




OEA



CIP

Comisión Interamericana de Puertos

Logística e infraestructura de transporte en Colombia: Avances, estructura institucional y retos hacia la intermodalidad

DINA SIERRA 
Bogotá, Colombia
11 de mayo de 2026

Logística e infraestructura de transporte en Colombia: avances, estructura institucional y retos hacia la intermodalidad

DINA SIERRA

Bogotá, Colombia

11 de mayo de 2026

Resumen

La infraestructura de transporte y la logística constituyen elementos fundamentales para la competitividad de las economías modernas. En Colombia, el desarrollo de estos sistemas ha estado orientado por políticas públicas y marcos institucionales que buscan mejorar la eficiencia y reducir los costos logísticos. El presente artículo analiza el sistema logístico colombiano desde una perspectiva integral, abordando su contexto estructural, el ciclo de los proyectos de infraestructura, los esquemas de financiación y los avances en intermodalidad. Asimismo, se examinan los desafíos relacionados con la integración territorial, la sostenibilidad y la gobernanza del sector. Se concluye que, aunque el país ha logrado avances significativos, aún requiere consolidar un sistema intermodal eficiente que articule los diferentes modos de transporte.

Palabras clave: logística, infraestructura, intermodalidad, transporte, Colombia, competitividad.

Introducción

En el contexto de la globalización, la logística y el transporte desempeñan un papel determinante en la competitividad de los países. La capacidad de movilizar bienes de manera eficiente incide directamente en los costos de producción, el acceso a mercados y el desarrollo económico. En Colombia, la complejidad geográfica ha representado un desafío histórico para la articulación del sistema de transporte, lo cual ha motivado el diseño de políticas públicas orientadas a su fortalecimiento.

En este sentido, la Política Nacional Logística (Documento CONPES 3547) reconoce la logística como un eje estratégico del desarrollo económico, mientras que el Plan Maestro de Transporte Intermodal (PMTI 2021–2051) establece lineamientos para la integración de los modos de transporte (Departamento Nacional de Planeación [DNP], 2008; Ministerio de Transporte, 2021).

Contexto estructural del sistema de transporte

El sistema de transporte colombiano presenta una alta dependencia del modo carretero, lo que ha generado ineficiencias en términos de costos logísticos y tiempos de transporte. Esta situación contrasta con el potencial de modos alternativos como el férreo y el fluvial, los cuales permiten movilizar grandes volúmenes de carga a menores costos.

Desde una perspectiva económica, los costos logísticos en Colombia son elevados en comparación con estándares internacionales, lo cual afecta la competitividad del país, especialmente en sectores exportadores (DNP, 2008). Esta problemática resalta la necesidad de diversificar y modernizar el sistema de transporte.

Marco institucional y gobernanza

El desarrollo de la infraestructura en Colombia está respaldado por un marco institucional que involucra entidades como el Ministerio de Transporte, el Departamento Nacional de Planeación y la Agencia Nacional de Infraestructura. Estas instituciones desempeñan funciones clave en la planificación, estructuración y ejecución de proyectos.

El DNP se encarga de la formulación de políticas y la evaluación de proyectos, mientras que la ANI lidera la estructuración y contratación de proyectos bajo esquemas de participación privada (DNP, 2023). No obstante, la coordinación entre estas entidades continúa siendo un desafío para la eficiencia del sistema.

Ciclo de proyectos de infraestructura

El desarrollo de proyectos de infraestructura en Colombia sigue un ciclo estructurado que incluye las fases de identificación, formulación, evaluación, financiación, ejecución y operación. Este proceso permite garantizar la viabilidad técnica, económica y ambiental de los proyectos.

La adecuada planificación en cada fase es fundamental para evitar sobrecostos, retrasos y fallas en la implementación, aspectos que históricamente han afectado la ejecución de proyectos en el país (DNP, 2023).

Modelos de financiación y Asociaciones Público-Privadas

Debido a la limitación de recursos públicos, Colombia ha implementado esquemas de financiación como las Asociaciones Público-Privadas (APP), reguladas por la Ley 1508 de 2012. Este modelo permite la participación del sector privado en el desarrollo de infraestructura, distribuyendo riesgos y promoviendo la inversión.

Las APP han sido fundamentales en programas como las concesiones viales 4G, que han contribuido a mejorar la conectividad del país. Sin embargo, su implementación requiere una adecuada estructuración financiera y una gestión eficiente de riesgos (Ministerio de Transporte, 2021).

Intermodalidad y planificación estratégica

La intermodalidad constituye un enfoque clave para mejorar la eficiencia logística, ya que permite integrar diferentes modos de transporte aprovechando sus ventajas comparativas. En este sentido, el PMTI plantea una visión de largo plazo orientada a reducir costos logísticos, mejorar la conectividad y promover el desarrollo territorial.

La implementación de este enfoque requiere inversiones significativas, así como una adecuada coordinación entre actores públicos y privados (Ministerio de Transporte, 2021).

Logística portuaria como eje del comercio exterior

Los puertos desempeñan un papel estratégico en la economía colombiana, al facilitar el comercio internacional. En los últimos años, el país ha logrado avances en la modernización portuaria; sin embargo, aún persisten desafíos en la integración con los sistemas de transporte terrestre y férreo.

La consolidación de corredores logísticos intermodales es fundamental para mejorar la eficiencia del sistema y reducir los costos de transporte, fortaleciendo así la competitividad del país.

