional y la limitada integración intermodal. Esta situación, agravada por el acelerado crecimiento poblacional de la provincia de Sabana Centro, impide la prestación de servicios de movilidad eficientes, seguros y sostenibles, afectando la articulación territorial.

El acelerado crecimiento poblacional de Sabana Centro ha agravado esta problemática, al consolidar una dinámica de movilidad pendular⁶ entre sus municipios y el Distrito Capital, caracterizada por un incremento sostenido que alcanza cerca de 200.000 desplazamientos diarios en la actualidad (Secretaría Distrital de Movilidad, 2023). En términos comparativos, entre 2016 y 2023, la población de esta provincia creció un 32,6%, cifra cuatro veces superior al crecimiento registrado en Bogotá D.C. (8,9%) durante el mismo periodo (Sabana Centro Cómo Vamos, 2024).

Las consecuencias de esta problemática se manifiestan en múltiples dimensiones. La congestión vehicular se ha incrementado en más del 14% en los tiempos de desplazamiento entre Bogotá, Chía, Cajicá y Zipaquirá durante el periodo 2011-2023, pasando de 97 a 110 minutos en promedio⁷ (Secretaría Distrital de Movilidad, 2012; 2023). Paralelamente, las cifras de siniestralidad vial evidencian la gravedad del problema: entre 2014 y 2024, 81 personas han perdido la vida en el corredor vial Bogotá - Zipaquirá, situación no aceptable en el contexto del enfoque Sistema Seguro⁸ que orienta la Política Nacional de Seguridad Vial.

La dimensión ambiental agrava considerablemente el panorama. En el año 2018, el transporte terrestre en Cundinamarca generó más de 5.300 kilotoneladas de CO₂ equivalente, representando el 34% del total de emisiones departamentales, lo cual ubica al departamento como el segundo mayor emisor nacional por esta causa (IDEAM, Fundación Natura, PNUD, MADS, DNP, Ministerio de Relaciones Exteriores, 2022). Así mismo, una baja conectividad regional genera barreras en el acceso a empleo, educación, servicios básicos y, en general, afecta el goce de los derechos fundamentales de la sociedad.

⁶ La movilidad pendular hace referencia a los trayectos realizados desde el domicilio hacia el lugar de trabajo o estudio (Demoraes, Gouëset, & Moreno, 2020).

⁷ Incluye los viajes realizados durante todo el día.

⁸ El enfoque Sistema Seguro reconoce la necesidad de resguardar a las personas de sufrir lesiones graves o fatales en siniestros viales, a partir de la premisa de que las lesiones son evitables y establece que ningún fallecimiento o lesión grave en la vía es aceptable (Agencia Nacional de Seguridad Vial, 2022).

En respuesta a esta problemática, el Gobierno nacional, la Gobernación de Cundinamarca, el Distrito Capital y los municipios de la región han trabajado conjuntamente en el diseño e implementación de estrategias para mejorar la conectividad regional entre Bogotá D.C. y la Sabana Centro. Entre estas iniciativas se destaca el proyecto Accesos Norte Fase II y la Troncal de los Andes, liderados por la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) así como el proyecto estratégico para una conectividad regional eficiente y basada en energías limpias: el Tren de Zipaquirá (Regiotram del Norte).

De esta manera, el objetivo principal del Tren de Zipaquirá (Regiotram del Norte) es fortalecer la infraestructura de transporte público regional en el corredor Bogotá–Sabana Centro, mediante la implementación de una línea férrea electrificada de 48,9 kilómetros (km) entre Zipaquirá y Bogotá con 17 estaciones que permitirán atender más de 187.000 pasajeros al día al inicio de la operación. Esta nueva infraestructura mejorará la conectividad regional al reducir los tiempos de viaje, disminuir las emisiones anuales de CO₂, evitar siniestros viales y con ello mejorar la calidad de vida de la ciudadanía y aumentar la competitividad de la Región Bogotá – Cundinamarca.

La evaluación económica del proyecto respalda su viabilidad técnica y financiera, al presentar una relación beneficio-costos de 1,61. Se estima que la iniciativa beneficiará a cerca de un millón de habitantes, tanto en Bogotá —particularmente en las localidades de Puente Aranda, Teusaquillo, Barrios Unidos, Chapinero y Usaquén— como en los municipios de Chía, Cajicá y Zipaquirá (Gobernación de Cundinamarca, 2024).

A nivel de instrumentos de planeación, este proyecto se articula con diversas políticas que identifican la baja conectividad en el transporte público como problema prioritario y plantean acciones específicas para su solución. En el ámbito nacional, el Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2022–2026 reconoce los sistemas de transporte público como proyectos prioritarios dentro de las transformaciones de seguridad humana, justicia social y convergencia regional. Complementariamente, el Plan Plurianual de Inversiones incluye al Tren de Zipaquirá (Regiotram del Norte) como proyecto estratégico de impacto regional.

El Consejo Nacional de Política Económica y Social (CONPES) ha contribuido al desarrollo de un marco de política pública robusto en materia de movilidad urbana y regional a través de diversos documentos que definen la política nacional: (i) Documento CONPES 3167 *Política para Mejorar el Servicio de Transporte Público Urbano de Pasajeros*⁹; (ii) Documento CONPES 3260 *Política Nacional de Transporte Urbano y Masivo*¹⁰; (iii)

⁹ Disponible en: <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3167.pdf>.

¹⁰ Disponible en: <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3260.pdf>.

Documento CONPES 3368 *Política Nacional de transporte urbano y masivo – seguimiento*¹¹; (iv) Documento CONPES 3677 *Movilidad Integral para la Región Capital Bogotá – Cundinamarca*¹²; (v) Documento CONPES 3896 *Seguimiento de la Política Nacional de Transporte Urbano y Masivo: lineamientos para la redistribución de componentes cofinanciables de los SETP*¹³; (vi) Documento CONPES 3991 *Política Nacional de Movilidad Urbana y Regional*¹⁴; (vi) Documento CONPES 4034 *Apoyo del gobierno nacional a la actualización del programa integral de movilidad de la región Bogotá-Cundinamarca*¹⁵.

Estos documentos han definido lineamientos y orientaciones que han guiado la participación de la Nación en la financiación de sistemas de transporte público con el fin de contribuir al bienestar social, la protección del ambiente y el crecimiento económico de las ciudades. El Tren de Zipaquirá (Regiotram del Norte) se alinea con estas políticas al promover un sistema de transporte regional eficiente, sostenible, seguro e intermodal, que aprovecha la infraestructura férrea existente para conectar la provincia de Sabana Centro con Bogotá D.C. y la integración con proyectos estratégicos para la región como el Regiotram de Occidente y el Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) de Bogotá.

A nivel territorial, los planes de desarrollo, ordenamiento territorial y movilidad de Cundinamarca y Bogotá D.C. han priorizado la implementación de sistemas de transporte que mejoren la conectividad y promuevan la equidad territorial. La incorporación del Tren de Zipaquirá en el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) de Bogotá¹⁶ como parte del programa para descarbonizar la movilidad, así como su inclusión en la línea estratégica de *Movilidad Sostenible y Competitividad Compartida* del Plan Departamental de Desarrollo 2024–2028 *Gobernando: Más que un Plan*, evidencian esta priorización.¹⁷

El Documento CONPES 4171, modificado por el Documento CONPES 4172, materializó el compromiso del Gobierno nacional con este proyecto estratégico, declarando su importancia estratégica y autorizando aportes de la Nación por 11.952.880.769.851 y 12.209.690.555.124 pesos constantes de 2024, respectivamente. No obstante, con posterioridad a la expedición del Documento CONPES 4172, y con el fin de preservar el

¹¹ Disponible en: <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3368.pdf>.

¹² Disponible en: <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3677.pdf>.

¹³ Disponible en: <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3896.pdf>.

¹⁴ Disponible en: <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3991.pdf>.

¹⁵ Disponible en: <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/4034.pdf>.

¹⁶ Decreto Distrital No. 555 de 2021 Por el cual se adopta la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá.

¹⁷ Ordenanza nro. 001 de 2024: Por el cual se adopta el Plan Departamental de Desarrollo 2024 – 2028, *Gobernando: más que un plan*.

cierre financiero del proyecto y el cumplimiento del cronograma de ejecución, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, en coordinación con el Ministerio de Transporte, el DNP, la Gobernación de Cundinamarca y la Empresa Férrea Regional, evaluó y validó una senda de aportes complementarios de la Nación conforme a lo acordado mediante acta interinstitucional suscrita el 15 de abril de 2026. En consecuencia, el presente documento formaliza la modificación de la estructura de cofinanciación y de las vigencias futuras previamente autorizadas, en concordancia con el nuevo aval fiscal otorgado por el Consejo Superior de Política Fiscal (Confis), y somete a consideración del CONPES la aprobación de la nueva estructura financiera.

Considerando que el Tren de Zipaquirá (Regiotram del Norte) se articula con las disposiciones y políticas públicas del Gobierno nacional en materia de movilidad, el presente documento somete a consideración del CONPES la modificación al Documento CONPES 4172 *Modificación al Documento CONPES 4171 Declaración de Importancia Estratégica del Proyecto de Inversión Tren de Zipaquirá (BPIN 202500000024991)*. Esta declaratoria, en virtud de los artículos 172 y 173 de la Ley 2294 de 2023, permitirá la destinación por parte de la Nación de 14.168.295.619.864 pesos constantes de 2024 para la implementación del proyecto. Estos recursos serán aportados a través de vigencias futuras entre los años 2027 y 2039, conforme al aval fiscal otorgado por el Confis el 7 de noviembre del 2025 y el 29 de abril de 2026, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 11 de la Ley 819 de 2003 y el artículo 2.8.1.7.1.3 del Decreto 1068 de 2015¹⁸.

El presente documento consta de seis secciones, incluida esta introducción. La segunda sección presenta los antecedentes y la justificación del proyecto de inversión. En la tercera sección, se ofrece un diagnóstico detallado de la movilidad entre Bogotá y Sabana Centro. La cuarta sección desarrolla los requisitos para acceder a la cofinanciación. En la quinta sección se realiza la descripción técnica del proyecto, sus objetivos de política, beneficios, plan de acción, seguimiento y financiamiento. Finalmente, en la sexta sección, se presentan las recomendaciones que se ponen a consideración del CONPES para declarar de importancia estratégica el proyecto de inversión.

2. ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN

La región metropolitana Bogotá - Cundinamarca (RMBC) enfrenta una creciente demanda de movilidad, producto de las relaciones funcionales entre los municipios de la Sabana Centro y la ciudad capital. Esta situación ha evidenciado una baja conectividad regional, originada por la insuficiencia de infraestructura de transporte público y la limitada

¹⁸ Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Hacienda y Crédito Público.

integración intermodal, lo que impide responder adecuadamente a las necesidades actuales de desplazamiento entre Bogotá y su entorno metropolitano.

Gracias al apoyo de la Nación, se han logrado avances significativos en la implementación de proyectos clave para consolidar un sistema de movilidad sostenible y seguro en la región y reducir la congestión en los accesos a Bogotá D.C. Al respecto, se destacan iniciativas con impacto directo sobre los municipios de Sabana Occidente¹⁹ como Regiotram de Occidente, actualmente en fase de construcción con un avance aproximado del 30% (Gobernación de Cundinamarca, 2025) y la troncal de la Calle 13, la cual se encuentra en etapa de estructuración.

No obstante, la dependencia socioeconómica entre Bogotá y los municipios de Chía, Cajicá y Zipaquirá ha generado un crecimiento en los flujos de conmutación, aún no cubiertos por los proyectos previamente mencionados. Según la Encuesta de Movilidad 2023, entre los años 2011 y 2023, el número de viajes diarios, entre los municipios mencionados, se incrementó en un 20% (Secretaría Distrital de Movilidad, 2023).

En este contexto, el Departamento de Cundinamarca y el Distrito Capital han realizado acciones para dar una solución estructural a la baja conectividad en transporte público en el corredor Bogotá D.C. – Zipaquirá. Al tratarse de un proyecto basado en energías limpias, que impulsa la reactivación ferroviaria y la intermodalidad, y cuya implementación requiere esfuerzos fiscales que exceden las capacidades territoriales, se requiere el apoyo del Gobierno nacional, el cual se enmarca en la normatividad y en las políticas públicas nacionales como se expone a continuación.

2.1. Antecedentes

Ante la necesidad de mejorar la conectividad entre Bogotá D.C. y la provincia de la Sabana Centro, mediante un sistema de transporte público sostenible, intermodal y eficiente, que mejore la movilidad, la competitividad y la calidad de vida en la RMBC, se ha motivado la adopción progresiva de instrumentos de política pública y normativa, así como el desarrollo de estudios técnicos que han conducido a la formulación del presente Documento CONPES.

En el año 2010, el Documento CONPES 3677 *Movilidad Integral para la Región Capital Bogotá – Cundinamarca*, estableció por primera vez una visión integral de la movilidad regional, diagnosticó las carencias de conectividad y recomendó estructurar

¹⁹ La provincia de Sabana Occidente está conformada por los municipios de Bojacá, El Rosal, Facatativá, Funza, Madrid, Mosquera, Subachoque, Zipacón, en virtud de lo establecido por la Ordenanza No. 023 de 1998 de la Asamblea Departamental de Cundinamarca, la cual definió la organización territorial del departamento mediante la creación de sus provincias.

proyectos cofinanciados por la Nación (Departamento Nacional de Planeación, 2010). En el 2014, el Documento CONPES 3819 *Política Nacional para Consolidar el Sistema de Ciudades en Colombia*, reforzó la necesidad de mejorar la conectividad intermunicipal mediante sistemas integrados de transporte regional. Entre los años 2017 y 2020, se emitieron diversos documentos para el fortalecimiento de la movilidad regional, entre ellos el Documento CONPES 3882 *Apoyo del Gobierno nacional a la política de movilidad de la región capital Bogotá-Cundinamarca y declaratoria de importancia estratégica del proyecto Sistema integrado de transporte masivo – Soacha fases II y III*²⁰ y el Documento CONPES 3899 *Actualización del Documento CONPES 3882 Apoyo del gobierno nacional a la política de movilidad de la Región Capital Bogotá-Cundinamarca y declaratoria de importancia estratégica del proyecto Sistema Integrado de Transporte Masivo – Soacha fases II y III*²¹, que ratificaron el apoyo del Gobierno nacional a proyectos estratégicos de la Región Capital; el Documento CONPES 3900, que respaldó la Primera Línea del Metro de Bogotá D.C.; el Documento CONPES 3902, que declaró de importancia estratégica al Regiotram de Occidente como la primera fase del del sistema regional de transporte férreo de la Región Metropolitana Bogotá–Cundinamarca (denominado *Proyecto Sistema Troncal de Cercanías Occidente, Norte y Sur*), primer sistema ferroviario regional eléctrico del país; y el Documento CONPES 3991 *Política Nacional de Movilidad Urbana y Regional*, definiendo que los sistemas de transporte deben ser seguros, confiables, intermodales y sostenibles.

El artículo 173 de la Ley 2294 de 2023²² estableció que, para proyectos férreos de sistemas de transporte público masivo de pasajeros que cuenten con convenio de cofinanciación, la Nación podrá cofinanciar dentro del Marco Fiscal de Mediano Plazo un monto superior al 70%, marco normativo bajo el cual se estructura el esquema de cofinanciación del Tren de Zipaquirá.

La consolidación de este marco se refuerza a su vez, con el artículo 99 de la Ley 1955 de 2019²³, la cual ratifica la facultad del Gobierno nacional para brindar apoyo técnico y financiero a la implementación de sistemas de transporte público colectivos o masivos, tales como el Tren de Zipaquirá (Regiotram del Norte). Aunado a lo anterior, las Bases del PND 2022-2026, *Colombia Potencia Mundial de la Vida*, establecieron como políticas prioritarias, la reactivación de los corredores férreos actuales y la continuidad del fortalecimiento e implementación de sistemas de transporte público urbanos y regionales.

²⁰ Disponible en: <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3882.pdf>.

²¹ Disponible en: <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3899.pdf>.

²² Reglamentado por el artículo 7° de la Resolución 20243040018695 de 2024 del Ministerio de Transporte, que establece el procedimiento aplicable a la solicitud de aportes superiores al 70 % en proyectos férreos.

²³ Por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad.

Estos sistemas deben mejorar el acceso a bienes y servicios bajo un enfoque diferencial, garantizando que sean opciones accesibles, asequibles y sostenibles. De esta manera, el PND 2022-2026 con el propósito de promover el ascenso tecnológico y la descarbonización del sector transporte, propone fortalecer la política nacional a través de la cofinanciación de sistemas de transporte público y el impulso a la descarbonización de la flota. En concordancia con esta priorización, el artículo 173 de la Ley 2294 de 2023 (PND 2022-2026) faculta explícitamente a la Nación para cofinanciar o financiar proyectos de infraestructura férrea, permitiendo realizar aportes que pueden superar el límite tradicional del 70% establecido para otros sistemas de transporte masivo, llegando incluso hasta el 100% en los casos que la ley determina. Esta disposición reafirma la voluntad legislativa de impulsar la reactivación ferroviaria como eje estructural de la movilidad sostenible en el país.

En desarrollo de estos lineamientos, la Resolución 20243040018695 de 2024 del Ministerio de Transporte²⁴ actualiza y armoniza la normativa existente con los cambios introducidos por el PND 2022-2026. Dicha resolución reglamenta los requisitos para acceder a la cofinanciación de la Nación, especialmente precisa los requisitos para la obtención de aval técnico por parte del Ministerio de Transporte, así como los componentes susceptibles de cofinanciación.

Por otro lado, el Plan Maestro Ferroviario (PMF) reconoce el potencial del modo férreo para impulsar el desarrollo económico y social, y establece los criterios gubernamentales para el desarrollo de proyectos ferroviarios de pasajeros alineados con sus parámetros y con el PND vigente, siempre que demuestren viabilidad técnica, económica y social. Así mismo, la Estrategia Nacional de Transporte Sostenible de 2022 reiteró la necesidad de implementar proyectos de transporte bajo criterios de sostenibilidad, promoviendo la transición energética del país como pilar para transformar el sector, con énfasis en la electrificación del transporte público masivo e individual.

En el plano regional y distrital, el proyecto se articula con la visión de integración de la región Bogotá–Cundinamarca establecida en el Documento CONPES 4034 *Apoyo Del Gobierno Nacional A La Actualización Del Programa Integral De Movilidad De La Región Bogotá-Cundinamarca (Pimrc)*²⁵, que priorizó proyectos para consolidar una red de transporte integrada e intermodal, y destacó explícitamente al Tren de Zipaquirá (Regiotram del Norte) como una iniciativa estratégica para aprovechar el corredor férreo existente. A nivel departamental, Cundinamarca ha incluido el Tren de Zipaquirá (Regiotram del Norte) como un proyecto de alto impacto para la movilidad urbana y regional, dentro de la línea

²⁴ Por medio de la cual se reglamentan los requisitos para la participación de la nación en la cofinanciación a los Sistemas de Transporte Público de Pasajeros del país y se dictan otras disposiciones.

²⁵ Disponible en: <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/4034.pdf>.

estratégica Movilidad Sostenible y Competitividad Compartida y está incorporado en el Plan Departamental de Desarrollo 2024–2028 *Gobernando: Más que un Plan*, bajo la meta 265, que establece como propósito estratégico la estructuración integral del Regiotram del Norte. A nivel distrital, el Tren de Zipaquirá (Regiotram del Norte) se encuentra alineado con el POT y con el *Plan de Movilidad Sostenible y Segura* haciendo parte de sus objetivos y programas asociados a la descarbonización de la movilidad y como proyecto estratégico de movilidad sostenible.

Sobre esta base de política pública y normativa, la Gobernación de Cundinamarca, la Empresa Férrea Regional (EFR) y la Financiera de Desarrollo Territorial (Findeter) suscribieron el convenio interadministrativo No. 048 de 2019, con el objeto de adelantar los estudios de factibilidad de un sistema ferroviario entre Bogotá y Zipaquirá. Posteriormente, dado que el trazado del proyecto considera el paso por territorio del Distrito Capital, en los años 2020 y 2021, se incorporaron al convenio la Secretaría Distrital de Movilidad y el Instituto de Desarrollo Urbano de Bogotá. En el marco de este convenio se adelantó la consultoría para la estructuración técnica, legal, financiera, ambiental y social del Tren de Zipaquirá (Regiotram del Norte), concebido como un sistema ferroviario completamente eléctrico, con trocha estándar e integración prevista con el Regiotram de Occidente y el SITP.

Estos estudios permitieron establecer el alcance del proyecto y el cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 172 y 173 de la ley 2294 de 2023, reglamentado por la Resolución 20243040018695 de 2024 del Ministerio de Transporte, para la expedición del Documento CONPES 4171. Por medio de este, se declaró la importancia estratégica del proyecto Tren de Zipaquirá (BPIN 202500000024991), se estableció el costo total del proyecto en 17.453.493.444.590 pesos constantes de 2024 y se aprobó un esquema de cofinanciación con aportes de la Nación por 11.952.880.769.851 pesos constantes de 2024 (68,48%), y aportes territoriales por 5.500.612.674.739 pesos constantes de 2024 (31,52%); lo anterior basado en el aval fiscal otorgado por el Confis el 27 de octubre de 2025.

En este sentido, entre los antecedentes de política pública más recientes y directos para la viabilidad del proyecto, se destacan los Documentos CONPES 4171 y 4172, expedidos en el año 2025. El primero definió el alcance técnico y la estructura financiera inicial requerida para su ejecución. El segundo permitió avanzar en el cierre financiero del proyecto y optimizar los flujos fiscales de las entidades territoriales. Esta actualización ajustó la estructura de cofinanciación, incrementando el aporte de la Nación a 12.209.690.555.124 pesos constantes de 2024, lo que elevó su participación al 69,99% del costo total del proyecto, el cual fue recalculado en 17.445.736.229.863 pesos constantes de 2024. Este ajuste aprobó reperfilear los aportes del Distrito Capital y del Departamento de Cundinamarca,

lo cual permitió avanzar en la viabilidad presupuestal y la sostenibilidad de las vigencias futuras requeridas para la ejecución de las obras. No obstante, con posterioridad se identificaron nuevas condiciones que hacen necesario complementar la estructura de financiación, con el fin de garantizar el cierre financiero definitivo del proyecto, sin modificar el alcance físico, metas e indicadores del proyecto declarado de importancia estratégica.

De acuerdo con el Documento CONPES 4034 de 2021, el Proyecto actualmente corresponde a un sistema regional de transporte férreo de la Región Metropolitana Bogotá–Cundinamarca (denominado proyecto sistema troncal de cercanías occidente, norte y sur), dentro del Programa Integral de Movilidad de la Región Bogotá–Cundinamarca (PIMRC), cuya implementación está estructurada por fases: su primera línea o etapa corresponde al tramo occidental (Regiotram de Occidente), su segunda línea o etapa corresponde al Tramo Norte (Regiotram del Norte o Tren de Zipaquirá) y su tercera línea o etapa corresponde al tramo sur (Regiotram del Sur).

2.2. Justificación

La insuficiente infraestructura de transporte público regional, junto con la limitada integración intermodal de los servicios de transporte de pasajeros en el corredor Bogotá D.C. – Zipaquirá, ha generado una baja conectividad entre la capital del país y los municipios de Sabana Centro. Esta situación se manifiesta también en los altos niveles de congestión vial, siniestralidad y contaminación ambiental, lo cual ha impedido atender de manera eficiente, segura y sostenible la creciente demanda de viajes entre Bogotá D.C. y los municipios de Chía, Cajicá y Zipaquirá.

Los actuales servicios de transporte intermunicipal presentan limitaciones en confiabilidad, accesibilidad y sostenibilidad ambiental. La falta de integración tarifaria y física con el SITP, la atomización empresarial y la operación con flota diésel mantienen un esquema ineficiente y ambientalmente nocivo. Así mismo, según la Encuesta de Movilidad 2023, los tiempos de viaje entre los municipios de Chía, Cajicá y Zipaquirá y la ciudad de Bogotá D.C. han presentado incrementos significativos entre 2011 y 2023. En el trayecto hacia Bogotá D.C., el tiempo de viaje aumentó en promedio un 16,7 %, mientras que, en el trayecto de regreso, desde Bogotá D.C. hacia los municipios mencionados, el incremento promedio fue de 20,3 %²⁶ (Secretaría Distrital de Movilidad, 2023).

Si bien el Gobierno nacional y las entidades territoriales han avanzado en la consolidación de una red de transporte que incluye proyectos como la Primera Línea del Metro de Bogotá, la Segunda Línea del Metro, la troncal de la Calle 13 y Regiotram de

²⁶ Con excepción del trayecto Bogotá – Zipaquirá que tuvo una disminución del 4,2 %.

Occidente, los cuales permiten fortalecer el sistema de transporte público de pasajeros entre los municipios del occidente de Cundinamarca y Bogotá, aún es necesario atender necesidades de viaje de los municipios de la Sabana centro de Cundinamarca, en particular, Chía, Cajicá y Zipaquirá.

De esta manera, el Tren de Zipaquirá (Regiotram del Norte) se proyecta como la segunda fase del sistema regional de transporte férreo de la Región Metropolitana Bogotá–Cundinamarca (denominado *Proyecto Sistema Troncal de Cercanías Occidente, Norte y Sur*). Al no existir otra alternativa ferroviaria en este corredor, se configura como un proyecto único, con impacto estratégico a nivel ambiental y social, cuya implementación requiere el apoyo del Gobierno nacional mediante la asignación de recursos que viabilicen su ejecución. Su trazado obedece a la oportunidad de aprovechamiento de la franja ferroviaria existente para atender la necesidad de conexión entre los municipios mencionados. Así, se brinda una solución eficaz y sostenible a la problemática de conectividad de la Región, a través de la reactivación férrea impulsada por el Gobierno nacional.

Por su parte, su carácter estratégico radica en que este proyecto será la segunda fase del sistema regional de transporte férreo eléctrico de la Región Metropolitana Bogotá–Cundinamarca (denominado *Proyecto Sistema Troncal de Cercanías Occidente, Norte y Sur*). La inversión estimada de 10,05 billones de pesos excede las capacidades fiscales territoriales, por lo cual se requiere la cofinanciación de la Nación, en concordancia con la Ley 310 de 1996²⁷, la Ley 2294 de 2023 (Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026) y el Documento CONPES 3991 *Política Nacional de Movilidad Urbana y Regional*. De esta manera, la declaratoria de importancia estratégica habilitará los mecanismos financieros para su ejecución, asegurando beneficios de largo plazo en calidad de vida, competitividad y justicia territorial.

El apoyo financiero del Gobierno nacional permitirá la implementación del Tren de Zipaquirá (Regiotram del Norte), proyecto que mejorará la movilidad entre Bogotá y los municipios de la región, incrementando la eficiencia y confiabilidad en el transporte público. Al reducir los tiempos de viaje, las emisiones contaminantes y la siniestralidad vial, esta inversión contribuirá directamente a mejorar la calidad de vida de los habitantes y a fortalecer la productividad laboral en la región. Su cofinanciación se enmarca en la visión del PND 2022–2026, al tratarse de una iniciativa accesible, asequible y alineada con la descarbonización del sector transporte, y se articula con la Política Nacional de Movilidad Urbana y Regional, en la medida en que cumple con los criterios establecidos para los

²⁷ Por medio del cual se modifica la Ley 86 de 1989.

sistemas de transporte: seguridad, confiabilidad, intermodalidad y uso de energéticos de cero emisiones.

En este marco, la declaración de importancia estratégica del proyecto de inversión *Tren de Zipaquirá*, con código BPIN 202500000024991, habilitó los mecanismos financieros necesarios para la estructuración a detalle y ejecución efectiva del proyecto. A partir de ello, reconoce que el Tren de Zipaquirá (Regiotram del Norte) responde a las urgencias sociales y ambientales de la RMBC y constituye una inversión estratégica de largo plazo con impactos transformadores en calidad de vida, competitividad y justicia territorial como se expondrá en el presente documento.

No obstante, se hace necesario modificar el Documento CONPES 4172 con el propósito de ajustar la estructura de cofinanciación y los flujos de vigencias futuras, garantizando así el cierre financiero definitivo y la viabilidad presupuestal del proyecto frente a las capacidades fiscales de las entidades territoriales. Este ajuste en la participación de la Nación se fundamenta jurídicamente en el artículo 173 de la Ley 2294 de 2023 (Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026). Dicha disposición faculta explícitamente al Gobierno nacional para cofinanciar o financiar sistemas de transporte público ferroviario con aportes que pueden superar el límite tradicional del 70%, permitiendo cubrir un porcentaje mayor de los recursos requeridos cuando la importancia estratégica y las condiciones del proyecto así lo ameriten. En este contexto, el presente documento se enmarca en dicha habilitación normativa, al identificar nuevas condiciones que hacen necesario complementar la estructura de financiación, con el fin de garantizar el cierre financiero definitivo del proyecto, sin modificar el alcance físico, metas e indicadores del proyecto declarado de importancia estratégica en el Documento CONPES 4172.

El Documento CONPES 4172 viabilizó el compromiso del Gobierno nacional con este proyecto estratégico, declarando su importancia estratégica y autorizando aportes de la Nación por 12.209.690.555.124 pesos constantes de 2024. No obstante, con posterioridad a su expedición, y con el fin de preservar el cierre financiero del proyecto y el cumplimiento del cronograma de ejecución, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público validó una senda de aportes complementarios de la Nación conforme acta interinstitucional suscrita el 15 de abril de 2026. El presente documento formaliza este ajuste: el costo total del proyecto se actualiza a 17.360.270.294.603 pesos constantes de 2024, y la Nación incrementa su participación a 14.168.295.619.864 pesos constantes de 2024, equivalentes al 81,61% del costo total, conforme a lo habilitado por el artículo 173 de la Ley 2294 de 2023.

3. DIAGNÓSTICO

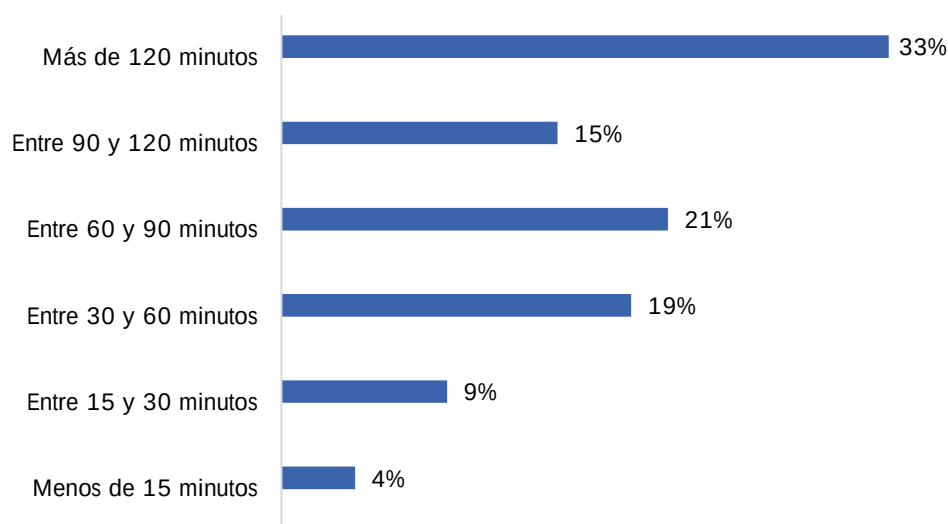
En el corredor Bogotá D.C.–Zipaquirá persiste una baja conectividad regional, originada por la insuficiente infraestructura de transporte público regional y la limitada integración intermodal. Esta situación ha dificultado la atención eficiente, segura y sostenible de la creciente demanda de movilidad entre el Distrito Capital y los municipios de la provincia de Sabana Centro. La problemática se ha intensificado como consecuencia del acelerado proceso de expansión urbana en estos municipios, el cual ha incrementado significativamente los flujos de viajes diarios en el corredor. Esta problemática genera múltiples efectos asociados, tales como: incremento de la congestión vial, aumento de las emisiones de contaminantes atmosféricos y deterioro de la seguridad vial que afecta la vida e integridad de los usuarios. Estas externalidades negativas reducen la competitividad regional y deterioran la calidad de vida de la población al limitar el acceso a bienes y servicios esenciales.

A continuación, se describen las limitaciones en la cobertura de infraestructura de transporte regional y su relación con la baja conectividad derivada de dicha limitación.

3.1 Baja conectividad regional

La baja conectividad generada por la insuficiente infraestructura se traduce en ausencia de un sistema de transporte público de pasajeros sostenible, seguro y eficiente que expone a la población a altos tiempos de viaje generados por la congestión en el corredor vial. De igual forma, la baja conectividad obliga a un mayor uso del transporte con vehículos particulares, bien sea privados o informales, como medida para contrarrestar la falta de una oferta de transporte accesible y de calidad. Esto, a su vez, incrementa la exposición de la población a siniestros viales y a condiciones ambientales deterioradas. Como muestra de lo anterior, de acuerdo con Sabana Centro Cómo Vamos, en el año 2022, cerca del 70% de las personas encuestadas que se desplazaban fuera de sus municipios, consideraban que invertían más de 60 minutos en cada trayecto, como se evidencia en el Gráfico 1.

Gráfico 1. Porcentaje de personas que se desplazan fuera del municipio, según tiempo de desplazamiento



Fuente: Elaboración propia a partir de Sabana Centro Cómo Vamos (2023).

En el mismo sentido, la Encuesta de Movilidad de Bogotá indica que, entre 2011 y 2023, los viajes realizados entre Bogotá y los municipios de Chía, Cajicá y Zipaquirá han presentado incrementos de tiempo, con excepción del trayecto Bogotá – Zipaquirá donde se observa una disminución (ver Tabla 1). Al analizar los viajes realizados en transporte público de pasajeros, se evidencia un aumento en los tiempos de viaje de todos los trayectos considerados, con un incremento promedio del 32,7%.

Tabla 1. Variación porcentual de tiempos de viaje entre Bogotá y los municipios de Chía, Cajicá y Zipaquirá en el periodo 2011 – 2023^(a)

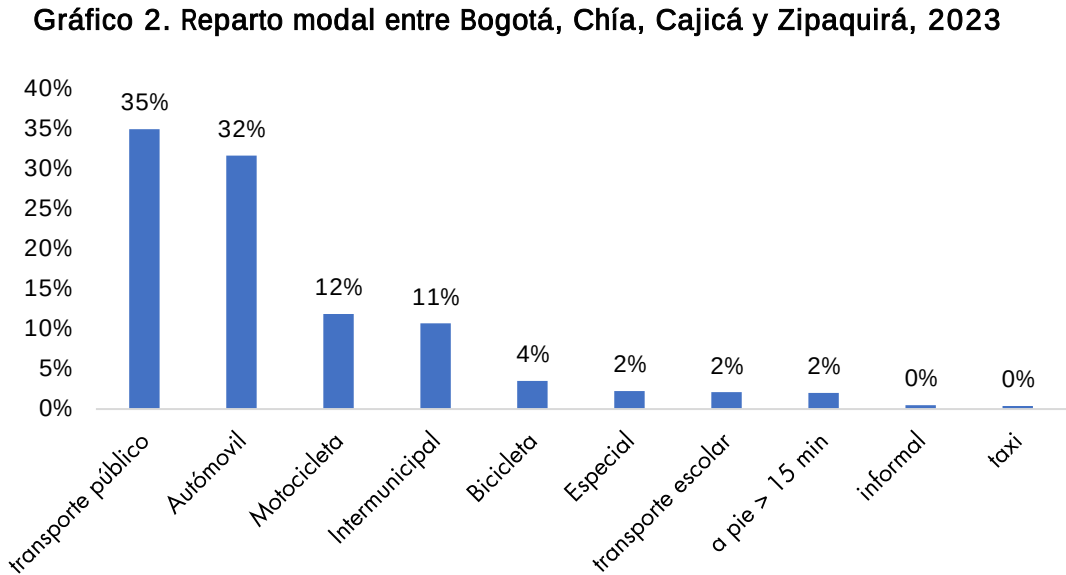
Tramo	Todos los modos	Auto	Moto	Transporte público
Chía – Bogotá	10,2	1,8	-20,3	34,4
Bogotá – Chía	23,0	38,4	59,7	35,3
Cajicá – Bogotá	19,8	-1,3	25,0	36,9
Bogotá – Cajicá	17,5	1,9	12,2	33,4
Zipaquirá – Bogotá	20,3	-1,4	56,1	34,4
Bogotá – Zipaquirá	-4,2	-44,8	1,2	21,8

Fuente: Elaboración propia a partir de Secretaría Distrital de Movilidad (2023).

Nota: ^(a) Las variaciones porcentuales consideran los viajes realizados durante todo el día.

Por su parte, la preferencia por el uso del vehículo particular, tendencia que se incrementó tras la pandemia COVID-19, generó cambios en el reparto modal de Bogotá–Región. En particular, el uso de la motocicleta presentó el mayor crecimiento en el periodo postpandemia, convirtiéndose en la opción de transporte elegida por usuarios que anteriormente se desplazaban en transporte público colectivo, a pie, en automóvil o en bicicleta (Secretaría Distrital de Movilidad, 2023).