Reactivación y fortalecimiento del modo férreo con enfoque logístico

Dentro de los avances más significativos en los últimos 4 años podría contarse la reactivación del sistema férreo como eje estructurante de la intermodalidad. En este sentido la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) reportó la operación de tres corredores férreos activos y más de 1.100 km en funcionamiento, con énfasis en la conexión del centro del país con los puertos del Caribe.

Dentro de los corredores férreos destaca especialmente el corredor La Dorada–Chiriguaná, adjudicado bajo esquema APP, concebido explícitamente para carga masiva y intermodal, así como la recuperación del tramo Bogotá–Belencito, clave para articular producción industrial con nodos ferroviarios y carreteros.

Consolidación de la planeación intermodal de largo plazo (PMTI 2021–2051)

El Plan Maestro de Transporte Intermodal (PMTI) se ha consolidado como el principal marco de política pública en esta materia. Este plan propone una red integrada de infraestructura y servicios que articula corredores férreos, fluviales y carreteros con puertos marítimos y plataformas logísticas, con inversiones estimadas en \$240 billones a 30 años. Un avance clave es que el PMTI introduce criterios de complementariedad modal, superando la lógica histórica de proyectos aislados, e incorpora figuras como las Infraestructuras Logísticas Especializadas (ILE) para facilitar la transferencia eficiente de carga entre modos.

Mejor articulación puerto–tren–camión en corredores estratégicos

Se evidencian progresos concretos en la integración operativa entre puertos y modos terrestres, especialmente en el Caribe. Corredores como Ciénaga–Santa Marta–La Dorada y los accesos férreos a puertos carboníferos y multipropósito han permitido avanzar en

esquemas tren–camión que reducen costos, congestión vial y emisiones. Adicionalmente, el desempeño creciente del transporte de carga en corredores concesionados férreos y portuarios

Avances institucionales y normativos

En paralelo a la infraestructura, el Gobierno ha avanzado en la formulación de una política de reactivación ferroviaria con enfoque sistémico, que busca evitar desarrollos puntuales y consolidar un ecosistema institucional, normativo y territorial para el modo férreo y su articulación con los demás modos.

Asimismo, entidades como la UPIT han fortalecido la planeación técnica y la coordinación interinstitucional para asegurar coherencia entre proyectos, política logística y ordenamiento territorial.

Requerimientos para que la intermodalidad sea una realidad estructural en Colombia

Pese a los avances, la intermodalidad sigue concentrándose en corredores específicos y en ciertos tipos de carga. Para que se convierta en una realidad estructural y no en un desarrollo puntual, se requieren decisiones adicionales:

Pasar de proyectos a redes intermodales completas

Es necesario acelerar la transición desde corredores individuales hacia redes logísticas intermodales, asegurando continuidad física, operativa y tarifaria entre modos. El PMTI ya plantea esta visión, pero su materialización exige priorización efectiva y sostenida de proyectos férreos y fluviales complementarios al modo carretero.

Desarrollo de nodos logísticos e infraestructura de transferencia

La intermodalidad requiere inversión decidida en terminales intermodales, patios de transferencia y plataformas logísticas cercanas a puertos, centros productivos y aglomeraciones urbanas. Sin estos nodos, la conexión tren–camión o barco–camión se mantiene limitada y costosa, como lo reconoce el propio PMTI.

Ajustes regulatorios y financieros

Persisten retos regulatorios en materia de acceso a la infraestructura, esquemas tarifarios, interoperabilidad y tratamiento modal equilibrado. El Gobierno ha señalado que la implementación del PMTI enfrenta desafíos en financiación, gestión de activos y mantenimiento, que deben resolverse para garantizar sostenibilidad de largo plazo.

Articulación con política logística y ordenamiento territorial

Finalmente, la intermodalidad debe integrarse de forma más explícita con la Política Nacional Logística y los instrumentos de ordenamiento territorial, de manera que la localización de industrias, zonas logísticas y puertos secos responda a una lógica multimodal y no exclusivamente basada en la infraestructura carretera como eje estructurador de la logística.

Desafíos del sistema logístico

A pesar de los avances, Colombia enfrenta desafíos estructurales importantes:

- Desarticulación entre modos de transporte
- Déficit de infraestructura en regiones apartadas
- Problemas en la gestión predial y ambiental
- Limitaciones en la coordinación institucional
- Altos costos logísticos

Estos factores dificultan la consolidación de un sistema logístico eficiente y sostenible.

Conclusiones

Colombia ha logrado avances significativos en el desarrollo de su infraestructura de transporte, especialmente mediante la implementación de esquemas de APP y la planificación de largo plazo. No obstante, el principal reto consiste en consolidar un sistema intermodal que integre de manera eficiente los diferentes modos de transporte.

El fortalecimiento institucional, la continuidad de las políticas públicas y la inversión en infraestructura serán determinantes para mejorar la competitividad logística del país y su inserción en el comercio internacional.

Referencias

Departamento Nacional de Planeación (DNP). (2008). *Documento CONPES 3547: Política Nacional Logística*. Bogotá, Colombia.

Departamento Nacional de Planeación (DNP). (2023). *Ciclo de proyectos de infraestructura en Colombia*. Bogotá, Colombia.

Ministerio de Transporte. (2021). *Plan Maestro de Transporte Intermodal 2021–2051*. Bogotá, Colombia.

Congreso de la República de Colombia. (2012). *Ley 1508 de 2012 por la cual se establece el régimen de las asociaciones público-privadas*.