Al analizar el reparto modal de los viajes entre Bogotá, Chía, Cajicá y Zipaquirá para el año 2023, se identifica que los viajes en automóvil y motocicleta representan el 43,6% del total como se observa en el Gráfico 2. De acuerdo con el documento CONPES 3991, vehículos particulares motorizados, como la motocicleta y el automóvil, son los mayores contribuyentes a la siniestralidad y se caracterizan por su baja eficiencia en términos de espacio ocupado.



Fuente: Elaboración propia con datos de la Encuesta de Movilidad de Bogotá (2023).

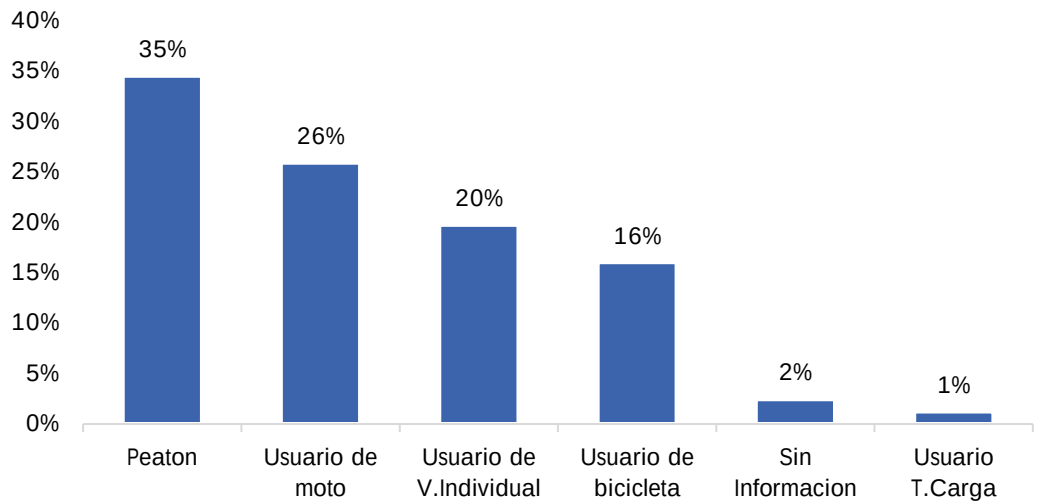
Esta preferencia se refleja también en las cifras de crecimiento del parque automotor en Cundinamarca. En promedio, el departamento registra anualmente la incorporación de aproximadamente 46.800 vehículos de cuatro o más ruedas. No obstante, solo en 2024 se matricularon 140.772 motocicletas, cifra que duplica ampliamente el crecimiento de otros tipos de vehículos. Esta dinámica persiste en 2025: con corte al mes de abril, se habían registrado 14.147 vehículos de cuatro o más ruedas y 58.096 motocicletas. Este patrón posiciona a Cundinamarca como el departamento con el mayor volumen de registros vehiculares del país (ANDI, 2025).

Siniestralidad

Como se mencionó anteriormente, la baja conectividad regional ha llevado a una mayor dependencia del transporte privado o informal en el corredor Zipaquirá–Bogotá, con un aumento consecuente en los altos índices de siniestralidad vial: entre 2017 y 2024, los municipios de Chía, Cota y Zipaquirá concentraron el 8% de las muertes por siniestros viales de Cundinamarca (Agencia Nacional de Seguridad Vial, 2024), mientras que 81 personas han fallecido en el corredor Zipaquirá–Cajicá–Chía–Bogotá en los últimos diez años (Secretería de Movilidad Contemporánea, 2024).. Estos datos evidencian cómo la falta de opciones seguras y eficientes de movilidad regional no solo afecta la calidad del transporte, sino que también tiene consecuencias directas sobre la seguridad vial.

Como agravante de dicha situación, el 77% de las anteriores víctimas fatales corresponden a los usuarios más vulnerables de la vía: peatones, motociclistas y ciclistas, como se ilustra en el Gráfico 3. Estos actores son denominados los actores viales más vulnerables debido a que carecen de un habitáculo que los aísle de los impactos en siniestros viales de tal forma que sus cuerpos reciben de forma directa la energía de los impactos (Agencia Nacional de Seguridad Vial, 2022).

Gráfico 3. Participación porcentual de los fallecidos en siniestros viales según actor vial en el corredor Zipaquirá - Cajicá - Chía – Bogotá (2014 – 2024)



Fuente: Secretaría de Movilidad Contemporánea (2024).

Medio Ambiente

En términos del impacto ambiental generado por las emisiones de gases efecto invernadero (GEI), en 2018, Cundinamarca contribuyó con 15.614,3 kt CO2 eq al total

nacional de emisiones de GEI lo cual representa el 5% del total del país. El sector transporte ha sido un actor principal en esta huella ambiental, generando 5.333,6 kt CO₂ eq en este mismo año, cifra que posiciona a Cundinamarca como el segundo departamento con mayores emisiones de GEI provenientes del transporte, de las cuales el 99% de estas están asociadas a la combustión del transporte terrestre (IDEAM, Fundación Natura, PNUD, MADS, DNP, Ministerio de Relaciones Exteriores, 2022).

Esta elevada contribución del transporte terrestre está directamente relacionada con la baja conectividad regional en corredores como Bogotá D.C.–Zipaquirá, donde la insuficiencia de infraestructura de transporte público limpio y la falta de integración intermodal obligan a los habitantes a recurrir, en su mayoría, a vehículos privados con motores de combustión interna. Esto ha intensificado la huella ambiental de la región, demostrando que la ausencia de un sistema ferroviario sostenible no solo limita la eficiencia y seguridad del transporte, sino que también tiene implicaciones ambientales significativas.

Dentro de este sector, la contribución de ciertos modos de transporte fue particularmente destacada: los tractocamiones (1.545,3 kt CO₂ eq), camiones y volquetas (1.508,8 kt CO₂ eq), autobuses (924,0 kt CO₂ eq) y motos (520,7 kt CO₂ eq) fueron los principales generadores de estas emisiones contaminantes (IDEAM, Fundación Natura, PNUD, MADS, DNP, Ministerio de Relaciones Exteriores, 2022).

Salud pública

Derivado de la baja conectividad vial, la congestión vial, siniestralidad vial y contaminación ambiental afectan directamente la calidad de vida, la salud pública y el acceso a oportunidades de los ciudadanos. Un estudio de la Universidad de los Andes, realizado en 11 ciudades de América Latina, reveló que, en Bogotá el 36% de los encuestados presenta síntomas depresivos a causa de los trancones. Este estudio concluye que un mejor acceso al transporte masivo y una menor congestión vehicular están asociados directamente con el bienestar de la salud mental de los ciudadanos (Wang, Rodríguez, Sarmiento, & Guaje, 2019).

Investigaciones adicionales en Bogotá han demostrado que el estrés en entornos urbanos, particularmente el asociado con los desplazamientos diarios requiere una mayor demanda de recursos personales para afrontar situaciones cotidianas, lo que puede ser incómodo y molesto, generando estrés. Este estrés por el traslado ha sido evaluado a través de molestias diarias, características estresantes del viaje y respuestas fisiológicas, y se ha encontrado que afecta el rendimiento cognitivo (Callejas Pérez, Ortega Andeane, Gómez Maqueo, Chías Becerril, & Jurado Cárdenas, 2023).

En consideración de la situación expuesta, es determinante identificar la población directamente afectada, la cual está compuesta principalmente por los habitantes de los municipios de Chía, Cajicá y Zipaquirá, con poblaciones estimadas para 2025 de 169.539, 118.870 y 163.372 habitantes respectivamente (Departamento Administrativo Nacional de Estadística, 2025)²⁸, así como por los residentes de Bogotá que diariamente se desplazan hacia la provincia Sabana Centro por motivos laborales, educativos o comerciales.

Adicionalmente, resulta fundamental considerar dentro de la población afectada a las personas objeto de cuidado, quienes enfrentan barreras significativas en contextos de movilidad deficiente. De acuerdo con la Encuesta de Movilidad de Bogotá 2023, este grupo comprende un total de 1.176.586 personas, de las cuales 929.280 residen en Bogotá y 247.306 en los municipios de la provincia Sabana Centro. Esta población está conformada, en su mayoría, por menores de 15 años (66,14%) y personas mayores de 65 años (15,94 %), segmentos que requieren sistemas de transporte accesibles, seguros y eficientes para garantizar su derecho a la movilidad y acceso efectivo a servicios como la salud y educación.

Asimismo, debe considerarse a la población cuidadora, entendida como aquella que asume el rol de proporcionar cuidados y atención a personas objeto de cuidado por razones de salud, edad u otras circunstancias. En la Región Bogotá – Sabana centro, esta población asciende a aproximadamente 1,63 millones de personas. La ausencia de un sistema de transporte público eficiente, seguro y accesible afecta sus labores de cuidado y restringe su participación en actividades económicas, educativas y sociales (Secretaría Distrital de Movilidad, 2023).

Finalmente, entre la población afectada se debe hacer mención del segmento particular de niñas, niños y adolescentes quienes acceden a instituciones educativas ubicadas entre Bogotá y los municipios de la provincia Sabana Centro y debido a las condiciones actuales están expuestos a tiempos de viaje prolongados y condiciones de movilidad inseguras. Esta situación incrementa su vulnerabilidad frente a siniestros viales e impacta negativamente su bienestar físico y mental.

La problemática expuesta en la presente sección refleja la ausencia de una solución estructural a las dificultades de movilidad entre los municipios de la provincia Sabana Centro y Bogotá D.C., las cuales profundizan las brechas en el acceso a oportunidades y repercute negativamente en el desarrollo socioeconómico y la calidad de vida de la población regional.

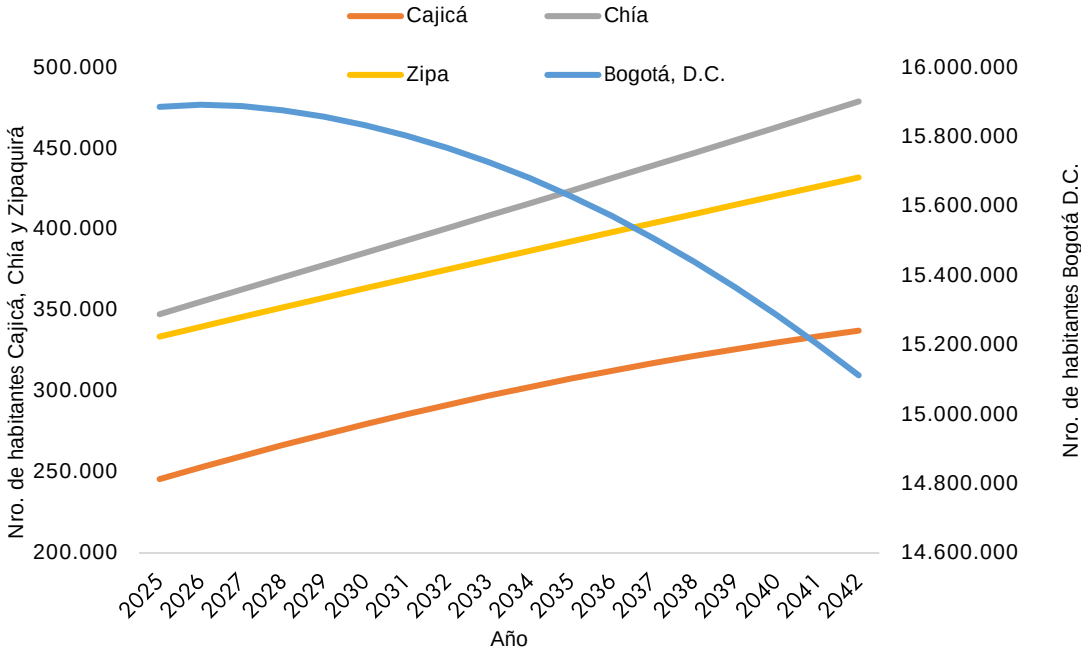
²⁸ Las cifras específicas por municipio no están desagregadas en un único documento del Departamento Administrativo Nacional de estadística (DANE), pero son recopiladas y referenciadas por diversas fuentes basadas en las proyecciones oficiales del DANE para 2024.

Insuficiente infraestructura de transporte regional y limitada integración intermodal de los servicios de transporte público de pasajeros

El crecimiento poblacional diferencial entre Bogotá y la Sabana Centro constituye el factor estructural que impulsa la demanda de movilidad regional. La provincia de Sabana Centro registró una tasa de crecimiento promedio anual del 2,4% (2016-2023), contrastando con una tasa inferior al 1,0% en Bogotá D.C. Esta dinámica incrementó la población de Sabana Centro de 484.683 a 642.754 habitantes, concentrándose el 64,15% en Chía, Cajicá y Zipaquirá (Sabana Centro Cómo Vamos, 2024).

Las proyecciones poblacionales para el período 2024-2042 que se presentan en el Gráfico 4 (Departamento Administrativo Nacional de Estadística, 2025) confirman la intensificación de esta tendencia. Se estiman tasas de crecimiento promedio anual del 2,34% para Chía, Cajicá y Zipaquirá, mientras que para Bogotá D.C. se proyecta un decrecimiento del 0.095%. Esta divergencia demográfica profundizará la presión sobre la infraestructura de transporte existente, considerando que, si bien hay un aumento de personas que han decidido vivir fuera del Distrito Capital, estas conservan sus actividades diarias dentro de él (Zorro Pinzón, 2020).

Gráfico 4. Proyección poblacional Cajicá, Chía, Zipaquirá y Bogotá D.C. 2024 – 2042



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Departamento Nacional de Planeación (2025).

La configuración económica y social de Bogotá, junto con la escasez de suelo urbanizable dentro de su perímetro y la expansión sostenida de suelos habilitados en los municipios de la provincia de la Sabana Centro ha dado lugar a una especialización funcional del territorio. Se observa una concentración de áreas residenciales en, entre otros municipios, Chía y Zipaquirá; zonas de dotación en municipios como Zipaquirá; núcleos comerciales en Chía, así como polos industriales en Tocancipá y el corredor comprendido entre Zipaquirá y Chía. Esta dinámica funcional ha intensificado la demanda de viajes intermunicipales entre Bogotá y los municipios de Sabana Centro (Secretaría Distrital de Movilidad, 2023).

Esta dinámica se refleja en aproximadamente 200.000 desplazamientos diarios entre la capital y los municipios de la provincia de la Sabana Centro: 99.899 viajes diarios hacia Bogotá (tiempo promedio: 90 minutos) y 98.916 viajes desde Bogotá hacia la Sabana Centro (tiempo promedio: 78 minutos), como se observa en la Tabla 2 (Secretaría Distrital de Movilidad, 2023).

Tabla 2. Número de viajes al día origen y destino de los viajes en Bogotá Región, 2023

O/D	Bogotá	Guavio	Oriente	Sabana Centro	Sabana Occidente	Soacha	Resto municipios
Bogotá	-	7.267	3.661	98.916	84.872	245.858	14.919
Guavio	6.839	-	15	1.147	436	253	-
Oriente	3.200	15	-	277	-	-	73
Sabana Centro	99.899	1.147	139	-	12.636	2.627	6.352
Sabana Occidente	101.636	436	120	15.463	-	4.691	4.085
Soacha	246.754	253	-	2.660	3.999	-	7.254
Resto municipios	21.527	-	191	6.572	6.162	7.153	-

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la Encuesta de Movilidad de Bogotá (2023).

De acuerdo con la Encuesta de Movilidad 2023, con relación a los viajes realizados entre Bogotá y los 20 municipios aledaños que hicieron parte de la encuesta²⁹, en la hora de máxima demanda de la mañana (6:15 a.m. – 7:15 a.m.), los orígenes de los viajes se concentran principalmente en los municipios de Soacha, Chía, Cajicá y Zipaquirá, tres de los cuales corresponden a Sabana Centro, donde se implementará el proyecto.

²⁹ Soacha, Mosquera, Facatativá, Chía, Zipaquirá, Madrid, Funza, Cajicá, Sibate, Cota, El Rosal, Sopó, Tocancipá, La Calera, Gachancipá, Tenjo, Subachoque, Bojacá, Tabio y Choachí.

Lo anterior se evidencia en la Tabla 3, cuyas cifras indican que los municipios de Chía, Cajicá y Zipaquirá son los principales emisores y receptores de viajes con Bogotá, siendo Chía el de mayor intensidad con 73.912 viajes diarios.

Tabla 3. Número de viajes al día en Bogotá Región, 2023

O/D	Bogotá	Chía	Cajicá	Zipaquirá	Resto Provincias
Bogotá	-	36.721	13.953	9.444	38.797
Chía	36.980	-	-	-	-
Cajicá	14.426	-	-	-	-
Zipaquirá	9.371	-	-	-	-
Resto provincias	38.911	-	-	-	-

Fuente: Elaboración propia con datos de Secretaría Distrital de Movilidad (2023).

Al respecto, en el 2023 el número de viajes realizados entre Bogotá D.C. y dichos municipios fue de 120.897, cifra que representa un incremento del 19,96% frente al 2011 Tabla 4. De acuerdo con la Encuesta de Movilidad 2023, más del 60% de estos viajes se realizan por motivos de trabajo o estudio.

Tabla 4. Viajes realizados entre Bogotá, Chía, Cajicá y Zipaquirá 2011-2023

Origen	Destino	2011	2023
Bogotá D.C.	Chía, Cajicá y Zipaquirá	51.233	60.119
Chía, Cajicá y Zipaquirá	Bogotá, D.C.	49.545	60.778
Totales		100.778	120.987

Fuente: Elaboración propia a partir de Secretaría Distrital de Movilidad (2023).

La existencia y crecimiento de las relaciones socioeconómicas entre Bogotá D.C. y los municipios de la provincia de la Sabana Centro, en particular, Chía, Cajicá y Zipaquirá, se ve afectada por la baja conectividad generada por la insuficiente cobertura de infraestructura de transporte regional y limitada integración de los servicios de transporte público de pasajeros, lo cual impide el adecuado desarrollo de dichas relaciones.

Durante más de seis décadas no se han desarrollado avances sustanciales en infraestructura de transporte de pasajeros que conecte Bogotá con la región, incluida la provincia de la Sabana Centro (Secretaría Distrital de Movilidad, 2023). Mientras la demanda de viajes ha crecido, la infraestructura de soporte se ha mantenido estática, generando un desequilibrio crítico.

De forma particular, una de las principales limitaciones corresponde a la ausencia de un sistema de transporte público de pasajeros entre los municipios de la provincia de la Sabana Centro y Bogotá D.C., que permita un mejor aprovechamiento de la infraestructura vial y utilice vehículos de cero emisiones. En este sentido, en el trayecto Zipaquirá – Bogotá se carece de infraestructura segregada para el transporte público, lo cual disminuye la confiabilidad de los tiempos de viaje y expone a los usuarios a las afectaciones de la congestión vehicular.

Con relación a la integración, en la actualidad la conexión regional entre el Distrito Capital y los municipios de Chía, Cajicá y Zipaquirá se realiza a través del transporte intermunicipal; no obstante, la integración con el SITP es limitada y la existencia de infraestructura que permita la integración con otros modos de transporte es débil, lo cual restringe la eficiencia operativa y encarece los traslados para los usuarios.

Así mismo, un factor que afecta la integración entre servicios corresponde al pago de tarifa en efectivo del servicio de transporte intermunicipal. Derivado de esto, se mantiene la denominada guerra del centavo, práctica en la que los conductores compiten por recoger un mayor número de pasajeros y usan diferentes estrategias de cambio de velocidad en sus recorridos. Es preciso mencionar que la flota que presta estos servicios de transporte intermunicipal no cuenta con mecanismos de accesibilidad universal y operan con vehículos propulsados por diésel, lo cual limita la sostenibilidad ambiental y la inclusión de personas con movilidad reducida (Gobernación de Cundinamarca, 2022).

Aunado a lo anterior, es preciso considerar otros factores que inciden en las actuales condiciones de movilidad en el corredor, relacionados con el esquema de operación del transporte público actual y la desarticulación institucional.

Con relación al esquema de operación, el servicio de transporte público intermunicipal entre Bogotá y los municipios aledaños se caracteriza por su atomización, con 130 rutas operadas por 64 empresas, lo cual dificulta la coordinación y eficiencia del sistema. Esta fragmentación, sumada a una ineficiencia que se caracteriza por la ocupación promedio de las rutas del 50% en horas pico, contribuye a que 8 de los 9 corredores de acceso a Bogotá, incluido el acceso norte, operen con velocidades promedio iguales o inferiores a 20 km/h durante las horas pico (Secretaría Distrital de Movilidad, 2023).

Finalmente, respecto al componente institucional, de acuerdo con el Documento CONPES 4034, una de las principales barreras históricas para el desarrollo de proyectos de movilidad regional ha sido la desarticulación entre el Distrito Capital, la Gobernación de Cundinamarca y los municipios que integran la Región. Esta falta de articulación limitó la capacidad de planificar e implementar soluciones de transporte de manera coordinada.

4. REQUISITOS PARA ACCEDER A LA COFINANCIACIÓN

En este capítulo se relacionan los requisitos y la forma en que los entes territoriales acreditan su cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 172 y 173 de la Ley 2294 de 2023, por la cual se expide el PND 2022-2026 *Colombia Potencia Mundial de la Vida*, para lograr el apoyo de la Nación a la cofinanciación del proyecto de Tren de Zipaquirá, de conformidad con la reglamentación establecida en la Resolución 20243040018695 de 2024 del Ministerio de Transporte.

En aplicación de dicho marco normativo, el Ministerio de Transporte verificó el cumplimiento de los requisitos establecidos, de acuerdo con el detalle que se presenta en la Tabla 5, a continuación:

Tabla 5. Cumplimiento de los requisitos para acceder a la cofinanciación

Requisito	Verificación
1. Que exista o se constituya una sociedad titular de carácter público que se encargue de la gestión del sistema de transporte. Esta sociedad deberá implementar los lineamientos de gobierno corporativo emitidos por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público para tal fin.	Mediante la Ordenanza 038 de 2009³⁰, la Asamblea de Cundinamarca autorizó la constitución de una sociedad comercial para el desarrollo, explotación y operación de sistemas de transporte masivo y ferroviario. El 15 de diciembre de 2010 fue creada la Empresa Férrea Regional S.A.S. (EFR) mediante Escritura Pública nro. 1280 de la Notaría Única del Círculo de Madrid, Cundinamarca. En cumplimiento de su objeto, la EFR fue concebida como ente gestor para liderar proyectos de transporte férreo y masivo en el Departamento, desde una perspectiva técnica, financiera y jurídica, abarcando todas las etapas del ciclo de gestión. Así de acuerdo con los Estatutos de la EFR, es función de dicha entidad ser el ente gestor para el diseño, estructuración, obra, explotación y operación en la modalidad férrea del corredor de Occidente y del Norte.

³⁰ Por medio de la cual se autoriza al gobernador de Cundinamarca para comprometer recursos de vigencias futuras excepcionales en materia de infraestructura vial y férrea, y se dictan otras disposiciones.

Requisito	Verificación
2. Que el proyecto respectivo tenga estudios de factibilidad técnica, ambiental, legales y financieros, aprobados por la entidad territorial que soporten, para las fases de planeación, construcción, operación y seguimiento, lo siguiente: a) Definición del esquema operacional y financiero. b) Definición del esquema institucional. c) Aplicación de medidas para controlar y minimizar la ilegalidad. d) Evaluación social y económica. e) Definición de estrategias para su sostenibilidad, mantenimiento y actualización. f) Identificación, análisis y compromiso suscrito por el representante legal de la entidad territorial frente a la implementación de las fuentes de pago que alimentarán el Fondo de estabilización tarifaria, de acuerdo con las necesidades del proyecto. g) Viabilidad financiera y presupuestal del proyecto. h) Estudio ambiental. 3. Que el proyecto respectivo cuente con un documento CONPES, que defina el sistema de transporte, así como las entidades encargadas de su diseño, construcción y operación con el cronograma respectivo, a partir del cual se autorizarán los desembolsos de manera progresiva de acuerdo con las necesidades y logros del proyecto, en	La EFR cumple con los lineamientos de gobierno corporativo, de acuerdo con la certificación emitida por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público. Verificado mediante el documento de aval técnico emitido por el Ministerio de Transporte Rad. 20252101390281 del 24 de octubre de 2025, con las precisiones y condicionamientos allí establecidos. Corresponde al presente documento CONPES de declaratoria de importancia estratégica del proyecto de inversión Tren de Zipaquirá, con código BPIN 202500000024991.

Requisito	Verificación
especial aquellos hitos relacionados con la sostenibilidad operacional del sistema.	
4. Que el sistema de transporte sea coherente con los objetivos del plan de movilidad sostenible y segura adoptado en los casos ordenados por la ley, el plan de ordenamiento territorial y el plan de desarrollo territorial. En los casos en que el proyecto involucre más de una entidad territorial, este requisito aplicará para todas.	Verificado mediante el documento emitido por el Ministerio de Transporte Rad. 20252101390281 del 24 de octubre de 2025, condicionado a la inclusión de la obligación de adopción de los planes de movilidad segura y sostenible para Cajicá, Chía y Zipaquirá, en el convenio de cofinanciación.
5. Que el proyecto propuesto esté debidamente registrado en el Banco de Programas y Proyectos de Inversión Nacional, y cumpla los requisitos establecidos en las disposiciones vigentes sobre la materia.	El proyecto se encuentra inscrito en el Banco de Programas y Proyectos de Inversión Nacional, con el código BPIN 202500000024991. El registro fue realizado por el Ministerio de Transporte, según las disposiciones vigentes.
6. Que esté formalmente constituida una autoridad de transporte del sistema de transporte propuesto. Si se trata de un proyecto supramunicipal, se deberá contar con una Autoridad Regional de Transporte, salvo que el proyecto se ubique en la jurisdicción de un área metropolitana.	La autoridad de transporte del Tren de Zipaquirá será la Secretaría de Movilidad Contemporánea en virtud de lo establecido en el artículo 2.2.1.2.1.3.1. y 2.2.6.4.1. del Decreto 1079 de 2015. Al respecto, a través de radicado 20253031823422 de fecha 20 de octubre de 2025, se solicitó al Ministerio de Transporte la aprobación de la Secretaría de Movilidad Contemporánea como autoridad de transporte del proyecto Tren de Zipaquirá. Condicionado a que el proyecto normativo que reconoce dicha autoridad se encuentre en firme. Una vez los municipios de Chía, Cajicá y Zipaquirá se asocien a la Región Metropolitana Bogotá–Cundinamarca, la Agencia Regional de Movilidad (ARM), entidad creada por el artículo 32 de la Ley 2199 de 2022, ejercerá como autoridad de transporte.

Fuente: Elaboración propia a partir de los estudios soporte a la solicitud de Cofinanciación presentados por el Ente Territorial al Ministerio de Transporte el 25 de abril de 2025 con radicado MT 20253030700412, el 16 de julio de 2025 con radicado MT 20253031205842, el 18 de julio de 2025 con radicado MT

20253031229302, el 17 de octubre de 2025 con radicado MT 20253031813992, el 22 de octubre con radicado MT 20253031846522 y el 23 de octubre de 2025 con radicado MT 20253031853052.

5. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

De acuerdo con los antecedentes, la justificación y el diagnóstico presentado anteriormente, a continuación, se formula el objetivo general, el plan de acción, las estrategias de seguimiento y el esquema de financiamiento que conforman el apoyo de la Nación en la cofinanciación del proyecto Tren de Zipaquirá con código BPIN 202500000024991.

5.1. Objetivo general

Mejorar la conectividad regional en el corredor Zipaquirá – Cajicá – Chía – Bogotá D.C., mediante el desarrollo de infraestructura de transporte público de pasajeros y la integración intermodal, con el fin de ofrecer una movilidad eficiente, sostenible y segura en el mediano y largo plazo.

5.2. Componentes del Proyecto

Con base en la situación descrita en el diagnóstico y los antecedentes presentados, el proyecto de inversión Tren de Zipaquirá, registrado en el Banco de Proyectos bajo el número 202500000024991, fortalecerá la infraestructura para la prestación del servicio de transporte público de pasajeros en la Sabana Centro. Este proyecto se desarrolla con el apoyo de la Nación y recursos de la Gobernación de Cundinamarca.

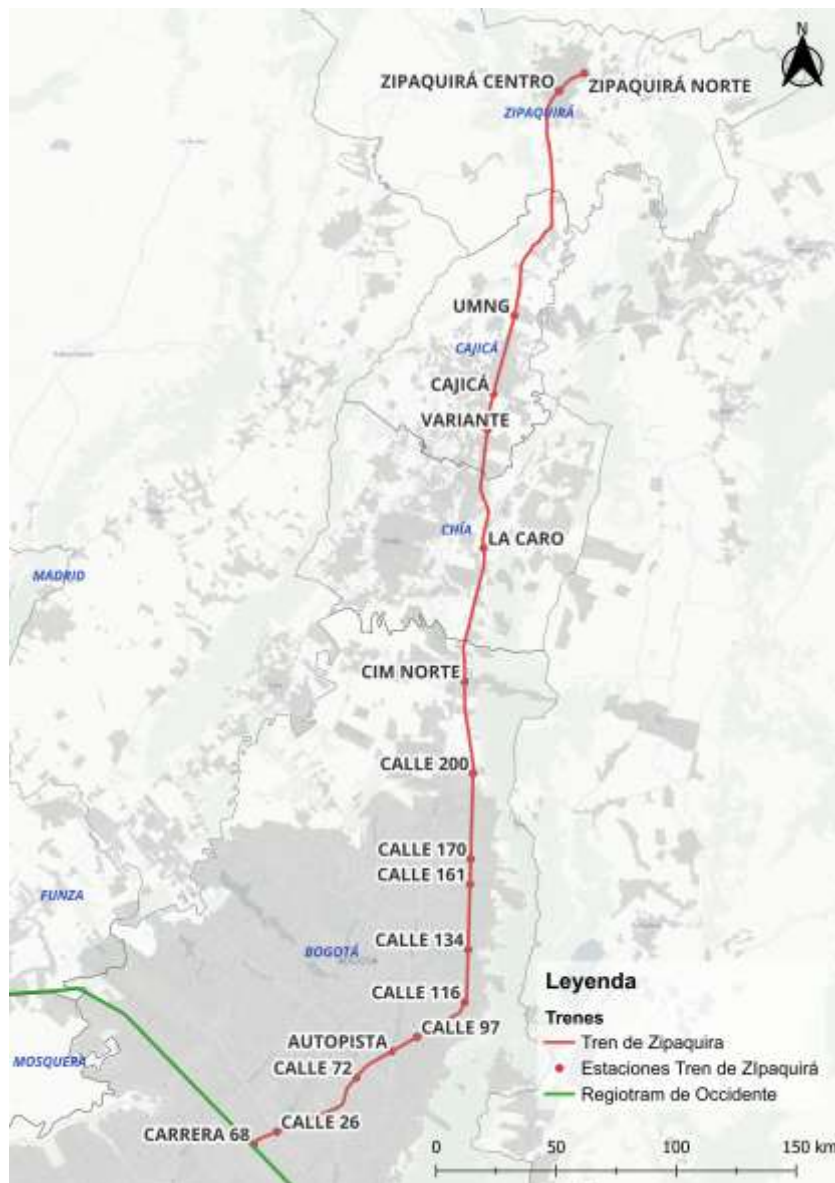
Los componentes que integran el Tren de Zipaquirá se describen a continuación. Estos, serán cofinanciados con recursos provenientes del convenio de cofinanciación, y tendrán en alcance establecido en la Resolución 20243040018695 de 2024 expedida por el Ministerio de Transporte:

El tren de Zipaquirá será un sistema tipo Tren-Tram con una longitud aproximada de 49 km, inicia en la zona central de Bogotá D.C. y se extiende hacia el norte, pasando por Chía, Cajicá y Zipaquirá, hasta finalizar en la zona de expansión urbana nororiental de este último municipio. Del total del trazado, 24,6 km se encuentran en Bogotá D.C. y aproximadamente 24,3 km en Sabana Centro.

El proyecto comprende la construcción, operación y mantenimiento de un Tren-Tram que se desarrolla sobre el corredor férreo existente, con 17 estaciones. Al respecto, conserva el trazado del corredor Bogotá – Belencito desde el actual PK 5+000 hasta La Caro: discurre por la avenida Norte-Quito-Sur (NQS) en dirección norte y empalma con la Avenida Carrera Novena, pasa por la estación de Usaquén, hasta llegar a la estación La Caro en el municipio

de Chía. En este punto se desvía para seguir por el corredor férreo que conecta Chía, Cajicá y Zipaquirá y finaliza en el actual PK 54+400, como se expone en la Figura 1.

Figura 1. Esquema trazado y ubicación estaciones Tren de Zipaquirá



Fuente: Gobernación de Cundinamarca (2025).

En función de las características del entorno circundante, el corredor férreo se divide en dos tramos:

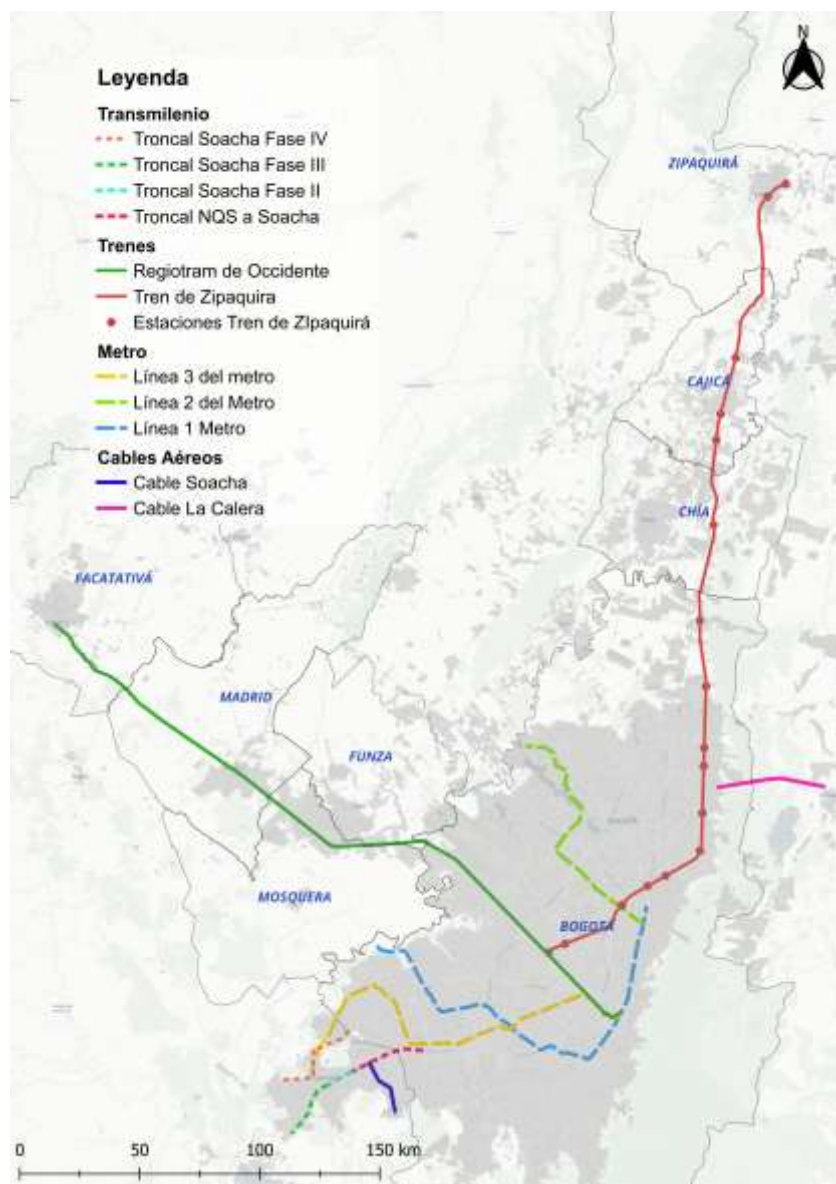
- **Tramo 1. Bogotá:** Inicia en el K0+000 (inmediaciones de la estación terminal Carrera 68) y finaliza en el K19+930 (inmediaciones de la estación elevada Calle

200). Contempla puentes, viaductos y deprimidos férreos, así como puentes vehiculares para solucionar interferencias con flujos vehiculares o con cuerpos de agua a lo largo del entorno urbano de Bogotá.

- **Tramo 2. Bogotá – Zipaquirá:** Inicia en el K19+930 (inmediaciones de la estación elevada Calle 200) y finaliza en el K48+903,83 (inmediaciones de la estación terminal Zipaquirá Norte). Consiste en un tramo de 28,94 km poco sinuoso con tramos específicos que presentan una elevada concentración de concatenaciones horizontales. Este tramo presenta topografías planas y onduladas. Contempla puentes y viaductos férreos para solucionar las interferencias con los flujos vehiculares.

Con el fin de comprender la integración del Tren de Zipaquirá dentro del ecosistema de movilidad regional, a continuación, la Figura 2 ilustra su trazado en relación con los principales sistemas de transporte masivo y la red férrea de la RMBC, destacando su rol intermodal.

Figura 2. Red de Sistemas de Transporte Masivo Projectados de la Región Bogotá – Cundinamarca



Fuente: Gobernación de Cundinamarca (2025).

Se proyecta que el sistema ferroviario de la Región Bogotá - Cundinamarca se integre en el futuro con proyectos de la red férrea nacional, con el fin de consolidar una red articulada de transporte que fortalezca la conectividad interregional en términos de eficiencia, calidad y sostenibilidad. Esta visión prospectiva se alinea con los objetivos de largo plazo de desarrollo territorial y reactivación férrea del Gobierno Nacional.

Infraestructura

El diseño busca una integración fluida entre el corredor férreo y la ciudad, tratando los bordes y asegurando la transversalidad desde la estación hasta el espacio público circundante, es por esto por lo que se concibe que las estaciones funcionen como puntos de actividad, intercambio y conexión, más que como una barrera en la ciudad.

Dentro de las principales instalaciones de infraestructura necesarias para la operación del tren se encuentran 17 estaciones de transferencia de pasajeros: 11 en Bogotá, 1 en Chía, 3 en Cajicá y 2 en Zipaquirá (Gobernación de Cundinamarca, 2024). La mayoría de ellas posibilitan la conexión con otros sistemas de transporte masivo como la Primera y Segunda Línea de Metro de Bogotá, Regiotram de Occidente y el sistema Transmilenio. Adicionalmente, contará con 1 patio taller para mantenimiento de trenes en Zipaquirá y un 1 patio taller para mantenimiento de trenes en el PK 5+000 (Bogotá D.C.). En todas las estaciones se permitirá el intercambio con al menos otro modo de transporte, como taxis, bicicletas, SITP o buses, lo cual facilita la intermodalidad en los viajes y promueve los viajes en modos sostenibles para alimentar el sistema férreo. Además, el proyecto contará con 2 patio talleres para el mantenimiento de los trenes de pasajeros. El diseño contempla para su implantación, la normativa y las condiciones especiales de operación con lo cual se armoniza el corredor férreo con las zonas urbanas y rurales que atraviesa y la infraestructura complementaria, como es el caso del patio-taller, los accesos peatonales a las estaciones y las elevaciones viales propuestas en la ciudad de Bogotá.

Así mismo, el diseño de las estaciones y del espacio público aferente a las mismas, se realiza con criterios de accesibilidad universal e inclusión para toda la población, incluyendo niñas, niños y adolescentes, personas mayores y personas con movilidad reducida. Esto incluye pavimentos adecuados, rampas, radios de giro, espacios de maniobra y transferencia, mobiliario urbano e iluminación idóneos. La implantación de cada estación busca generar un incremento significativo en el espacio público, siempre bajo criterios de accesibilidad e inclusión. El diseño de las estaciones responde a las características urbanas, suburbanas y rurales del corredor férreo. En su desarrollo se tuvo en cuenta la normatividad vigente, así como las condiciones operativas del territorio, lo cual permite armonizar el trazado del proyecto con los diferentes entornos y sus necesidades específicas (Gobernación de Cundinamarca, 2024).

Cada estación fue concebida de acuerdo con su ubicación geográfica y contexto funcional. Se definieron estaciones a nivel y elevadas, con tipologías de andén central, lateral enfrentado y lateral escalonada, de tal forma que sea posible garantizar condiciones de accesibilidad, seguridad y eficiencia operativa. Así mismo se incorporaron elementos de

infraestructura complementaria, como accesos peatonales, pasos seguros y conexión con el sistema vial (Gobernación de Cundinamarca, 2024).

Las estaciones incorporan zonas técnicas como cuartos eléctricos, de comunicaciones y de equipos, así como espacios para el control y recaudo, baños públicos, señalética y zonas de acceso diferenciadas. En aquellas con mayor volumen de pasajeros, se incluyen estructuras elevadas y puentes peatonales que permiten el cruce seguro entre andenes, con accesos mediante escaleras, rampas y elementos de apoyo para personas con movilidad reducida (Gobernación de Cundinamarca, 2024).

De las 17 estaciones, 10 son de plataforma lateral y 7 de plataforma central. Los diseños contemplan integración con el espacio público y con los modos de transporte local. Cada estación cuenta con una configuración propia que responde a las necesidades del entorno. Las estaciones Calle 72, CIM Norte, La Caro y Cajicá incluyen zonas de parqueo intermedio y vías de estacionamiento que permiten retornos operativos y configuración de servicios con bucles, según la demanda (Gobernación de Cundinamarca, 2024).

Tabla 6. Ubicación de estaciones Tren de Zipaquirá.

Nro	Nombre	Tipo	PK Inicio	PK Fin	Zona	Tipología del andén	Ancho andén (m)
1	Carrera 68	A nivel Terminal	PK00+035,39	PK00+155,39	Urbana	Central	5,4
2	Calle 26	Elevada	PK01+070,92	PK01+190,92	Urbana	Central	8,5
3	Calle 72	A nivel	PK05+069,65	PK05+189,65	Urbana	Central	8,5
4	Autopista Norte - Sur	A nivel	PK06+608,05	PK06+728,05	Urbana	Lateral escalonada	4,0
4	Autopista Norte	A nivel	PK06+868,69	PK06+988,69	Urbana		4,0
5	Calle 97	A nivel	PK08+002,60	PK08+122,60	Urbana	Lateral enfrentado	4,0
6	Calle 116	A nivel	PK10+418,04	PK10+538,04	Urbana	Central	5,4
7	Calle 134	A nivel	PK12+525,85	PK12+645,85	Urbana	Central	5,4
8	Calle 161	Elevada	PK15+195,32	PK15+315,32	Urbana	Lateral enfrentado	5,2
9	Calle 170	A nivel	PK16+081,60	PK16+201,60	Urbana	Central	5,4
10	Calle 200	Elevada	PK19+497,42	PK19+617,42	Urbana	Lateral enfrentado	4,0
11	CIM Norte	A nivel	PK23+158,80	PK23+278,80	Suburbana	Lateral enfrentado	4,0
12	La Caro	A nivel	PK28+544,39	PK28+664,39	Suburbana	Lateral enfrentado	4,0

Nro	Nombre	Tipo	PK Inicio	PK Fin	Zona	Tipología del andén	Ancho andén (m)
13	Variante	Elevada	PK33+175,19	PK33+295,19	Suburbana	Lateral enfrentado	5,6
14	Cajicá	A nivel	PK34+761,03	PK34+881,03	Urbana	Lateral enfrentado	4,0
15	UMNG	A nivel	PK37+975,47	PK38+095,47	Suburbana	Lateral enfrentado	4,0
16	Zipaquirá Centro	A nivel	PK47+489,41	PK47+609,41	Urbana	Lateral enfrentado	5,6
17	Zipaquirá Norte	A nivel - Terminal	PK48+763,83	PK48+883,83	Urbana	Central	8,5

Fuente: Gobernación de Cundinamarca (2024).

Además, se incorporará un diseño paisajístico que se adapte a las características ambientales de cada tramo y área de influencia, previendo la siembra de especies arbóreas que contribuyan a la identidad del espacio y actúen como elementos estabilizadores microclimáticos. Alrededor de cada estación, se generarán nuevas centralidades y puntos de renovación urbana, lo cual implica una integración del espacio público para conectar y dar continuidad al espacio público existente, además de crear nuevos espacios donde sea necesario.

Se incluirán parqueaderos para bicicletas y otras facilidades para que las estaciones sean un punto de intercambio entre los diferentes modos de transporte, es por esto por lo que se ha contemplado espacialmente la interacción de los flujos de la estación con taxis, buses, TransMilenio, vehículos privados, bicicletas y otros modos de micromovilidad. En el entorno inmediato de las intersecciones, como en la Calle 134, Calle 153, Calle 170 y Calle 183, se han diseñado carriles exclusivos para bicicletas sobre el tablero de los puentes, permitiendo un recorrido seguro para los ciclistas y usuarios de micromovilidad, minimizando conflictos con otros usuarios de la vía.

Con relación a los patios y talleres, en el estudio de factibilidad del Tren de Zipaquirá se contempla la implementación de dos infraestructuras especializadas para el mantenimiento y gestión del sistema ferroviario. El primero, ubicado en el municipio de Zipaquirá, funcionará como Patio Taller principal y contará con instalaciones para el mantenimiento preventivo y correctivo, además de albergar el Puesto Central de Control (PCC) y el puesto de maniobras. El segundo, localizado en el kilómetro 5 (PK5), operará como taller complementario enfocado en mantenimiento correctivo y contará con un PCC de respaldo, con una capacidad para estacionar hasta 32 trenes sencillos.

5.2.1. Esquema operacional y financiero

Esquema operacional

El proyecto Tren de Zipaquirá se ha diseñado con parámetros que permitan ofrecer a los usuarios un nivel alto de servicio caracterizado por una capacidad del sistema acorde a la demanda, estándares de seguridad y regularidad del servicio. En este sentido, las frecuencias de paso, requerimientos de flota y demás características indicadas han sido definidos para atender las necesidades de los usuarios y para que el proyecto sea competitivo frente a otros modos de transporte como el automóvil y la motocicleta.

Estos parámetros operacionales se sustentaron en los resultados del modelo de transporte de cuatro etapas de Bogotá y la región, cuya área de estudio incluye a Bogotá y 19 municipios cercanos, entre ellos Chía, Cajicá y Zipaquirá. Este modelo se realizó a partir de la actualización de la Encuesta de Movilidad 2019 de Bogotá D.C. y permitió estimar la demanda potencial del sistema bajo distintos escenarios, proyectando entre 7.705 y 9.261 pasajeros por hora y sentido en hora pico para el año 2042 en el corredor férreo (Gobernación de Cundinamarca, 2024).

Para atender esta demanda, la operación contempla un intervalo de paso de 9 minutos, Lo cual requiere una flota de 15 trenes en operación, complementada con 4 trenes de reserva (2 para operación y 2 para mantenimiento). Esta configuración operacional garantiza una adecuada regularidad, reduce los tiempos de espera y contribuye a la confiabilidad, seguridad y calidad del sistema. Asimismo, la velocidad operativa promedio de 44 km/h permite una conexión ágil en el corredor. En la Tabla 7 se muestra el resumen de los parámetros operacionales para el año 2042.

Tabla 7. Resumen de parámetros operacionales para atender demanda máxima a 2042

Parámetro	Descripción
Intervalo en hora de máxima demanda	9 minutos
Intervalo en la hora valle	12 minutos
Velocidad	44 km/h
Tiempo de ciclo	130 minutos
Tipo de vehículo	Tren tram
Capacidad del sistema en hora de máxima demanda	27.240 pasajeros por hora por dirección (pphpd)
Pasajeros en hora pico	N/A
Pasajeros por día	N/A

Parámetro	Descripción
Flota requerida en hora pico	15 trenes
Flota de reserva	2 de reserva operativa y 2 de reserva de mantenimiento.

Fuente: Gobernación de Cundinamarca (2024).

En el marco de la integración tarifaria, se establece que el Tren de Zipaquirá contará con integración exclusiva con Regiotram de Occidente. Esta medida aplicará para los usuarios que aborden el sistema en la Sabana Norte y Occidente y cuyo destino o punto de descenso sea Bogotá. En este caso específico, no se contempla una tarifa de transferencia, con lo cual se favorece una conexión eficiente y accesible entre ambos corredores ferroviarios. La transferencia para los demás sistemas dependerá de la tarifa establecida por cada uno (Gobernación de Cundinamarca, 2024).

Tabla 8. Características del material rodante y la línea férrea

Parámetro	Descripción
Descripción del material rodante	Longitud total de cada tren (2 coches): 105 m Ancho de la trocha: 1.435 m
Dimensionamiento de la flota	11 trenes en operación, 2 trenes en mantenimiento, 2 reserva
Capacidad por vehículo	908 pasajeros por tren (2 coches) - 6 pasajeros por m ²
Velocidad máxima de operación	100 km/h
Capacidad máxima en hora pico	6.000 pasajeros por hora y sentido ^(a) hasta 24.000 pasajeros por hora y sentido ^(b)

Fuente: Gobernación de Cundinamarca (2025).

Notas: ^(a) A intervalo de 840 segundos. ^(b) A intervalo de 300 segundos.

Finalmente, desde el punto de vista operacional, el Tren de Zipaquirá será una línea independiente operada automáticamente desde el Centro de Control de Operaciones (CCO) principal en la ciudad de Bogotá en el patio taller del PK5, ubicado entre las calles 22 y 19 y las carreras 65 y 65A³¹.

³¹ El Tren de Zipaquirá tendrá un CCO de respaldo ubicado en el patio taller de Zipaquirá, localizado entre los PK 45+700 y 45+940 del corredor férreo Tren de Zipaquirá.

Tipología vehicular

Con el fin de seleccionar la tipología vehicular del proyecto, la Gobernación de Cundinamarca realizó la evaluación de dos tipologías vehiculares: el Tren-Tram (LRT por su nombre en inglés *Light Rail Transit*) y el metro pesado de alta capacidad (MRT por su nombre en inglés *mass rapid transit*) como las opciones más viables desde los puntos de vista técnico y operacional.

Esta evaluación se realizó a partir de un análisis costo beneficio, en el cual se estiman los beneficios derivados de la implementación del Tren de Zipaquirá y se comparan con el escenario base, es decir, el escenario sin la implementación del proyecto. Los beneficios considerados incluyen los ahorros en tiempos de viaje, costos de operación de vehículos, siniestralidad vial, emisiones contaminantes, valor percibido por edificabilidad, beneficios salariales percibidos por la generación de empleo; por su parte, los costos corresponden a las inversiones de capital (CAPEX) y gastos operativos (OPEX) del proyecto.

Ambas alternativas evaluadas presentan una relación beneficio/costo mayor a 1, lo que indica su viabilidad económica; no obstante, los indicadores de rentabilidad asociados a la tipología LRT evidencian una mejor inversión de recursos públicos, al presentar una mayor rentabilidad y una relación beneficio/costo más favorable (Tabla 9). Cabe señalar que, en ambos casos, la tasa interna de retorno supera el 9%, valor correspondiente a la tasa de descuento social utilizada en Colombia.

Tabla 9. Resultados de la evaluación económica de las tipologías vehiculares

Indicador	Tipología 1 - LRT	Tipología 2 – MRT
VPN Social millones de pesos	2.841.192	1.325.335
Tasa interna de retorno (TIR)	13,87%	10,18%
B/C	1,61	1,10

Fuente: Gobernación de Cundinamarca (2024).

En consecuencia, los estudios de factibilidad prevén que el sistema operará con trenes del tipo Tren–Tram.

Esquema financiero

La implementación del proyecto se realizará mediante un contrato de concesión integral que celebra la Empresa Férrea Regional (EFR), integrando todas las fases del proyecto (estudios, construcción, provisión de material rodante y sistemas, operación y mantenimiento).

De conformidad con lo establecido en la Resolución 20243040018695 de 2024 del Ministerio de Transporte, las inversiones asociadas a infraestructura, obra civil, sistemas tecnológicos y material rodante, es decir, las inversiones correspondientes al CAPEX del proyecto junto con los costos financieros, serán financiadas con recursos públicos aportados por el Gobierno nacional y el Departamento de Cundinamarca, mediante la suscripción del otrosí al convenio de cofinanciación suscrito entre la Gobernación de Cundinamarca, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público y el Ministerio de Transporte para garantizar la ejecución del proyecto de transporte Tren de Zipaquirá, conforme a lo dispuesto en el artículo 173 de la Ley 2294 de 2023.

Respecto a los costos de operación y mantenimiento, al no ser componentes elegibles para cofinanciación, serán cubiertos con los ingresos derivados del sistema tarifario, incluyendo tanto pasajes como transbordos conforme al artículo 184 de la Ley 2294 de 2023. En caso de que el proyecto requiera recursos adicionales para operación, dichos aportes deberán ser asumidos por las entidades territoriales, así como por la implementación de fuentes alternativas de financiación.

Al respecto, la Ley 1753 de 2015 autoriza a las entidades territoriales a establecer recursos complementarios a los ingresos por recaudo de tarifa al usuario, cuyas fuentes pueden ser recursos propios de las entidades territoriales, tales como contraprestación por estacionamiento en vía pública, multas de tránsito, contraprestación por el acceso a zonas con infraestructuras que reducen la congestión, contraprestación por acceso a áreas con restricción vehicular o por circulación en el territorio, entre otras fuentes alternativas, factor tarifario al transporte público, y otras fuentes como sobretasa a la gasolina o ACPM e ingresos no operacionales.

5.2.2. Esquema institucional

La conectividad entre Bogotá y los municipios de la provincia Sabana Centro requiere la articulación entre actores locales, distritales, regionales y nacionales, incluyendo la Gobernación de Cundinamarca, el Distrito Capital y la Nación.

La Secretaría de Movilidad Contemporánea de la Gobernación de Cundinamarca es actualmente la autoridad de transporte y como cabeza del sector acompaña la preparación y lidera la presentación de los documentos requeridos para la cofinanciación y para la aprobación de vigencias futuras ante entidades departamentales y nacionales.

De acuerdo con el Artículo 239 del Decreto Ordenanza 406 de 2024³², esta Secretaría tiene la misión de orientar y liderar la formulación de políticas, programas y estrategias del sistema de movilidad y transporte. De forma específica, de conformidad con lo establecido en el mencionado Decreto, la Secretaría tiene dentro de sus funciones las siguientes:

- Orientar las políticas en el marco de las competencias del Departamento, sobre la regulación y el control del tránsito; el transporte público en todas sus modalidades; los modos de transporte carretero, marítimo, fluvial, férreo y aéreo; el mejoramiento de las condiciones de movilidad; y la planificación de la infraestructura vial y de transporte.
- Orientar la estructuración de los diferentes sistemas integrados de transporte del Departamento y diseñar, establecer, ejecutar, regular y controlar las políticas sobre el tránsito y el transporte del Departamento, como primera autoridad en el sector.
- Diseñar, establecer, ejecutar, regular y controlar, las políticas sobre el tránsito y el transporte en el Departamento, como primera autoridad en el sector.
- Asumir las funciones reguladoras y de control que sean transferidas al Departamento por el Gobierno nacional en materia de tránsito.
- Diseñar, formular y ejecutar planes, programas y proyectos encaminados a la adecuada prestación de los servicios de tránsito y transporte a cargo del Departamento y facilitar del recaudo.

En el contexto del proyecto, mientras los municipios de Chía, Cajicá y Zipaquirá no se encuentren asociados a la RMBC, la Secretaría de Movilidad Contemporánea ejercerá como autoridad de transporte del proyecto, previa aprobación del Ministerio de Transporte, de conformidad con lo establecido en el artículo 2.2.1.2.1.3.1 y 2.2.6.4.1 del Decreto 1079 de 2015. Posteriormente, una vez concretada la adhesión (proceso reglamentado en la Ley 2199 de 2022), dicha función será asumida por la Agencia Regional de Movilidad, según lo estipulado en los artículos 4 y 32 de la Ley 2199 de 2022 (Gobernación de Cundinamarca, 2024).

La EFR será el ente gestor y garante de la sostenibilidad del proyecto. Lidera la estructuración del proceso de selección para los estudios de detalle, ejecución y operación del proyecto y es la encargada de supervisar ejecución, operación y mantenimiento. Al

³² Por el cual se establece la estructura de la administración pública departamental, se define la organización interna y las funciones de las dependencias del sector central de la administración pública de Cundinamarca y se dictan otras disposiciones.

respecto, la EFR es una sociedad por acciones simplificada de naturaleza pública, cuyo objeto es desarrollar, operar y explotar sistemas de transporte masivo y férreo en el departamento, de conformidad con la Ordenanza 038 de 2009 de la Asamblea de Cundinamarca. Así mismo, de conformidad con sus estatutos, sus funciones incluyen ser el ente gestor para el diseño, estructuración, obra, explotación y operación en la modalidad férrea del corredor de Occidente y del Norte.

En su calidad de ente gestor, de acuerdo con lo establecido en sus estatutos, la EFR elaborará y ejecutará los procesos de selección relacionados con estudios, construcción, operación y mantenimiento del sistema férreo. Así mismo, adelantará la gestión predial, social e inmobiliaria para el proyecto, supervisará la ejecución de las obras, la adquisición del material rodante y la posterior operación del sistema, garantizando la calidad del servicio y la sostenibilidad del proyecto y, en general, celebrará los contratos necesarios para el desarrollo del proyecto.

Finalmente, la EFR impulsará la integración del sistema férreo con otros modos de transporte regional y urbano, en línea con el modelo de movilidad multimodal y sostenible del departamento. También apoyará a la Gobernación de Cundinamarca en la identificación y gestión de fuentes de financiamiento alternativo, asegurando que el proyecto contribuya al desarrollo territorial, a la conectividad regional y al fortalecimiento del sistema de transporte público (Gobernación de Cundinamarca, 2024).

5.2.3. Medidas propuestas para controlar y minimizar la ilegalidad

Entre las principales acciones para mitigar la informalidad e ilegalidad se encuentra el control a la prestación de servicio público en vehículos no autorizados: se realizará control a los vehículos automotores de servicio particular que prestan servicios de transporte público. A los conductores de vehículos que infrinjan esta norma se les reportará mediante el Informe Único de Infracciones al Transporte de acuerdo con la Ley 336 de 1996.

Por otro lado, la evasión y elusión del pago del pasaje se controlará mediante la prevención y la cultura ciudadana con la ejecución de campañas de sensibilización a la ciudadanía y acciones pedagógicas, el fortalecimiento de la infraestructura con barreras de control de acceso tipo pasillo motorizado y la fiscalización con personal uniformado que diariamente reforzará el control en las estaciones y portales.

Como acción complementaria, se prevé la implementación de un protocolo de atención para operativos de control, que permita una actuación articulada entre las autoridades de tránsito, la Policía y los entes territoriales. Este protocolo incluirá criterios de priorización geográfica y temporal en la zona de influencia del proyecto, especialmente en los municipios con mayor índice de informalidad y tránsito intermunicipal no autorizado.

En el municipio de Chía, se ha avanzado con el diseño e implementación del *Plan Estratégico de Control del Cumplimiento del Marco Normativo en Transporte*, que contempla acciones pedagógicas, sancionatorias y de seguimiento a los actores del servicio. Este plan ha servido como piloto para replicar buenas prácticas en otros municipios del corredor del Tren de Zipaquirá, especialmente en sectores con alta demanda de transporte informal.

Asimismo, se fortalecerán las campañas como *Me Muevo Legal por Cundinamarca*, que tienen como propósito promover el uso del transporte legal y disminuir la demanda del servicio informal. Estas campañas se articulan con las estrategias de seguridad vial y se ejecutan en el marco de planes de cultura ciudadana y de regulación de la movilidad en los municipios del área de influencia.

En Bogotá D.C., la Secretaría Distrital de Movilidad realiza operativos de control al transporte informal en puntos estratégicos del trazado del Tren de Zipaquirá, en coordinación con la Policía Metropolitana. Estas acciones están enmarcadas en la Circular Externa 015 de 2020 y el Decreto 672 de 2018, y serán clave para la aplicación efectiva de sanciones frente a la ilegalidad en el servicio.

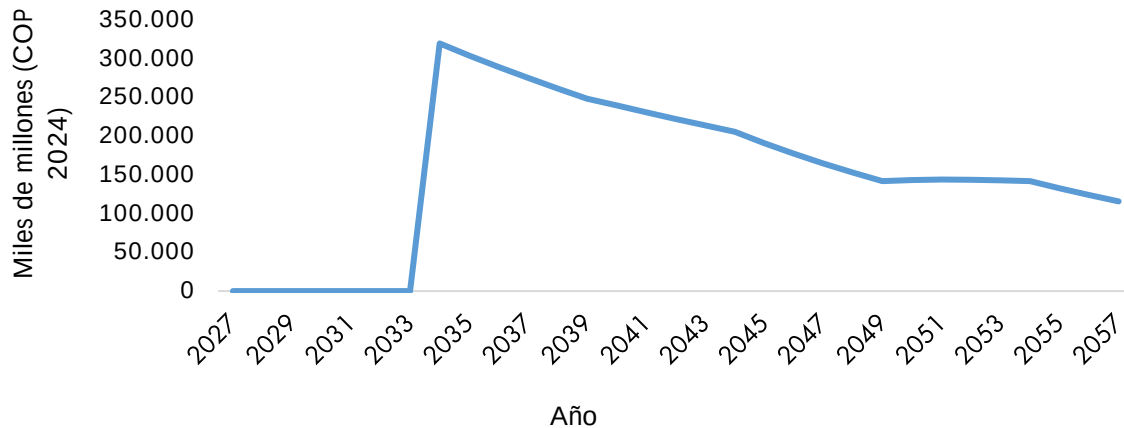
Finalmente, desde el enfoque de equidad de género e inclusión social, se contempla la mejora de la infraestructura para garantizar el acceso seguro y digno al transporte legal. Esto incluye la instalación de señalización adaptada y la adecuación de estaciones con accesos seguros para personas con discapacidad, mujeres, niños y adultos mayores, lo cual refuerza la legalidad y confianza en el sistema (Gobernación de Cundinamarca, 2024).

5.2.4. Evaluación económica y social

El Tren de Zipaquirá surge como respuesta a la baja conectividad regional en el corredor Bogotá D.C. – Zipaquirá, originada por la insuficiente infraestructura de transporte público regional y la limitada integración intermodal. Estos factores han generado externalidades negativas como el aumento en los tiempos de desplazamiento, la contaminación ambiental y la siniestralidad vial. De acuerdo con la evaluación social y económica del proyecto, se esperan beneficios relacionados con ahorros de tiempo, costos de operación, siniestralidad vial, emisiones contaminantes, edificabilidad y beneficios por la ocupación laboral en la zona de influencia según la evaluación costo-beneficio del proyecto del Tren de Zipaquirá (Gobernación de Cundinamarca, 2024).

Con relación a los ahorros de tiempo, estos se derivan del mejoramiento en la eficiencia de los sistemas de transporte, en particular por la racionalización de rutas, así como la reducción de la congestión vehicular en la situación con proyecto. Al respecto, se estima una reducción de hasta 60 minutos en los trayectos de ida y regreso entre Bogotá y Zipaquirá, disminuyendo significativamente los tiempos de desplazamiento para los usuarios.

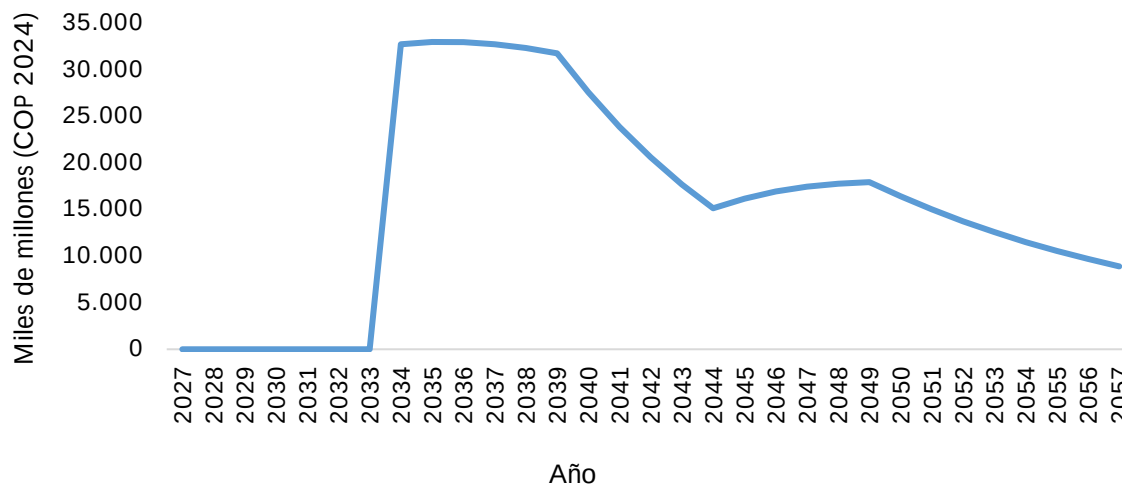
Gráfico 5. Flujos anuales del beneficio de ahorros de tiempo



Fuente: Gobernación de Cundinamarca (2024).

En cuanto a los ahorros en costos de operación, se identifican beneficios significativos al sustituir parte de los desplazamientos actualmente realizados por modos de transporte menos eficientes. Los vehículos privados como automóviles, motocicletas, taxis y camiones recorren aproximadamente 175 millones de km al año, mientras que los vehículos del transporte público como los busetones, buses y microbuses acumulan más de 780 millones de km. La entrada en operación del tren permitiría absorber una porción importante de esta demanda de movilidad, generando ahorros en combustible, mantenimiento, tiempos de viaje y costos operativos por pasajero transportado.

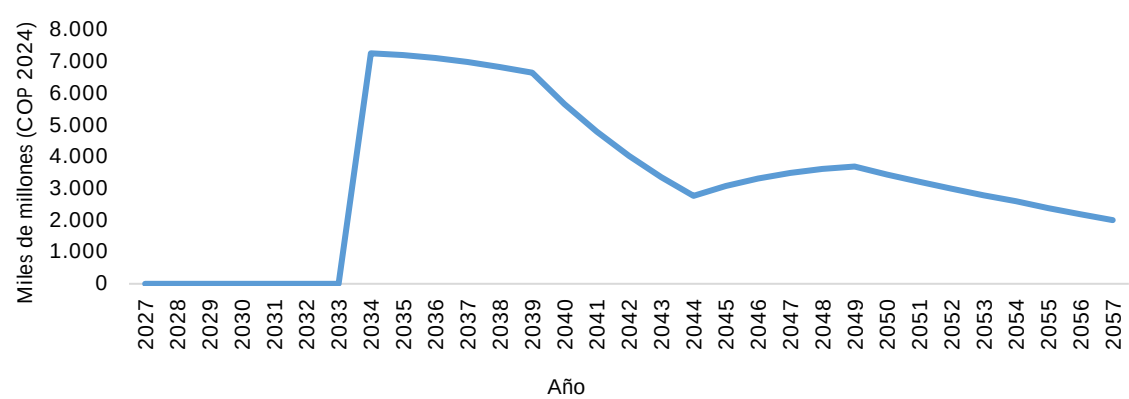
Gráfico 6. Flujos anuales del beneficio de ahorros de costos de operación



Fuente: Gobernación de Cundinamarca (2024).

Ahora bien, en los ahorros de siniestralidad vial, se estima que anualmente se evitarán 12 muertes y 127 heridos en siniestros viales, principalmente asociados a la captura de usuarios hacia modos de transporte más seguros. Estos beneficios consideran un valor social de la vida de 1.071 millones de pesos por víctima fatal y un costo de 34,8 millones de pesos por persona herida.

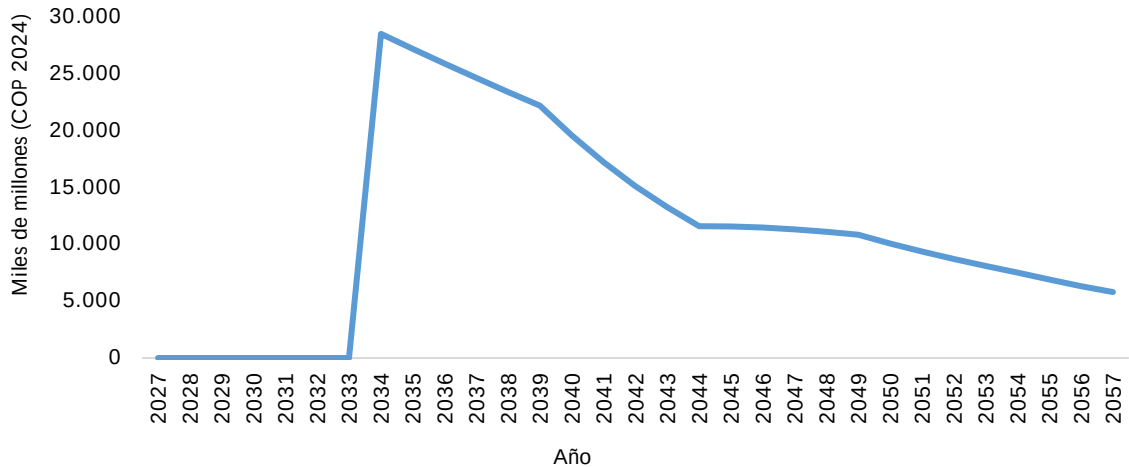
Gráfico 7. Flujos anuales del beneficio de ahorros de siniestralidad vial



Fuente: Gobernación de Cundinamarca (2024).

La operación del Tren de Zipaquirá permitirá mitigar hasta 60.000 toneladas de CO₂ anuales, al reemplazar viajes en vehículos altamente contaminantes por un modo de transporte limpio. La transición hacia un sistema férreo eléctrico reducirá esta carga ambiental y contribuirá a mejorar la calidad del aire y la salud pública en la región.

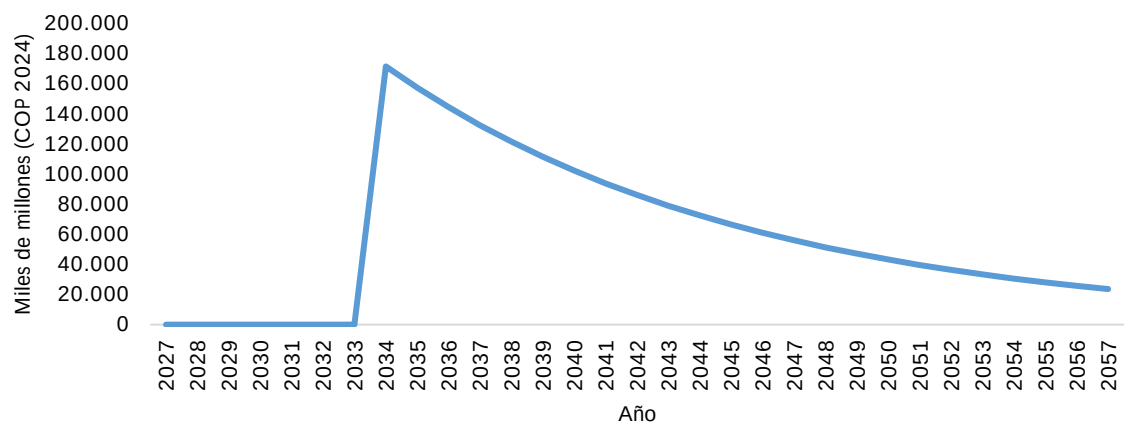
Gráfico 8. Flujos anuales del beneficio de reducción de emisiones contaminantes



Fuente: Gobernación de Cundinamarca (2024).

El tren de Zipaquirá genera un beneficio económico importante al promover la edificabilidad en la zona de influencia. Se identificaron 1.707.000 m² potenciales para desarrollo inmobiliario en estratos 2 a 6, con un índice de construcción promedio de 1.4. Este beneficio refleja la valorización y renovación urbana impulsada por la infraestructura, que impulsa la recuperación y uso óptimo del suelo cercano al proyecto.

Gráfico 9. Flujos anuales del beneficio de edificabilidad



Fuente: Gobernación de Cundinamarca (2024).

Tomando en cuenta este análisis y los criterios relacionados, en las tablas a continuación se presentan los resultados para el período evaluado de 30 años de operación.

Tabla 10. Resultados de los principales flujos del valor presente (costos)

Valor presente de costos en millones de pesos constantes 2024	
	Valor
CAPEX	4.397.931
OPEX	539.033
Valor residual	-298.113
Total valor presente costos	4.638.851

Fuente: Gobernación de Cundinamarca (2024).

Tabla 11. Beneficios estimados del proyecto durante el horizonte de evaluación (2032 – 2055)

Categoría	Valor Presente millones de pesos 2024	Porcentaje sobre el total (%)
Ahorros en tiempo de viaje	4.730.944	63,25

Categoría	Valor Presente millones de pesos 2024	Porcentaje sobre el total (%)
Ahorros en costos de operación vehicular	342.333	4,58
Reducción de siniestralidad	103.031	1,38
Ahorros en emisiones contaminantes	494.896	6,62
Edificabilidad (valorización urbana)	1.808.839	24,18
Total valor presente beneficios	7.480.043	100

Fuente: Gobernación de Cundinamarca (2024).

Para la realización del Análisis costo-beneficio (ACB) del proyecto, se adoptó la metodología de los costos evitados o inducidos, recomendada para proyectos de infraestructura pública. Esta permite valorar los beneficios como el ahorro de recursos generados por la disminución de costos asociados al transporte, comparando un escenario con proyecto frente a un escenario base sin intervención.

La metodología comprende los siguientes pasos:

- Definición de escenarios: caso base -sin proyecto- y caso con proyecto.
- Identificación de beneficios y costos: directos e indirectos, internos y externos.
- Estimación de inversiones y costos operativos.
- Proyecciones de demanda y oferta.
- Monetización anual de beneficios.
- Descuento de flujos con una tasa social de descuento (9%) para calcular los indicadores de rentabilidad social.

El ACB muestra una relación costo-beneficio mayor a 1, un valor presente neto (VPN) positivo de 2.841.192 millones de pesos y una TIR de 13,87%. Estos indicadores confirman la viabilidad social, ambiental y económica del proyecto, y lo posicionan como una inversión estratégica para el desarrollo sostenible de la región.

Los resultados del ACB permiten establecer que el proyecto tiene una rentabilidad socioeconómica positiva para la sociedad considerando que mejora el bienestar social y la calidad de vida de las personas en el área de influencia del proyecto, teniendo en cuenta que la evaluación socioeconómica realizada cumple con (i) la relación beneficio/costo resulta mayor a 1; (ii) el VPN es positivo; y (iii) la TIR social es mayor a la tasa social de

descuento (9%). En consecuencia, es recomendable realizar el proyecto del Tren de Zipaquirá bajo las condiciones planteadas desde la perspectiva socioeconómica.

Tabla 12. Resultados ACB

	Resultado
VPN	2.841.192 millones de pesos
Razón Beneficio - Costo	1,61
Retorno Social	13,87%

Fuente: Gobernación de Cundinamarca (2025).

5.2.5. Estrategias para la sostenibilidad, mantenimiento y actualización

Teniendo en cuenta que el Tren de Zipaquirá será un proyecto concesionado, la operación y el mantenimiento serán realizados por el concesionario y retribuidos por la EFR con cargo al recaudo de ingresos por tarifas cobradas a los usuarios.

De conformidad con los estudios de factibilidad, los ingresos por recaudo de tarifas al usuario se estiman superiores a los costos de operación y mantenimiento del proyecto, con lo cual no sería necesario plantear algún esquema de recaudo de otras fuentes de financiación.

En cuanto al mantenimiento, en la estructuración del Tren de Zipaquirá se consideraron las siguientes premisas frente a las intervenciones, las cuales están presupuestadas en el OPEX de forma integral con todos los gastos asociados de personal, insumos de mantenimiento y operacionales requeridos así:

- (i) Contribuirán a mantener la continuidad y la calidad diaria del servicio.
- (ii) Mantendrán el desempeño inicial (disponibilidad, confiabilidad y seguridad) de cada uno de los equipos y sistemas que componen el sistema.
- (iii) Contribuirán a la sostenibilidad del sistema durante su vida útil.

Las actividades del mantenimiento previsto en el Tren de Zipaquirá se dividirán en dos categorías principales:

- (i) Mantenimiento preventivo, también llamado mantenimiento programado, el cual ofrece una frecuencia de mantenimiento basada, por ejemplo, en la duración, los km recorridos o las condiciones específicas.
- (ii) El mantenimiento correctivo, que depende de las averías.

Finalmente, las labores y costos de mantenimiento proyectados cubren los siguientes componentes requeridos para la operación ferroviaria del corredor (Gobernación de Cundinamarca, 2025):

Tabla 13. Descripción de componentes de mantenimiento del proyecto

Componente	Descripción
Señalización y control de trenes	Mantenimiento de equipos como señales de vías, accionamiento de cambiavías, lazo de vía, descarriladores, entre otros.
Telecomunicaciones	Mantenimiento de lo relacionado con las telecomunicaciones, Software, Firmware, sistema de información del mantenimiento (MMS) y el plan de mantenimiento de los sistemas de información.
Vía férrea	Mantenimiento de la superestructura ferroviaria.
Viaducto y túnel	Inspección estructural, mantenimiento de drenajes y sistemas de iluminación o ventilación.
Estaciones	Mantenimiento de edificaciones, mobiliario urbano, sistemas de recaudo, baños y equipos electromecánicos.
Centro de control operacional	Espacio técnico desde donde se gestiona toda la operación del sistema; requiere mantenimiento de hardware, software y sistemas de respaldo.
Patio taller	Equipado para mantenimiento preventivo y correctivo del material rodante; incluye áreas de alistamiento, inspección y abastecimiento.
Suministro eléctrico	Abarca la operación y mantenimiento de subestaciones eléctricas, catenarias y redes de distribución interna.

Fuente: Gobernación de Cundinamarca (2025).

5.2.6. Fuentes de pago definidas para alimentar el Fondo de Estabilización Tarifaria

Las fuentes alternativas de financiación que se tendrán en consideración para alimentar el fondo de estabilización tarifaria que pueda requerir el proyecto en caso de que los ingresos tarifarios no sean suficientes para cubrir los costos operacionales del sistema son la contraprestación por acceso a zonas con restricción vehicular, contraprestación económica por estacionamiento en vía pública, contribución por el servicio de parqueadero o de estacionamiento en vía, multas por infracciones de tránsito, precios públicos por acceso a

infraestructura que reducen la congestión, factor tarifario al transporte público, derecho real accesorio de superficie y finalmente, instrumentos asociados al desarrollo urbano, como plusvalía y valorización.

Es importante reiterar que, de conformidad con los estudios de factibilidad, los costos de operación y mantenimiento del Tren de Zipaquirá se respaldan vía tarifa al usuario.

5.2.7. Estudio Ambiental

El estudio ambiental se realizó con el fin de evaluar los impactos potenciales asociados al proyecto del Tren de Zipaquirá, tanto positivos como negativos, que podrían surgir como resultado de la implementación de una determinada actividad. A partir del estudio se determinó que el corredor férreo se implanta en un recorrido predominantemente plano, con riesgos de remoción en masa clasificados como bajos a medios, donde los principales desafíos se centran en el mejoramiento de los suelos de consistencia blanda y arcillosa y la gestión de balastos heterogéneos, para adecuar la subrasante a las futuras cargas operacionales (Gobernación de Cundinamarca, 2024).

La caracterización de fauna en el área de influencia directa resalta la presencia de especies de aves de tipo generalistas, típicas de áreas urbanas. No obstante, su presencia subraya la importancia de las coberturas vegetales aledañas al corredor, las cuales resultan vitales para su conservación, especialmente en el contexto de conurbación (Gobernación de Cundinamarca, 2024).

Se identificaron como aspectos significativos el ruido y las vibraciones. En ese sentido, para mitigar el ruido, se recomienda el uso de lubricadores de riel en curvas cerradas y mantenimiento continuo. En cuanto a las vibraciones, es importante que los niveles no excedan los 12.7 mm/s en predios sensibles y los 3 mm/s en edificaciones de valor patrimonial (Gobernación de Cundinamarca, 2024).

Dentro de las recomendaciones formuladas para las siguientes fases del proyecto, se contempla un enfoque integral orientado a minimizar impactos y optimizar la eficiencia ambiental: Se propone incorporar diseños que favorezcan la ventilación e iluminación natural en las estaciones, junto con el uso de tecnología LED y sistemas automatizados para el control del consumo energético. Además, se proyecta la implementación de un sistema de recolección de aguas lluvias destinado al abastecimiento del sistema contra incendios y al riego de zonas verdes, recomendando la compra de agua en bloque a las empresas de servicios públicos para evitar trámites complejos de concesión (Gobernación de Cundinamarca, 2024).

Adicionalmente, se destaca la necesidad de una coordinación estricta entre el área forestal y el especialista en fauna, con el fin de armonizar la arborización en los diseños paisajísticos y priorizar especies vegetales que beneficien la fauna nativa. Durante la etapa de construcción, se deberán aplicar medidas específicas de rescate y manejo para especies sensibles al ruido y a la intervención de hábitats, como mamíferos, anfibios y reptiles (Gobernación de Cundinamarca, 2024).

5.2.8. Cronograma del proyecto

El proyecto se desarrollará en dos fases: una fase preoperativa y una fase operativa. La fase preoperativa comprende las etapas de preconstrucción y construcción de la infraestructura, con inicio programado para el año 2027. La fase operativa corresponde al inicio de la prestación del servicio, la cual está prevista para el año 2034.

En total, se estima que, una vez suscrita el acta de inicio con el concesionario adjudicatario, se requerirá un plazo de 7 años para la puesta en marcha del servicio. En la Tabla 14 se presentan las actividades programadas dentro del horizonte temporal del proyecto, junto con sus respectivos responsables.

Tabla 14. Actividades, responsables y tiempos de ejecución del proyecto de inversión

Actividad	Entidad responsable	Inicio (dd/mm/aaa a)	Horizonte de tiempo para el desarrollo (meses)	Fin (dd/mm/aaa a)
Acta de inicio concesión	Empresa férrea Regional	1/01/2027	5	31/05/2027
Preconstrucción	Concesionario	01/06/2027	24	31/05/2029
Construcción	Concesionario	01/06/2029	60	31/05/2034
Inicio de operación	Concesionario	01/06/2034	-	-

Fuente: Gobernación de Cundinamarca (2025).

5.2.9. Costos del proyecto

El estudio de factibilidad del Tren de Zipaquirá incluye una estimación detallada de los costos de inversión (CAPEX) requeridos para la implementación del proyecto, expresados en pesos constantes de 2024. La Tabla 15 presenta los valores correspondientes a los costos del proyecto.

El monto del aporte de la Nación estimado para el proyecto asciende a 14,17 billones de pesos constantes del 31 de diciembre de 2024, correspondientes a aportes iniciales por 12,21 billones y aportes complementarios por 1,96 billones. La Gobernación de Cundinamarca y la Empresa Férrea Regional han adelantado la estructuración del proyecto a nivel de factibilidad, a partir de la cual se han estimado los montos y perfiles de aportes para el cierre financiero. El Ministerio de Transporte ha expedido el correspondiente aval técnico del proyecto. Por su parte, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, en el marco de la presente modificación, ha verificado la disponibilidad de espacio fiscal de la Nación en el Marco Fiscal de Mediano Plazo.

A continuación, en la Tabla 15 se presenta un resumen del costo total de los componentes elegibles del proyecto en precios constantes de diciembre de 2024, el cual incluye dentro de su estimación los rubros mencionados anteriormente.

Tabla 15. Inversión total del proyecto

Millones de pesos constantes a 31 de diciembre de 2024

Componente elegible	Costo
Infraestructura física	6.112.620
Adquisición predial	194.848
Sistemas inteligentes de transporte	1.715.092
Material rodante y vehículos auxiliares	2.024.707
Servicio de la deuda y otros costos financieros	7.313.003
Total	17.360.270

Fuente: Elaboración propia a partir de Aval Fiscal emitido por el Confis en sesión del 29 de abril de 2026.

5.3. Seguimiento

El seguimiento a la ejecución física y presupuestal de las acciones propuestas para cumplir el objetivo de este documento CONPES se llevará a cabo mediante el PAS, que se presenta en el Anexo A y constituye parte integral del mismo. En este, además de la naturaleza y alcance de las acciones, se definen las entidades responsables de su ejecución, los plazos para su implementación, los recursos indicativos necesarios para su financiación y la relevancia de cada una.

Las entidades responsables de la implementación de las acciones consignadas en el PAS harán reportes periódicos sobre el cumplimiento de sus compromisos y estos serán consolidados por el Departamento Nacional de Planeación conforme a lo dispuesto en la Tabla 16. El seguimiento a la implementación del PAS será semestral, con corte al 30 de

junio y el 31 de diciembre de cada año desde la aprobación e inicio de la implementación del documento. En ese sentido, la implementación del PAS se dará durante el período 2025-2039.

Tabla 16. Cronograma de seguimiento

Corte	Fecha
Primer corte	Junio de 2026
Segundo corte	Diciembre de 2026
Tercer corte	Junio de 2027
Cuarto corte	Diciembre de 2027
Quinto corte	Junio de 2028
Sexto corte	Diciembre de 2028
Séptimo corte	Junio de 2029
Octavo corte	Diciembre de 2029
Noveno corte	Junio de 2030
Decimo corte	Diciembre de 2030
Undécimo corte	Junio de 2031
Duodécimo corte	Diciembre de 2031
Decimotercer corte	Junio de 2032
Decimocuarto corte	Diciembre de 2032
Decimoquinto corte	Junio de 2033
Decimosexto corte	Diciembre de 2033
Decimoséptimo corte	Junio de 2034
Decimooctavo corte	Diciembre de 2034
Decimonoveno corte	Junio de 2035
Vigésimo corte	Diciembre de 2035
Vigésimo primer corte	Junio de 2036
Vigésimo segundo corte	Diciembre de 2036
Vigésimo tercer corte	Junio de 2037
Vigésimo cuarto corte	Diciembre de 2037
Vigésimo quinto corte	Junio de 2038
Vigésimo sexto corte	Diciembre de 2038
Vigésimo séptimo corte	Junio de 2039
Vigésimo octavo corte	Diciembre de 2039
Informe de cierre	Junio de 2040

Fuente: Elaboración propia a partir de Aval Fiscal emitido por el Confis en sesión del 29 de abril de 2026.

5.4. Financiamiento

En el marco de lo previsto en la Ley 310 de 1996 y en la Ley 2294 de 2023 (Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026), el Confis podrá autorizar las vigencias futuras hasta por el tiempo de duración del proyecto. Así mismo, en virtud del artículo 12 de la Ley 819 de 2003 y el artículo 1° de la Ley 1483 de 2011, la Ley 2294 de 2023 permite que la Gobernación de Cundinamarca autorice vigencias futuras excepcionales para este tipo de proyectos.

Con fundamento en lo anterior, el proyecto de inversión Tren de Zipaquirá requiere para su ejecución recursos por un valor de 17,3 billones de pesos. Este proyecto será financiado con recursos de la Gobernación de Cundinamarca y aportes de la Nación, por lo que se requiere la autorización para comprometer recursos que superan el periodo de gobierno actual. De conformidad con el artículo 11 de la Ley 819 de 2009 y con el artículo 2.8.1.7.1.3. del Decreto 1068 de 2015, el Confis, en sesiones de los días 7 de noviembre de 2025 y 29 de abril de 2026 emitió aval fiscal para la declaración de importancia estratégica (Anexo B). Los avales fiscales son consistente con el flujo de recursos presentado en la Tabla 17, correspondientes a los 14.168.295.619.864 de pesos constantes 2024 que la Nación aportaría durante las vigencias 2027 a 2039. En la Tabla 17 se presentan los perfiles de aportes del Departamento de Cundinamarca, de conformidad con el aval fiscal otorgado para el proyecto.

Tabla 17. Perfil de los aportes por vigencias de los aportantes

Pesos constantes de 2024			
Año	Aporte Nación	Aporte Departamento Cundinamarca	Total
2026	-	22.937.884.210	22.937.884.210
2027	177.985.522.480	80.093.485.116	258.079.007.595
2028	677.780.188.298	250.319.115.030	928.099.303.327
2029	262.622.320.003	242.792.546.100	505.414.866.104
2030	552.188.806.811	259.853.556.146	812.042.362.957
2031	1.450.554.935.251	252.040.306.640	1.702.595.241.892
2032	1.482.778.080.662	244.461.985.102	1.727.240.065.765
2033	1.378.819.495.218	237.111.527.742	1.615.931.022.960
2034	1.388.018.778.544	229.982.083.164	1.618.000.861.709
2035	1.225.794.325.832	246.536.005.621	1.472.330.331.454
2036	1.270.072.214.427	239.123.186.830	1.509.195.401.257
2037	1.353.669.518.046	231.933.255.897	1.585.602.773.943

Año	Aporte Nación	Aporte Departamento Cundinamarca	Total
2038	1.366.139.291.058	224.959.511.054	1.591.098.802.112
2039	1.581.872.143.234	218.195.452.041	1.800.067.595.275
2040	-	211.634.774.046	211.634.774.046
Total	14.168.295.619.864	3.191.974.674.739	17.360.270.294.603
Porcentaje de cofinanciación	81,61%	18,39%	100,00%

Fuente: Elaboración propia a partir de Aval Fiscal emitido por el Confis en sesión 29 de abril de 2026.

Teniendo en cuenta lo anterior, el esquema de cofinanciación del proyecto está conformado por el 81,61% de aportes por parte de la Nación en virtud del artículo 173 de la Ley 2294 de 2023 y 18,39% por parte de la Gobernación de Cundinamarca. Los desembolsos de la Nación se realizarán en un periodo de 13 años (2027-2039); los aportes territoriales se realizarán en un lapso de 15 años, a partir del año 2026.

Como se detalló anteriormente, de conformidad con el artículo 11 de la Ley 819 de 2009, el artículo 2 de la Ley 310 de 2016, el artículo 2.8.1.7.1.3. del Decreto 1068 de 2015 y el artículo 173 de la Ley 2294 de 2023, el Confis en sesión del 7 de noviembre de 2025 y sesión del 29 de abril de 2026 otorgó aval fiscal para el proyecto Tren de Zipaquirá con el flujo de recursos correspondientes al 81,61%.

6. RECOMENDACIONES

El Departamento Nacional de Planeación (DNP), el Ministerio de Hacienda y Crédito Público y el Ministerio de Transporte recomiendan al Consejo Nacional de Política Económica y Social (CONPES):

1. Declarar de importancia estratégica el proyecto de inversión Tren de Zipaquirá, con código BPIN 202500000024991, descrito en el presente documento, de acuerdo con lo establecido en la Ley 819 de 2003, el Decreto 1068 de 2015, la Ley 310 de 1996, la Ley 2294 de 2023 (Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 *Colombia, Potencia Mundial de la Vida*) y el aval fiscal otorgado por el Consejo Superior de Política Fiscal (Confis) en su sesión del 7 de noviembre de 2025 y sesión del 29 de abril de 2026, presentado en el Anexo B.
2. Solicitar al DNP consolidar y divulgar la información del avance de las acciones según lo planteado en el Plan de Acción y Seguimiento (Anexo A). La información deberá ser proporcionada por las entidades involucradas en este documento de manera oportuna.
3. Solicitar al Ministerio de Transporte y al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, en el marco de sus competencias:
 - a. Realizar las acciones necesarias para adelantar el trámite correspondiente para la aprobación de vigencias futuras para la financiación y ejecución del proyecto de inversión Tren de Zipaquirá (BPIN 202500000024991) descrito en el presente documento, de acuerdo con lo establecido en la Ley 819 de 2003, el Decreto 1068 de 2015, Ley 2294 de 2023 y el Marco Fiscal de Mediano Plazo y el Marco de Gasto de Mediano Plazo.
 - b. Gestionar la suscripción del otrosí al convenio de cofinanciación suscrito entre la Gobernación de Cundinamarca, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público y el Ministerio de Transporte para garantizar la ejecución del proyecto de transporte Tren de Zipaquirá, con código BPIN 202500000024991, de acuerdo con lo establecido en este documento.
4. Sugerir a la Gobernación de Cundinamarca que, en el marco de sus competencias, realice las acciones necesarias para gestionar los recursos económicos que permitan financiar y ejecutar las obras.
5. Sugerir a la Gobernación de Cundinamarca que, en el marco de sus competencias, realice seguimiento constante a las inversiones del proyecto para garantizar la ejecución de las obras.

6. Sugerir a la Gobernación de Cundinamarca que, en el marco de sus competencias, supervise la ejecución de los recursos económicos financiados para la ejecución de las obras.

GLOSARIO

Accesibilidad universal: Son las características y atributos con los que deben contar los entornos, productos y servicios en las ciudades para garantizar que todas las personas tengan acceso a ellos. La Ley 1618 de 2013 en su art. 14 menciona que se implementaran medidas apropiadas para identificar y eliminar los obstáculos y para asegurar la accesibilidad universal de todas las personas con discapacidad al ambiente construido, transporte, información y comunicación, incluyendo las tecnologías de información y comunicación y otros servicios, asegurando las condiciones para que las personas con discapacidad puedan vivir independientemente.

Ancho estándar: Corresponde al ancho de vía (distancia entre rieles) de 1435 mm.

Andén central: Corresponde a la tipología de estación en donde hay una sola plataforma para ascenso y descenso de los trenes localizada en medio de las dos vías férreas.

Lateral enfrentada: Tipología de estación conformada por dos plataformas laterales ubicadas a cada lado de las vías férreas, dispuestas de manera paralela y enfrentada.

Lateral escalonada: Tipología de estación con dos plataformas laterales dispuestas de forma no alineada longitudinalmente sobre cada vía férrea.

Material rodante: Vehículo dotado con ruedas, diseñado para circular sobre una vía férrea

Patio taller: Área prevista para el mantenimiento, reparación y pernoctación del material rodante.

Puesto Central de Control: Lugar desde donde se centralizan las funciones de supervisión control de las operaciones de los trenes, de las instalaciones ferroviarias y de las estaciones

Radiocomunicaciones: Infraestructura de soporte de las comunicaciones (voz y datos) por ondas radio

Señalización y control de trenes: Sistema que proporciona seguridad en la circulación de los trenes, controlando su velocidad y evitando la colisión entre ellos.

Sistemas ferroviarios: Sistemas necesarios para el movimiento de una línea del tren, dentro de los que se encuentran el sistema eléctrico de tracción, el sistema de control y los sistemas de seguridad.

Telecomunicaciones: Infraestructura de soporte de las comunicaciones (voz, datos y video).

Transporte Informal: Se refiere servicio de transporte público colectivo que se presta con vehículos particulares que no están legalmente constituida

Transporte Masivo de Pasajeros: Se entiende por transporte masivo de pasajeros el servicio que se presta a través de una combinación organizada de infraestructura y equipos, en un sistema que cubre un alto volumen de pasajeros y da respuesta a un porcentaje significativo de necesidades de movilización.

Tren de Cercanías: Se refiere al sistema de transporte de pasajeros de corta distancia (menos de 100 km entre estaciones extremas) que presta servicios entre el centro de una ciudad y las afueras y ciudades dormitorio de esta u otras ciudades cercanas con un gran número de personas que viajan a diario.

Tren-Tram: Tipología vehicular ferroviaria con características técnica mixtas entre tranvía y tren

ANEXOS

Anexo A. Plan de Acción y Seguimiento (PAS)

Ver archivo Excel en adjunto

Anexo B. Aval fiscal otorgado por el Confis



**LA SECRETARIA EJECUTIVA
DEL CONSEJO SUPERIOR DE POLÍTICA FISCAL- CONFIS**

HACE CONSTAR

Que el Consejo Superior de Política Fiscal - CONFIS, en su sesión virtual del 7 de noviembre de 2025, de conformidad con lo establecido en los artículos 11 de la Ley 819 de 2003 y 2.8.1.7.1.3 del Decreto 1068 de 2015, otorgó aval fiscal para que el Ministerio de Hacienda y Crédito Público continúe con los trámites ante el Departamento Nacional de Planeación y el CONPES de declaratoria de importancia estratégica para el país del proyecto 2408 0600 027 "TREN DE ZIPAQUIRÁ, CAJICÁ, CHÍA, BOGOTÁ D.C", de acuerdo con los siguientes montos y vigencias:

VIGENCIA	CONSTANTES 2024	CORRIENTES
2027	177.985.522.480	197.659.787.110
2028	677.780.188.298	775.282.070.339
2029	262.622.320.003	309.413.834.852
2030	552.188.806.811	670.089.663.225
2031	960.903.669.066	1.201.053.618.429
2032	993.126.814.477	1.278.569.902.749
2033	889.168.229.033	1.179.073.640.079
2034	898.367.512.359	1.227.010.436.148
2035	1.225.794.325.832	1.724.443.818.331
2036	1.270.072.214.427	1.840.335.835.167
2037	1.353.669.518.046	2.020.312.459.069
2038	1.366.139.291.058	2.100.090.930.294
2039	1.581.872.143.234	2.504.676.956.087
TOTAL	12.209.690.555.124	

NOTA: PESOS CORRIENTES CALCULADOS CON SUPUESTOS MACROECONÓMICOS DEL MFMP DE 2025

Esta certificación reemplaza la aprobación del CONFIS de su sesión virtual del 27 de octubre del 2025.

Dada en Bogotá D.C., a los 7 días del mes de noviembre de 2025.

HERNANDEZ
DEZ
ARANGO
MARTHA
Firmado digitalmente por
HERNANDEZ
ARANGO
MARTHA
MARTHA HERNÁNDEZ ARANGO
Secretaria Ejecutiva del CONFIS



**LA SECRETARIA EJECUTIVA
DEL CONSEJO SUPERIOR DE POLÍTICA FISCAL- CONFIS**

HACE CONSTAR

Que el Consejo Superior de Política Fiscal - CONFIS, en su sesión virtual asincrónica del 29 de abril de 2026, de conformidad con lo establecido en el artículo 11 de la Ley 819 de 2003 y el artículo 2.8.1.7.1.3 del Decreto 1068 del 2015, otorgó aval fiscal para que el Ministerio de Hacienda y Crédito Público continúen con los trámites ante el CONPES de ajustes a la declaratoria de importancia estratégica contenida en los Documentos CONPES 4171 y 4172 del 30 de octubre y 7 de noviembre de 2025, respectivamente, con el fin de garantizar los recursos adicionales por valor de \$1.958.605.064.740 (Precios constantes-2024), necesarios para el proyecto:

SECCIÓN:	13-01-01	MINISTERIO DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO – GESTIÓN GENERAL
PROGRAMA:	2408	PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS
SUBPROGRAMA:	0600	INTERSUBSECTORIAL TRANSPORTE
PROYECTO:	027	COFINANCIACIÓN TREN DE ZIPAQUIRÁ, CAJICÁ, CHÍA, BOGOTÁ, D.C.
SUBPROYECTO:	20103B	2. SEGURIDAD HUMANA Y JUSTICIA SOCIAL / B. FINANCIACIÓN SOSTENIBLE DE LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE PÚBLICO.



Vigencia	Fuente	Constantes 2024	Equivalencia Corrientes *
2031	Nación	489.651.266.185	612.025.371.484
2032	Nación	489.651.266.185	630.386.132.628
2033	Nación	489.651.266.185	649.297.716.607
2034	Nación	489.651.266.185	668.776.648.105
TOTAL		1.958.605.064.740	

**Pesos corrientes calculados con supuestos MFMP 2025*

Dada en Bogotá D.C., a los 29 días del mes de abril de 2026.

HERNANDEZ
ARANGO
MARTHA
MARTHA HERNÁNDEZ ARANGO
Secretaria Ejecutiva del CONFIS

Firmado digitalmente por HERNANDEZ ARANGO MARTHA

BIBLIOGRAFÍA

- Agencia Nacional de Seguridad Vial. (2022). *Guía de protección a los ciclistas*.
- Agencia Nacional de Seguridad Vial. (2022). *Plan Nacional de Seguridad Vial 2022 - 2031*. Bogotá D.C.
- Agencia Nacional de Seguridad Vial. (2024). *Estadísticas: Histórico víctimas*. Obtenido de Observatorio: <https://ansv.gov.co/observatorio/estad%C3%ADsticas>
- Alcaldía Mayor de Bogotá . (2021). *Decreto 555 de 2021: Por el cual se adopta la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C.*
- Alcaldía Mayor de Bogotá. (2023). *Decreto 497 de 2023. Por el cual se adopta el Plan de Movilidad Sostenible y Segura - PMSS - para Bogotá Distrito Capital y se dictan otras disposiciones*.
- ANDI. (2025). *Boletines de prensa de la industria Automotriz*. Obtenido de <https://www.andi.com.co/Home/Camara/4-automotriz>
- Callejas Pérez, F., Ortega Andeane, P., Gómez Maqueo, E., Chías Becerril, L., & Jurado Cárdenas, S. (2023). Escala de Respuestas Emocionales por Estrés al Traslado en Transporte Público. *Acta de investigación psicológica*, 13, 18-28. Obtenido de <https://doi.org/10.22201/fpsi.20074719e.2023.1.472>
- Congreso de la República de Colombia. (1996). *Ley 310 de 1996: Por medio del cual se modifica la Ley 86 de 1989*.
- Congreso de la República de Colombia. (2019). *Ley 1955 de 2019. Por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022. "Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad"*.
- Demoraes, F., Gouëset, V., & Moreno, C. (2020). *Características de la movilidad diaria en el Área Metropolitana de Bogotá, con base en la Encuesta de Movilidad de Bogotá 2019– Un panorama en mapas*. Université Rennes 2 . Obtenido de <https://hal.science/hal-02887070/document>
- Departamento Administrativo Nacional de Estadística. (2025). *Proyecciones de población*. Obtenido de <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/demografia-y-poblacion/proyecciones-de-poblacion>
- Departamento Nacional de Planeación. (2002). *Política para mejorar el servicio de transporte público urbano de pasajeros (Documento CONPES 3167)*. Obtenido de <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3167.pdf>

- Departamento Nacional de Planeación. (2003). *Política nacional de transporte urbano y masivo (Documento CONPES 3260)*. Obtenido de <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3260.pdf>
- Departamento Nacional de Planeación. (2005). *Política nacional de transporte urbano y masivo - Seguimiento (Documento CONPES 3368)*. Obtenido de <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3368.pdf>
- Departamento Nacional de Planeación. (2010). *Política de movilidad integral para la Región Capital Bogotá - Cundinamarca (Documento CONPES 3677)*. Obtenido de <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3677.pdf>
- Departamento Nacional de Planeación. (2017). *Actualización del documento CONPES 3882 (Documento CONPES 3899)*. Obtenido de <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3899.pdf>
- Departamento Nacional de Planeación. (Enero de 2017). *Apoyo del Gobierno nacional a la política de movilidad de la Región Bogotá-Cundinamarca y declaratoria de importancia estratégica del proyecto de sistema integrado de transporte masivo - Soacha fases II y III*. Obtenido de Documentos CONPES: <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3882.pdf>
- Departamento Nacional de Planeación. (2017). *Apoyo del Gobierno Nacional a la Política de Movilidad de la Región Capital Bogotá-Cundinamarca y declaratoria de importancia estratégica del proyecto Sistema Integrado de Transporte Masivo - Soacha Fases II y III (Documento CONPES 3882)*. Obtenido de <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3882.pdf>
- Departamento Nacional de Planeación. (2017). *Apoyo del Gobierno nacional al sistema de transporte público de Bogotá y declaratoria de importancia estratégica del proyecto Primera Línea de Metro-tramo 1. (Documento CONPES 3900)*. Obtenido de <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3900.pdf>
- Departamento Nacional de Planeación. (2017). *Declaratoria de importancia estratégica del proyecto RegioTram de Occidente (Documento CONPES 3902)*. Obtenido de <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3902.pdf>
- Departamento Nacional de Planeación. (2017). *Seguimiento de la política nacional de transporte urbano y masivo: Lineamientos para la redistribución de componentes cofinanciables de los SETP (Documento CONPES 3896)*. Obtenido de <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3896.pdf>

- Departamento Nacional de Planeación. (2020). *Política Nacional de Movilidad Urbana y Regional (Documento CONPES 3991)*. Obtenido de <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3991.pdf>
- Departamento Nacional de Planeación. (2021). *Apoyo del Gobierno Nacional a la actualización del Programa Integral de Movilidad de la Región Bogotá-Cundinamarca (PIMRC) (Documento CONPES 4034)*. Obtenido de <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/4034.pdf>
- Departamento Nacional de Planeación. (2023). *Bases del Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 "Colombia Potencia Mundial de la Vida"*. Findeter.
- Departamento Nacional de Planeación. (2023). *Plan Nacional de Desarrollo 2022–2026: Colombia, potencia mundial de la vida*.
- Departamento Nacional de Planeación, Ministerio de Transporte. (2020). *Plan Maestro Ferroviario*.
- Gobernación de Cundinamarca . (2024). *Estudio proyecto de inversión. C. Aplicación de medidas para controlar y mitigar la ilegalidad Anexo A. Requisitos para acceder a la cofinanciación*. Findeter.
- Gobernación de Cundinamarca. (2022). Estudio proyecto de inversión. Actualización diagnóstico y línea base del corredor férreo componente de tránsito, transporte y movilidad. (Findeter, Ed.)
- Gobernación de Cundinamarca. (2024). *Estudio ambiental de factibilidad proyecto Regiotram Norte*. Findeter.
- Gobernación de Cundinamarca. (2024). *Estudio proyecto de inversión. A01. Modelo de transporte*. Findeter.
- Gobernación de Cundinamarca. (2024). *Estudio proyecto de inversión. A2. Modelo Operacional*. Findeter.
- Gobernación de Cundinamarca. (2024). *Estudio proyecto de inversión. A3. Validación de tecnología técnica y tipología vehicular del proyecto*. Findeter.
- Gobernación de Cundinamarca. (2024). *Estudio proyecto de inversión. A6. Flujo de inversión mensual infra y flujos*.
- Gobernación de Cundinamarca. (2024). *Estudio proyecto de inversión. A7. Esquemas de integración física, tarifaria y operacional con otros modos y medios del sistema de transporte*. Findeter.

- Gobernación de Cundinamarca. (2024). *Estudio proyecto de inversión. A8. Justificación del proyecto*. Findeter.
- Gobernación de Cundinamarca. (2024). *Estudio proyecto de inversión. B. Definición del esquema institucional*. Findeter.
- Gobernación de Cundinamarca. (2024). *Estudio proyecto de inversión. D. Evaluación Socioeconómica*. Findeter.
- Gobernación de Cundinamarca. (2024). *Estudio Proyecto de Inversión. H. Estudio Ambiental*. EGIS.
- Gobernación de Cundinamarca. (2024). *Estudio proyecto de inversión. Informe de plan de operación preliminar- POP*. Findeter.
- Gobernación de Cundinamarca. (2024). *Informe de consultoría estaciones, edificaciones e inserción urbana*. Bogotá D.C: Findeter.
- Gobernación de Cundinamarca. (2024). *Plan de Desarrollo Departamental: Gobernando más que un plan 2024-2028*.
- Gobernación de Cundinamarca. (20 de Febrero de 2025). *En abril inician las obras del corredor férreo de Regiotram de Occidente: Cundinamarca lidera la movilidad sostenible del país*. Obtenido de <https://www.cundinamarca.gov.co/noticias/en-abril-inician-las-obras-del-corredor-ferreo-de-regiotram-de-occidente-cundinamarca-lidera-la-movilidad-sostenible-del-pais>
- Gobernación de Cundinamarca. (2025). *Estudio de Proyecto de Inversión. A5. Modelo de remuneración*. Findeter, EFR.
- Gobernación de Cundinamarca. (2025). *Estudio proyecto de inversión. A4. Costos de operación y mantenimiento*. Findeter, EFR.
- Gobernación de Cundinamarca. (2025). *Estudio proyecto de inversión. A4. Costos de operación y mantenimiento*. Findeter, EFR.
- Gobernación de Cundinamarca. (2025). *Estudio proyecto de Inversión. A5. Modelo de Remuneración*. Findeter, EFR.
- IDEAM, Fundación Natura, PNUD, MADS, DNP, Ministerio de Relaciones Exteriores. (2022). *Inventario Departamental de Gases Efecto Invernadero y Carbono Negro - 2018*. Bogotá D.C.
- Ministerio de Transporte. (2020). *Resolución 20203040013685 de 2020*.

- Ministerio de Transporte. (2024). *Resolución 20243040018695*. Obtenido de <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=154829&dt=S>
- Sabana Centro Cómo Vamos. (2023). *Informe de calidad de vida 2022*. Obtenido de <https://sabanacentrocomovamos.org/wp-content/uploads/2023/11/Informe-de-Calidad-de-Vida-SCCV-2022.pdf>
- Sabana Centro Cómo Vamos. (2023). *Informe de Calidad de Vida 2022*. Bogotá D.C.: Universidad de la Sabana, Prodensa, Fundación Corona, Compensar, et al.
- Sabana Centro Cómo Vamos. (2024). *Informe de Calidad de Vida 2023*. Bogotá D.C. : Universidad de la Sabana, El Tiempo, Fundación Corona, Probogotá, et al.
- Sabana Centro Cómo Vamos. (2024). *Sexta Encuesta de Percepción Ciudadana 2024 - Versión extendida*.
- Secretaría Distrital de Movilidad. (2012). *Encuesta de Movilidad para Bogotá 2011*. Obtenido de <https://observatorio.movilidadbogota.gov.co/node/452>
- Secretaría Distrital de Movilidad. (2023). *Diagnóstico Ejecutivo*. Obtenido de https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/Paginas/02-11-2023/2.1.1_diagnostico_ejecutivo.pdf
- Secretaría Distrital de Movilidad. (2023). *Diagnóstico: Informes de empalme 2020–2023*. Alcaldía Mayor de Bogotá D.C. Obtenido de https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/Paginas/18-12-2023/informe_de_empalme_1_diagnostico_problematika.pdf
- Secretaría Distrital de Movilidad. (2023). *Encuesta de movilidad de Bogotá y los municipios vecinos de su área de influencia y actualización del modelo de transporte de cuatro etapas de la ciudad*. Cal y Mayor, Proyectamos Colombia S.A.S. y Conarcon.
- Secretería de Movilidad Contemporánea. (2024). *Observatorio de Movilidad y Seguridad Vial de Cundinamarca*. Obtenido de <https://www.cundinamarca.gov.co/observatorios/ceis/portal-gis-movilidad-360>
- Wang, X., Rodríguez, D., Sarmiento, O., & Guaje, O. (2019). Commute patterns and depression: Evidence from eleven Latin American cities. *Journal of Transport & Health*, 14.
- Zorro Pinzón, J. P. (2020). *Análisis de las relaciones funcionales entre Bogotá y ocho municipios de la Sabana*. Bogotá D.C.: Universidad Externado de Colombia. Obtenido de <https://bdigital.uxternado.edu.co/server/api/core/bitstreams/43dfe28d-b857-4c90-846b-3650aa5f81eb/content>